

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag 19/A der Abgeordneten Dr. Evelin Lichtenberger, Kolleginnen und Kollegen, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO) geändert wird

Die Abgeordneten Dr. Evelin Lichtenberger, Kolleginnen und Kollegen, haben den gegenständlichen Initiativantrag am 20. Dezember 2002 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Der zunehmende Lkw-Verkehr auch in den Nachtstunden führt zu einer generell zunehmenden Lärmbelastung für die betroffene Bevölkerung. Darüber hinaus führt er insbesondere in Tal- und Beckenlagen, in denen in Österreich der überwiegende Teil der Bevölkerung lebt, zu einer nochmaligen Verschärfung der Schadstoffbelastungssituation über das ohnedies bereits vielerorts und zunehmend kritische Ausmaß hinaus. Per 1. Jänner 1995 wurde daher folgerichtig ein Nachtfahrverbot für Lkw über 7,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht in der Zeit von 22 Uhr bis 5 Uhr für alle Straßen erlassen. Davon ausgenommen sind jedoch gemäß geltender Fassung der StVO ‚lärmarme Kraftfahrzeuge‘. Um als ‚lärmarm‘ eingestuft zu werden, reicht für diese Kraftfahrzeuge allerdings gemäß KDV explizit eine entsprechende Dämpfung des Motorgeräuschs. Abroll- und Luftwiderstandsgeräusche, die im realen Fahrbetrieb bereits ab den im Ortsgebiet zulässigen Geschwindigkeitsniveaus überwiegenden Anteil an der Lärmemission haben, sind nicht erfasst. Zudem ist sowohl in Österreich selbst als auch bei transitierenden bzw. im Ziel- und Quellverkehr eingesetzten Fahrzeugen anderer Provenienz der Anteil dieser sogenannten ‚lärmarmen Kraftfahrzeuge‘ durch die ständige Erneuerung des Fuhrparks nicht mehr weit von 100 Prozent entfernt. Im Resultat wurde die Wirkung der geltenden Nachtfahrverbotsregelung damit seit Inkrafttreten weitgehend minimiert und steigt die Lärmbelastung auch in den Nachtstunden wieder stärker an.

Andere Lenkungsinstrumente zur flächendeckenden Sicherung der Nachtruhe der Bevölkerung und zur vorsorglichen Verringerung der nächtlichen Schadstoffbelastung bereits vor dem Eintreten von Konfliktsituationen mit europäischen und nationalen Luftreinhalteverpflichtungen stehen derzeit nicht zur Verfügung. Das bisher einzige nachgewiesenermaßen bei der Sicherung der Nachtruhe erfolgreiche Mittel - die 1996 für alle Lkw erhöhte Nachtmaut auf der Brennerstrecke - ist trotz schrittweiser Reduktion der Sätze in den letzten Jahren weiterhin und gerade derzeit wieder verstärkt von europarechtlich motivierter Aufhebung bedroht. Eine Verringerung der nächtlichen Lärmbelastung für die Bevölkerung in ganz Österreich sowie das zu erwartende noch deutlichere Wiederansteigen der nächtlichen Lärmbelastung auf der Brennerstrecke im Fall der Aufhebung der geltenden Regelung kann in europarechtskonformer, nichtdiskriminierender Weise somit nur durch ein generelles Nachtfahrverbot erreicht werden.

Die gesundheitlichen Auswirkungen nächtlicher Lärmbelastung sind klar belegt und gesundheitspolitisch wie im Hinblick auf die volkswirtschaftlichen Folgekosten ein deutliches Indiz, dass wirksame Maßnahmen wie ein generelles Nachtfahrverbot dringend geboten sind.

Der positive Umwelteffekt jeder Reduktion des LKW-Verkehrs und speziell in den meteorologisch im Großteil des Bundesgebietes nochmals sensibleren Nachtstunden ist unumstritten.

Die Erfahrungen aus der Schweiz, die seit über 60 Jahren ein flächendeckendes generelles Nachtfahrverbot kennt, beweisen, dass dieses weder zu unbewältigbaren Verkehrsballungen außerhalb der Nachtstunden noch zu Versorgungsproblemen irgendwelcher Art für Bevölkerung und Wirtschaft führt. Im Gegenteil ist dies ein Anreiz für logistische Optimierungen, die sich positiv auf die gesamte verkehrsbedingte Belastung von Mensch und Umwelt auswirken. Die infolge der Entwicklungen der letzten Monate abseh-

bare massive Lockerung internationaler Limitierungen des Langstrecken-Straßengüterverkehrs wird ohne griffige Regelungen auf innerstaatlicher Ebene insbesondere auch zu einer starken Zunahme der Lärmbelastung für die Bevölkerung in ganz Österreich führen, der durch die beantragte Gesetzesänderung vorgebeugt werden muss.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Initiativantrag in seinen Sitzungen am 3. Juli 2003, am 30. Juni 2004 und am 28. April 2005 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Hermann **Gahr**, Dr. Evelin **Lichtenberger**, Werner **Miedl**, Josef **Broukal** und Mag. Christine **Lapp**, Petra **Bayr**, Dr. Gabriela **Moser**, Gabriele **Binder**, Mag. Karin **Hagl**, Heidemarie **Rest-Hinterseer** sowie der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Eduard **Mainoni**.

Bei der Abstimmung fand der gegenständliche Initiativantrag nicht die Zustimmung der Ausschussmehrheit.

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Klaus **Wittauer** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2005 04 28

Klaus Wittauer

Berichterstatter

Kurt Eder

Obmann