

BürgerKlub-Tirol im
Tiroler Landtag
Eduard Wallnöfer Platz 3
A-6020 Innsbruck

Tel: 0043-512-508-3122 (09:00-12:00 Uhr)
Fax: 0043-512-508-3125
Mail: fritz.gurgiser@buengerklub-tirol.at
Mail: thomas.schnitzer@buengerklub-tirol.at
Web: www.buengerklub-tirol.at



DRINGLICHKEITSANTRAG

des **Bürgerklub-Tirol** der Abgeordneten **Fritz Gurgiser** und **Thomas Schnitzer**

betreffend: **Finanzierungsstopp Brenner Basis Tunnel**

Der Landtag wolle beschließen:

„Die Tiroler Landesregierung wird aufgefordert, die Mitfinanzierung des EU-Projekts TEN 1, Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna- Neapel-Messina-Palermo, solange zu stoppen, bis die Vorgaben aus dem XXIV. Regierungsprogramm der Österreichischen Bundesregierung sowie der Entschließung 32/09 des Tiroler Landtags erfüllt sind. Ebenso wird die Tiroler Landesregierung ersucht, die Österreichische Bundesregierung aufzufordern, die Mitfinanzierung des genannten EU-Projekts sowie sämtliche damit verbundenen Planungs- und Vergabeaufträge zu stoppen, damit sich Bund und Land nicht der vorsätzlich zweckwidrigen, missbräuchlichen und verfassungswidrigen Verwendung von Steuergeld aussetzen.“

Bei Nichtzuerkennung der Dringlichkeit möge der Antrag gem. § 27 Abs 3 GeoLT dem **Finanzausschuss** und dem Ausschuss für Rechts-, Gemeinde- und Raumordnungsangelegenheiten zugewiesen werden.

Begründung

Das TEN 1 Projekt der Europäischen Union mit der ehemaligen Zielsetzung der „Beschleunigung im Personen- und Güterverkehr zwischen Nordeuropa und Italien“ steht seit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 21. Dezember 2011 (C-28/09), angestrebt von den **Baupartnern des Brenner Basis Tunnels – der Europäischen Union (EU)** einerseits und der **Republik Italien** andererseits – immer mehr in der Kritik der seit Jahrzehnten auf Entlastung **„wartenden anrainenden Bevölkerung und Wirtschaft“** entlang der Brennerstrecke von Rosenheim bis Verona im Anwendungsbereich des Rahmengebietes der Alpenkonvention. Der Lkw-Transit rollt mangels **politischer Unterstützung von Landes-, Bundes- und EU-Ebene auf der Straße durch unsere engen Gebirgstäler in Bayern, Nord- und Südtirol sowie Trentino, die Schiene verliert über den Brenner und europaweit dramatische Anteile.**

Allein am Brenner gibt es die seit Jahren **„deutlichste Umkehr“** beim Modal Split im Bereich Güterverkehr zu Gunsten der Straße. Der Güterverkehr auf der Schiene konnte durch das Setzen bestimmter Maßnahmen wie bspw. dem „Sektoralen Lkw-Fahrverbot für den Transport bestimmter Güter“ oder auch Lkw-Fahrverboten für bestimmte Euro-Klassen in den Jahren 2005 bis 2010 auf einen Anteil von 35 % - einem Rekordwert – gesteigert werden.

Anteil Güterverkehr Eisenbahn 2010	35 %	Anteil Güter Straße	65 %
Anteil Güterverkehr Eisenbahn 2012	25 %	Anteil Güter Straße	75 %

Anmerkung: Die Prozentsätze 2012 können sich noch geringfügig ändern, bis die endgültigen Daten vorliegen, der TREND ist bereits jetzt klar und unmissverständlich. Damit folgt der Brenner leider dem europäischen Trend, der eindeutig weg von der Schiene geht.

Dass die durch ihre lange Strecke bisher wirtschaftlichste „Rollende Landstraße“ von Regensburg bis Trient bereits eingestellt wurde, die ÖKOMBI überhaupt aufgelassen und nur mehr die eine oder andere RoLa durch die RailCargo betrieben werden soll, sind weitere untrügliche Zeichen für den nationalen und vor allem internationalen Rückzug der Eisenbahn aus dem Güterverkehr. Dies ist landes- und bundesweit auch durch die Schließung zahlreicher Verladegüterterminals sowie der willkürlichen Erhöhung der Tarife durch die ÖBB mehr als hinlänglich dokumentiert, wodurch zahlreiche Transporteure nach Jahren und Jahrzehnten erfolgreicher Zusammenarbeit mit den ÖBB auch im innerösterreichischen Binnenverkehr wieder auf die Straße gezwungen werden.

Die österreichische Bundesverfassung, im Besonderen das Bundesrahmenfinanzierungs- und das Bundeshaushaltsgesetz in den geltenden Fassungen, sehen für die **Verwendung von Steuergeld grundsätzlich sehr präzise Regelungen** vor, die aus unserer Sicht oft in bemerkenswerter Weise nicht beachtet werden; sei es nun unwissentlich oder willkürlich, lassen wir in diesem Antrag dahin gestellt und wollen nur der Ordnung halber und beispielhaft anführen:

§ 2. BHG (Bundeshaushaltsgesetz – Ziele der Haushaltsführung

*(1) Die Haushaltsführung hat der Erfüllung der Aufgaben des Bundes durch die Ermittlung und Bereitstellung der hierfür benötigten Geldmittel unter Beachtung der Grundsätze der **Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit** zu dienen, wobei die Erfordernisse des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichtes sowie die Verbundenheit der Finanzwirtschaft des Bundes, der Länder und der Gemeinden (Gemeindeverbände) zu berücksichtigen sind.*

Durch das – aus unserer Sicht **rücksichtslose Beharren der EU sowie der Republik Italien** auf die „**Nichtumsetzung des Grundrechts auf Gesundheit**“ – wird nun seit mehr als einem Jahr auch noch der Transport von Gütern wie *Abfällen, Steinen, Erden und Aushub, Rundholz und Kork, Kraftfahrzeuge, Fliesen (keramisch), Stahl, Nichteisen- und Eisenerze sowie Marmor und Travertin* wieder von der Eisenbahn zurück auf die ohnedies hochbelastete Autobahn zurück verlagert. Wer immer also in der Mitfinanzierung des BBT gar noch eine „Zweckmäßigkeit“ erkennen kann, obwohl das „Verlagerungsziel“ von den Baupartnern selbst (!) per EuGH ausgehebelt wurde, ist unter Erklärungsnotstand.

Ebenso ist auch die „Sparsamkeit“ zu prüfen, wenn erinnert werden muss, dass laut persönlicher Aussage von Frau BMⁱⁿ Doris Bures allein der Probestollen des Projekts Brenner Basis Tunnel eine Verteuerung von ursprünglich € 430 Millionen auf rund € 1,8 Milliarden erfahren hat (rund **+ 300 %**). Begründet von Frau BMⁱⁿ Doris Bures am 19. Jänner 2012 in ihrem Büro in Wien mit einem „**Rechenfehler**“ in Höhe von rund € 1,3 Milliarden. Wobei dieser „Rechenfehler“ gut zu den bisherigen „Kostenentwicklungen“ der Eisenbahn-umfahrung Innsbruck (nach jahrelangem Rechtsstreit um rund **+ 75 %** teurer) und der Neuen Unterinntalbahnen (nach vorläufigen Berechnungen um rund **+ 105 %** teurer) passt. Und zum BBT selbst, der im Generalverkehrswegeplan 2002 noch mit € 1,453 Milliarden beziffert wird, während heutige Kostenschätzungen – ohne Folgekosten! – von einer Bandbreite von € 8 – 12 Milliarden ausgehen. **Ein deutlicher Grund mehr, die Mitfinanzierung auszusetzen, bis die Rahmenbedingungen geklärt sind.**

Auch die Schweiz hätte den Bau der NEAT (Neue Alpentransversale mit Lötschberg und Gotthardtunnel) **nie begonnen**, hätte sie nicht vorher die für eine allfällige „Verlagerung“ notwendigen **verkehrs- und finanzpolitischen Vereinbarungen** mit der EU als „Drittstaat“ geschlossen, welche der Republik Österreich als „**Mitgliedstaat und Nettozahler**“ bis heute **verwehrt** und seit 21. Dezember 2011 sogar mit **richterlicher Gewalt untersagt** werden – eine unglaubliche Schlechterstellung.

Zielsetzung dieses Dringlichkeitsantrages vor weiterer Mitfinanzierung:

- **Herstellen einer Vereinbarung** über die notwendigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen mit den betroffenen Projektpartnern und Regionen wie im **Auszug des Regierungsprogramms** für die XXIV. Gesetzgebungsperiode unter Punkt 2.4. Brenner Basistunnel festgelegt ist (Beilage 1) und wie es vom **Tiroler Landtag** mit der verfassungsgemäßen Mehrheit am 5. Februar 2009 zweifelsfrei in der EntschlieÙung 32/09 beauftragt hat (Beilage 2);
- **Vereinbarung über die notwendigen Rahmenbedingungen** (tariflich, verkehrsbegrenzend) mit den Nachbarländern Bayern, Südtirol und Trentino sowie den Ländern BRD und Italien, um Wettbewerbsverzerrungen im Alpen transit von Nizza bis Wien zu beseitigen und dem Alpen transit auch das „**Prinzip des kürzesten Weges**“ anzubieten, wie in der EntschlieÙung des Tiroler Landtags, 421/11, mit der verfassungsgemäÙen Mehrheit beauftragt wurde (Beilage 3) und Hintergrundinformation „Der Brenner als Umwegtransitkaiser“, Dokument des Transitforum Austria-Tirol (Beilage 4);
- **Durch Verlagerung** eines Teils des alpenquerenden Lkw-Transitverkehrs auf bestehende (!) freie Eisenbahnkapazitäten sowie nach dem „Prinzip des kürzesten Weges“ **Reduktion** der allein am Brennerkorridor weit über den Grenzwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit liegenden Stickstoffdioxidbelastungen (vgl. Luftgütebericht des Landes Tirol 2011, Überschreitungen des Mittelwertes von + 70 bis + 120 % sowie ähnliche Werte im südlichen Teil der Brennerstrecke) in Erfüllung der Vorgaben aus den europäischen Luftreinhaltegüterichtlinien, umgesetzt in Österreich im IG-Luft in der geltenden Fassung;
- **Druck insbesondere auf die EU-Kommission, Generaldirektion Verkehr**, die mit allen Mitteln versucht, von der Republik Österreich Milliardenzahlungen an Steuergeld für die Mitfinanzierung ihres TEN 1-Projekts zu fordern. Gleichzeitig wird stur, inkonsequent und mit richterlicher Gewalt der Lkw-Transitverkehr nach folgendem Motto auf der Straße gehalten: Milliarden € Steuergeld zur Befriedigung der Bau- und Bankenklientel, während der Transport- und Industrieklientel der hochsubventionierte Weg auf der Autobahn sogar für den Transport von *Abfällen, Steinen, Erden und Aushub, Rundholz und Kork, Kraftfahrzeuge, Fliesen (keramisch), Stahl, Nichteisen- und Eisenerze sowie Marmor und Travertin* mittels *EuGH-Urteil* freigehalten wird;
- **Der Klientel aber, der wir alle auf beamteter wie politischer Ebene per Eid (!) verpflichtet sind** – der anrainenden Bevölkerung von Rosenheim bis Verona im Anwendungsbereich des Rahmengebietes der Alpenkonvention – wird durch diese angeführte Klientelpolitik das für alle Menschen **wichtigste Gut**, das **Grundrecht auf Gesundheit** ebenso willkürlich versagt wie sämtliche „völkerrechtlichen Verpflichtungen vor allem aus dem **Durchführungsprotokoll Verkehr der Alpenkonvention**“ ignoriert werden, auf die sich schon Generalanwalt Francis G. Jacobs in seinen Schlussanträgen in der Rechtssache C-112/00 am 11. Juli 2002 gestützt hat. Es ist mehr als beschämend, dass 10 Jahre danach immer noch Gesundheit hinter Verkehr gereiht werden soll;

- **Entlastung des Vorwurfs der vorsätzlichen, missbräuchlichen und zweckwidrigen Verwendung von Steuergeld** in ein „EU-Gemeinschaftsprojekt“, welchem von den „Bau- und Vertragspartnern“ die Geschäftsgrundlage (Verlagerung) entzogen wird.

Es wäre vergleichbar so, als würden **drei Familien ein gemeinsames Haus** bauen und schon während der Bauzeit würden zwei Familien der dritten Familie das Wohnrecht mittels höchstgerichtlichen Beschluss untersagen. Wir wollen, angesichts der außer Streit stehenden Belastungen allein des Nordtiroler, dichtest besiedelten und bewirtschafteten Zentralraumes, nicht die dritte Familie sein, die sich mit ihrem hart verdienten Geld am Bau eines gemeinsamen Hauses beteiligt, niemals aber einziehen oder Vorteile daraus ziehen kann. **Das ist die IST-Situation und sie ist aus den angeführten Gründen untragbar.**

Kosten dieses Antrags: Keine

Nutznieser dieses Antrags:

- Die Bevölkerung entlang der Brennerstrecke durch Reduktion der Schadstoffbelastungen und damit Verbesserung der gesundheitlichen Situation;
- Die Wirtschaftsbetriebe aller Branchen entlang der Brennerstrecke durch Beseitigung wettbewerbswidriger Auflagen zur Luftverbesserung, obwohl die bekannt „schlechte Luft“ nicht von den Betrieben, sondern von der Straße stammt;
- Die Eisenbahnen auf nationaler und internationaler Ebene durch Verbesserung des Wettbewerbs zwischen Straße und Schiene, welcher derzeit willkürlich durch das Beharren auf das „Nichtumsetzen des Grundrechts auf Gesundheit“ nicht gegeben ist;
- Die zuständigen Politiker auf Landes- und Bundesebene sowie die verantwortliche Beamtenschaft, die vom Bundesrahmenfinanzierungsgesetz bzw. Bundeshaushaltsgesetz im Verfassungsrang dazu angehalten sind, bei der Verwendung von Steuergeld bestimmte Kriterien einzuhalten, welche bei diesem Projekt insbesondere durch das Verhalten der Baupartner (EU-Kommission und Republik Italien) nicht gegeben sind.

Alternativen zu diesem Antrag: Keine – werden die von Bund und Land zu Recht geforderten verkehrs- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen entlang der Brenner-Gesamtstrecke nicht gesetzt, ist der Eisenbahngüterverkehr über den Brenner Geschichte.

Dieser Antrag geht zur Vorinformation an die GD Verkehr der EU-Kommission (als Hauptverursacherin der seit Jahren prekären Situation rund um den Brennerpass) sowie an die Eigentümerversorger der ÖBB, die Österreichische Bundesregierung, von welcher österreichische Steuergelder via ÖBB über den Brenner nach Italien zum derzeitigen Sitz der BBT SE verlagert werden sollen, obwohl damit in der Bundesverfassung abgesicherte Kriterien (bspw. Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit) verletzt werden.

Innsbruck, am 22. Jänner 2013

LAbg. Fritz Gurgiser

LAbg. Ing. Thomas Schnitzer

Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode

Original-Auszug:

2.4. Brenner Basistunnel

Die BBT SE ist beauftragt, bis Anfang 2009 für den Brenner Basistunnel eine abgeschlossene technische Planung mit einer validen Kostenkalkulation und eines von den Behörden genehmigtes Projekt vorzulegen. Gleichzeitig werden bis dahin unter Federführung der EU gemeinsam mit den D und I auch die erforderlichen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen erarbeitet.

Unter der Voraussetzung, dass

- ein akzeptabler Kosten- und Realisierungsplan vorliegt
- **eine Vereinbarung über die notwendigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen mit den betroffenen Projektpartnern und Regionen getroffen werden kann¹**

wird der Bund für eine Umsetzung des Projekts eintreten und gemeinsam mit den Projektpartnern und der EU die notwendige Finanzierung sicherstellen.

F.d.R.d.A.:

LAbg. Fritz Gurgiser

20. Jänner 2013

¹ Diese unabdingbare Vereinbarung gibt bis heute nicht (Stand 20. Jänner 2013), die dafür immer wieder genannten „Aktionspläne“, „Memoranden“ etc. haben diesbezüglich keinen rechtlichen Stellenwert. Auf diesen Grundlagen wird jedenfalls keine Lkw-Ladung von der Straße auf die Schiene, sondern aktuell von der Schiene auf die Straße zurückverlagert und der Modal-Split verschlechtert sich weiter zu Lasten der Eisenbahn und folgt damit dem europäischen Trend.

ENTSCHLIESSUNG

Die Landesregierung wird aufgefordert, an die österreichische Bundesregierung das dringende Ersuchen zu richten, vor der Erteilung einer Finanzierungszusage für den Bau des Brenner Basistunnels dafür zu sorgen, dass in Verhandlungen mit der Europäischen Kommission und den Nachbar- bzw. Mitgliedstaaten dem EG-Recht entsprechende verkehrspolitische Rahmenbedingungen geschlossen werden, die sicher stellen, dass zukünftig der Güterverkehr auf dem Brennerkorridor nachhaltig und umweltorientiert erfolgt (wie es auch im Regierungsübereinkommen für die XXIV. Gesetzgebungsperiode der Österreichischen Bundesregierung in Punkt 2.4 niedergeschrieben ist).

Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen sind ein integraler Bestandteil einer umfassenden Verkehrspolitik, die die Verlagerung der Gütertransporte von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene aber auch nach dem Prinzip des „kürzesten Weges“ über die Alpen sicher stellen soll, um die Verkehrsbelastungen für die Bevölkerung und Wirtschaft entlang der sensiblen Brennerstrecke im Anwendungsbereich der Alpenkonvention deutlich zu reduzieren.

Es wird beurkundet, dass der Tiroler Landtag diese EntschlieÙung in seiner Sitzung vom 5. Februar 2009 mit der verfassungsmäßigen Mehrheit beschlossen hat.

Der Landtagspräsident

(DDr. Herwig von Staa)



ENTSCHLIESSUNG

Die Tiroler Landesregierung wird aufgefordert, umgehend mit den Nachbarländern Bayern, Südtirol und Trentino sowie den Ländern BRD und Italien in Verhandlung zu treten, um erstmals gemeinsame Maßnahmen (tariflich, verkehrsbegrenzend etc.) entlang der Brennerstrecke im Rahmengebiet der Alpenkonvention von Rosenheim bis Verona zu verordnen, um gegenüber den anderen Alpentransit-routen durch Frankreich und Italien gleiche Bedingungen herzustellen und dem alpenquerenden Gü-tertransit das „Prinzip des kürzesten Weges“ Straße/Schiene anzubieten.

Es wird bekundet, dass der Tiroler Landtag diese EntschlieÙung in seiner Sitzung vom 6. Oktober 2011 mit der verfassungsmäßigen Mehrheit beschlossen hat.

Der Landtagspräsident


(DDr. Herwig van Staa)

The seal is circular with the text "Tiroler Landtag" at the top and "Präsidium" at the bottom. In the center, there is a coat of arms featuring a mountain range and a sun.

1
Info zu A 93
Rosenheim-Kufstein:
40-Tonner 0,155 €/km
Kein Lkw-Fahrverbot

2
Info zu A 12
Kufstein-Innsbruck:
40-Tonner 0,335 €/km
Lkw-Nachtfahrverbot
Lkw-Fahrverbot Euro 0,1,2

5
Kundl 2011:
NO₂ + 77 %

6
Vomp 2011:
NO₂ + 120 %

3
Info zu A 13
Innsbruck-Brenner:
40-Tonner 1,320 €/km Tag
40-Tonner 2,640 €/km Nacht
Fahrverbot Euro 0,1,2

7
Gärberbach 2011:
NO₂ + 70 %

8
Schrambach 2011:
NO₂ + 117 %

4
Info zu A 22
Brenner-Verona:
40-Tonner 0,13 €/km
Kein Lkw-Fahrverbot

9
Neumarkt 2011:
NO₂ + 57 %

An allen Luftmessstationen werden die Luftgrenzwerte im JahresMITTEL um die angegebenen Prozentsätze überschritten.

**Brennerstrecke im Rahmengenbiet der Alpenkonvention
die "verkehrspolitisch zerrissene Europaregion"**
Stand September 2012



Brennerstrecke im Rahmengebiet der Alpenkonvention – Legende, Daten und Fakten:

- 1) Rosenheim – Kufstein (BRD)
Maut: 25 km à 0,155 = € 3,875
Schutzmaßnahmen wie Lkw-Fahrverbote: **Keine**
Lärmschutz: Kaum vorhanden
- 2) Kufstein – Innsbruck (A)
Roadpricing: 78 km à 0,355 = € 27,69
Schutzmaßnahmen: Lkw-Nachtfahrverbot, Lkw-Fahrverbote für Euro 0,1,2
Tempolimit bei Nacht für Lkw 60, Busse 90 und Pkw 110, Lärmschutz an Autobahn und Eisenbahn sowie Einhausungen etc.
Angebote für den unbegleiteten Kombi-Verkehr auf der Eisenbahn (RoLa) mit steuerlicher Subvention
- 3) Innsbruck – Brennerpass (A)
Maut: 32 km à 1,32 = € 42,24 bei Tag
Maut: 32 km à 2,64 = € 84,48 bei Nacht (anstelle Nachtfahrverbot)
Lärmschutz an Autobahn und Eisenbahn
- 4) Brennerpass – Verona (I)
Maut: 238 km à 0,13 = € 30,94
Schutzmaßnahmen wie Lkw-Fahrverbote keine
Lärmschutz spärlich oder gar nichts

Kosten Gesamtstrecke für „sauberste Lkw-Klasse“ rund € 105,00
Ergibt durchschnittlich pro Lkw-km für Rosenheim-Verona (Tag): **0,28 €**
Vergleich Basel-Chiasso Lkw-km im Schnitt **0,70 Cent und Lkw-Nachtfahrverbot für 300 km seit 1934.**

Fazit: Der Brenner ist der niederste, billigste und attraktivste Alpenübergang
Mit der Folge von bis zu 30 % Umwegtransit
1,8 Millionen Lkw-Transitfahrten pro Jahr – 1/3 davon sind bis zu rund
600.000 Lkw-Transitfahrten, die nicht dem Prinzip des kürzesten Weges folgen =
UMWEGTRANSIT.

- 5) Messstelle Kundl an der A 12 Inntalautobahn (A)
- 6) Messstelle Vomp an der A 12 Inntalautobahn (A)
- 7) Messstelle Gärberbach an der A 13 Brennerautobahn (A)
- 8) Messstelle Schrambach an der A 22 Brennerautobahn (I)
- 9) Messstelle Neumarkt an der A 22 Brennerautobahn (I)

Sämtliche Daten sind gerundet und stammen aus den offiziellen Daten von Land und Bund.

Das, was wir in Nordtirol im technischen Schutzbereich über Jahrzehnte hart erarbeitet haben, fehlt im Norden (Bayern) und Süden (Südtirol und Trentino) nahezu vollständig – eine Antwort auch jenen, die immer locker davon reden und schreiben, wonach „Blockaden“ nichts bringen. Gemeint dürften ihre eigenen „Kopfblockaden“ sein, nicht aber die Bürgerversammlungen auf der A 12 und A 13 Inntal- und Brennerautobahn.