

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



DRINGLICHKEITSANTRAG

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

betreffend: **Maßnahmenpaket einschließlich Transitblockabfertigung an der Staatsgrenze Kufstein/Kiefersfelden**

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

DRINGLICHEN ANTRAG:

Der Landtag wolle beschließen:

„Die Tiroler Landesregierung wird aufgefordert, unverzüglich mit einem Maßnahmenpaket sicherzustellen, dass in Zukunft weder vor oder nach Feiertagen in Italien oder Deutschland sowie während des Zeitraumes der Sperre der Brenner-eisenbahn die A 12 Inntalautobahn rechtswidrig als internationaler Lkw-Parkplatz missbraucht, die Verkehrssicherheit außer Kraft gesetzt, BerufspendlerInnen und Nahversorger Schaden zugefügt und die gesetzlich vorgeschriebenen Schadstoffgrenzwerte zum Schutz des menschlichen Lebens (Stickstoffdioxid und Feinstäube etc.) zusätzlich überschritten werden“.

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

Begründung:

Als Beispiel nennen wir den 26. April 2012, an dem auf der A 12 Inntalautobahn Tausende (!) Transitlester rechtswidrig gegen die einschlägigen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung den Pannestreifen und sogar die Normalspur verparkt haben, der gesetzlich vorgeschriebene Abstand von 50 m zwischen den Lastkraftwagen auf 1 ½ bis 2 m geschrumpft ist, die Verkehrssicherheit daher auf weiten Teilen der A 12 Inntalautobahn zwischen Kufstein und Innsbruck und teilweise auf der A 13 Brennerautobahn ebenso wie bei den zahlreichen Ein- und Ausfahrten nicht gegeben war, die ohnedies weit überhöhten Luftschadstoffwerte zusätzlich steigen konnten und insbesondere die BerufspendlerInnen sowie die heimischen Nahversorger dadurch großen Zeitverlusten und Gefahren ausgesetzt waren. Zeitzeugen waren bspw. die Abgeordneten zum Tiroler Landtag Hannes Bodner, Paula Eisenmann, Josef Geisler und der Unterzeichner, Fritz Gurgiser (vgl. auch die Bilder vom Donnerstag, 26.04.2012).

Diese Situation war nichts Außergewöhnliches, da sich insbesondere die Verkehrsabteilung des Landes Tirol schon in den vergangenen Jahren aus nicht nachvollziehbaren Gründen geweigert und gefürchtet hat, ihrer gesetzlichen Aufgabe - der Herstellung von Ordnung und Sicherheit auf der Autobahn - durch klare Anweisungen an die Exekutive nachzukommen.

Ebenso wurde durch die IST-Situation am 26. April 2012 neuerlich der immer wieder an die Politik gerichtete Vorwurf bestätigt, die ASFINAG-Überkopfwegweiser dienen nicht vorrangig zur Verkehrsleitung und -lenkung, sondern sind reine IG-L-Abzockwegweiser durch willkürliche und für die VerkehrsteilnehmerInnen nicht nachvollziehbare Schaltungen.

Daher stehen zur Bewältigung dieser Angelegenheit zwei Möglichkeiten offen:

Weiter wie in den letzten Jahren an solchen Tagen auf Tauchstation gehen, darauf hoffen, dass nichts passiert und die ganzen Rechtswidrigkeiten außer Acht zu lassen – angefangen von der mangelnden Verkehrssicherheit bis hin zu zusätzlichen Luftschadstoffbelastungen im größten Luftsanierungsgebiet des Binnenmarktes – und wegzuschauen. Mit der Konsequenz, dass die Blockabfertigung als „legitime Notwehrmaßnahme“ dann eben von anderen wahrgenommen wird, die nicht weg-, sondern hinschauen, wenn dem Land Tirol Gefahr droht, die relativ leicht abzuwehren ist.

Die zweite Möglichkeit ist ein Maßnahmenpaket für den Ernstfall, welches wir wie folgt skizzieren:

- **Unverzügliche Information** an die internationale Transportwirtschaft bzw. Güterbeförderer, dass in Zukunft aus den angegebenen Gründen in Kufstein/Kiefersfelden mit Blockabfertigungen zu rechnen ist, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und die Vorgaben des IG-Luft (europäische Luftreinhaltgüterrichtlinien) sicherzustellen sowie der Verweis auf die alternativen Transitrouten im Alpenraum (Schiene/Straße);
- **Installierung einer speziellen Eingreifgruppe** aus dem bestehenden Sicherheitskörper der Verkehrspolizei (bspw. „**Autobahn-Cobra**“ nach dem Vorbild der Polizia stradale in Italien oder der BAG in Deutschland), die bei solchen absehbaren Situationen unverzüglich eingreifen und agieren kann;
- **Einrichtung einer speziellen Gruppe** aus Mitgliedern der Verkehrsabteilung des Landes sowie der betroffenen Bezirkshauptmannschaften, die diese Problematik unverzüglich aufarbeiten, damit derartige rechtswidrige Vorkommnisse ein für alle Mal der Vergangenheit angehören;
- **Information der Nachbarländer** durch Land und Bund darüber, dass Tirol nur den Lkw-Verkehr im Transit aufnehmen kann, der im Rahmen des Aufrechterhaltens der Verkehrssicherheit möglich ist.

Die Dringlichkeit des Antrages ergibt sich daraus, dass die Aufrechterhaltung der **Verkehrssicherheit eine „Muss-Bestimmung“ aus der Straßenverkehrsordnung** darstellt, dass die **Grenzwerte** zum Schutz der menschlichen Gesundheit in **Kundl um 87 %**, in **Vomp um 153 %** und in **Gärberbach um 67 % überschritten** werden (Quelle: Land Tirol 2010). Und es gibt keine Verpflichtung, die besagt, dass BerufspendlerInnen und heimischen Nahversorgern bewusst Schaden durch leicht vermeidbare Staus auf Autobahnen zugefügt wird und das angesprochene Maßnahmenpaket gut durchdacht und vorbereitet werden muss.

Ebenfalls wird mit aller Deutlichkeit und Entschiedenheit an dieser Stelle darauf verwiesen, dass das **Durchführungsprotokoll Verkehr der Alpenkonvention**, in Österreich in Rechtskraft seit 18. Dezember 2002 (!), mehr als eindeutig unterstützend herangezogen

werden kann. Wir zitieren diesbezüglich aus den Schlussanträgen des Generalanwalts Francis G. Jacobs in der Rechtssache C-112/00 vom 11. Juli 2002, Punkt 3.:

„Die widerstreitenden Belange des Verkehrs und des Umweltschutzes in der Region wurden in der von der Gemeinschaft 1996 genehmigten Alpenkonvention anerkannt. In der Präambel dieses Übereinkommens wird die Bedeutung der Alpen als Lebens- und Wirtschaftsraum für die einheimische Bevölkerung und als Träger bedeutender Verkehrswege für andere Regionen hervorgehoben, die Notwendigkeit der Behebung ökologischer Schäden mit hohem Aufwand, beträchtlichen Kosten und langfristigem Einsatz anerkannt und das Ziel vorgegeben, wirtschaftliche Interessen mit den ökologischen Erfordernissen in Einklang zu bringen. In Artikel 2 Absatz 1 verpflichten sich die Vertragsparteien zu einer ganzheitlichen Politik des Schutzes und der Erhaltung unter Beachtung des Vorsorge-, Kooperations- und Verursacherprinzips. Nach Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe j haben sie zur Erreichung dieses Zieles insbesondere geeignete Maßnahmen zu ergreifen, und zwar auf dem Gebiet des Verkehrs

mit dem Ziel, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität“.

Wenn also schon der Generalanwalt des Europäischen Gerichtshofes im Juli 2002, sogar noch Monate vor der Ratifizierung des Durchführungsprotokolls Verkehr durch Österreich und Deutschland, auf die „**Notwendigkeit der Behebung ökologischer Schäden**“ in unserem Land, bedingt durch die besondere Topographie und Enge, verwiesen hat, ist es umso mehr Verpflichtung, solche lange vorhersehbaren und daher kalkulierbaren Schäden hintanzuhalten. Dieser Antrag zielt deshalb darauf ab, Schäden vielfältiger Art vom Land auf Grundlage gesetzlicher Vorgaben abzuweisen.

Schlussbemerkung: *„Die Transitlewne entsteht durch kein Naturgesetz, sie entsteht durch Rahmenbedingungen, die von der Politik in Land, Bund und EU gesetzt werden und ist auch von genau denen zu begrenzen – denn begrenzte Täler wie der gesamte Verlauf der Brennerstrecke von Rosenheim bis Verona im Anwendungsbereich des Rahmangebietes der Alpenkonvention vertragen keinen unbegrenzten Verkehr“.*

Kosten dieses Antrags: Keine, da die damit befassten Einrichtungen genutzt werden können.

Nutznieser dieses Antrags: Die Bevölkerung durch Vermeidung zusätzlicher Luftschadstoffbelastungen, die BerufspendlerInnen und Nahversorger durch vermeidbare Staukosten sowie Unfallrisiken.

Alternativen: Keine, da die gesetzlichen Vorgaben weder Tausende parkende Transitlester auf Pannestreifen und Normalspur sowie zusätzliche Luftschadstoffbelastungen vorsehen und in Zukunft bei Untätigkeit mit Notwehrmaßnahmen der rechtswidrig betroffenen und belasteten Bevölkerung zu rechnen ist.

Innsbruck, 1. Mai 2012

LAbg. Fritz Gurgiser

LAbg. Thomas Schnitzer

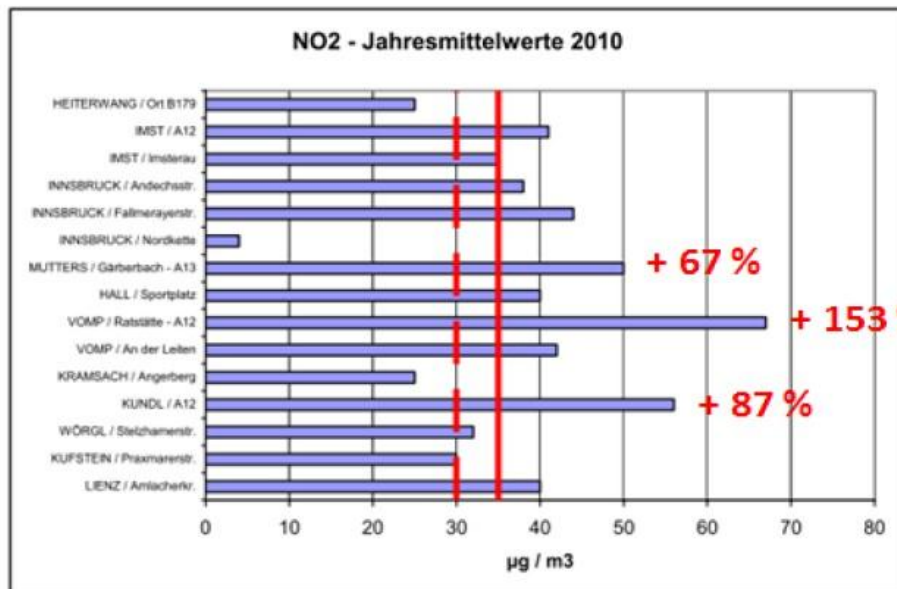
Bilder vom 26. April 2012 – Tatort A 12 Inntalautobahn Bereich Vomp – Innsbruck



JUST-IN-TIME – „Für Sie unterwegs“

Mit angeblich „leicht verderblichen, termingebundenen Gütern“ wie bspw. Müll, Schrott, Abfall, Altpapier, Fahrzeugen für Steuerschwindel, Paletten, Sand, Erden, Steinen ...

Mitten durch das größte Luftsanierungsgebiet des Binnenmarktes, den Nordtiroler Zentralraum, über die Brennerroute im Anwendungsbereich der Alpenkonvention von Rosenheim bis Verona.



- - - - Grenzwert zum Schutz des Menschen gem. IG-Luft
— - Grenzwert + zulässige Toleranzmarge für 2010 gem. IG-Luft

Der Tiroler Landtag hat sich nach bereits 3500 (!) Tagen überhöhter Grenzwerte zum Schutz der eigenen Bevölkerung vom Baby bis zum Greis zu entscheiden: Entweder FÜR das Land, FÜR die Menschen und FÜR die Arbeitsplätze und Wirtschaft oder FÜR den täglichen Transitterror.