

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

Tel: 0043-512-508-3122 (09:00-12:00 Uhr)
Fax: 0043-512-508-3125
Mail: fritz.gurgiser@buergerklub-tirol.at
Mail: thomas.schnitzer@buergerklub-tirol.at
Web: www.buergerklub-tirol.at



A N T R A G

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

betreffend: Reduktion der Transitbelastung in Europas größtem ausgewiesenem Luftsanierungsgebiet „Tiroler Zentralraum“ bzw. der Brennerstrecke im abgegrenzten Rahmengenbiet der Alpenkonvention von Rosenheim – Verona.

Der Bürgerklub Tirol und die unterzeichnenden Abgeordneten stellen den

ANTRAG:

421/11

Der Landtag wolle beschließen:

„Die Tiroler Landesregierung wird aufgefordert, umgehend mit den Nachbarländern Bayern, Südtirol und Trentino sowie den Ländern BRD und Italien in Verhandlung zu treten, um erstmalig gemeinsame Maßnahmen (tariflich, verkehrsbegrenzend etc.) entlang der Brennerstrecke im Rahmengenbiet der Alpenkonvention von Rosenheim bis Verona zu verordnen, um gegenüber den anderen Alpentransitrouten durch Frankreich und Italien gleiche Bedingungen herzustellen und dem alpenquerenden Gütertransit das ‚Prinzip des kürzesten Weges‘ Straße/Schiene anzubieten“.

Es wird beantragt, diesen Antrag dem **Ausschuss für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Verkehr** und dem Ausschuss Rechts-, Gemeinde- und Raumordnungsangelegenheiten zuzuweisen.

Begründung:

Am 1. Oktober 2011 jährt sich bereits zum 9. Mal die IG-Luft-Verordnung des Landes Tirol nach Ausweisung des größten zusammenhängenden „belasteten Gebietes“ wegen dauerhafter Überschreitung der geltenden Grenzwerte nach den europäischen Luftreinhaltegrüchrichtlinien (siehe Grafik lt. BGBl. 483/2008).

Sämtliche Maßnahmen, die bisher in Nordtirol zur Eindämmung des Lkw-Transitverkehrs seit Ende der 80-er Jahre getroffen wurden, konnten insbesondere deshalb die gewünschte Wirkung nicht entfalten, weil diese Maßnahmen (angefangen von Roadpricing über Brennermaut sowie Lkw-Nachtfahrverbot, Lkw-Fahrverbot für bestimmte Euro-Klassen bis hin zum von EU, I und NL bekämpften sektoralen Lkw-Fahrverbot etc.) durch die fehlenden Maßnahmen im bayerischen, Südtiroler und Trentiner Anteil der gesamten Brennerstrecke von Rosenheim – Verona (immerhin rund 2/3 der Strecke) fehlen.

Rosenheim – Kufstein:	Lkw-km 16 Cent, keine Schutzmaßnahmen
Kufstein – Brenner:	Lkw-km 68 Cent, Schutzmaßnahmen wie bspw. Lkw-Nachtfahrverbot, Sektoriales Lkw-Fahrverbot, Lkw-Fahrverbote für bestimmte Euro-Klassen, Pkw-Tempolimit etc.
Brenner – Verona:	Lkw-km 11 Cent, keine Schutzmaßnahmen

Angesichts der nach wie vor hohen Grenzwertüberschreitung insbesondere im N02-Bereich ist es grob verantwortungslos, weiter darauf zu warten, bis sich der Lkw-Transit von selbst einen anderen Weg sucht.

Der europäische Lkw-Transit hat sich im Bereich der Alpenquerung in der Vergangenheit ebenso wie in der Gegenwart immer den „billigsten, bequemsten und damit attraktivsten Weg“ über den niedersten Alpenpass, den Brenner, gesucht. Die negativen Folgen sind landes-, bundes- und europaweit durch zahlreiche Studien bis hin zu Gerichtsverfahren bekannt und brauchen nicht neuerdings aufgezählt zu werden.

Es ist aus der Sicht der Bevölkerung (betroffen von Lärm, Schadstoffen, Arbeitsplatzverlust, Liegenschaftsentwertung etc.) ebenso wie aus Sicht der Wirtschaftsbetriebe aller Branchen (betroffen durch wettbewerbswidrige Umweltauflagen, Betriebs- und Liegenschaftsentwertungen etc.) mehr als eine Schande, dass vor allem die vier unmittelbar betroffenen Länder **Bayern, Nordtirol, Südtirol und Trentino in der Transitfrage getrennte Wege** gehen. Sie sind sich interessanterweise nur darin einig, einen Brennerbasistunnel (BBT) um Milliarden € öffentlicher Gelder einzufordern (nachdem das finanzielle Risiko privaten Investoren nicht zumutbar ist!), dem laut UVP-Bescheid des BMVIT vom 15. April 2009 sogar noch attestiert wird, dass der BBT zu keiner Verlagerung und damit zu keiner Entlastung seiner negativen Folgen in unserem sensiblen Gebirgsraum führen wird. Nachdem dieses Verfahren bis heute nicht abgeschlossen, sondern bloß von einer Instanz zur nächsten geschoben wird, wollen wir darauf vorläufig weiter eingehen.

Der Befund aus jahrzehntelanger Kenntnis lautet:

Mit dem Beharren auf den BBT ohne die notwendigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (wie in der Entschließung des Tiroler Landtags vom 5. Februar 2009 ebenso gefordert wie vom Regierungsprogramm der amtierenden Bundesregierung) soll auf der einen Seite die internationale Bau- und Bankenkiel bedient und auf der anderen Seite der Transportwirtschaft signalisiert werden, dass der Brenner nach wie vor der „billigste, bequemste und attraktivste Alpenübergang“ bleibt. Die dritte Gruppe – die Bevölkerung und Wirtschaft im Nordtiroler Zentralraum (vgl. Grafik) – wird weiter gnadenlos und rücksichtslos den Belastungen ausgesetzt.

Wir verweisen deshalb insbesondere auf den Vertrag von Lissabon, der in allen betroffenen Ländern entlang der Brennerstrecke von Rosenheim – Verona unmittelbar anzuwenden ist (ganz abgesehen von einer Reihe anderer nationaler und internationaler Verpflichtungen). Daraus geht klar hervor, dass die „Freiheit des Warenverkehrs“ dort einzugrenzen ist, wo dies **zum Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren und Pflanzen sowie des gewerblichen und kommerziellen Eigentums etc. gerechtfertigt ist.**

Wo sonst sind die Voraussetzungen dergestalt gegeben, wie in unseren engen, sensiblen Gebirgstälern entlang der gesamten Strecke von Rosenheim – Verona?

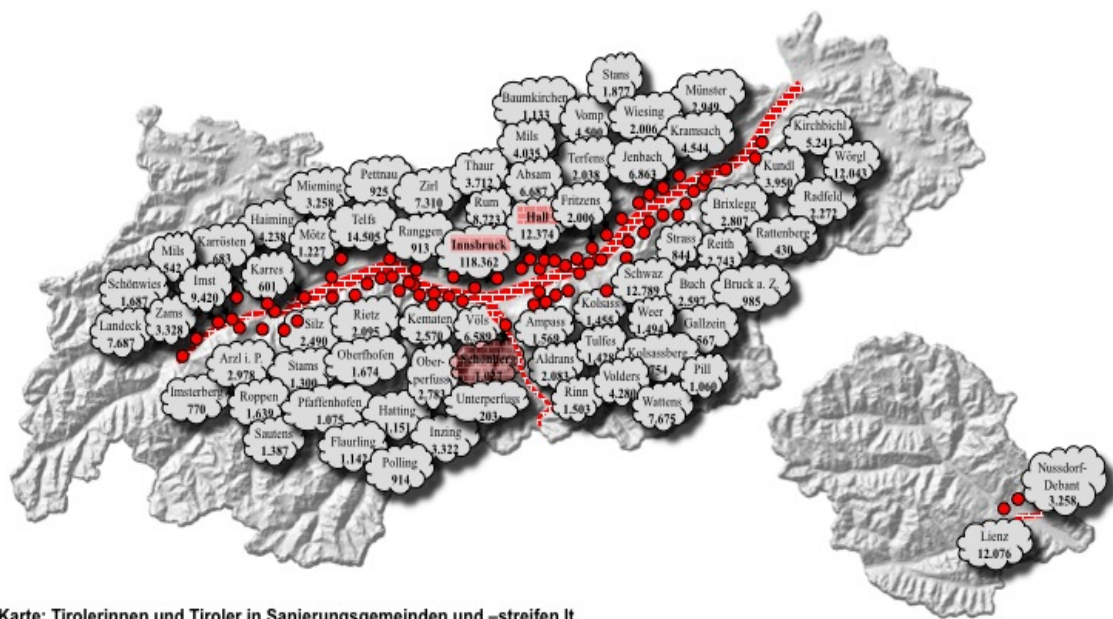
Weiter muss bedauerlicherweise darauf verwiesen werden, dass das aktuell seit März 2011 vorliegende **EU-WeiÖbuch Verkehr** keine wie immer gearteten Maßnahmen zur Verlagerung oder gar zur Vermeidung von Straßengütertransitverkehr vorsieht. Damit werden auch Vorschläge des Aktionsplans Brenner oder des Brennermemorandum von Rom (beides vom 18. Mai 2009) real ad absurdum geführt.

Ein Grund für diese deutliche Verschlechterung im EU-WeiÖbuch Verkehr 2011 wird wohl darin zu suchen sein, dass es den Lobbyisten und Befürwortern des ungehinderten Warenverkehrs auf europäischer Ebene in allen Institutionen nicht verborgen geblieben ist, dass die Schwachstelle am Brenner in der „**verkehrspolitisch zerrissenen Europaregion**“ zu finden ist. Niemand sollte nach so vielen Jahren positiven Widerstands insbesondere der Nordtiroler Bevölkerung so naiv sein und glauben, dass diese „Transitscheinheiligkeit“ nicht aufgefallen ist:

Einig im Verschieben von Milliarden € öffentlicher Gelder in einen Tunnel, dem die eigene Behörde die „Nichtverlagerung“ attestiert. Uneinig in gemeinsamen Tarifen sowie verkehrsbegrenzenden Maßnahmen entlang der Gesamtstrecke zum Schutz der Bevölkerung, zum Schutz der Berufskraftfahrer und zum Schutz der regionalen Wirtschaft aller Branchen in Gewerbe, Industrie, Landwirtschaft, Tourismus auf Grundlage europäischer Verpflichtungen etc.. Das ist und bleibt angesichts der hohen Grenzwertüberschreitungen einzigartig und ist in der landespolitischen Verantwortung zu ändern.

Die Belastung für Mensch, Natur und Wirtschaft im dichtest besiedelten Nordtiroler Zentralraum stellvertretend für die gesamte Brennerstrecke auf einen Blick:

358.118 (51%) Tirolerinnen und Tiroler (davon 55.325 Kinder unter 15 Jahren und 57.111 ältere Menschen über 65 Jahren) werden seit Jahren in ihrer Gesundheit durch schlechte Luft geschädigt. Folgen: Schwere Atemwegserkrankungen und bewusste, dauerhafte Verletzung des Grundrechts auf Gesundheit (EMRK) im „Herz der Alpen“!



Karte: Tirolerinnen und Tiroler in Sanierungsgemeinden und –streifen lt. Verordnung 483 vom 19.12.08 zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000.

■ Sanierungsstreifen wegen überhöhter Stickstoffdioxidbelastung (NO₂) entlang der A 12 Inntal Autobahn, der A13 Brenner Autobahn, der B 100 Drautalstrasse und B 107a Glockner Strasse

● Städte und Gemeinden wegen überhöhter Stickstoffdioxid- und/oder Feinstaubbelastung (PM₁₀)

Kartegrundlage: Amt der Tiroler Landesregierung, TIRIS (bearbeitet von TIA)
Datenquelle: Demografische Daten Tirol 2007 (Aug 2007), Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Raumordnung und Statistik.

Es ist Zeit, diese „Transitscheinheiligkeit“ ein für alle Mal aufzubrechen und entlang der Brennerstrecke von Rosenheim bis Verona den Zustand herzustellen, der Bevölkerung und Wirtschaft von Rechts wegen zusteht. Nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Kosten dieses Antrags: Keine, da die entsprechenden Verhandlungen im Rahmen zahlreicher ohnehin stattfindender Gespräche geführt werden können.

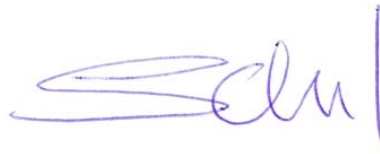
Zielsetzung: Erfüllung europäischer sowie nationaler gesetzlicher Verpflichtungen.

Nutznieser dieses Antrags: Bevölkerung durch Verbesserung ihres Gesundheitszustandes, Wirtschaftsbetriebe durch Wegfall wettbewerbswidriger Auflagen und damit Standortsicherung in produzierendem Gewerbe und Industrie, Krankenkassen durch Wegfall hoher Gesundheitskosten etc..

Innsbruck, 29. Juni 2011



LAbg. Fritz Gurgiser



LAbg. Ing. Thomas Schnitzer