

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

Tel.: 0043-512-508-3122
fritz.gurgiser@buergerklub-tirol.at
thomas.schnitzer@buergerklub-tirol.at
www.buergerklub-tirol.at



476-10

DRINGLICHKEITSANTRAG

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

betreffend: **Instandhaltungsmaßnahmen (Sanierung) für die Bahnstrecke Innsbruck – Staatsgrenze Brenner 2011**

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

DRINGLICHEN ANTRAG:

Der Landtag wolle beschließen:

„Die Tiroler Landesregierung wird aufgefordert, in Verhandlungen mit der Eigentümervertreterin der ÖBB Infrastruktur AG, Frau Bundesministerin Doris Bures, sicherzustellen, dass es im Rahmen der geplanten Instandhaltungsmaßnahmen (Sanierung) für die Bahnstrecke Innsbruck – Staatsgrenze Brenner 2011 keinesfalls zu einer Aufhebung der seit vielen Jahren von der Tiroler Bevölkerung nördlich und südlich des Brenner erkämpften Schutzmaßnahmen wie bspw. dem „sektoralen Lkw-Fahrverbot“, dem „Lkw-Nachtfahrverbot nach IG-Luft“ (in Erfüllung der europäischen Luftreinhalteverordnung) sowie auch des bestehenden „Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbotes“ kommt.“

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

Begründung:

- Das in einem Vorstandsbeschluss **der ÖBB-Infrastrukturbau AG beschlossene Ansinnen**, trotz zahlreicher begründeter Einwendungen im Zusammenhang mit dieser Sanierung eine **Aufhebung des sektoralen Lkw-Fahrverbotes** zu verlangen, wie in der Präsentation an Herrn LHStv. Hannes Gschwentner und Herrn Landesrat DI Dr. Bernhard Tilg dargestellt, würde bedeuten, dass in einer der schwierigsten Verhandlungsphasen vor dem EuGH die Schutzmaßnahme „sektorales Lkw-Fahrverbot“ (Rechtssache C-28/09) von Österreich selbst in Frage gestellt wird. Dies weist auf eine vollständige Ignoranz der hohen Belastungen im Tiroler Zentralraum (Lärm und Schadstoffe auf der einen und private und

betriebliche Belastungen durch Liegenschaftsentwertungen sowie wettbewerbsverzerrende Betriebsauflagen auf der anderen Seite etc..) durch die ÖBB-Infrastruktur AG hin.

Dieses Ansinnen hält auch keiner **europarechtlichen Betrachtung** stand, wie auch vom Verfassungsdienst bestätigt wird. Nach mittlerweile über 20-jährigem Transitkonflikt der **Republik Österreich sowie der gesamten Brennerregion** mit den Befürwortern eines „freien Waren- und Personenverkehrs“ auf europäischer Ebene zu Lasten des „**Grundrechts auf Gesundheit**“ brauchen wir diesen Punkt nicht weiter auszuführen. Sämtliche Maßnahmen, die seit **1989** zur Reduktion der hochsubventionierten Lkw-Lawine über den Brenner gesetzt wurden, mussten aus **gesetzlichen nationalen und internationalen Verpflichtungen** und nicht spaßhalber gesetzt werden und haben mehrere Höchstgerichte die jeweiligen Schutzmaßnahmen bestätigt.

- Eine Aufhebung des **sektoralen Lkw-Fahrverbotes** würde berechtigterweise auch dazu führen, dass sofort die Forderung nach **Aufhebung des Lkw-Nachtfahrverbotes**, des **Nachtmautzuschlages** auf der A13 Brennerautobahn und des **Sonn- und Feiertagsfahrverbotes für Lkw** gestellt würde. Jahrzehntelange harte Arbeit zum Schutz der Bevölkerung und Wirtschaft entlang der **bei weitem sensibelsten alpinen Transitroute** würde damit zunichte gemacht und Land und Bund auf europäischer Ebene massiv an Glaubwürdigkeit verlieren.

- Eine dreimonatige Sperre des internationalen Personen- und Güterverkehrs über den Brenner würde auch die **ÖBB selbst massiv** treffen und **international als unzuverlässigen Partner darstellen**. Ohne Polemik darf erinnert werden, dass vor 41 Jahren der erste bemannte Flug zum Mond erfolgreich absolviert wurde (20./21.07.1969, Neil Armstrong). Heute tun die Verantwortlichen der ÖBB Infrastrukturbau AG so, als wäre es technisch nicht möglich, die Eisenbahn zu sanieren, ohne sie monatelang außer Kraft zu setzen. Dies verwundert uns als Kenner der Materie insbesondere auch deshalb, weil es seit **Jahrzehnten (!)** entlang der gesamten **Bahnstrecke Kufstein-Brenner** zahlreiche Sanierungsarbeiten, Tunnelprofilaufweitungen, Bau von Überholgeleisen, Erneuerung des Unterbaus, intensive Lärmschutzmaßnahmen etc. gibt, ohne dass deshalb monatelange Totalsperren notwendig wären. Bemerkenswert dabei doch die aus unserer Sicht fehlende **verkehrs- und finanzpolitische Rücksicht** im **Gesamtkonzern** auf die **anderen Geschäftsfelder** (Personen- und Güterverkehr – die sind es aber, die für Erlöse sorgen, sei nur der Ordnung halber angemerkt!). Diese Gesamtsicht ist daher jedenfalls von der Eigentümergeberin wahrzunehmen, bevor sich die ÖBB noch weiter selbst schädigen.

- Es mag daher auf den ersten Blick durchaus so sein, dass eine Totalsperre weniger Kosten als eine über mehrere Jahre verteilt durchzuführende Sanierung verursachen würde. Die **Alternative**, eine **Sanierung mit vor allem auf die Sommermonate reduzierte kurzfristige Sperren**, wo **weit weniger Güterverkehr und lokaler Schüler- und Pendlerverkehr** betroffen sind, ist dennoch die bessere Variante. Weil dadurch internationale Personen- und Güterverkehre (samt den daraus resultierenden Erlösen!) aufrecht gehalten, keine zusätzlichen Belastungen der Bevölkerung und Wirtschaft durch aufgehobene Lkw-Fahrverbote entstehen können und die österreichische – ohnedies nicht leichte – Verhandlungsposition am EuGH in der Rechtssache C-28/09 nicht dramatisch und vor allem **wissentlich** geschwächt würde.

- Daher ist auch das Ansinnen der ÖBB-Infrastrukturbau AG, das **Land Tirol möge** allfällige, durch eine mehrjährig abgestufte Sanierung **anfallende Mehrkosten** bezahlen, zurückzuweisen. Das **Land Tirol bezahlt ohnedies längst viel zu viel** für Leistungen der ÖBB, die eigentlich aus dem „**gemeinwirtschaftlichen Topf**“ abgegolten werden müssten und nur darauf zurückzuführen sind, dass die **ÖBB durch den Missbrauch als Tunnelbaufirma** einiger Personen in Aufsichtsrat- bzw. Management nicht mehr imstande sind, ihre „**Kern**“aufgabe der „**flächendeckenden Mobilitätsversorgung**“ zu erfüllen.

- **Unrichtig** ist auch die immer wiederkehrende Behauptung von Verantwortlichen der ÖBB-Infrastruktur AG, wonach das „**Land Tirol**“ **keine Einwände** gegen diese dreimonatige Totalsperre der Brennerbahn mit den angeführten negativen Folgen habe. **Richtig** ist vielmehr, dass sowohl von LH Günther Platter als auch den zuständigen Landesräten Bernhard Tilg (europäische Verkehrspolitik) und Hannes Gschwentner (IG-Luft) bestätigt wird, dass insbesondere wegen des **hohen Stellenwertes** der seit vielen Jahren durch die **Bevölkerung hart erkämpften** und von **Landes- und Bundespolitik umgesetzten Lkw-Fahrverbote zum Schutz** dieses einzigartigen, sensiblen Lebens- und Wirtschaftsraumes, eine **Totalsperre sehr bedenklich gesehen** wird und daher **nicht anzustreben sei**. Diese Position wird auch von uns seit Bekanntwerden dieser Forderung nach Aufhebung des „sektoralen Lkw-Fahrverbotes“ samt der damit verbundenen negativen nationalen und internationalen Folgen vertreten und ist den ÖBB-Verantwortlichen mehrfach mitgeteilt worden.

- Die **Dringlichkeit** ergibt sich insbesondere auf Grund des laufenden Verfahrens vor dem EuGH in der Rechtssache C-28/09 („sektorales Lkw-Fahrverbot“) sowie der Notwendigkeit, unverzüglich eine Alternative auszuarbeiten, die **weder der Bevölkerung** durch Wegfall von Schutzmaßnahmen **noch den ÖBB** durch Wegfall von Kunden im Personen- und Güterverkehr auf den Kopf fällt und schon gar nicht dazu geeignet ist, die **Reputation und Glaubwürdigkeit der Landes- und Bundespolitik** in der sensiblen Transitfrage „nachhaltig und dauerhaft zu schädigen“. Ebenso auch daraus, um mit den benachbarten Ländern, insbesondere Deutschland und Italien frühzeitig Maßnahmen zu vereinbaren, die eine geringstmögliche Beeinflussung internationaler Güter- und Personenverkehre über den Brenner darstellen.

Kosten: Keine – Mehrkosten der ÖBB können durch intelligente Kompensierung des durch eine Totalsperre bedingten Ausfalls von Güter- und Personenverkehren kompensiert werden.

Nutzen: Vermeidung der Aufhebung von Schutzmaßnahmen auf Grund europäischer Luftreinhaltegüterrichtlinien (umgesetzt in Österreich im IG-Luft).

Begünstigtenkreis: Die Bevölkerung und Wirtschaft entlang des sensibelsten Alpenübergangs im Anwendungsbereich des Rahmengenbietes der Alpenkonvention von Rosenheim bis Verona.

Innsbruck, am 12. Oktober 2010