

Streitobjekt Transit: Falsche Signale, mögliche Alternativen

Was tun nach dem Auslaufen des Transitvertrages? Grenzen blockieren? EU-Beitrittskandidaten bei den Verhandlungen des Verkehrskapitels mit Veto drohen? - Es ginge auch anders . . .

Peter Jordan

Die aktuelle Umweltbelastung durch Lärm- und Schadstoffemissionen macht deutlich, dass Hochleistungsstraßen wie die Inntal-Brenner-Autobahn und andere Teilstrecken des Transeuropäischen Straßennetzes (TEN) längst mit Industrieanlagen vergleichbar sind. Mehr als 200 europäische Unternehmen nützen Just-in-time-Zulieferungen durch Lkw als wirksames Instrument zur Rationalisierung industrieller Produktionsprozesse, zur Reduktion von Lagerbeständen, Beschleunigung von Durchlaufzeiten, Erhöhung der Produktivität und Qualität. "Unser Land wird zum Förderband", so sehen es die Bürgerinitiativen.

Gemessen an Umweltbelastung und Straßenabnutzung, sind diese Autobahnabschnitte sogar überwiegend gewerblich-industriell genutzte Transportanlagen geworden, die vom privaten Verkehr mitbenutzt (und hauptsächlich finanziert) werden.

Solche Verkehrsanlagen entsprechen auch exakt der gesetzlichen Definition der gewerblichen Betriebsanlage (§ 74 GewO), nach der "jede örtlich gebundene Einrichtung (...), die der Entfaltung einer gewerblichen Tätigkeit regelmäßig zu dienen bestimmt ist", einem Genehmigungsverfahren zu unterziehen wäre. Doch Autobahnen werden nicht genehmigt, sondern einfach verordnet und anschließend hoheitlich betrieben, wie Militärflughäfen.

Umweltentlastung

Dies hat gravierende Folgen für Umwelt und Bevölkerung. Die Nachbarn von Straßen haben von Anfang an keine auf Lärm oder Schadstoffe bezogene Rechte. Ja selbst das zivile Nachbarrecht des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuchs, welches auch die industrielle Nutzung jedes Grundstücks begrenzt, ist gegenüber dem Betrieb von Straßen einfach außer Kraft gesetzt. Auf die Interessen der Nachbarn muss nur "Bedacht" genommen werden. Das Ergebnis ist bekannt.

Während die Vorschriften für Bau und Betrieb der einzelnen Fahrzeuge laufend verschärft und diese immer umweltfreundlicher werden, steigen Schadstoffausstoß und Lärm des Gesamtverkehrs über alle akzeptablen Grenzen an, in den Städten wie auf den Hauptverkehrsrouten. Dies zeigt sich besonders dramatisch in den sensiblen Gebieten des Alpenraums.

Nach den bewährten Grundsätzen des industriell-gewerblichen Anlagerechts könnte ein spezielles Verkehrsanlagenrecht das "Missing Link" für Straßenabschnitte durch ökologisch überlastete Gebiete darstellen: Betriebsauflagen legen Emissionsgrenzwerte für die gesamte Verkehrsanlage fest, für Schadstoffe und Lärm, unterschiedlich für Tag und Nacht und ökologisch kritische Wettersituationen.

In solchen "emissionsbegrenzten Autobahnzonen" werden neuartige Infrastrukturunternehmen errichtet, welche den Verkehrsablauf ökologisch und gesundheitlich (v)erträglich organisieren. Die Einnahmen aus der nach Emissionen gestaffelten Öko-Maut werden nicht nur zur Erhaltung und zum sicherheitstechnischen Ausbau der Verkehrsanlage verwendet, sondern darüber hinaus zur Verringerung externer Kosten durch Senkung der Emissionen der Gesamtanlage.

Innovationsschub

Dabei hat es sich im industriellen Anlagerecht bewährt, die Höhe der Grenzwerte anfangs so festzulegen, dass sie gerade noch eingehalten werden können, um dann nach dem Prinzip der Unterstützung des jeweils neuesten Standes der Technik eine allmähliche Senkung auf ein ökologisch und gesundheitlich (v)erträgliches Maß voranzutreiben.

Dazu sind zahlreiche Instrumente einsetzbar, vor allem Steuerung des Verkehrsprozesses durch systematische Bevorzugung der jeweils fortgeschrittensten Fahrzeugtechnik bei Maut und Durchfahrtsrechten, Einsatz von ökologisch gesteuerter Verkehrstelematik zur Beeinflussung des Fahrverhaltens, ein Handel mit Durchfahrtsrechten nach dem Muster des Kioto-Protokolls an einer Onlinebörse: "emission license trading" (Handel mit "Verschmutzungsrechten"), Unterstützung der Verteilung auf alternative Verkehrsträger, auch durch Querfinanzierung. Durchfahrtsrechte sollten nicht mengenmäßig beschränkt, sondern nach ökologischen Kriterien gehandelt werden, um der jeweils fortgeschrittensten Fahrzeugtechnik zum Durchbruch zu verhelfen.

Der lärmarme Lkw hat sich durch das Nachtfahrverbot auf der Brennerroute in kürzester Zeit als europäischer Lkw-Standard durchgesetzt. Eine Emissionsbegrenzung auf den Hauptverkehrsrouten in sensiblen Gebieten würde einen Markt für ökologisch verträgliche Fahrzeugtechnik schaffen, die Dynamik der Innovation beschleunigen und so die Schadstoffbelastung im gesamten Straßennetz senken.

Mehr Sicherheit

Übrigens ermöglicht ein Verkehrs-anlagerecht für "gefahrengeneigte Anlagen" wie Tunnel auch ein Gefahrenmanagement ähnlich der Störfallverordnung in der Industrie. Das würde Sicherheitseinrichtungen an Anlage und Fahrzeugen erzwingen und via elektronische Kontrolle und Beeinflussung des Lkw-Verkehrs verhindern, dass etwa Fahrer ohne Lizenz mit ungeeigneten Lkw ohne Transportgenehmigung solche Anlagen passieren.

**Der Autor ist Assistenzprofessor am Institut für Zivilrecht der Uni Innsbruck und hat bereits 1988 ein System umweltgesteuerter Verkehrstelematik entwickelt, das derzeit in Gleisdorf (Steiermark) an einer Pilotstrecke getestet wird.*