

XXII. GP-NR

24 /A (E)

2002 -12- 2 0

## ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Dr. Eva Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

betreffend innerstaatliche Maßnahmen zur Eindämmung des Transit- und Langstrecken-Straßengüterverkehrs

Der LKW-Transit- und Langstrecken-Straßengüterverkehr durch Österreich wurde in den letzten Jahren und wird weiterhin absolut wie relativ weiter erleichtert und verbilligt. Dies nicht nur durch unzureichend beeinflusste Maßnahmen Dritter, sondern in besonderem Maß durch Entscheidungen Österreichs selbst in den letzten Monaten und Jahren. Zu nennen sind unter anderem:

- + halbherziges Vorgehen gegen den mehrfachen Bruch des EU-Beitrittsvertrags Österreichs im Hinblick auf Protokoll Nr. 9 und die Umsetzung der Ökopunkteregelung, speziell die Einhaltung der Obergrenze und der mit ihrem Überschreiten verbundenen Sanktionsmechanismen;
- + schrittweise Senkung der Brennermaut, weitere Senkungen zu erwarten angesichts bevorstehender „Begründeter Stellungnahme“ als Vorstufe zu Strafzahlungen Österreichs wegen Nichtumsetzung des EuGH-Urteils;
- + Zustimmung österreichischer Regierungsmitglieder auf EU-Ebene zur Fortsetzung transitfördernder Subventionen für Dieseltreibstoff in wichtigen Transit-Quellstaaten;
- + Aufgreifen sachlich falscher Interpretationen zur Umsetzung der im EU-Primärrechtsrang (Protokoll Nr. 9 zum Beitrittsvertrag) verankerten Verpflichtung zur Schadstoffreduktion, wie etwa im Hinblick auf eine angeblich bereits erfolgte fast 60-prozentige Reduktion des Schadstoffausstoßes im Transitverkehr, was krass und bekanntermaßen der Faktenlage widerspricht, dennoch regelmäßig von Bundeskanzler, Verkehrsminister, Außenministerin und anderen „Vertretern Österreichs“ auch in sensibelsten Verhandlungszusammenhängen behauptet wird;
- + Lockerung von Beschränkungen des Gefahrguttransportes durch Straßentunnel,
- + Zuschauen bei der mehr als schleppenden und dann durch überschießende Ausnahmeregelungen ausgehöhlten Umsetzung verkehrsbezogener Luftreinhaltebestimmungen durch die zuständigen Behörden;
- + Verhindern ausreichender Maßnahmen gegen Sozial- und Sicherheitsdumping im Transportgewerbe durch die Bundesregierung;
- + Drängen auf Billigdurchfahrt für EU-Frächter durch unsere Nachbarstaaten in Mittel- und Osteuropa mit Rückwirkungen auf das Verkehrsaufkommen in Österreich;
- + kein politischer und budgetärer Vorrang für Errichtung und Betrieb eines bundesweiten Kontrollstellennetzes;
- + jahrelanges Verschleppen der nötigen weitgehenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der LKW-Bemautung.

In Summe haben diese Schritte und Unterlassungssünden große Mehrbelastungen für Bevölkerung und Umwelt besonders entlang der stark vom überregionalen Verkehr genutzten Achsen in ganz Österreich geführt. Zugleich bestehen auf den

parallel verlaufenden Bahnstrecken nach wie vor Kapazitätsreserven, die wegen betrieblicher und Koordinationsprobleme beteiligter Bahngesellschaften und der Preisverzerrung durch das auch politisch betriebene Billighalten der Straße nicht genutzt werden. Die für Ende 2003 angekündigte LKW-Maut wird aufgrund völlig unzureichender Höhe und falscher Einnahmenverwendung im Gegensatz zum Beispiel der Schweizer LSVA hier keine substantielle Gegendynamik entfalten können.

Osterreich hätte in diesem Zusammenhang - neben dem nötigen Setzen entschiedener Schritte auf internationaler Ebene - auch innerstaatlich rechtlichen Handlungsspielraum. Beides wurde bisher in völlig unzureichender Weise genutzt. Der alleinige Verweis auf eine nötige strukturelle Verbesserung der EU - Wegekostenrichtlinie ersetzt wegen des jedenfalls langfristigen Zeithorizonts und der fraglichen Erfolgchancen eines solchen Vorstoßes nicht zielgerichtetes rasches Agieren dort, wo dafür Spielräume bestehen. Umsomehr gilt dies angesichts der nun absehbaren Transiteinigung auf europäischer Ebene für den Zeitraum nach 2003, die massive Zunahmen im LKW-Verkehr zulassen wird, unverständlicherweise aber dennoch von Österreichs Regierungsvertretern unterstützt wird.

Konkrete rechtliche Maßnahmen sind hinsichtlich aller einleitend erwähnten Felder nötig. Unter anderem ist die Umsetzung eines generellen Nachtfahrverbots und sektoraler Fahrverbote naheliegend.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

### **ENTSCHLISSUNGSANTRAG:**

Der Nationalrat wolle beschließen:

- Die Bundesregierung wird aufgefordert, zur Entlastung der Bevölkerung und der Umwelt in Österreich
- + die Prüfung aller denkbaren innerstaatlichen Maßnahmen gegen die Zunahme des LKW-Transit- und Langstrecken-Straßengüterverkehrs unverzüglich in Angriff zu nehmen,
  - + die raschestmögliche Erarbeitung der nötigen Entscheidungsgrundlagen zu veranlassen,
  - + die nötigen Entscheidungen ohne jeden weiteren Aufschub vorzubereiten,
  - + und dem Nationalrat regelmäßig umfassend zu berichten.

*In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den zuständigen Ausschuß vorgeschlagen.*