

---

**4909/J XXIII. GP**

---

**Eingelangt am 17.07.2008**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## **ANFRAGE**

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend Transitstraßenpläne am Tiroler Fernpass

Mit Tschirgant- und Fernpasstunnel sollen die Weichen für eine weitere große Transitroute durch die Alpen gestellt werden. Ist diese Strecke erst wintersicher LKW-fähig „zugerüstet“, ist sie als Verbindung des süddeutschen Raums mit Mailand um rund 100km kürzer als die derzeitige Strecke München-Kiefersfelden-Brenner. Die befürchtete „Ulm-Mailand-Transitroute“ mitten durch das Tiroler Außerfern und Oberland steht damit wieder auf dem Tapet. Der krasse Widerspruch eines Ausbaus zum Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention kümmert die Protagonisten dieser weiteren Transitroute durch Tirol bislang bei ihren Plänen wenig.

Vor allem der europäische Schwerverkehr erwartet und betreibt den Ausbau dieser Strecke mit großer Ungeduld. Dies zeigt sich insbesondere an den Querschüssen gegen wirksame LKW-Verkehrsbeschränkungen auf der Bestandsstrecke: Dadurch steigt der LKW-Verkehr, was zu Konflikten mit Anrainer- und Urlauberverkehr führt und so die der LKW- und Straßenbaulobby willkommenen „Sachzwänge“ für den Ausbau mit sich bringt.

Für die Menschen entlang der Trasse steht allerdings viel auf dem Spiel – Gesundheit, Lebensqualität und wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten wie zum Beispiel im Tourismus. Folgerichtig stimmten beispielsweise bei einer Volksbefragung in der vom Bau des Tschirganttunnels besonders betroffenen Gemeinde Haiming bereits 2004 84% gegen das Projekt, die Gemeinde Haiming hat im September 2006 auch eine negative Stellungnahme zur UVE abgegeben. Von April 2007 datiert ein negativer Gemeinderatsbeschluss in Zirl – die Gemeinde hätte wie die anderen zwischen Haiming und Innsbruck bzw. Brenner infolge eines Ausbaus mit Mehrverkehr zu kämpfen. Auf der anderen Seite des Fernpasses häufen sich ebenfalls die kritischen Stimmen zum Ausbau der Route, so besteht in Ehrwald ein ablehnender Gemeinderatsbeschluss, in Lermoos haben 80% aller Wahlberechtigten gegen den Ausbau des Fernpasses unterschrieben.

Die Verkehrsentwicklung am Fernpass belegt, dass der PKW-Verkehr seit vielen Jahren stagniert (durchschnittliches jährliches Wachstum 1995-2007 +0,8%), der Schwer-LKW-Verkehr hingegen trotz (allerdings wenig wirksamen) Beschränkungsmaßnahmen im Schnitt um 7,5% pro Jahr steigt und sich seit 1995 fast verdoppelt hat. Somit kommt der Ausbaudruck nachweislich vom LKW-Verkehr. Dem wird wenig entgegengehalten, so weigerte sich das Land Tirol wegen Querschüssen aus der Lobby, aus Bayern und Brüssel mehrere Jahre lang, ein Höchstgerichtsurteil umzusetzen und die Löcher in der LKW-

Fahrverbots-Verordnung am Fernpass zu stoppen, auch wurde an der Strecke zwar eine Kontrollstelle in Musau eingerichtet, allerdings das Personal für wirksame Kontrollen bei weitem nicht in der nötigen Zahl bereitgestellt.

Eine Mischung aus raschen lokalen Entlastungsmaßnahmen im Gurgltal und am Mieminger Plateau und langfristigen grundlegenden Beschränkungen des LKW-Zuwachses über eine Alpentransitbörse wäre eine wesentlich zielführendere Lösung als Großprojekte a la Tschirgant- oder gar Fernpasstunnel.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

### **ANFRAGE:**

1. Werden Sie die ablehnenden Positionierungen mehrerer von den Ausbauplänen entlang der Fernpassroute (beginnend mit dem Tschirganttunnel-Transitprojekt) betroffener Gemeinden berücksichtigen? Wenn nein, warum nicht?
2. Werden Sie trotz der Kritik der betroffenen Gemeinden und trotz Ihrer vielfachen Ankündigungen, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene forcieren zu wollen, weiterhin am Ausbau der Fernpassroute für den internationalen LKW-Transit festhalten?
3. Könnten die rund 200 Mio Euro (ohne Finanzierungskosten), die allein in das Tschirganttunnel-Transitprojekt gesteckt werden sollen, nicht wesentlich sinnvoller in kleinräumige Entlastungsmaßnahmen ohne Kapazitätserweiterung sowie in einen Ausbau des Öffentlichen Verkehrsangebots investiert werden?
4. Wie ist der aktuelle Verfahrensstand beim Tschirganttunnel-Transitprojekt?
5. In welcher Weise wird im Rahmen des UVP-Verfahrens das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention konkret berücksichtigt?
6. Ist Ihnen bekannt, dass der Tourismus in der Region wegen des zunehmenden LKW-Verkehrs massiv zurückgeht und daher auch aus regionalwirtschaftlicher Sicht nicht Ausbauprojekte, sondern LKW-Verkehrsbeschränkungen nötig wären?
7. Welche Fortschritte haben Sie seit Ihrem Amtsantritt im Jänner 2007 bei der Alpentransitbörse erzielt?