

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

GERHARD REINIS

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend einen nicht zuletzt für den Lärmschutz dringend erforderlichen Anti-Transit-Aktionsplan

eingebraucht im Zuge der Debatte über den Bericht des Umweltausschusses über die Regierungsvorlage 857 d.B.: Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – Bundes-LärmG) (976 d.B.)

Die mit Zustimmung von BM Gorbach vor wenigen Wochen in Brüssel zustandegekommene Einigung im EU-Rat zur neuen Wegekosten-Richtlinie wird absehbar weiterhin LKW-Verkehr zu Dumpingpreisen zulassen. Die dringend nötige Einrechnung von Umwelt- und Unfallkosten in die LKW-Mauthöhe wurde genauso wenig durchgesetzt wie verkehrswirksame Erhöhungen der Mauten auf Transitstrecken. Die Lärm- und Schadstoffbelastung der Menschen an den Transitachsen nimmt durch das nach dem ÖVP-FPÖ-Ökopunktedesaster enorme und politisch völlig ungezügelter Wachstum des LKW-Verkehrs (teilweise +20% in nur einem Jahr) massiv zu. Insbesondere die Lärmbelastung steigt unmittelbar mit der Zahl der LKW an. Selbst wenn im Europäischen Parlament noch die eine oder andere von der konservativen Mehrheit bisher verhinderte Verbesserung gelingen sollte, wird die LKW-Maut in Österreich sich nach der neuen Richtlinie weiterhin im bisherigen unzureichenden Rahmen bewegen. Das heißt zugleich, daß der LKW im Vergleich zur Schiene wegen der kräftigen jährlichen Anhebung der Schienenmaut weiterhin billiger wird und die Verlagerung auf die Schiene daher höchstens in Sonntagsreden stattfinden kann. Diese verfehlte und weithin überhaupt fehlende Anti-Transit-Politik trägt massiv dazu bei, dass die Gesundheit der Menschen vor Ort täglich durch Lärm, Abgase und Unfälle gefährdet wird – eine schleichende Körperverletzung und Lebensverkürzung gerade auch von Kindern, die von der ÖVP-FPÖ/BZÖ-Bundesregierung praktisch tatenlos akzeptiert wird.

Während die zuständigen Regierungsmitglieder mit anderen wichtigen Dingen wie Postenschacher und unsinnigen Dienstreisen (BM Gorbach), der Eröffnung von Autohäusern (StS Kukacka) oder der Verwicklung privater Firmen in das skandalöse Umfeld des LKW-Transits (StS Mainoni) beschäftigt sind, schwillt die LKW-Lawine laufend weiter an.

Der kürzlich erschienene Verkehrsbericht des Landes Tirol – ein entsprechendes Produkt, das sinnvolle politische Maßnahmen unterstützt und zugleich die Folgen der verbreiteten kontraproduktiven LKW-Förderungspolitik offen legt, ist auf Bundesebene trotz entsprechender Grüner Vorstöße nach wie vor nicht umgesetzt – dokumentiert die Entwicklung in die verkehrte Richtung im Detail.

Die unmittelbaren Gefahren des immer ungehemmter ausufernden alpenquerenden Straßengüterverkehrs hat das neuerliche schwere Tunnelunglück am Frejus zwischen Frankreich und Italien mit zwei Toten und über 20 Verletzten erst jüngst dramatisch unterstrichen.

Es kann nicht weiter hingenommen werden, dass die Regierung und insbesondere die zuständigen Regierungsmitglieder und ihr Umfeld als verlängerte Werkbank der Frächter-Lobby fungieren. Im Vergleich zu den Einzelinteressen einer Branche müssen Leben und Gesundheit endlich wieder den gebotenen, klar übergeordneten Stellenwert in der politischen Gewichtung bekommen. Dies gilt auch für den vorsorgenden Lärmschutz durch Verkehrsbegrenzung und -vermeidung, der im Rahmen des künftigen Bundes-Umgebungslärmgesetzes völlig unberücksichtigt bleibt. Für entschiedene Maßnahmen sind nicht zuletzt die erneuten Straßenblockaden der betroffenen Bürgerinnen und Bürger in Tirol, Salzburg und im Burgenland Ende Mai 2005 ein dringlicher Auftrag.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, angesichts der zunehmenden Lärm- und Schadstoffbelastung für die betroffene Bevölkerung durch den Langstrecken-Straßengüterverkehr ein „Anti-Transit-Aktionsprogramm“ umzusetzen.

Dieses muß jedenfalls umfassen:

- ein generelles LKW-Nachfahrverbot, wie in der Schweiz seit über 70 Jahren erfolgreich in Anwendung
- verstärkte Kontrollen durch umgehende deutliche Anhebung der unterdurchschnittlichen Kontrolldichte sowie beschleunigte Verdichtung des Kontrollstellennetzes,
- Verbote, die Fahrt fortzusetzen, wenn Mängel festgestellt wurden (Fahrzeitüberschreitungen, etc.),
- die Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut ohne als Ökologisierung getarnte Mautsenkungen für Transit-LKW,
- eine regelmäßige Anhebung der Mautsätze im Ausmaß der Anhebung der Schienenmaut,
- die substanzielle Querfinanzierung der Schieneninfrastruktur aus Mauteinnahmen, wie bereits nach der gegenwärtigen Wegekostenrichtlinie zulässig,
- das Unterlassen weiterer rechtlicher und sonstiger Maßnahmen, die der relativen oder absoluten Verbilligung des LKW-Verkehrs dienen,
- einen jährlichen Verkehrsbericht nach dem Muster Tirols an den Nationalrat, der die gesetzten Maßnahmen und die damit bewirkten Veränderungen vollständig und schlüssig dokumentiert.