

BUNDESMINISTERIUM
FÜR
AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN
DVR: 0000060

II-7287 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

WIEN, am 28. April 1989

Zl. 52.022/21-III.7/89

Schriftliche Anfrage der Abgeordneten Strobl und Genossen vom 1.3.1989 betreffend den beabsichtigten Bau des Plöckenstraßentunnels (Nr. 3341/J)

3326 IAB
1989 -05- 02
zu 3341/J

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates

Parlament
1017 WIEN

Die Abgeordneten Strobl und Genossen richteten am 1.3.1989 unter Zl.3341/J-NR/1989 an mich eine schriftliche Anfrage betreffend den beabsichtigten Bau des Plöckenstraßentunnels, welche folgenden Wortlaut hat:

- "1. Warum wurde die Tiroler Landesregierung und die Tiroler Bevölkerung nicht über den Verlauf der Verhandlungen permanent informiert?
2. Welche für Tirol relevanten Punkte enthält der Vertragsentwurf?
3. Wie lautet der angebliche Artikel 7 im Wortlaut?
4. Wurden die Sorgen und Anliegen der Bevölkerung der Bezirke Kitzbühel und Kufstein berücksichtigt?
5. Ist im Vertragswerk Vorsorge getroffen, daß es zu keiner neuen Transitroute durch Tirol kommt?

- 2 -

6. Wurde der - nach heftigen Bürgerprotesten - verfügte S t o p p nur aus Rücksicht auf die Landtagswahlen am 12.3.1989 verfügt?
7. Welche Maßnahmen werden Sie nach dem 12.3.1989 setzen?
8. Sind Sie bereit die Tiroler Bevölkerung von der weiteren Entwicklung umgehend in Kenntnis zu setzen?"Ich beehre mich, diese Anfrage wie folgt zu beantworten:

Zu 1.: Das Land Tirol war ursprünglich bereit, einen Kostenbeitrag zum Bau des Plöckenstraßentunnels zu leisten. Mit Beschluß des Tiroler Landtages wurde diese Bereitschaft allerdings zurückgezogen. Das Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten informierte das Amt der Tiroler Landesregierung aber weiterhin über alle für Tirol relevanten Entwicklungen.

Am 4. und 5. Mai 1988 fand in Udine eine Verhandlungsrunde mit einer italienischen Delegation statt, an deren Ende es zur Paraphierung eines Abkommensentwurfes über den Bau des Plöckenstraßentunnels kam. Dieser paraphierte Abkommensentwurf, der als Artikel 8 eine dem nunmehrigen Artikel 7 (Wortlaut siehe Beantwortung der Frage 3) gleichlautende Bestimmung über den Transitverkehr enthielt, wurde am 6. Mai 1988 unter anderem dem Amt der Tiroler Landesregierung mit der

- 3 -

Bitte um Stellungnahme bis 10. Juni 1988 übermittelt. Dies geschah mit der ausdrücklichen Feststellung, daß das Nichteinlangen einer Stellungnahme bis zu diesem Zeitpunkt als Zustimmung gewertet werden würde. Eine Stellungnahme seitens des Amtes der Tiroler Landesregierung erfolgte nicht. Diese Vorgangsweise erscheint mir durchaus angemessen, da ja Art.8 (nunmehr Art.7) weitere Möglichkeiten der Beschränkung des Verkehrs enthält, sodaß daraus auf keinen Fall eine internationale Transitroute entstehen könnte.

Aufgrund von im Verlaufe der innerstaatlichen Abstimmung aufgetretenen Schwierigkeiten mußten Teile des Abkommens am 6. und 7. Februar d.J. in Wien noch einmal mit einer italienischen Delegation verhandelt werden, wobei die Transitbestimmung, gegen die auch das Amt der Tiroler Landesregierung keinen Einwand erhoben hatte, unberührt blieb, und, wie schon oben erwähnt, als Artikel 7 in den Abkommensentwurf aufgenommen wurde. Die Veränderungen gegenüber dem in Udine paraphierten Abkommensentwurf bezogen sich ausschließlich auf administrative und finanztechnische Fragen ohne Bezug auf Tirol bzw. den Transitverkehr.

Zu 2.: Der einzige für Tirol relevante Punkt des Abkommensentwurfes ist der Artikel 7, dessen Wortlaut der Antwort auf Frage 3 zu entnehmen wäre. Um eine Mehrbelastung der Tiroler Bevölkerung durch den Transitverkehr zu verhindern, sieht dieser Artikel verbindlich vor, daß mit dem Bau des Plöckenstraßentunnels keine neue Route für den Güterschwerverkehr entstehen darf.

Zu 3.: Der Artikel 7 des Abkommensentwurfes lautet wie folgt:

"Die Vertragsparteien werden entsprechende Maßnahmen treffen, daß mit dem Bau des Plöckenstraßentunnels keine neue Route für den Güterschwerverkehr entsteht, wobei für den Regionalverkehr Sonderbestimmungen erlassen werden."

Zu 4.: Die Sorgen und Anliegen der Bevölkerung der Bezirke Kitzbühel und Kufstein sind grundsätzlich sehr berechtigt und dienten in der Vorbereitungsphase des Abkommens als wichtiges Kriterium bei der Entscheidungsfindung. So wurden unter anderem mehrere Untersuchungen in Auftrag gegeben, die aufzeigen sollen, welche konkreten Auswirkungen auf Wirtschaft und Umwelt der Bau des

- 5 -

Plöckenstraßentunnels haben wird. Aus der umfangreichen Plöckenstudie, die im Jahre 1986 von dem Grazer Ingenieurbüro Friedl und Rinderer erstellt wurde, geht klar hervor, daß die topographischen Gegebenheiten auf der Felbertauern-Plöckenroute so beschaffen sind, daß sie wegen des Beschlusses, die für den Güterschwerverkehr kaum geeignete Straße über den Gailbergsattel auf keinen Fall auszubauen, und wegen der Steigungen zu dem in 1700 m Höhe gelegenen Felbertauerntunnel für den internationalen Güterschwerverkehr ökonomisch sehr unattraktiv ist, zumal auch wenige Kilometer östlich die sehr gut ausgebaute Tauernautobahn verläuft. Die genannte Studie kam nach eingehenden Untersuchungen zu dem Schluß, daß der Bau des Plöckenstraßentunnels den gegenwärtigen Charakter der Felbertauern-Plöckenroute nicht ändern wird, die weiterhin eine Ausflugs- und Touristenroute mit überwiegend regionaler Zubringerfunktion bleibt. Die Wirkungen auf Umwelt und Siedlung würden sich insgesamt in sehr engen Grenzen halten.

Durch den Art.7 und die Einleitung entsprechender Studien über die Auswirkungen eines Plöckentunnels sollte schon in einem früheren Stadium den Sorgen und Anliegen der Bevölkerung von Kitzbühel und Kufstein Rechnung getragen werden.

- 6 -

Zu 5.: Zunächst verweise ich hiezu auf die Beantwortung der Fragen 2, 3, und 4. Zur Implementierung von Artikel 7 des Abkommensentwurfes ist festzustellen, daß hier die Straßenverkehrsordnung die Möglichkeit gibt, Verkehrsbeschränkungen wie Nachtfahrverbote, Gewichts- und Geschwindigkeitsbeschränkungen, Beschränkungen auf eine gewisse Achsenzahl und dergleichen zu verhängen. Zuständig hiefür ist, falls diese Maßnahmen nur einen Bezirk betreffen, der zuständige Bezirkshauptmann, falls bezirksüberschreitend, der Landeshauptmann des betreffenden Bundeslandes in letzter Instanz. Daraus ergibt sich, daß etwa der Bezirkshauptmann von Kitzbühel die Befugnis hat, für seinen Bezirk diesbezügliche Verordnungen zu erlassen und auch entsprechende Verkehrszeichen aufzustellen, daß zu gewissen Zeiten gewisser Straßenverkehr nicht zugelassen bzw. auf gewissen Straßen überhaupt verboten ist.

Zu 6.: In Hinblick auf die Reaktionen seitens der Bevölkerung insbesondere des Bezirkes Kitzbühel habe ich Auftrag gegeben, nach weiteren Möglichkeiten zu suchen, um keine Transitroute für den Güterschwerverkehr entstehen zu lassen. Dies hat mit den Landtagswahlen nichts zu tun.

- 7 -

Zu 7.: Zunächst werde ich die Beschlüsse des Sonderlandtages von Tirol abwarten, um die weitere Vorgangsweise darauf abzustimmen. Jedenfalls sehe ich derzeit keine Möglichkeit, den paraphierten Vertragsentwurf im Ministerrat zur weiteren Behandlung einzubringen.

Zu 8.: Es war von jeher die erklärte Politik der Bundesregierung, bei einzelne Bundesländer betreffenden Problemen im Einvernehmen mit dem betroffenen Bundesland Lösungen zu suchen. Diese Politik wird selbstverständlich auch in diesem Falle fortgesetzt werden.

Der Bundesminister
für auswärtige Angelegenheiten

