

Bly. D

Dringlicher Antrag

gemäß § 74a Abs. 1 iVm § 93 Abs. 1 GOG-NR

**XXII. GP.-NR
183/A (E)
2003-07-09**

der Abgeordneten Mag. Mainoni, Gahr, Wattaul, Mag. Karin Hakl, Lichtenegger
Kolleginnen und Kollegen

betreffend europäische Regelung der Transitproblematik

Der zunehmende Transitverkehr durch Österreich stellt insgesamt eine Herausforderung an die Verkehrspolitik dar. Um den Problemen im Zusammenhang mit dem Transitverkehr in ökologischer und gesundheitlicher Hinsicht Rechnung zu tragen, wurde bereits vor Jahren ein Transitvertrag mit einer sogenannten Ökopunkteregelung ausgehandelt, der aber bedauerlicherweise nur als befristete Regelung konstruiert war.

Mit Jahresende 2003 läuft die derzeit geltende Ökopunkteregelung gemäß Protokoll Nr. 9 des Beitrittsvertrages zur Europäischen Union aus. Ziel dieser Regelung war eine dauerhafte und nachhaltige Schadstoffreduktion im Ausmaß von 60% des Ausgangswertes von 1991. Dieses Ziel wurde bisher nicht erreicht. Auch der Österreich bereits 1994 mit der Erklärung Nr. 34 zum Beitrittsvertrag zugesagte Vorschlag für eine neue Wegekostenrichtlinie liegt noch nicht vor.

Österreich hat hingegen hinsichtlich der ebenfalls im Beitrittsvertrag verankerten Infrastrukturausbauten insbesondere im Bereich der Bahn bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt. Darüber hinaus ist es in zähen Verhandlungen gelungen, im Rahmen der Erstellung einer Prioritätenreihung der TEN-Projekte durch die sogenannte Van Miert-Gruppe, weit überdurchschnittlich viele österreichische, nämlich 5 von insgesamt europaweit nur 19 Infrastrukturvorhaben zu verankern: Neben der Brennerroute können demnach auch die Donauachse sowie die Anbindung Wiens nach Norden und von Graz Richtung Marburg mit bevorzugter Förderung rechnen. Damit wird die Verlagerung des im Zuge der EU-Erweiterung zweifellos weiter zunehmenden Transitverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger ermöglicht.

Diese Maßnahmen tragen auch der Tatsache Rechnung, dass nicht nur auf der Nord-Süd-Achse sondern auch auf der Ost-West-Achse ein steigendes Verkehrsaufkommen bewältigt werden soll.

Das geltende Ökopunktesystem mit seiner Zielsetzung der dauerhaften und umweltgerechten Reduzierung der durch den LKW-Verkehr verursachten Lärm- und Schadstoffemissionen hatte nämlich auch insofern einen gesamteuropäisch positiven Effekt, als neben der sehr rasch erfolgten LKW-Flottenerneuerung auch die Verlagerung auf die Schiene und die Forcierung des kombinierten Verkehrs in ganz Europa begünstigt wurde.

Da es aber auf europäischer Ebene noch nicht gelungen ist, die für eine nachhaltige Verkehrspolitik notwendigen Rahmenbedingungen zur Lösung der durch den LKW-Verkehr verursachten Umweltprobleme vor Auslaufen des Ökopunktesystems in Kraft zu setzen, ist es erforderlich, eine effektive Übergangsregelung herbeizuführen um sicherzustellen, dass es zu keinem Rückschritt am Weg zu einem tatsächlichen, nachhaltigen Verkehrssystem kommt.

Dies wäre allerdings der Fall, wenn die im Protokoll Nr. 9 EU-primärrechtlich festgeschriebenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für die Sicherstellung oben genannter Zielsetzungen ersatzlos auslaufen würden.

Österreich hat im Zuge der Verhandlungen über eine Übergangsregelung im Anschluss an das geltende Ökopunktesystem stets betont, dass – insbesondere auch vor dem Hintergrund der bevorstehenden Erweiterung der Europäischen Union – auch nach dem 1. Jänner 2004 spezifische langfristige Lösungen auf europäischer Ebene in Kraft sein müssen, die den ununterbrochenen Schutz der gesamten österreichischen Bevölkerung und der Umwelt vor den Belastungen des Straßengüterverkehrs gewährleisten und die die aufgrund der Anwendung des Ökopunktesystems erreichten Verbesserungen für die Umwelt auch nach Auslaufen des geltenden Ökopunktesystems Ende 2003 nachhaltig und dauerhaft sicherstellen.

In diesem Zusammenhang ist auch auf die Ergebnisse der zweiten Lesung zur Transitübergangsregelung im Europäischen Parlament am 3. Juli 2003 hinzuweisen. Das Europäische Parlament weist in seinen Erwägungen u.a. zwar ausdrücklich in Bezug auf die Alpenkonvention darauf hin, dass Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken sind, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, allerdings tragen die vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Maßnahmen dieser Zielsetzung nicht Rechnung, da insbesondere die Befreiung des Transitverkehrs mit Euro 3-LKW von der Ökopunktepflicht sowie eine nur mehr partielle Geltung dieser Übergangsregelung für bestimmte Verkehrsachsen im

Alpenraum die nachhaltige und umweltfreundliche Verkehrsentwicklung in Frage stellen würden. Ein gemeinsamer, fraktionsübergreifender Abänderungsantrag österreichischer Abgeordneter zum Europäischen Parlament zu diesen beiden Punkten blieb jedoch in der Minderheit. Er wurde nicht einmal von allen österreichischen Delegationen unterstützt.

Aufgrund des bevorstehenden Vermittlungsverfahrens erscheint es dringlich, nochmals mit allem Nachdruck auf den österreichischen Standpunkt hinzuweisen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an die Bundesregierung gemäß § 74a Abs. 1 iVm § 93 Abs. 1 GOG-NR folgenden

Dringlichen Antrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, ihre intensiven Bemühungen, in den Verhandlungen im Rahmen der EU unter Einbeziehung aller verantwortlichen österreichischen Mandatare und Organisationen eine den österreichischen Bedürfnissen in ökologischer Hinsicht Rechnung tragende Wegekostenregelung durchzusetzen und bis zu deren Inkrafttreten eine tragfähige Übergangsregelung zur Fortführung des Ökopunktesystems im gesamten Bundesgebiet zu schaffen, konsequent fortzusetzen.

In formeller Hinsicht wird verlangt, diesen Antrag im Sinne des § 74a Abs. 1 iVm § 93 Abs. 1 GOG-NR zum frühest möglichen Zeitpunkt zu behandeln und dem Erstantragsteller Gelegenheit zur mündlichen Begründung zu geben.

