

690/AE XXI.GP

Eingelangt am: 23.05.2002

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Dr. Evelin Lichtenberger, Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend Maßnahmen gegen die weitere Ausdehnung des LKW-Transitproblems auf Oberösterreich und die Ostregion

Die Transitfrage ist kein alleiniges Problem der topographisch und meteorologisch besonders betroffenen Alpentäler mehr, sondern ist in den letzten Jahren auch in viele weitere Regionen Österreichs mehr als virulent geworden. So auch in Oberösterreich: Beispielsweise rollten 2001 bereits über 4,7 Mio LKW über die Westautobahn im Zentralraum Oberösterreichs, auf der Innkreisautobahn 2,4 Mio und auf der Linzer Stadtautobahn rund 2,2 Mio LKW. Die LKW-Frequenzen auf diesen Haupttransitrouten steigen kontinuierlich, sie liegen beispielsweise bereits höher als am Brenner. Besonders betroffen in Oberösterreich ist die Innkreisautobahn: In den vergangenen drei Jahren nahm der LKW-Verkehr auf dieser Haupttransitstrecke um 25 Prozent zu.

Daran ist erkennbar, dass weite Teile Österreichs wie beispielsweise Oberösterreich von den anstehenden Transitentscheidungen als Regionen an der Kreuzung zwischen Nord-Süd-Transit und Ost-West-Transit doppelt betroffen sind. Auch aus Perspektive dieser Regionen läuft Österreich Gefahr, wichtige Entscheidungen zu versäumen beziehungsweise zum Nachteil der Bevölkerung und der Umwelt zu treffen. So droht das Transitübereinkommen mit der EU aus dem Beitrittsvertrag und damit das Ökopunktesystem in der derzeitigen Form per 31.12.2003 auszulaufen. Bilaterale Kontingente für den Straßengüterverkehr mit den Beitrittsländern fallen voraussichtlich mit dem jeweiligen Beitritt. Dann kann auch beim Nord-Süd-Transit zB in Oberösterreich und im Osten Österreichs nur mehr eine allfällige Nachfolgeregelung des Transitvertrags die Lawine bremsen. Sollte jedoch die österreichische Transitregelung tatsächlich ab 1.1.2004 durch die vorgeschlagene und von der Regierung als Erfolg begrüßte Übergangsregelung bis maximal 2006 abgelöst werden, würden zwar die Ökopunkte - ohne weitere Senkung der Punktezahl, also primär als Bürokratiesystem - fortgeschrieben, auf das erwiesenermaßen entscheidende Sicherheitsnetz der bisherigen Obergrenze für Transittfahrten aber völlig verzichtet. Eine Verdopplung der Transittfahrten wäre damit realistisch, noch mehr Staus auf den Straßen, noch mehr Behinderungen für die PKW-Benutzerinnen, noch mehr Schadstoff- und Lärmbelastung für die Anrainerinnen und eine noch schwierigere Konkurrenzsituation für die Bahn die absehbaren Folgen. Eine Anti-Transit-Politik, die diesen Namen verdient, muß zusätzlich zu entschiedenen Maßnahmen in den westösterreichischen Transittälern der Sensiblen Zone Alpen die Ausweitung der „Tiroler Zustände“ auf andere Teile des Landes wie etwa Oberösterreich oder die Ostregion unbedingt hintanhaltend.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert:

- eine wirkungsvolle Nachfolge- bzw. Fortsetzungsregelung für die bilateralen Kontingente mit den MOEL-Beitrittsstaaten und für die derzeitige Transitregelung mit der EU und dabei insbesondere die Aufrechterhaltung einer Obergrenze des Transitverkehrs durchzusetzen und dabei neben den Interessen der Sensiblen Zone Alpen und ihrer Bewohnerinnen auch in Oberösterreich und der Ostregion das Recht von Mensch und Natur auf Schutz vor den Folgen des LKW-Transitverkehrs vollinhaltlich zu wahren;
- keine neuen TEN-Transitkorridore durch Österreich - etwa durch Oberösterreich oder die Ostregion - zu beantragen oder zuzulassen, da der innerstaatliche verkehrspolitische Handlungsspielraum im TEN-Netz in naher Zukunft durch mehr Kompetenzen für die EU-Kommission (zB Zulässigkeit von LKW-Fahrverboten, Begrenzung der Kontrolldichten) noch weiter reduziert zu werden droht;
- für die Umsetzung der Konzepte für Rollende Landstraßen und sonstige Kombiverkehrsangebote in Relationen mit besonders dynamischer Entwicklung wie zwischen Budweis und Villach oder zwischen Bayern und Villach andererseits zu sorgen;
- die Schieneninfrastrukturprojekte im Generalverkehrsplan generell vorzuziehen sowie finanziell abzusichern;
- aufgrund der dramatischen Transitdynamik im Innviertel insbesondere den Ausbau der Innviertelbahn deutlich vorzuziehen;
 - durch die zügige Planung, Errichtung und Inbetriebnahme sowie die nachfolgende intensive Nutzung von LKW-Kontrollstellen auch in Oberösterreich und der Ostregion zur Einhaltung der technischen, sozialen und ökologischen Rahmenbedingungen des LKW-Verkehrs und so zu mehr Kostengerechtigkeit im Straßengüterverkehr zu gelangen;
- den für diese intensivierten LKW-Kontrollen nötigen Personalstand durch Aufstockungen sicherzustellen;
- im Zuge der Aushandlung einer neuen EU-Wegekostenrichtlinie sicherzustellen, dass eine mit der Schweizer LSVA in Höhe, Geltungsbereich und Mittelverwendung vergleichbare fahrleistungsabhängige LKW-Bemautung zulässig ist, daß in der gesamten Sensiblen Zone Alpen gemäß Alpenkonvention, also auch in weiten Teilen Oberösterreichs und der Ostregion, erhöhte LKW-Mautsätze zulässig sind und dass eine Zweckbindung dieser Einnahmen für die Behebung und Vorbeugung von Umwelt- und Gesundheitsschäden aus dem LKW-Verkehr und für den Ausbau umweltfreundlicherer Verkehrsträger (Querfinanzierung) erfolgt.

Informeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuß vorgeschlagen.