

2. April 2007
Der Standard

Die subventionierte Transitlewne **Durch den angekündigten Ausbau des Straßen- und Schienennetzes** **werde der Transit durch Österreich weiter anwachsen - beklagt Fritz** **Gurgiser**

Ferdinand Lacina hat 1984 das Ziel skizziert, 50 Prozent des Straßengüterverkehrs auf die Schiene zu verlagern. 23 Jahre später, nach der "Verlagerung" des Problems über etliche Minister auf Werner Faymann schaut die Angelegenheit für Österreich sehr trist aus: im Verbund von 26 Mitgliedstaaten, die real auf die "Geschützte Werkstätte Europatransit" setzen. Die schamlos den "betrugsanfälligsten Bereich des Binnenmarktes" (EU-Kommissare Anita Gradin, Erkki Liikanen und Mario Monti über das europäische Straßennetz) subventionieren und Transportwiderstände abbauen.

Seit Jahren haben die verbalen "Verlagerer" still und heimlich das "Tor Österreich" geöffnet und die wesentlichen Steuerungselemente aufgegeben: Mauthoheit, 38-Tonnen-Limit, Grenzkontrollen und am 31. 12. 2003 die Ökopunkte als mengenmäßige Begrenzung. Die Bahn wird "zu Tode gebaut", auf der Straße wird gefahren. Über den Brenner rollen jährlich zwei Millionen Transit-Lkws, nun schwappt die Transitlewne ungebremst auf den Osten über. Wo subventioniert statt begrenzt wird, nimmt der Transit zu. Das österreichische "Verlagerungsprogramm" wurde durch die Aufgabe der Ökopunkte beendet. Die "Feinstaub-, Stickstoffdioxid- und Lärmsuppe" breitet sich von den alpinen Kernzonen Richtung Osten wie bösartige Krebszellen aus. Schwere Gesundheitsbeeinträchtigungen sowie Probleme bei Betriebserweiterungen und -ansiedelungen sind die logische Folge.

Klimaschutzfonds mit 500 Mio. Euro bis 2010, neunmal so viel (4,6 Mrd.) für die Straße und zwölfmal so viel (6,4 Mrd.) für die Bahn bis 2010. Bis 2020 gar 41 Mrd. Euro - wer die Unkultur der Preissteigerungen solcher Bauvorhaben aus RH-Berichten kennt, kann ruhigen Gewissens auf 60 oder 80 Mrd. Euro erhöhen. Lob von Landesfürstinnen und -fürsten war gewiss, stellvertretend für das heimliche Kartell von Banken und international tätigen Baukonzernen, die im Hintergrund die Kassen öffnen.

Scheinheilige Politik

Vergangene Woche wollte man in Brüssel Stimmung machen und "Verbündete für eine Begrenzung des Lkw-Transitverkehrs über den Brenner" suchen. Den Lkw-Transit hätscheln, stark daran verdienen und die Transitkorridore durch Österreich milliardenschwer ausbauen - muss man sich wundern, wenn man in Brüssel für diese Scheinheiligkeit ignoriert wird?

Hunderttausende Klein- und Mittelbetriebe tun sich schwer, jeden 15. des Monats ihre Steuern zu bezahlen, um den Staatshaushalt zu finanzieren: das Schul-, Bildungs-, Forschungs-, Sozial- und Gesundheitssystem, die Qualitätsverbesserung in den Klein- und Mittelbetrieben, den ÖPNV in Ballungszentren wie in Gebirgstälern etc. Dieser Topf wird schamlos geplündert und nahtlos zu internationalen Baukonzernen transferiert, die in Österreich nur wenig Steuern bezahlen. Dafür reichlich Beton, Asphalt und Löcher hinterlassen. Auch Finanzlöcher, die unsere Enkel zu stopfen hätten. Nur möglich, weil man sich rund um diesen öffentlichen Ausgabenbereich die strafrechtliche Narrenfreiheit als Schutzschild aufgebaut hat.

Wir brauchen kein "Just-in-time durch die Alpenrepublik", keine "Gift- und Lärmcocktails" und keine "Geisterlöcher" durch Brenner, Koralm oder Semmering. Wir brauchen Lebens-,

Wirtschafts- und Gesundheitsqualität. Für Menschen und Betriebe in Gewerbe, Handel, Industrie, Tourismus etc., damit wir auf dem Wettbewerb im Binnen- wie im globalen Markt bestehen.

Österreich hat aufgrund der besonderen Bedingungen im Vergleich zu Flachländern die einzigartige Chance, im Rahmen der europarechtlichen (Grundrechts-Charta und Luftreinhaltegüterichtlinien) und völkerrechtlichen (Alpenkonvention) Verpflichtungen positive europäische Geschichte zu schreiben. Mit der Bevölkerung im Rücken Verkehr und Belastungen "auf ein Maß zu begrenzen, das für uns alle erträglich ist" - an den Ost-West- und Nord-Süd-Transitschleudern wie in Ballungszentren.

Neben dem "böartigen Krebsgeschwür schlechte Luft" breitet sich vom Neusiedler- bis zum Bodensee Bürgerwiderstand aus. Daher der Appell an die Politik: Beenden Sie die Periode der Transitförderung, investieren Sie in Rot-Weiß-Rot! Wir wollen nicht schneller durchfahren werden, sondern zum Bleiben einladen - unsere Gäste wie unsere Betriebe. Dort, wo geblieben wird, ist das Leben, unsere Heimat und Zukunft.

*Fritz Gurgiser ist Obmann des Transitforums Austria- Tirol und Konrad-Lorenz-Staatspreisträger für Natur- und Umweltschutz.

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2828241>