

## MÜNDLICHE ANFRAGE

des Abgeordneten **Fritz Gurgiser**

an Herrn **Landeshauptmann Günther Platter**

betreffend:

Landtagsdirektion  
Eingelangt am

30. APR. 2009

276/09

### **Keine Landesgelder für Brennerbasistunnel wegen Wegfalls der Geschäftsgrundlage**

Am 26. Oktober 1991 hat die Tiroler Landesregierung die Weichen für das Transitdebakel gestellt, das bis heute anhält. Die Zustimmung zu einem Entwurf des Transitvertrages und die Hoffnung, dass es in Folge zu „Verlagerungen“ und Reduktionen der Belastungen (Lärm und Schadstoffe) kommen werde, sind ein wesentlicher Grund für das bis heute nicht gelöste Transitproblem.

Diesem Transitvertragsentwurf wurden falsche Ausgangszahlen bei der Fahrtenanzahl und beim durchschnittlichen NOx-Wert der Transit-Lkw zu Grunde gelegt; die notwendigen Eisenbahnbau- und Modernisierungsmaßnahmen waren überhaupt nicht enthalten (20 leere, weiße Blätter).

Was aus diesem damaligen „Blankoscheck“ geworden ist – ein Entwurf kann niemals Grundlage für eine Regierungsentscheidung sein – ist hinlänglich an den Belastungen der Lungen der Menschen, den hohen Betriebsauflagen in Europas größtem NOx-Sanierungsgebiet, dem Tiroler Zentralraum, den im Süden und Norden fehlenden Eisenbahnausbaumaßnahmen sowie dem Transitanstieg von rund 1 Million Transitzfahrten (Basiszahl 1991) bis zum Jahr 2008 auf 2 Millionen Lkw-Transitzfahrten über den Brenner dokumentiert.

Nun versuchen die im Folgenden angeführten Länder, Staaten sowie die Europäische Gemeinschaft, für den Bau des Brennerbasistunnels Milliarden an Steuergeld von Österreich und damit auch vom Bundesland Tirol zu lukrieren. Obwohl diese nicht bereit sind, als unabdingbare Gegenleistung eine europarechtlich verbindliche Vereinbarung für die notwendigen Änderungen der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zu unterzeichnen (vgl. die einstimmige Entschließung des Tiroler Landtags vom 5. Februar 2009).

Mit dem Rechtsstatus, wie er bspw. dem Drittstaat Schweiz zugestanden wird oder wie man ihn für den Bau geschaffen hat (Staatsvertrag Österreich - Italien). Anstelle einer europarechtlich verbindlichen Vereinbarung soll nun ein „Memorandum of Understanding“ mit der rechtlichen Qualität eines Nullums am 18. Mai 2009 unterzeichnet werden. So wie 1991 – nur 18 lange Jahre später – würde man die Zielsetzung der wohl teuersten Infrastrukturinvestition der Republik Österreich dem „Prinzip Hoffnung“ überantworten.

Rechnungshofpräsident Dr. Josef Moser hat erst unlängst den österreichischen Anteil an dieser Investition – die weder der Tiroler noch der österreichischen Bevölkerung durch **Wegfall der Geschäftsgrundlage** etwas bringen kann und zudem im Widerspruch zu den Leitlinien des Rechnungshofes (Rechtmäßigkeit, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit) und ganz besonders dem hohen gesellschaftspolitischen Ziel der **Beschäftigungswirksamkeit** steht – mit bis zu 12 Milliarden € (bis zu 165 Milliarden ATS) bestätigt.

Das Bundesland Tirol, welches derzeit vor schwierigsten wirtschafts- und arbeitsmarktspezifischen Herausforderungen steht, soll sich am BBT mit 150, 350 oder 500 – 600 Millionen € (von 2 – 8 Milliarden ATS) beteiligen. Genaue Summen können in dieser Phase nicht genannt werden, da sie selbst dem Geschäftsführer der BBT SE, Konrad Bergmeister, der noch am 13.02.2008 im Namen des Aufsichtsrates der BBT SE von je 1 Milliarde € Finanzierungskosten für Österreich und Italien gesprochen hat, längst entglitten sind.

Daher ergibt sich folgende Frage:

**“Welche Maßnahmen wird die Tiroler Landesregierung treffen, um auszuschließen, dass weitere Tiroler Landesgelder in das Projekt Brennerbasistunnel fließen, obwohl klar ist, dass weder die angrenzenden Länder Bayern, Süd- und Welschtirol/Trentino, noch die Länder Bundesrepublik Deutschland, Republik Österreich und Republik Italien sowie die Europäischen Gemeinschaften imstande und auch nach mehr als 20-jähriger Transitdiskussion willens sind, ein europarechtlich verbindliches Abkommen zu schließen, welches zur tatsächlichen Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die umweltfreundlichere Schiene bzw. zur tatsächlichen Verlagerung nach dem Prinzip des kürzesten Weges führt, wie die Tiroler Landesregierung vom Tiroler Landtag einstimmig am 5. Februar 2009 beauftragt wurde“?**

Innsbruck, am 30. April 2009

