

A N T R A G

der Abgeordneten

**KO Bernhard Ernst, Fritz Dinkhauser, Dr. Andreas Brugger,
Gottfried Kapferer, Dr. Andrea Haselwanter-Schneider**

betreffend:

Stopp der Transitbelastung. 12 Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen den

A N T R A G:

Der Landtag wolle beschließen:

„Die Landesregierung wird aufgefordert, konkrete Maßnahmen zum Schutz der Inn- und Wipptaler Bevölkerung vor den Transitbelastungen im eigenen Wirkungsbereich sowie in konkreten Verhandlungen mit der österreichischen Bundesregierung und mit der Europäischen Kommission zur Umsetzung zu bringen.“

Weiters wird beantragt, diesen Antrag dem **Ausschuss für Land- und Forstwirtschaft, Verkehr und Umwelt** zugewiesen werden.

B E G R Ü N D U N G:

Der Bau des BBT ist, trotz aller Regierungspropaganda, massiv in Frage gestellt. Weder die eigentliche Geschäftsgrundlage – eine verbindliche Verlagerungsgarantie von der Strasse auf die Schiene – noch die verbindliche Finanzierung für das Gesamtprojekt inklusive aller Zulaufstrecken in Deutschland/Bayern und in Italien (Südtirol/Trentino) sind gegeben.

Die Bürgerinitiativen nördlich und südlich des Brenners fordern konkrete Sofortmassnahmen zum Schutz der Bevölkerung. Durch das Maßnahmenpaket wäre eine deutliche Kapazitätssteigerung einerseits sowie ein umfassender Schutz der Bevölkerung andererseits verbunden. Ohne den Bau des Mammut-Tunnels mit Mammut-Kosten in einer Mammut-Bauzeit.

Der Maßnahmenkatalog:

- 1) **Angleichung der Mautgebühren** an die anderer Alpenübergänge.
 - Effekt: Reduktion der Umwegverkehre am Brenner um bis zu 30%
- 2) **Beschleunigung der Zollprozeduren** in den Häfen Südeuropas durch EU-weite Vereinheitlichung wie im Straßenverkehr und im Flugverkehr bereits erfolgt.
 - Effekt: bis zu 30% aller alpenquerenden Verkehre könnten vermieden werden
- 3) **Verbot von Leer-Transitfahrten** durch Vorschreibung eines Mindestladegewichts.
 - Effekt: Reduktion von bis zu 20% der Transitfahrten
- 4) **Nachfahrverbot und Lärmschutzwände** an A12 und A13, wo diese noch fehlen.
 - Effekt: Lärmentlastung, Emissionsentlastung
- 5) **Bau von Terminals für kombinierten Containertransport** statt der RoLa, die höchst unwirtschaftlich und hoch subventioniert vor allem Leergewicht transportiert.
 - Effekt: Dies würde die Kapazität der Brennerbahn enorm steigern.
- 6) **Ankauf und Einsatz von modernem, lärmarmem Rollmaterial** (Güterwaggons) nach Schweizer Vorbild.
 - Effekt: Lärmreduktion
- 7) **Dreigleisiger Ausbau der bestehenden Brennerbahn** (eine Spur für den Nahverkehr) und Unterflurtrassen in den bewohnten Gebieten.
 - Effekt: Lärmentlastung und Entstehung öffentlichen Raums in den Dörfern
- 8) **Modernisierung und Ausbau der Signaltechnik.**
 - Effekt: effizientere Steuerung der Bahnverkehre, Erhöhung der Kapazität
- 9) **Umsetzung der Alpentransitbörse**, wie vom Dreierlandtag Tirol-Südtirol-Trentino beschlossen.
 - Effekt: Obergrenzen für LKW-Transitfahrten zwingen zu effizienten Transporten und zur Auslastung aller bestehenden alpenquerenden Schienenwege
- 10) **Druck auf Italien und Deutschland**, die Zuläufe zur NEAT und dem Gotthardbasistunnel zu errichten.
 - Effekt: Die ab 2017 zur Verfügung stehende hochkapazitative NEAT muss vollständig genützt werden können. Reduktion des Druckes auf den Brennerpass.
- 11) **Anhebung des Dieselpreises** auf das Niveau der Nachbarstaaten. Ausgleich durch Senkung von Massensteuern.
 - Effekt: Umwegverkehre werden eingedämmt. Transit-Tank-Tourismus wird unattraktiv.
- 12) **Ausweitung der Betriebstage** für den Güterverkehr auf der italienischer Seite der Brennerstrecke auf 7 Tage pro Woche.
 - Effekt: Steigerung der Betriebstage von 250 Tage auf 350 pro Jahr. Das ist ein Plus von 40%. Im Zuge der Verhandlungen zum Interoperabilitätsvertrag zwischen beiden Bahnen (ÖBB und RFI) wegen des BBT kann diese Frage ab sofort mitverhandelt werden.

Auszüge aus dem Positionspapier der Bürgerinitiativen zum aktuellen Stand BBT und zur Transitproblematik:

... Insgesamt geht es inkl. der aus Sicht der Bürgerinitiativen rechtswidrigen Bescheide, die den Baubeginn Anfang 2010 überhaupt erst ermöglicht haben und zu denen es vom Umweltministerium nach wie vor keine Entscheidung gibt, um mittlerweile acht verschiedene Verfahren zugunsten der Umwelt und der Bevölkerung im Wipptal.

Die Bürgerinitiativen, der Alpenverein, die Naturfreunde und die Landesumweltanwaltschaft haben sich bis heute an sämtlichen Verfahren beteiligt und sich intensiv mit den tausenden Seiten der Antragstellerin BBT SE und der Gutachter auseinandergesetzt. Dies hat zu wesentlichen Projektänderungen und folgenden Ergebnissen geführt:

- > Das zunächst noch sehr mangelhafte Projekt musste besonders bei den Deponien (Standicherheit) und hinsichtlich der Umweltverträglichkeit ergänzt werden. Die dadurch entstandenen Verzögerungen – die letzte erstinstanzliche Genehmigung in der Naturverträglichkeitsprüfung (NVP) erfolgte erst im September 2009 – sind ausschließlich auf die schlechte Vorbereitung der Antragstellerin zurückzuführen, die wohl nicht damit gerechnet hatte, dass Bürger und Juristen sich so intensiv mit diesem Projekt befassen.*
- > Bei den Deponien wurde besonders viel Wert darauf gelegt, dass die Situation in Steinach und die Feinstaubbelastung nicht für 13 Jahre „unerträglich“ wird, wie sie anfangs in den Gutachten bezeichnet wurde. Es wurde insbesondere erreicht, dass die Deponie Padastertal inkl. Abholzung von 20 ha erst begonnen werden darf, wenn der Saxener Tunnel fertig gestellt ist, und die Deponie nur mit Förderbändern aus dem Probestollen befüllt werden darf. Damit wurden letztlich hunderttausende LKW-Fahrten verhindert, bei denen die BBT SE noch nicht einmal garantieren kann, dass die Autobahn benutzt worden wäre. Gerade falls das Szenario „Probestollen mit Stromleitung“ Wirklichkeit werden sollte, ist es besonders wichtig, dass nicht das gesamte Padastertal verwüstet wird.*
- > Es ist nur den Verfahrensparteien zu verdanken, dass an allen Deponiestandorten Luftmessstationen errichtet werden mussten und die Grenzwerte im Padastertal nicht überschritten werden dürfen.*
- > Ebenso haben die Verfahrensparteien durchgesetzt, dass bei den drei Stollen größtmögliche Rücksicht auf die Gewässer genommen werden muss und die modernsten Techniken eingesetzt werden müssen, um Wasserzutritte soweit als möglich zu verhindern.*
- > Schließlich haben die Verfahrensparteien auch dafür gesorgt, dass Ausgleichsflächen für verloren gehende Naturräume im Wipptal gepflegt werden müssen, damit die Artenvielfalt so weit als möglich erhalten bleibt.*

Weiterhin bleibt aus Sicht der Bürgerinitiativen/NGOs viel zu tun. Es muss vor allem dafür gesorgt werden, dass die durchgesetzten Umweltschutzmaßnahmen auch eingehalten werden. Erste Verstöße von Seiten der BBT SE wurden bereits bekannt, die behördliche Aufsicht sieht seit Monaten zu, ohne den bescheidgemäßen Zustand herzustellen.

*Darüber hinaus geht es den Bürgerinitiativen auch darum, dass unabhängig von Bau oder (dem wahrscheinlicheren) Nicht-Bau des BBT Sofortmaßnahmen gesetzt werden. **Der BBT darf keine Ausrede für die kommenden 30 Jahre werden, in Sachen Verkehrsvermeidung und –verlagerung nichts zu tun. Die Bürgerinitiativen fordern daher ein konkretes Maßnahmenpaket.***

Das BMVIT hat gerade letzte Woche zugesagt, auch die Alternativvariante mit 3 Gleisen zu evaluieren – Bures wäre am ehesten noch für Alternativlösungen offen, aber es wurde mittlerweile evident, dass die ÖVP mit der Förderung der Baulobbies sich bei den drei Tunnelprojekten in Österreich weiterhin durchsetzen will. Es ist in diesem Zusammenhang auch unverständlich, dass es politische Entscheidungen zugunsten des Koralm- und Semmeringbasistunnels und eine halbherzige Zusage zum BBT von Seiten der Bundesregierung bereits gab, bevor die Ergebnisse der seit Frühjahr laufenden Evaluierung aller Bahnprojekte vorliegen.

Die Bürgerinitiativen haben sich auch mit Südtirol und dem Trentino, wo die Zulaufstrecke derzeit politisch viel umstrittener als der BBT in Nordtirol ist, vernetzt.

Ebenso haben sie eine Petition beim Europäischen Parlament eingebracht, wo es insbesondere um die volkswirtschaftliche Seite und einen Milliardenschaden für den österreichischen Steuerzahler geht. Diese wurde mittlerweile mit starker Unterstützung der Grünen Fraktion im EP angenommen und wird derzeit behandelt. Auch bei der Europäischen Investitionsbank wurden die volkswirtschaftlichen Bedenken bereits mitgeteilt. Sogar mit Pat Cox kam ein Treffen zustande. ...

Der Tiroler Landtag hat sich weder um die Baulobby noch um die Interessen der europäischen Transport- und Verkehrslobby zu kümmern. Er ist einzig und allein dem Wohle der Menschen im Inn- und Wipptal verpflichtet.

Daher erscheint die Zustimmung zum geforderten Maßnahmenpaket der Bürgerinitiativen zwingend notwendig.

Innsbruck, am 11. November 2010