

DRINGLICHKEITSANTRAG

240/11

des Bürgerklub-Tirol der Abgeordneten Fritz Gurgiser und Thomas Schnitzer

betreffend: **Brenner Basistunnel, Vorrangiges Vorhaben Nr. 1 – Eisenbahnachse Berlin – Palermo; Verkehrspolitischer Rahmen – Absichtserklärung Bund/Land Tirol; Abtretung des Gesellschaftsanteiles des Landes Tirol an der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE an die ÖBB Infrastruktur AG; Kostenbeitrag des Landes für die Errichtung des Brenner Basistunnels – Phase III; Vorlage des Regierungsbeschlusses zur Genehmigung GZ: Vlb4-zuE31/449 miterl zu VP03/4-11 vom 04.04.2011**

Der **Bürgerklub Tirol** und die unterzeichnenden Abgeordneten stellen den

DRINGLICHEN ANTRAG:

Der Landtag wolle beschließen:

„Die Tiroler Landesregierung wird aufgefordert, die genannte Regierungsvorlage entweder zur Gänze oder zumindest den Punkt 2. in Bezug auf die ‚Leistung eines Finanzierungsbeitrages für den Bau des Brenner Basistunnels in Höhe von € 120.000.000,00 (Anlage 2)‘ solange auszusetzen, bis – gemäß der EntschlieÙung des Tiroler Landtages vom 5. Februar 2009 sowie dem Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode der Österr. Bundesregierung Punkt 2.4 Brenner Basistunnel – Verlagerungsmaßnahmen mit der Europäischen Union verbindlich vereinbart wurden und das Urteil des EuGH im Verfahren der EU mit den Streithelfern Italien und den Niederlanden in der Rechtssache C-28/09 – Sektorales Lkw-Fahrverbot – vorliegt“.

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.

Sowohl die erwähnte EntschlieÙung des Tiroler Landtages als auch das Regierungsprogramm sehen eine Mitfinanzierung des Projekts Brenner Basistunnels erst dann vor, sobald „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.“

Der Beschluss zur Mitfinanzierung durch das Land Tirol hat **keine Dringlichkeit**, da die zu beschließenden Zahlungen erst ab **2015** zu leisten wären. Oberste Priorität haben hingegen – nach öffentlichen Aussagen von LH Günther Platter und KO Josef Geisler – die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, die die Verlagerung auf die Schiene sicher stellen sollen.

Die seit Jahrzehnten bestehenden Bemühungen der Landes- und Bundespolitik, insbesondere aber der **anrainenden Bevölkerung** entlang der Brennerstrecke im Anwendungsbereich der Alpenkonvention nach Reduktion der unverhältnismäßig hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie der Vermeidung von Umwegverkehr nach dem Prinzip des „kürzesten Weges“, werden durch das aktuell vorliegende EU-Weißbuch Verkehr ad absurdum geführt. Das Weißbuch stellt auch die Bedeutung der „Gemeinsamen Absichtserklärung“ vom 18.05.2009 in Frage und darf daher kurz skizziert werden:

Das neue Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik vom März 2011, ist speziell beim Güterverkehr ein **Rückschritt**. Es verfolgt das Ziel, die Zukunftsprobleme des Verkehrssystems (Ölknappheit, Klima, Luftverschmutzung) durch Verbesserung der Wettbewerbssituation des Lkw-Verkehrs zu lösen. Durch größere und schwerere Lkw (sogenannte Gigaliner) soll dies erreicht werden.

Eine Verzerrung der Wettbewerbssituation auf Kosten der Eisenbahn wird dabei in Kauf genommen – die Lobbyisten der Transportwirtschaft lassen grüßen. Vor allem im Fernverkehr wird es zu massiven Verlagerungen von der Schiene auf die Straße kommen. Der Schienengüterverkehr wird in der EU-Studie zur Einführung der Gigaliner¹ wörtlich als „loser“ bezeichnet (also als „Verlierer“ oder „Besiegter“). Vor diesem Hintergrund müssen natürlich Investitionen in den Ausbau der Eisenbahnen hinterfragt werden, vor allem dann, wenn die Bahnstrecke vor allem für den Gütertransport vorgesehen ist, wie suggeriert wird.

Das neue Weißbuch der Kommission steht voll im Widerspruch zu den Vereinbarungen im „Aktionsplan Brenner 2009“. Dieser Aktionsplan wurde von der Brennerkorridorplattform unter der Ägide der Europäischen Kommission ausgearbeitet und am 18.5.2009 in Rom feierlich mit einer „Gemeinsamen Absichtserklärung“ von Deutschland, Italien und Österreich unterzeichnet. Darin wurden Begleitmaßnahmen vereinbart, durch die die Verlagerung auf die Bahn sicher gestellt werden soll. Es bestand Konsens darüber, dass ein „Verkehrsmanagementsystem, wie z.B. eine Alpentransitbörse“ eingeführt wird (Maßnahme Nr. 35). Dieser Aktionsplan entspricht inhaltlich der Forderung des Tiroler Landtags vom 5.2.2009 nach verkehrspolitischen Begleitmaßnahmen als **Voraussetzung** für eine Finanzierungszusage zum BBT. Das verbindlich zu vereinbarende **Gesamtpaket** muss also **„Bauen und Verlagern“** beinhalten.

Der Bau des Tunnels entspricht den Interessen der einflussreichen Baulobby. Die Maßnahmen zur Verlagerung werden hingegen von der mächtigen Transportlobby strikt abgelehnt. Wer sich beiden Interessensgruppen verpflichtet fühlt, muss das Ziel verfolgen, dass nur gebaut wird und die Verlagerungsmaßnahmen ausgesetzt, verschoben oder überhaupt abgelehnt werden. Also **Bauen ohne Verlagerung**.

Genau an diesem Punkt sind wir nun angekommen.

Der Tag, an dem die Bundesregierung Ende März 2011 die Zuschussvereinbarung zur Mittelverschiebung für den Tunnelbau an die ÖBB (und von dort in Folge über den Brenner zum Bau-, Vergabe- und Finanzierungssitz der BBT SE!) – ohne Verlagerungsvereinbarung – beschloss, war für manche Landespolitiker ein Freudentag. Und dies, obwohl die Österreichische Bundesregierung damit **gegen** den gemeinsamen Beschluss aller Fraktionen im Tiroler Landtag entschieden und sogar ihre eigenen Vorgaben im Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode gebrochen hat.

¹ Longer and Heavier Vehicles for freight transport, European Commission, Joint Research Centre, 2009 (Seite 2)
04.05.2011 - 240-11 Dringlichkeitsantrag BBT Finanzierung.doc - 2 -

Wer freut sich, wenn eine Entscheidung getroffen wird, die den eigenen Forderungen widerspricht? Die Freude entlarvt alle jene, denen es nur ums Bauen geht, denen die Verlagerung in Wahrheit kein Anliegen ist, denen die Lobbyisten näher stehen als die Bevölkerung – also die Scheinheiligen.

Im neuen Weißbuch 2011 ist keine Rede mehr von sensiblen Alpenregionen, von der Notwendigkeit verkehrsbeschränkender Maßnahmen, einer Alpentransitbörse oder eines anderen *mengenmäßigen Plafonds*. Die Europäische Kommission ist nach dem Begleitdokument zum Weißbuch nur bereit, darüber „gemeinsam nachzudenken“. Und über die verkehrspolitischen Maßnahmen, zu denen in der Absichtserklärung vom 18.5.2009 angeblich Konsens erzielt wurde, will die Kommission wieder „diskutieren“. Der hoch gelobte Aktionsplan wurde von der Kommission zum „Diskussionspapier“ degradiert.

Die doppelbödiges Strategie ist nun klar ersichtlich: Mit dem unter dem Vorsitz der Kommission ausgearbeiteten Aktionsplan sollte nur die Finanzierungszusage Österreichs für den Bau des BBT erschlichen werden.

Unter diesen Voraussetzungen kommt eine Zusage Tirols zur Mitfinanzierung des BBT einem **Blankoscheck** zur Verschleuderung von Volksvermögen gleich. Angesichts der Staatsverschuldung und der generellen Sparmaßnahmen ist eine Finanzierung des BBT ohne verbindliche Verlagerungsziele sachlich nicht zu rechtfertigen. Dies ist verkehrspolitisch ein absoluter Nonsens, volkswirtschaftlich eine sinnlose Geldvernichtung und angesichts der enormen Staatsverschuldung grob verantwortungslos gegenüber den nächsten Generationen. Den Verfechtern dieser Politik geht es offensichtlich nur darum, einer nahe stehenden Klientel möglichst große Stücke vom Steuergeldkuchen zuzuschneiden.

In der Öffentlichkeit haben LH Günther Platter und KO Josef Geisler erklärt, dass nun die Verlagerung oberste Priorität habe. Wenn dies tatsächlich ihr Anliegen sein soll, dann ist es ein Gebot der Stunde, die Mitfinanzierung des Landes verbindlich von der Einführung einer Alpentransitbörse und der Vereinbarung eines Verlagerungszieles von max. 1 – 1,2 Mio. Lkw/Jahr für den Brennerkorridor abhängig zu machen. Im Falle der Zulassung von Gigalinern ist die Höchstzahl entsprechend zu reduzieren.

Die EU-Kommission ist nun vor die Nagelprobe zu stellen:

- ▶ Hat sie den Aktionsplan 2009 ernst gemeint, sollte eine verbindliche Vereinbarung der Alpentransitbörse inklusive Verlagerungsziel oder eine andere mengenmäßige Plafondierung bis 2014 kein Problem darstellen.
- ▶ Setzt sie jedoch im Güterverkehr künftig verstärkt auf den Lkw (wie im Weißbuch 2011 formuliert), soll sie sich deklarieren. Dann ist eine Finanzierungsbeitragung am BBT nicht zu rechtfertigen.

Mit dem Weißbuch 2011 hat sich die verkehrspolitische Lage in der EU verändert. Wer jetzt bedingungslos dem vorliegenden Antrag auf Mitfinanzierung zustimmt, begeht mit dem Schleuderkurs politisch Harakiri. Er gibt den Blick hinter die politischen Kulissen frei: Den BürgerInnen an der alpenweit am stärksten belasteten Transitroute im Anwendungsbereich der Alpenkonvention von Rosenheim bis Verona wird vor Augen geführt, dass die Lobbyisten nicht nur auf der EU-Ebene beheimatet sind. Die Schleier werden dann auch in Tirol gelüftet:

Die Scheinheiligen outen sich mit ihrer Zustimmung selbst, bedienen Bau- (mit Milliardenzuschüssen) und Transportklientel (mit dem Weißbuch) und überlassen ihre WählerInnen im größten Luftsanierungsgebiet des Binnenmarktes ihrem Schicksal. Ein Wunder, dass noch nicht daran gedacht wird, uns in Reservate zu verbringen, damit der Brenner endlich dem „Freien Warenverkehr“ zur Verfügung gestellt werden kann. Daraus ist folgender **Sachbefund** ableiten:

- 1) Der seit 1. Oktober 2002 bestehenden europarechtlichen Verpflichtung nach Reduktion der hohen Schadstoffbelastung durch das schwere Atemgift Stickstoffdioxid (NO₂) im mittlerweile größten ausgewiesenen Luftsanierungsgebiet des Binnenmarktes von Kufstein bis Landeck bzw. zum Brenner wird weiter nicht nachgekommen. Im Gegenteil, die Reduktion dieser rechtswidrigen Gesundheits- und Wirtschaftsbelastungen soll auf weit über den geforderten Grenzwerten liegendem hohen Niveau bestehen bleiben bzw. auf Jahrzehnte hinausgeschoben werden.
- 2) Durch den vorzeitigen Finanzierungsbeschluss des Tiroler Landtags – obwohl der Bau des Haupttunnels des Brenner Basistunnels erst im Jahr 2016 begonnen werden soll (lt. zahlreicher öffentlicher Aussagen der Eigentümervertreterin der ÖBB, Frau BM Doris Bures und trotz fehlender rechtlicher Grundlagen wie bspw. ein abgeschlossenes UVP-Verfahren etc.) – wird lediglich dem Druck von Nutznießern des Projekts nachgegeben, die keineswegs die „Verlagerung von Straßen-güterverkehr auf die Eisenbahn und damit die Entlastung von Lärm und Schadstoffen“ verfolgen. Offensichtlich sollen lediglich Einzelinteressen internationaler Bau- und Bankenkonzerne, lokaler Müll- und Aushubentsorger etc. bedient werden.
- 3) Gleichzeitig wird vom „Bau-Partner“ EU durch die Vorlage des Weißbuch Verkehr (März 2011) der internationalen Transport- und Transitwirtschaft signalisiert, dass sie „beruhigt“ in die nächsten Jahrzehnte blicken kann, da durch den Wegfall des Verlagerungsprinzips, des Verursacherprinzips im Kostenbereich, der Öffnung des hochrangigen europäischen Straßennetzes einschließlich der Alpenübergänge für den GIGALINER etc. nicht daran gearbeitet wird, der besonderen Situation entlang der Brennerstrecke im Anwendungsbereich der Alpenkonvention von Rosenheim – Verona durch effektive „Verlagerungsmaßnahmen auf die Eisenbahn“ Rechnung zu tragen. Es ist mehr als bezeichnend, dass in diesem Weißbuch weder der alpenquerende Lkw-Transit noch eine durch den Vertrag von Lissabon, Art. 36, gedeckte mengenmäßige Begrenzung erwähnt bzw. als Möglichkeit zur Schadstoffreduktion herangezogen wird. Es ist nicht übertrieben, wenn dieses Weißbuch für unsere alpine Region als verkehrs-, gesundheits- und regionalwirtschaftspolitischer „Rückschritt um rund 20 Jahre“ bezeichnet wird.
- 4) Die Tiroler Landesregierung wird damit gegenüber der Tiroler Bevölkerung, die sich zu Recht auf die einstimmige Entschließung des Tiroler Landtages vom 5. Februar 2009 verlassen können muss, schwer wortbrüchig und brüskiert damit auch 36 Damen und Herren Abgeordnete, die diesen Entschließungsantrag gemeinsam formuliert und letztlich als Arbeitsauftrag an die Tiroler Landesregierung erteilt haben.
- 5) Mit ihrem durch den Tiroler Landtag nicht gedeckten vorzeitigen Finanzierungsbeschluss signalisiert die Tiroler Landesregierung der anrainenden Bevölkerung und Wirtschaft zudem eine **Umkehr der Werte**: Nicht mehr die europarechtlich verpflichtende Reduktion des Lkw-Transitverkehrs durch entsprechende gemeinsamen Maßnahmen der EU, der direkten Nachbarstaaten BRD und I sowie der direkten Nachbarländer Bayern, Südtirol und Trentino ist „dringend“ geboten (Vorgaben des IG-Luft in Umsetzung der europäischen Luftreinhaltegerüchrichtlinien). „Dringend“ ist plötzlich vielmehr ein Finanzierungsbeschluss – der mangels entsprechender Gegenleistungen in Form von entsprechenden Rahmenbedingungen – als „Blankoscheck“ bezeichnet werden muss. Die Tiroler Landesregierung verabschiedet sich damit ohne zeitlichen Zwang von der Möglichkeit, für die eingesetzten € 120.000.000,00 eine entsprechende Gegenleistung von den Nutznießern eines BBT zu verlangen.

Es wäre so, als würde ein Familienvater für seine Familie ein Haus bauen wollen, obwohl ihm die Nachbarn ringsum unmissverständlich zu verstehen geben, dass sie niemals die Zustimmung für eine Zu- und Abfahrt erteilen würden. Oder ganz einfach so, als würden die Mitglieder der Tiroler Landesregierung in Zukunft Dienstfahrzeuge ohne Räder zur Verfügung gestellt bekommen.

Zusammenfassung:

Die Mitfinanzierung des EU-Projekts durch die Tiroler Landesregierung ist durch die Landtagsentschließung vom 5. Februar 2009 **nicht gedeckt** und zu diesem Zeitpunkt **nicht erforderlich**, da

- die **Bau-Partner** die Verlagerungsrahmenbedingungen schuldig sind und zusätzlich das Verlagerungsziel sogar noch vor dem EuGH verklagen (Rechtssache C-28/09, „Sektorales Lkw-Fahrverbot“ auf der A 12 Inntalautobahn auf Grundlage der europäischen Luftreinhaltegüterichtlinien);
- im Weißbuch Verkehr das **Verlagerungsprinzip nicht mehr enthalten** ist und damit die Maßnahmen des „Aktionsplanes Brenner 2009“ (wie z.B. die Alpentransitbörse) völlig in Frage gestellt sind;
- die Beiträge des Landes zur Mitfinanzierung des BBT erst ab 2015 fällig werden;
- die erforderlichen **Bauverfahren nicht abgeschlossen** sind;
- das Urteil des EuGH in der Sache sektorales Lkw-Fahrverbot **ausständig** ist;
- ein **Baubeginn** des Haupttunnels ohnedies erst **2016** erfolgen soll;
- eine **Gesamtfinanzierung** einschließlich der gerechten Aufteilung der Folge- und Betriebskosten bis heute **nicht gegeben** ist und de facto
- das wichtigste „**Gesamttiroler Anliegen**“ nach Jahrzehnten der positiven Auseinandersetzung – die Reduktion des Lkw-Transitverkehrs über den Brenner – **nicht erledigt**, sondern mit Milliardenschulden auf die nächsten Generationen „verlagert“ wird.

Der Bürgerklub Tirol appelliert daher an Sie/euch als Mitglieder des Tiroler Landtages sowie der Tiroler Landesregierung, diesem **partei- und ideologiefrei** sowie **ausschließlich im jahrzehntelangen Landesinteresse** gestalteten Dringlichkeitsantrag die Zustimmung zu geben und ihn **zeitgleich** mit der vorliegenden Regierungsvorlage im Mai-Landtag zur Diskussion zu stellen und entsprechend zu behandeln.

Innsbruck, am 4. Mai 2011

LAbg. Fritz Gurgiser

LAbg. Ing. Thomas Schnitzer