

DRINGLICHKEITSANTRAG

der Abgeordneten Fritz Gurgiser u. a.

betreffend: **Neuregelung des Öffentlichen Verkehrs im Bundesland Tirol unter Beachtung des Tarif-Vergleichs mit Südtirol und Vorarlberg sowie der besonderen Topografie und Herausforderung eines sensiblen Gebirgsraumes im Hinblick auf notwendige Entlastungen durch Lärm und Schadstoffe – aktiver Klimaschutz.**

Die unterfertigten Abgeordneten stellen den

ANTRAG:

Der Landtag wolle beschließen:

„Die Landesregierung wird aufgefordert, die Tarife im Öffentlichen Personennahverkehr (kurz ÖPNV) mit Wirkung spätestens 01. Jänner 2009 neu und unkompliziert zu regeln, damit wesentlich zu einer Entlastung der Haushalte beizutragen sowie der Tiroler Bevölkerung einen langfristigen Umstieg auf den ÖPNV attraktiv und erstrebenswert zu ermöglichen – ein familien-, verkehrs-, tourismus- und vor allem klimafreundlicher Paukschlag mit langfristiger Wirkung“

Bei Nichtzuerkennung der Dringlichkeit möge der Antrag gem. § 27 Abs 3 GeoLT dem **Finanzausschuss** zugewiesen werden.

BEGRÜNDUNG:

Auf Grund der bereits jahrelang anhaltenden Diskussion wird als bekannt voraus gesetzt, dass die Tarife für den ÖPNV in Nordtirol bspw. im Vergleich zu Südtirol oder Vorarlberg bis zu doppelt so hoch sind (siehe Anhang 1) und in Folge Familieneinkommen und Kaufkraft massiv belasten bzw. reduzieren.

Die aktuellen, zusätzlichen Teuerungen in nahezu allen Bereichen des täglichen Lebens sollen daher zum Anlass genommen werden, im Bereich ÖPNV mit Wirkung spätestens 01. Jänner 2009 einen **„familien-, verkehrs-, tourismus- und vor allem klimafreundlichen Paukschlag“** zu setzen.

Kinder und Jugendliche bis 15 Jahren:

Einführung einer **Tirol-Card** zur kostenlosen Benützung aller öffentlichen Verkehre im Bundesland Tirol ohne zeitliche Einschränkung.

Bezieher von Mindesteinkommen, Mindestrentner, Notstandshilfebezieher, Alleinerzieher, Arbeitsuchende, Zivil- und Präsenzdienler, alle in Karenz etc.:

Einführung einer **Tirol-Card** mit einem Sozialtarif zur Benützung aller öffentlichen Verkehre im Bundesland Tirol ohne zeitliche Einschränkung (als Beispiel kann der „Aktivpass Linz“ herangezogen werden; siehe Anhang 2).

Jahreskarten:

Schrittweise Halbierung der Kosten einer Jahreskarte ohne Eingrenzung auf Pendler/Nichtpendler etc. und ohne komplizierte Antragstellung als wesentliche Attraktivierung durch Vereinfachung sowie als Lockangebot zur Nutzung des ÖPNV.

Wochen- und Monatskarten:

Schrittweise Halbierung der Kosten von Wochen- und Monatskarten ohne Eingrenzung auf Pendler/Nichtpendler etc. und ohne komplizierte Antragstellung als wesentliche Attraktivierung sowie als Lockangebot des ÖPNV auch für Touristen.

Verkehrsverbund:

- **Realisierung eines elektronischen Erfassungssystems**, damit auch in Tirol hinkünftig das Fahrgastaufkommen präzise erfasst (derzeit geschätzt!), damit auf Veränderungen des Fahrgastaufkommens unverzüglich und kundenfreundlich reagiert werden kann.
- **Rasche Beseitigung** noch bestehender Ungereimtheiten bei den Umsteig- und Tarifregelungen bei Fahrten in und über die Stadtgrenzen der Landeshauptstadt.

Die Realisierung der genannten Maßnahmen sollte von allen politischen Gruppierungen sowie Interessensvertretungen im Land Tirol getragen werden, um auf der einen Seite der Anforderung „**Stärkung des Familieneinkommens und der Kaufkraft**“ gerecht zu werden. Auf der anderen Seite stellen diese Maßnahmen eine „**deutliche Entlastung unseres sensiblen Gebirgsraumes durch Lärm und Schadstoffe**“ dar und sind daher als Tiroler Beitrag einer echten positiven Klimaoffensive zu werten.

Der „**Geist dieser Maßnahmen**“ ist längst festgeschrieben in der Alpenkonvention – dem **Übereinkommen zur nachhaltigen Entwicklung der Alpen** – und sollte vor allem deshalb **Ansporn zur Umsetzung** sein, als sich Landes- und Bundespolitik mit Unterstützung einiger wichtiger NGO's jahrelang intensiv bemüht haben, das Generalsekretariat in der Landeshauptstadt Innsbruck unter dem Goldenen Dachl anzusiedeln. Im Bereich ÖPNV muss Tirol daher hinkünftig eine **Vorbildfunktion im Anwendungsbereich** der Alpenkonvention einnehmen.

Dazu wird **beispielhaft** verwiesen auf das

Durchführungsprotokoll Verkehr der Alpenkonvention – BGBl. III Nr. 234/2002:

Aus Artikel 1, Ziele:

- (1) Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die
 - d) den inneralpinen und alpenquerenden Verkehr durch Steigerung der Effektivität und Effizienz der Verkehrssysteme und durch Förderung umwelt- und ressourcenschonender Verkehrsträger unter wirtschaftlich tragbaren Kosten gewährleistet;

Aus Artikel 9, Öffentlicher Verkehr:

Zur nachhaltigen Aufrechterhaltung und Verbesserung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie der Erholungs- und Freizeitattraktivität des Alpenraumes verpflichten sich die Vertragsparteien, die Einrichtung und den Ausbau kundenfreundlicher und umweltgerechter öffentlicher Verkehrssysteme zu fördern;

Aus Artikel 13, Touristische Anlagen:

- (2) Die Vertragsparteien unterstützen die Schaffung und Erhaltung von verkehrsberuhigten und verkehrsfreien Zonen, die Einrichtung autofreier Tourismusorte sowie Maßnahmen zur Förderung der autofreien Anreise und des autofreien Aufenthalts von Urlaubsgästen.

Durchführungsprotokoll Raumplanung der Alpenkonvention – BGBl. III Nr. 232/2002):

Artikel 9, Inhalt der Pläne und/oder Programme für Raumplanung und nachhaltige Entwicklung

- (5) Verkehr
- a) Maßnahmen zur Verbesserung der regionalen und überregionalen Erschließung,
 - b) Maßnahmen zur Förderung der Benutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel,
 - c) Maßnahmen zur Verstärkung der Koordinierung der der Zusammenarbeit der Verkehrsmittel,
 - d) Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und gegebenenfalls zur Einschränkung des motorisierten Verkehrs,
 - e) Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots öffentlicher Verkehrsmittel für die ansässige Bevölkerung und Gäste.

Durchführungsprotokoll Tourismus der Alpenkonvention – BGBl. III Nr. 230/2002):

Artikel 13, Verkehr und Beförderung von Touristen

- (1) Die Vertragsparteien fördern Maßnahmen, die auf eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs in den touristischen Zentren abzielen.
- (2) Sie unterstützen zudem private oder öffentliche Initiativen, welche die Erreichbarkeit touristischer Orte und Zentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern und die Benutzung solcher Verkehrsmittel durch die Touristen fördern sollen.

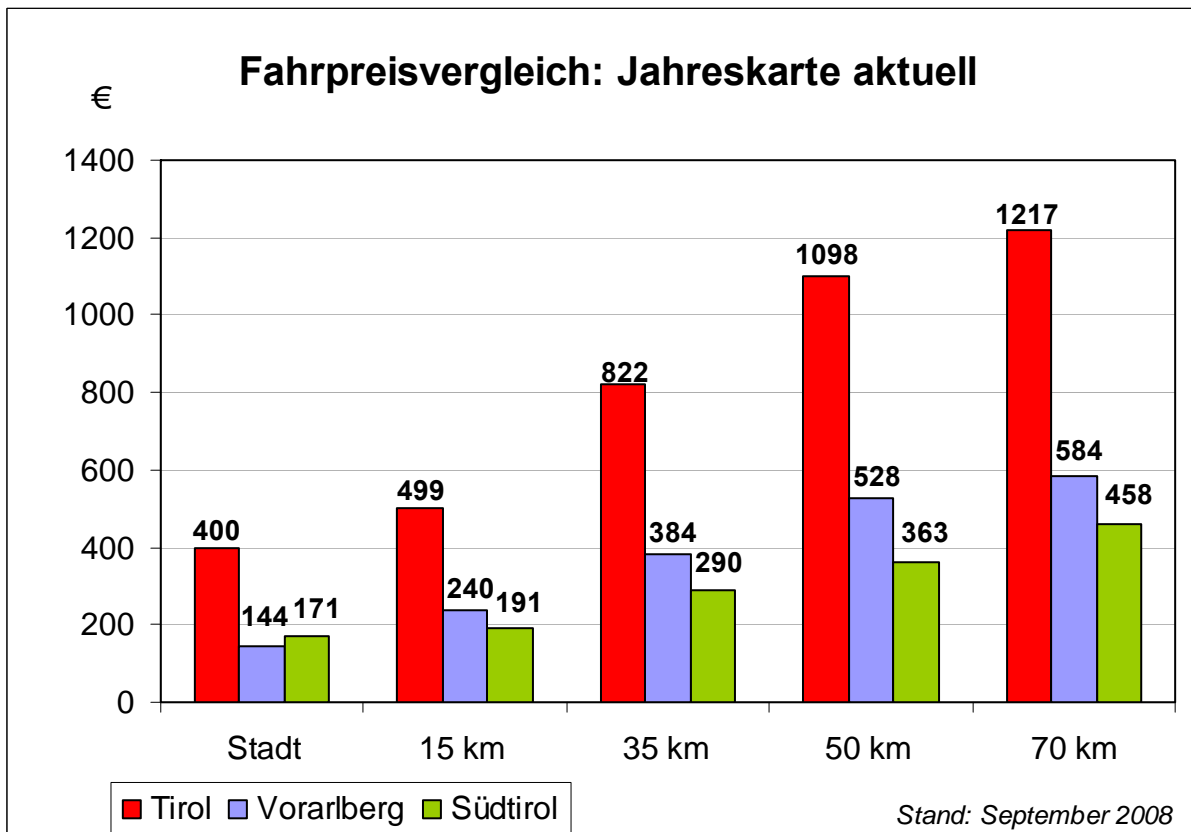
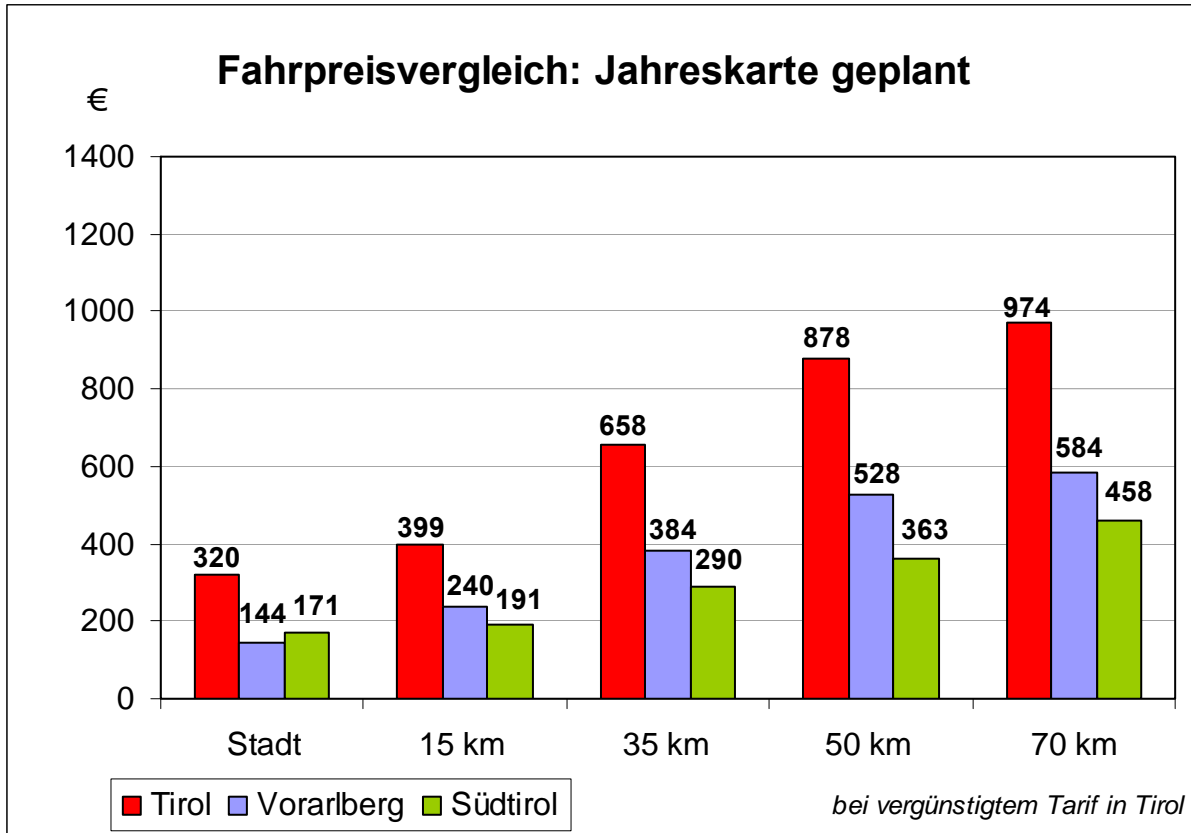
Weiter wird verwiesen auf den **Raumordnungsplan ZukunftsRaum Tirol**, Strategien zur Landesentwicklung, September 2007, „Kurzfristig in Gang zu setzende Maßnahmen“, Seite 43, Maßnahme 2, „Ausbau bzw. Sicherung des Angebotes im ÖPNRV“. Mit der Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen bietet sich die Möglichkeit, diesen Verpflichtungen aus der Alpenkonvention „dauerhaft und nachhaltig“ zu entsprechen sowie auch die im Raumordnungsplan vorgesehenen Ansätze schrittweise umzusetzen.

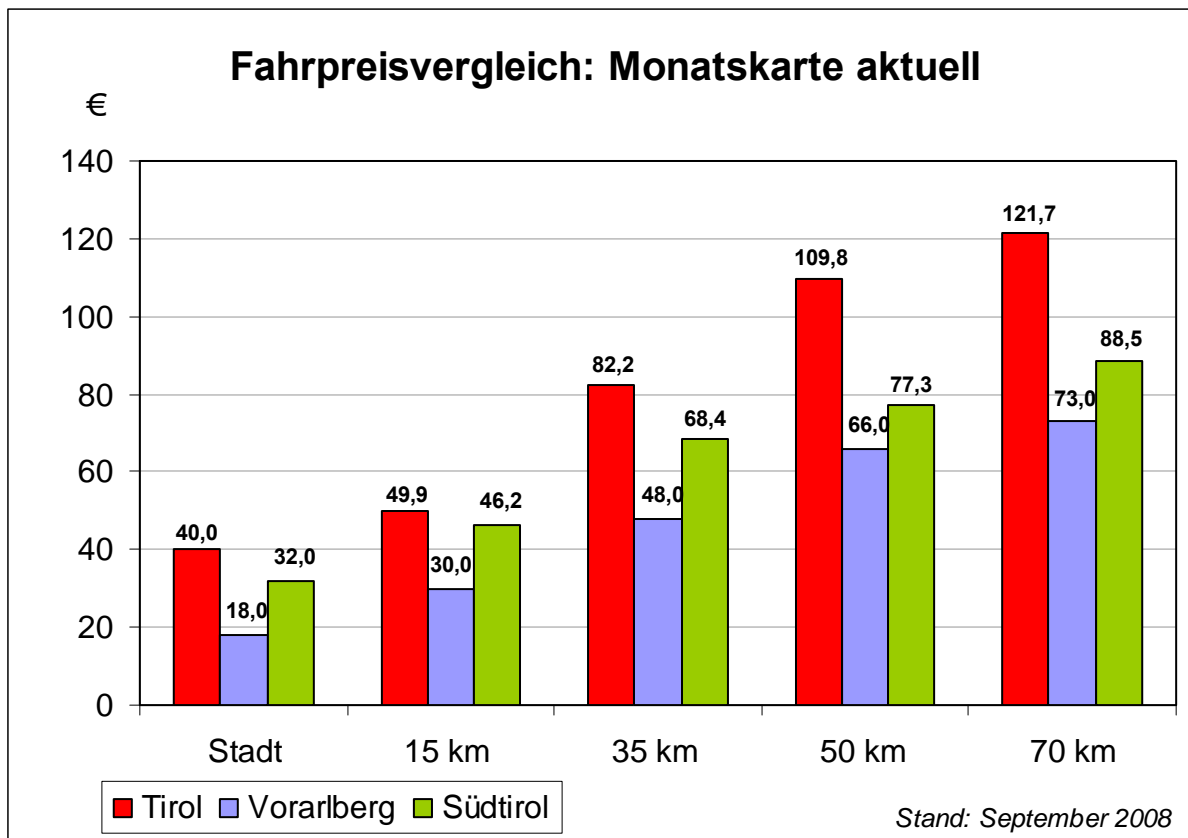
Abschließend wird noch verwiesen auf die rechtlichen Verpflichtungen des Landes Tirol aus dem **Immissionsschutzgesetz-Luft** sowie die dazu veröffentlichten Stuserhebungen im Tiroler Zentralraum.

Die Dringlichkeit ergibt sich aus den geschilderten Sachverhalten, den nationalen und internationalen Verpflichtungen, den notwendigen Maßnahmen zum Schutz des Tiroler Lebens- und Wirtschaftsraumes vor unzumutbaren Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie zur Stärkung des Familieneinkommens und damit der Kaufkraft.

Innsbruck, am 4. September 2008

Anhang 1: Tarifvergleiche: Nordtirol, Südtirol, Vorarlberg





Anhang 2: „Aktivpass Linz“

Aktivpass Linz

Von Stadtmagistrat für Soziales und Familie ausgestellt, sofern hauptwohnsitzlich gemeldet:

- An alle mit Nettomonatseinkommen niedriger als 1018 Euro
- Arbeitslosenhilfebezieher mit weniger als 1018 Euro Netto
- Präsenz- und Zivildienstler
- Alle in Karenz
- Studenten mit Studienort Linz (Nebenwohnsitz genügt)

Aktivpass gibt es schon seit 1990er Jahren, wird kostenlos ausgestellt.

Mit Aktivpass erhält man Monatsticket um 10 Euro für die gesamten Linien Linz