

II-10192 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 5057/W

1990-03-01

A N F R A G E

der Abgeordneten Strobl, Müller, Weinberger, Guggenberger  
und Genossen  
an den Herrn Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr  
betreffend Auswirkungen der Nachtfahrverbote

Das österreichische Nachtfahrverbot wurde zum Schutz der extrem belasteten Bevölkerung in den Alpenregionen vor Lärm während der Nachtstunden, erlassen. Die Fahrbeschränkung gilt ausschließlich auf ökologisch hochsensiblen Straßenrouten, die durch enge Alpentäler führen. Es ist wissenschaftlich erwiesen, daß in diesen Regionen durch die mehrfache Reflexion an den Talflanken eine wesentlich unangenehmere Wirkung als in ebenen Bereichen durch Lärm entsteht.

Die vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erlassene Verordnung gilt für in- und ausländische Fahrzeuge in gleichem Maß und unter gleichen Bedingungen. Sie steht im Einklang mit internationalen Verpflichtungen Österreichs und wurde entsprechend internationaler Usancen seitens des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr angekündigt.

Wissenschaftliche Untersuchungen des Amtes der Tiroler Landesregierung haben wesentliche Entlastungen der Tiroler Bevölkerung festgestellt, so wurde etwa auf der Inntal-Autobahn eine Schallpegelminderung von ca. drei bis vier dB gegenüber der Zeit vor dem Nachtfahrverbot festgestellt. Es ist daher zweifelsfrei festzuhalten, daß das österreichische Nachtfahrverbot die hochbelastete Bevölkerung entlastet und es zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen des Güterverkehrs auf der Straße gekommen ist.

- 2 -

Obwohl die Europäische Gemeinschaft im Dezember 1989 durch den EG-Verkehrsmisterrat die Öffentlichkeit wissen ließen, daß gegen Österreich keine gemeinschaftlichen Retorsionsmaßnahmen gesetzt werden, wurde seitens der Bundesrepublik Deutschland mit 1. Jänner 1990 eine einseitige Maßnahme ergriffen. Die - aus österreichischer Sicht - völkerrechtswidrige Vorgangsweise der Bundesrepublik Deutschland mußte dennoch hingenommen werden.

Dem Vernehmen nach werden in nächster Zeit Gespräche mit der Bundesrepublik Deutschland zu führen sein, damit diese rechtswidrige deutsche Maßnahme, durch die der Dienstleistungs- und Warenverkehr für österreichische LKW erschwert wird, zurückgenommen wird.

Weiters ist zu hören, daß die deutsche Seite verschiedenste Forderungen aufstellt, um das völkerrechtskonforme und zum Schutz der Bevölkerung erlassene österreichische Nachtfahrverbot auszuhöheln.

Die unterfertigten Abgeordneten richten daher an den Herrn Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die nachstehende

A n f r a g e :

1. Ist es richtig, daß die deutsche Seite Ausnahmeregelungen für "84 dB LKW" für einen bestimmten Zeitraum fordert?
2. Wenn ja, würde diese Forderung nicht wieder 100 % des Gütertransitverkehrs durch Österreich vor dem Nachtfahrverbot während der Nacht bedeuten?
3. Ist es richtig, daß von der deutschen Seite eine sogenannte Grenzzonen- ausnahme gefordert wird?
4. Wenn ja, wie wird der Begriff Grenzzone definiert?
5. Sind Ausnahmeregelungen für Leerfahrten bereits gewünscht worden?
6. Denken Sie daran diesen Forderungen der deutschen Seite nachzugeben?