
922/A(E) XXVIII. GP

Eingebracht am 10.06.2026

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Barbara Neßler, Lukas Hammer, Freundinnen und Freunde

betreffend „Das Maß der Transitbelastung ist voll – wo bleiben Maßnahmen der Bundesregierung?“

BEGRÜNDUNG

Die starke parteiübergreifende Teilnahme an der Brennerblockade vom 31.5.2026 und die bereits fixierten Blockaden der Fernpassachse am 27.6. und 1.8.2026 durch Initiativen der örtlichen Bevölkerung belegen: Das Maß ist voll, die Belastungen aus dem Transitverkehr überfordern die betroffene Bevölkerung massiv. Lärm, Schadstoffe, Beeinträchtigung von Verkehrssicherheit und Bewegungsfreiheit im unmittelbaren Lebens- und Wirtschaftsraum sind längst unerträglich geworden. Zudem ist der Alpenraum auch besonders von der stark vom Verkehr befeuerten Klimakrise und ihren Auswirkungen betroffen.

Die neuerliche Welle an entsprechenden Blockaden und anderen Protesten kommt nicht von ungefähr:

- Über die Inntal-Brennerachse fahren mehr Transit-Lkw (ca. 2,5 Mio pro Jahr) als über alle Alpenübergänge der Schweiz zusammen. Infolge fehlender Begrenzung der Zahl der Lkw-Transitfahrten steigt diese Zahl trotz starker Auslastung und Kapazitätseinschränkungen durch Baustellen weiter an.
- Über den Fernpass fahren an Spitzentagen über 30.000 Fahrzeugen im Kolonnenverkehr. Bei verträglichen Alternativen wie der Fernpassbahn herrscht kompletter Stillstand.
- Lärm ist eines der größten Umweltprobleme in Österreich. Verkehr ist der häufigste Verursacher gesundheitsschädlicher Lärmbelastung. In alpiner Topographie – wie an der Fernpass-Achse oder im Inn- und Wipptal – konzentriert sich die bewohnbare Fläche in den Tälern und an deren Hängen, daher ist hier ein besonders hoher Anteil der Bevölkerung vom Lärm der Lkw-Rennstrecken und sonstigen Transitachsen betroffen. Lärm ist zudem diejenige Belastung aus dem Verkehr, an der – insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten wie auf

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Autobahnen und großzügig ausgebauten Durchzugsstrecken, und generell bei Lkw – auch die Elektrifizierung des Antriebs nichts ändert.

- Bei den gesundheits- und umweltschädlichen Luftschadstoffemissionen des Transitverkehrs hat sich die Situation – trotz Verzögerungen durch den Abgasskandal und seine halbherzige Bewältigung auf europäischer und nationaler Ebene – im langfristigen Vergleich leicht gebessert. Die Luftbelastung ist aber vielfach immer noch deutlich über den von der WHO definierten Richtwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Daher wurde 2024 die EU-Luftqualitätsrichtlinie in Richtung dieser WHO-Werte mit strengeren Grenzwertregelungen insbesondere für Feinststaub und für Stickoxide beschlossen. Das Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) muss entsprechend bis spätestens 11.12.2026 verschärft werden, die strengeren Schadstoffbelastungs-Grenzwerte müssen die Mitgliedstaaten bis spätestens 1.1.2030 einhalten, was nur bei Handeln ohne jeden Aufschub gelingen kann.
- Der rechtsverbindliche Auftrag aus der Alpenkonvention und ihren Protokollen, die Belastungen aus dem Verkehr auf ein erträgliches Maß zu senken, ist auch nach rund 30 Jahren immer noch nicht umgesetzt.

Trotz der eindeutigen Sachlage und des eindeutigen unionsrechtlichen Handlungsbedarfs in die Gegenrichtung gibt es Tirol betreffend weiterhin Pläne, den Transitverkehr weiter anschwellen zu lassen. Es gibt

- Pläne, die Infrastruktur für den Transitverkehr auszubauen – so aktuell am Fernpass mit Scheiteltunnel, zweiten Tunnelröhren und womöglich weiteren Ausbauten wie dem Tschirgantunnel –, während zugleich Bahnprojekte von der Fernpassbahn bis zum Brenner-Nordzulauf stocken;
- Pläne zur noch stärkeren Ausnutzung der bestehenden Kapazitäten, durch Infragestellen oder Verkürzen von Nachtfahrverbots-Zeiten (durch italienische oder bayerische Rechts-Politiker:innen, Brüsseler Kampf-Liberale, aber auch ÖVP-Wirtschaftsbundkreise) oder durch preislich oder anderweitig gesteuerte „Auffüllung“ bisheriger schwächer gefragter Zeiten;
- Pläne, durch Anhebung von Lkw-Tempolimits und weiterhin fehlende Kontrolle dieser Tempolimits weitere Produktivitätsvorteile für den Lkw-Verkehr im Vergleich zur diesbezüglich viel strenger reglementierten Bahn zuzulassen;
- Pläne der FPÖ, das Tempolimit für Lkw in der Nacht sogar auf mehr als 80 km/h anzuheben und damit die Anrainer:innen der Autobahnen noch mehr um ihre Nachtruhe zu bringen;
- Pläne, die Investitionen in für die Verlagerung des Güterverkehrs notwendige Schieneninfrastruktur im ÖBB-Rahmenplan 2027-32 stark zu kürzen.

Zugleich fehlt trotz dringlichsten Handlungsbedarfs nicht zuletzt im Lichte der bevorstehenden Entscheidung zur Transitklage Italiens beim EuGH jedoch

- sowohl ein Entwurf für das vom Tiroler ÖVP-Landeshauptmann Mattle bereits im März 2025 verlangte IG Lärm (wie auch vom Tiroler Landtag über alle

Parteigrenzen hinweg gefordert, und trotz des Eingeständnisses des Tiroler ÖVP-Umweltministers zum Tag gegen Lärm 2026 zur „*Dringlichkeit wirksamer Maßnahmen*“),

- als auch jede sonstige Maßnahme, die die Ankündigung des aktuellen Bundes-Regierungsprogramms *„Rahmenbedingungen schaffen, damit Anti-Transit-Maßnahmen umgesetzt, aufrechterhalten und ausgebaut (beispielsweise auf Basis von Lärmbelastung) werden können“*, die unter anderem zu einer *„Entlastung für Mensch und Umwelt“* und *„zu mehr Lebensqualität führen“* einlösen würde,
- als auch ein Entwurf für die bis spätestens Dezember 2026 nötige Verschärfung des IG Luft in Umsetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinie 2024/2881 (hierfür lag bereits unter der letzten Bundesregierung ein Entwurf des zuständigen Ressorts vor),
- als auch jede Maßnahme zur vollständigen Ausschöpfung des Lkw-Mautspielraums in Österreich,
- als auch jede Maßnahme zur wirksamen Kontrolle von Lkw-Tempolimits,
- als auch jede „Verlagerungsgarantie“, die dafür sorgt, dass die Lkw-Lawine nicht weiterhin zu billig auf der Straße unterwegs ist, sondern so weit wie sinnvoll möglich auf die dafür teuer ausgebaute Schiene verlagert wird.

Der Widerspruch zwischen Handlungsbedarf einerseits und Handlungen bzw Nicht-Handeln andererseits könnte also kaum mehr größer sein und bleibt auch der massiv betroffenen Bevölkerung vor Ort nicht verborgen.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft und der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur werden aufgefordert, beim Schutz der Bevölkerung vor den Belastungen aus dem Transitverkehr nicht länger zu zögern, sondern entsprechend auch den eigenen Aussagen und Ankündigungen und der Dringlichkeit im Hinblick auf Transitklage, Klima-, Umwelt- und Gesundheitsziele

- ohne Aufschub einen Entwurf für das vom Tiroler ÖVP-Landeshauptmann Mattle bereits im März 2025 verlangte und auch vom Tiroler Landtag über alle Parteigrenzen hinweg geforderte IG Lärm vorzulegen,
- konkrete Maßnahmen vorzulegen, die die Ankündigung des Bundes-Regierungsprogramms *„Rahmenbedingungen schaffen, damit Anti-Transit-Maßnahmen umgesetzt, aufrechterhalten und ausgebaut (beispielsweise auf Basis*

von Lärmbelastung) werden können“, die insbesondere zu einer „Entlastung für Mensch und Umwelt“ und „zu mehr Lebensqualität führen“, einlösen,

- ohne Aufschub einen Entwurf für die ehestmögliche, bis spätestens Dezember 2026 nötige Verschärfung des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L) in Umsetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinie 2024/2881 vorzulegen,
- Maßnahmen zur vollständigen Ausschöpfung des Lkw-Mautspielraums in Österreich vorzulegen,
- die Arbeit an einer deutlich höheren Korridormaut am Brenner-Korridor München-Verona mit Deutschland und Italien zu intensivieren,
- Maßnahmen zur wirksamen Kontrolle der derzeit weitestgehend ignorierten Lkw-Tempolimits zu veranlassen,
- eine „Verlagerungsgarantie“ umzusetzen, die dafür sorgt, dass die Lkw-Lawine nicht weiterhin zu billig auf der Straße unterwegs ist, sondern so weit wie sinnvoll möglich auf die dafür teuer ausgebaute Schiene verlagert wird.“

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Umweltausschuss vorgeschlagen.