



Innsbruck, 18. März 2016

## Hauptversammlung am 31. März 2016, 18:00 Uhr bis ca. 20:30 Uhr Gasthof Sailer, Adamgasse, 6020 Innsbruck

Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe langjährige MitstreiterInnen,

in den letzten Tagen haben sich die Ereignisse überschlagen, sodass wir Sie auf diesem Weg noch einmal über einige wichtige Sachthemen informieren wollen, um uns in der Generalversammlung auf den wichtigen Punkt – Präsentation, Diskussion und Beschluss des **„enkeltauglichen Maßnahmenpaketes für die Phase 1, Kufstein-Salurn“** – konzentrieren zu können.

**„Verkehrs- und finanzpolitisch zerrissene Europaregion“:** Unter diesem Titel verbirgt sich, warum derzeit über den Brennerpass von den 2 Millionen Transit-Lkw bereits rund 1,1 Millionen fahren, die einen mehr oder weniger langen Umweg vor allem um die Schweiz machen.

Weil es in den einzelnen Abschnitten der **Alpenkonventionsstrecke Rosenheim-Verona**, den Bereichen Rosenheim-Kufstein, Kufstein-Brenner und Brenner-Salurn-Verona seit mehr als 25 Jahren keine gemeinsamen verkehrs- und finanzpolitischen Maßnahmen gibt. Dazu erhalten Sie im Rahmen der Generalversammlung eine gut aufgearbeitete Grafik. **Fazit daraus:** Erst wenn es uns gelingt, entlang der Gesamtstrecke Rosenheim-Verona die Belastungen aus dem Lkw-Transit mit gemeinsamen Maßnahmen zu reduzieren, werden wir von dieser „politisch verursachten Transitgeisel“ befreit. Wir beginnen mit der **Phase 1 von Kufstein-Salurn** deshalb, weil das gerade noch machbar ist und wir uns darüber auskennen, das mit eurer Hilfe zu schaffen. Und, was viele nicht wissen, weil wir dabei das tun, was die beiden Landtage in Innsbruck und Bozen längst beschlossen, aber sich dann nicht mehr darum gekümmert haben.

**„Lug und Trug im gesamten hochrangigen Straßennetz der ASFINAG in Bezug auf den Lärm“:** Unsere aktuellen LärmMESSUNGEN – wir messen den Lärm über Wochen, statt ihn mit falschen Grundlagen zu „errechnen“ – in Schönberg (A13 Brennerautobahn), Grins/Gurnau (Arlberg Schnellstraße), Zirl (A12 Autobahn) sowie in Ampass bei Innsbruck (A12 Autobahn) zeigen wiederum starke Differenzen zu den „offiziellen Lärmberechnungen“ der ASFINAG. Sie versucht, mit diesen Rechenmodellen den tatsächlichen Lärm etwas zu reduzieren, denn **jedes Dezibel weniger bedeutet weniger Lärmschutz und damit weniger Kosten**. Dazu kommt, dass die ASFINAG dann, wenn sie nicht mehr auskommt, von den Gemeinden Mitfinanzierung verlangt, sodass vor allem finanzschwache Gemeinden sofort erschrecken und von Lärmschutz für ihre eigenen Gemeindegemeinden und –bürger nichts mehr wissen wollen. Das müssen wir aufbrechen, einen **Lärmkataster auf Basis gemessener Daten einfordern und im Lärmschutz das Verursacherprinzip anwenden** – wer Vignetten, Maut und Roadpricing kassiert, hat die Verantwortung, mit diesen Geldern die Vorgaben für den Tag, 60 dB und die Nacht, 50 dB, einzuhalten. Auf eigene Verursacher- und nicht auf Gemeinde- oder Bürgerkosten. Im Rahmen dieser HV wollen wir daher eine Gruppe bilden, die sich vorrangig mit diesem Thema auseinandersetzt.

**„Schließung von Güterbahnhöfen in Italien und Deutschland“** – seit Jahren laufen in beiden Ländern entgegen anders lautender Meldungen konkrete Schließprogramme für Güterbahnhöfe. Das trifft nun auch die Schweiz, die zwar im kommenden Jahr den Gotthard-Tunnel in Betrieb nehmen wird, aber durch das **Fehlen von Verladebahnhöfen im Norden und Süden vermutlich auf ihrem sündteuren Güterverladesystem, der Rollenden Landstraße, sitzen bleiben wird** und jeden Lkw mit weit mehr als 200 Euro pro Durchfahrt subventionieren muss. Damit lösen sich alle Versprechen und Vereinbarungen, welche die Schweiz vor Baubeginn des Gotthardtunnels mit ihren Nachbarn in Bezug auf Güterverlagerung schon weit vor der Schweiz in Luft auf.

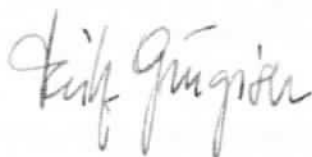
**Das gleiche Schicksal zeichnet sich am Brenner ab** und ist ja hinreichend dadurch dokumentiert, dass nach wie vor erst in Wörgl umgeladen und der Großteil der Rollenden Landstraßen am Terminal Brennersee endet (nur der Ordnung halber: Dieser Terminal wurde 1989 als „Notterminal“ errichtet, weil Italien die Tunnelprofile nicht aufgeweitet hatte, um Rollende Landstraßen bis Verona oder Trient zu führen). Dass er heute noch im Vollbetrieb ist, zeigt die „Not“ der italienischen Eisenbahnen, die nach wie vor für Gütertransporte weder die notwendigen Kapazitäten geschaffen bzw. eben wenig bis gar kein Interesse am Grundsatz „von der Straße auf die Schiene“ haben. Dass wir als Steuerzahler allein in die Strecke Kufstein-Brenner seit 1989 mit allen Subventionen etc. rund **4,5 bis 5 Milliarden Euro für die „Verlagerung“ zwangsweise investiert** haben, als Konsumenten im Zentralraum auch noch einen BBT-Maut-Aufschlag bei jedem Einkauf ebenso zwangsweise mitbezahlen, interessiert in Wahrheit weder Österreich, Deutschland oder Italien – es interessiert nur die, die mit dem BBT einen minimalen Teil einer Hochleistungsstrecke Berlin-Palermo bauen.

**„Sektorales Lkw-Fahrverbot nach rund 4 Jahren ‚Diskussion‘ und Vorbereitung“:** Wir werden im Rahmen der HV nur kurz auf diese Maßnahme eingehen, weil sie von der Schadstoffentlastung her kaum eine Rolle spielt und es bis heute ja nicht einmal eine fertige und damit bewertbare Verordnung gibt. Es wird nun anscheinend wieder bis zum Sommer 2016 mit allen möglichen Stellen „verhandelt“ – die betroffenen Bürgerinnen und Bürger sind längst ausgegrenzt, lieber lässt man sich von unbedeutenden Funktionären der Tiroler Wirtschaftskammer von „Verhandlung zu Verhandlung“ die Hose hinunterziehen, um halb Europa auszunehmen. Es geht also vorrangig nicht darum, wie Gesundheit und Arbeitsplätze erhalten oder Liegenschaftsentwertungen gestoppt werden, sondern seit 4 Jahren darum, wie auch noch auf den letzten Lkw „Rücksicht“ genommen werden kann, damit er nur ja nicht von der Brennerstrecke ausgesperrt wird. **Gesetzwidrig**, wenn wir uns völlig neutral vor Augen halten, dass der Großteil des Zentralraumes seit 1. Oktober 2002 als größtes Luftsanierungsgebiet vor allem wegen der hohen **„Stickstoffdioxidbelastungen aus dem Verkehr“** (LKW und PKW) ausgewiesen ist. Zeit also, das umzudrehen und die Maßnahmen an der Transitroute nicht an den Frächtern zu orientieren, sondern an den Vorgaben der entsprechenden Luftreinhaltgüterrichtlinien. Die gelten im Norden wie im Süden des Brenners und sind einzuhalten.

**„Die Alpenkonvention – das völkerrechtlich verbindliche Abkommen zum Schutz der Alpen“:** Seit 1991 wurde an diesem Abkommen gefeilt, wurden die verschiedensten Interessen des Anwendungsgebietes eingearbeitet und berücksichtigt und letztlich in den Durchführungsprotokollen verankert (die Rahmenkonvention sowie die Durchführungsprotokolle finden Sie auf unserer Internet-Seite – bitte macht Gebrauch davon). Über die Wichtigkeit nur ein Detail, was viele vergessen haben oder gar nicht wissen: In der Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der Bürgerversammlung in Schönberg über mehr als 40 Stunden im Juni 1998 hat der Generalanwalt des Europäischen Gerichtshofes, Francis G. Jacobs, schon am 11. Juli 2002 (!) in Punkt 3 auf die Alpenkonvention und damit den „notwendigen Schutz dieses sensiblen Lebens- und Wirtschaftsraumes“ verwiesen; der EuGH hat dann ja im Urteilsspruch vom 12. Juni 2003 das Grundrecht auf Versammlungsfreiheit VOR die Warenverkehrsfreiheit gestellt. Nun sind wir längst überfällig, endlich das **GRUNDRECHT auf Gesundheit** ein für alle Mal VOR die „Ausrede“ der Begrenzung der Warenverkehrsfreiheit zu stellen.

Daher die **persönliche Bitte und das Ersuchen**, möglichst zahlreich an der Generalversammlung teilzunehmen, mit uns den IST-Zustand aufzuarbeiten und die Strategie für die nächsten Jahre festzulegen.

Mit freundlichen Grüßen für den Vorstand



Fritz Gurgiser, Obmann

**„Der Alpenraum im gesamten Blick ebenso wie das Beispiel der Brennerstrecke im Anwendungsbereich der Alpenkonvention von Rosenheim bis Verona sind nicht vergleichbar mit voralpinen Regionen oder Flachländern; deshalb sind auf Grundlage der nationalen und internationalen Rechtsordnung die entsprechenden Schutzmaßnahmen zu treffen“**