

DRINGLICHKEITSANTRAG

der Abgeordneten **Fritz Gurgiser, Dr. Andreas Brugger, Fritz Dinkhauser, KO Bernhard Ernst, Dr. Andrea Haselwanter-Schneider, Gottfried Kapferer, Ing. Thomas Schnitzer**

betreffend Brenner Basistunnel:

Abschluss einer europarechtlich verbindlichen Vereinbarung über die notwendigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen mit den betroffenen Anrainerstaaten, den Europäischen Gemeinschaften sowie den Projektpartnern und betroffenen Regionen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen den

ANTRAG:

Der Landtag wolle beschließen:

„Die Landesregierung wird aufgefordert,

die österreichische Bundesregierung aufzufordern, in jedem Fall vor einer allfälligen Finanzierungszusage zum Bau des Brenner Basistunnels (wie insbesondere von der EU-Kommission immer wieder ohne entsprechende verkehrspolitische Änderung eingefordert) dafür zu sorgen, dass für eine Verlagerung fehlende verkehrspolitische Rahmenbedingungen (bspw. die seit 1995 angestrebten „fairen und effizienten Preise im Verkehr“) dem EG-Recht entsprechend vereinbart werden (wie im Regierungsübereinkommen für die XXIV. Gesetzgebungsperiode der Österreichischen Bundesregierung in Punkt 2.4 korrekterweise niedergeschrieben). Damit gesichert wird, dass ein großer Teil des derzeitigen Straßengütertransitaufkommens über den Brenner künftig auf die wesentlich umweltfreundlichere Schiene oder aber auch nach dem Prinzip des „kürzesten Weges“ verlagert wird. Ohne eine derartige europarechtlich verbindliche Vereinbarung entspricht eine Finanzierung nicht den Anforderungen der Leitlinien des Rechnungshofes (Rechtmäßigkeit, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit) und ist diese daher bis zum Abschluss der zu Recht geforderten Vereinbarung zurück zu stellen“.

Im Falle der Nichtzuerkennung der Dringlichkeit wird beantragt, diesen Antrag dem **Finanzausschuss** sowie dem Ausschuss für Land- und Forstwirtschaft, Verkehr und Umwelt zuzuweisen.

Landtagsdirektion
Eingelangt am

29. JAN. 2009

32109

BEGRÜNDUNG:

Für die Realisierung des Projektes Brenner Basistunnel hat die Republik Österreich mit der Republik Italien einen Staatsvertrag geschlossen, in welchem die Baumodalitäten vereinbart wurden. Korrekterweise hat sich die österreichische Bundesregierung in ihrem Regierungsübereinkommen für die XXIV. Gesetzgebungsperiode dafür entschieden, eine allfällige Mitfinanzierung dieses Projektes nur unter den Voraussetzungen anzugehen, dass

„ein akzeptabler Kosten- und Realisierungsplan vorliegt und eine Vereinbarung über die notwendigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen mit den betroffenen Projektpartnern und Regionen getroffen werden kann“ (Punkt 2.4 Regierungsübereinkommen).

Bisher waren dazu weder die unmittelbar an Nordtirol angrenzenden Länder Bayern, Süd- und Welschtirol/Trentino, noch die direkten Anrainerstaaten Italien und Deutschland sowie die EU-Kommission in der Lage.

So musste in Tirol am 19. Dezember 2008 neuerlich das bereits bestehende, größte zusammenhängende „belastete Gebiet“ im Binnenmarkt (Sanierungsgebiet) weiter ausgedehnt werden (nahezu der gesamte Nordtiroler Zentralraum Inntal sowie das gesamte Wipptal bis zum Brennerpass), was die Richtigkeit dieses Antrages unterstreicht (BGBl. II Nr. 483 vom 19.12.2008). Die seit 1. Oktober 2002 getroffenen Maßnahmen zur Luftreinhaltung auf Grundlage des IG-Luft (in Umsetzung der europäischen Luftreinhaltgüterichtlinien) reichen nicht aus, um die Luftqualität „dauerhaft und nachhaltig“ zu sanieren und sind daher weitere Maßnahmen erforderlich. Die Verlagerung eines erheblichen Teiles des Lkw-Transitverkehrs über den Brenner auf die umweltfreundlichere Eisenbahn oder das Prinzip des kürzesten Weges wären durchaus Maßnahmen, welche den Zielen der europäischen Luftreinhaltgüterichtlinien entsprechen würden. Dazu sind aber entsprechende verkehrspolitische Rahmenbedingungen notwendig, wie sie von der EG bspw. in einem Transitabkommen dem Drittstaat Schweiz zugestanden wurden. Wenn es möglich ist, einem Drittstaat die Verlagerung durch die „Begrenzung der Straße“ zu gewähren, ist es umso bedenklicher, dass dies dem Mitgliedstaat Österreich mit aller Härte verwehrt wird.

Weiter ist mit einer derartigen Vereinbarung sicher zu stellen, dass öffentliche Gelder in Milliardenhöhe nicht in ein Projekt fließen, welches in Folge mangels Auslastung zu einem „immerwährenden Staatszuschussbetrieb“ verkommt (ähnlich dem Eurotunnel) und diese Finanzmittel insbesondere der kleinstrukturierten österreichischen und alpinen Wirtschaft sowie dem Gesundheits-, Sozial- und Bildungssystem entzogen werden. Die aktuelle Situation am Arbeitsmarkt nicht nur in Tirol und Österreich, sondern im gesamten Binnenmarkt und darüber hinaus verlangt, dass öffentliche Gelder vermehrt in Projekte mit hohen Beschäftigungsgraden investiert werden; der BBT gehört nicht zu „beschäftigungsintensiven Projekten“, sondern bloß zu den „finanzintensivsten“.

Die Dringlichkeit des Antrages ergibt sich einerseits aus dem Drängen der EU-Kommission auf eine Finanzierungszusage, obwohl sie keine Möglichkeit auslässt, den in Österreich akkordierten Weg der Begrenzung des Straßengütertransitverkehrs über den Brenner vor

den EuGH zu zerren (vgl. bspw. die Klage wegen des „sektoralen Lkw-Fahrverbotes“). Daraus folgt, dass bisher real weder in der EU-Kommission noch den Mitgliedstaaten die im Vergleich zu Flachländern tatsächlich andere Situation respektiert wird¹, wonach es entlang der Brennerstrecke im Anwendungsbereich der Alpenkonvention auf Grund der besonderen und einzigartigen Enge der Täler, der dichten Besiedelung und Bewirtschaftung sowie der im Vergleich zu Flachländern weit schlechteren Durchlüftung notwendig und vor allem legitim ist, überall dort das **Grundrecht auf Gesundheit** vor den freien Warenverkehr zu reihen, wo die Gesundheitsbelastungen derart hoch sind (bis zu 80 %ige Überschreitung der Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel) und der freie Warenverkehr dank zahlreicher vom österreichischen Steuerzahler allein finanzierten Alternativen im begleiteten und unbegleiteten Eisenbahngüterverkehr nicht nur über den Brenner (vgl. Protokoll Nr. 9 der Beitrittsakte, Eisenbahnverpflichtungen) ohnedies nicht behindert wird.

Dazu zitieren wir aus dem Rechtsgutachten von DDr. Heinz Mayer vom 20.05.05 wie folgt: *„Unter Bedachtnahme auf gemeinschaftsrechtliche Regelungen sowie insbesondere auch auf Art 8 EMRK besteht eine **Verpflichtung** des Staates, gesundheitliche Gefährdungen seiner Bürger abzuwehren. Greifen solche Abwehrmaßnahmen in Grundfreiheiten – wie zB in die Freiheit des Warenverkehrs – ein, so muss eine Abwägung vorgenommen werden. Je größer die Gefahr für die Gesundheit ist, desto intensiver kann ein Eingriff in die Warenverkehrsfreiheit gestaltet werden. Beschränkungen des Gütertransportes auf der Straße können intensiver sein, wenn andere Transportmöglichkeiten – zB auf der Schiene – bestehen.“* Die Verlagerung eines Teiles des Straßengütertransitverkehrs über den Brenner kann eine der von Heinz Mayer angeführten Abwehrmaßnahmen zum Gesundheitsschutz sein, wenn die entsprechenden Rahmenbedingungen Straße/Schiene passen, was derzeit nicht der Fall ist.

Andererseits ergibt sich die Dringlichkeit zwingend daraus, dass die Finanzierung dieses Projektes nunmehr – und entgegen jahrzehntelanger politischer Aussagen nach einer Privatfinanzierung – zur Gänze dem Steuerzahler übertragen werden soll, weil „die Risiken und die Investitionssummen für private Investoren zu groß seien“ (so Brenner Basistunnel-Chef Konrad Bergmeister) und der Aufsichtsrat der BBT SE dieser „öffentlich-privaten Finanzierung endgültig eine Absage erteilt hat“ (APA, 19.01.2008).

Dieser glasklare Befund muss für uns alle, die wir ein politisches Amt bekleiden und ungeachtet unserer ideologischen Gesinnung eine Verpflichtung sein, dieses Projekt mit der „Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Kaufmannes“ zu bewerten. Wenn das Risiko für private Investoren zu groß ist, dann sind wir, die wir den **Leitlinien des Rechnungshofes** verpflichtet sind, umso mehr in der Verantwortung, jeden Euro an öffentlichen Geldern doppelt und dreifach auf die **Rechtmäßigkeit, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und**

¹ Der ehemalige Außenminister Dr. Alois Mock hat schon 1989 (!) vor Beginn der Beitrittsverhandlungen darauf verwiesen, dass das Transitproblem in Tirol auf Grund der besonderen Topographie ein „Problem sui generis“ darstelle und gesondert gelöst gehöre. 20 Jahre danach meint man anscheinend immer noch, man könne den Brenner mit der Po-Ebene oder anderen ähnlichen Gebieten gleichstellen.

Zweckmäßigkeit zu prüfen. Daran werden wir bei der Verwendung von öffentlichen Steuergeldern gemessen; von unserer eigenen Bevölkerung daran, ob sie nach jahrzehntelangen Vertröstungen wieder nur mit einem Alibi- und Ablenkungsprojekt weiterhin dazu gezwungen werden soll, die hohen Gesundheitsbelastungen zu ertragen, die hohen Kosten daraus über die Abgaben selber zu finanzieren und damit weiter ihres „Grundrechts auf Gesundheit“ mit allen Folgen beraubt zu werden.

Es kann und darf nicht sein, dass für zahlreiche sehr wichtige Aufgaben der Politik – von sozialen Anliegen bis hin zu einer vernünftigen Wirtschafts- und Arbeitsmarktunterstützung – um jeden Euro gefeilscht wird (man erinnere sich an die Debatte vom außerordentlichen Landtag am 11. September 2008, wo es nicht möglich war, die Vorgaben des sogenannten „Solidaritätspakets“ auch nur um ein paar Hunderttausend Euro sachlich berechtigt zu erhöhen, und man sehe sich die laufenden Anträge aller politischer Gruppen zum bevorstehenden Feber-Landtag an), während für so ein Projekt gleich Milliarden mehr als locker eingefordert und noch mehr als locker in der öffentlichen Diskussion zur Disposition stehen.

Das Faktum, wonach längst Eisenbahnzulaufstrecken in Deutschland in Richtung der Schweizer Eisenbahnprojekte forciert werden, lässt einen glasklaren Schluss zu: Wenn überhaupt, setzen die Italien und Deutschland ebenso wie die Kommission ihre Eisenbahnaktivitäten Richtung Schweiz (Gotthard und Lötschberg), während sie weiterhin auf den Brenner als LKW-Transitroute setzen.

Es geht also aus Sicht der IST-Situation keineswegs darum, dass Projekt BBT pro oder kontra anzusprechen (diese Diskussion wird seit Jahren geschürt, um davon abzulenken, dass der betroffenen Bevölkerung und Wirtschaft an der Gesamtstrecke Rosenheim – Verona seit Jahrzehnten die „Verlagerung“ angekündigt wird, während real auf den „Transit-Lkw“ gesetzt wird); für diese **Pro- oder Kontra-Bewertung ist es viel zu früh**. Es geht aus unserer Sicht darum, keinen Blankoscheck für ein Projekt einzufordern oder auszustellen, welchem derzeit sämtliche Bewertungsgrundlagen fehlen und dem zwar der Bau einen „Staatsvertrag“ wert war, die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen bloß in einem „Non-Paper“ oder einem „Wunschprogramm“ aufgelistet werden, die nicht einmal zwischen Gossensass und Gries am Brenner europarechtlich verbindlich anzuwenden wären.

Abschließend verweisen wir mit aller Deutlichkeit darauf, dass das Land Tirol in der Behandlung der Transitproblematik in den letzten Jahrzehnten mehrere gravierende Fehler gemacht hat, die nun nicht wieder wiederholt werden dürfen.

- Am 26.10.1991 hat sich die Tiroler Landesregierung FÜR eine Zustimmung zu einem vorliegenden „Transitvertragsentwurf“ ausgesprochen, obwohl es dem damaligen Landeshauptmann Dr. Wendelin Weingartner „beim Durchlesen des Vertrages kalte Schauer über den Rücken gejagt hat“.
- Am 05.11.1991 hat sich die Mehrheit des Tiroler Landtages in einem außerordentlichen Landtag trotz vorliegender Expertengutachten, wonach die Berechnungsgrundlagen für das

Ökopunktesystem um rund 500.000 Transitfahrten über den Brenner zu hoch angesetzt wurden, diesem FÜR der Tiroler Landesregierung angeschlossen.

- Kurz vor der Volksabstimmung Österreichs über die Mitgliedschaft zu den Europäischen Gemeinschaften hat sich der damalige Tiroler Landeshauptmann Wendelin Weingartner sein „Ja zum Beitritt“ mit der Zusage des Bundes abkaufen lassen, wonach der Bund die Unterinntaltrasse finanzieren wird. Aus heutiger Sicht für beide Seiten kein guter Deal: Tirol hat den Transit auf der Straße, die „belastete Luft“ im gesamten Zentralraum und der Bund bezahlt aus derzeitiger Sicht rund das Doppelte als seinerzeit angenommen (statt 1,153 Milliarden € sind aus heutiger Sicht weit mehr als 2 Milliarden € zu erwarten).
- Ende 2003 hat sich Tirol den Wegfall der Ökopunkte und damit die Aufgabe der mengenmäßigen Begrenzung der Lkw-Transitfahrten über den Brenner mit vagen Zusagen zum Bau des BBT abkaufen lassen. Die Folge war schon im Jahr 2004 eine dramatische Zunahme des Lkw-Transitverkehrs über den Brenner und eine weitere Ausdehnung des mit 1.10.2002 erstmals verordneten „NO₂-Luft-Sanierungsgebietes“.

Zusammenfassend zeigt die Entwicklung der letzten Jahrzehnte über den Brenner, dass sämtliche Investitionen in die Eisenbahn nicht den erwarteten „Verlagerungserfolg“ gebracht haben, da die verkehrspolitischen Änderungen der Rahmenbedingungen vor allem seit der Mitgliedschaft immer nur zu Gunsten der Straße gegriffen haben. Nicht umsonst rollen allein über den Brennerpass rund 2 Millionen Transitlester, davon ca. 700.000 im sogenannten Umwegverkehr. Für die Tiroler Landespolitik gilt es daher, die Chance zu nutzen und von den Mitglieds- und Nachbarstaaten die Maßnahmen rechtsverbindlich einzufordern, die dazu führen, dass die Vorgaben aus den europäischen Luftreinhaltegüterichtlinien sowie den Durchführungsprotokollen der Alpenkonvention nach Reduktion der längst anerkannten Belastungen dieses hochsensiblen alpinen Gebirgsraumes aus dem Straßentransit erfüllt werden können.

Eine Finanzgarantie ohne diese verkehrspolitischen Rahmenbedingungen wäre vergleichbar mit einem Blankoscheck und wäre ein Signal, Steuergeld der Republik Österreich für ein „Nichtverlagerungsprojekt“ abzuziehen, während man gleichzeitig dieselbe Republik Österreich vor dem EuGH klagt, weil sie versucht, mit dem sektoralen Lkw-Fahrverbot als Teil eines nichtdiskriminierenden Gesamtpaketes (Lkw und Pkw) den Vorgaben der europäischen Luftreinhaltegüterichtlinien zu entsprechen. Die etwas ausführlichere Begründung wurde gewählt, um ausreichend Hinweise zu geben, die Fehler der Vergangenheit nicht zu wiederholen.

Innsbruck, am 29. Jänner 2009

Z. Hingis
A. Harsch-Fluer

Stefan Baur
Gotfried Kappner
P. A. L.

