

# BRENNER – MEMORANDUM

## Einleitung.

Die Brennerroute von Rosenheim bis Verona im Anwendungsbereich der Alpenkonvention ist heute die am stärksten vom internationalen Straßengütertransit belastete alpine Straßenverbindung vom Norden nach Süden und umgekehrt. Während über die vier Schweizer Alpenpässe pro Jahr rund 1,2 Millionen schwere Lkw rollen, muss der Brennerpass allein pro Jahr bereits rund 2 Millionen schwere Lkw aufnehmen.

Alpenübergang	2001 [1000 Fz pro Jahr]	01→02	2002 [1000 Fz pro Jahr]	02→03	2003 [1000 Fz pro Jahr]	03→04	2004 [1000 Fz pro Jahr]	04→05	2005 [1000 Fz pro Jahr]
Gotthard	966	- 11%	858	+ 17%	1'004	- 3%	969	- 5%	925
San Bernardino	277	- 26%	205	- 30%	144	+ 7	154	- 3%	150
Gr. St. Bernhard + Simplon	128	+45%	186	- 22%	143	- 8%	132	- 2%	129
Alle Übergänge	1'371	- 9%	1'250	+ 3%	1'291	- 3%	1'255	- 4%	1'204

Die Ursachen sind rasch aufgezählt und liegen insbesondere in einer **fehlenden gemeinsamen Brennerpolitik der Länder Bayern, Nord-, Ost- und Südtirol sowie dem Trentino**; aber auch in der fehlenden gemeinsamen Alpenpolitik der EU-Staaten Deutschland, Österreich und Italien. Ebenso wird in diesen Staaten und Ländern dem „Grundrecht auf Gesundheit“ in der Realpolitik immer noch nicht der Vorrang vor der „Freiheit des Warenverkehrs“ eingeräumt. Dies alles, sowie der ersatzlose Wegfall der Ökopunkte als mengenmäßige Begrenzung des Straßengüterverkehrs über den Brenner, gestalten den Brennerpass zum derzeit attraktivsten Alpenquerung mit schweren Lastkraftwagen.

Diese fehlende gemeinsame „Brennerpolitik“ der Länder Bayern, Nord-, Ost- und Südtirol sowie dem Trentino führt in der täglichen Praxis zu seltsamen Auswüchsen, die erst zusammengefügt erklären, warum Jahr für Jahr Millionen von schweren Lastkraftwagen den Brennerpass wählen und dafür auch noch Hunderte Kilometer Umweg in Kauf nehmen.

## Die Tarife:

Während der Schweizer Korridor Basel – Chiasso für einen 40-Tonner mit rund 57 Cent/Lkw/km berechnet wird, gelten auf der Brennerstrecke von Rosenheim – Kufstein rund 12,5 Cent/Lkw/km, von Kufstein – Brenner rund 66 Cent/Lkw/km und vom Brenner – Verona rund 15 Cent/Lkw/km. Dies führt zu einem durchschnittlichen Lkw/Km-Tarif von rund 30 Cent

– der Hälfte des Schweizer Tarifes (Datengrundlage: BMVIT 2006). Weiter ist auf die niederen Dieselpreise im Tiroler Inntal („Transit-Billig-Tankstellen“) zu verweisen, die den int. Lkw-Transit geradezu wie ein Magnet „auf den Brenner locken“. Das ist zu ändern.

### **Das Nachtfahrverbot:**

In Nordtirol wurde unter dem Druck der Bevölkerung und der Gemeinden bereits mit 1.12.1989 ein Lkw-Nachtfahrverbot auf der A 12 Inntalautobahn und der A 13 Brennerautobahn auf Grundlage der österreichischen Straßenverordnung sowie des „Umfassenden Umweltschutzes“ (Bundesgesetzblatt 491/27.11.94) erstritten, durchgesetzt und von den Höchstgerichten als „zulässiges Mittel zum Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Lärm während der Nachtstunden“ (22:00 Uhr bis 05:00 Uhr) anerkannt. Ein weiteres Lkw-Nachtfahrverbot nach IG-Luft (zur Reduktion der Stickstoffdioxide insbesondere aus dem Lkw-Sektor) musste mit 1.10.2002 (auf Grundlage der Luftreinhaltgüterichtlinien der Europäischen Gemeinschaft) im Tiroler Inntal verordnet werden (Kundl – Ampass) und gilt mittlerweile auf Grund der hohen Überschreitungen des gleitenden Jahresmittelwertes ganzjährig. Ein weiteres, sogenanntes „Sektorales Lkw-Fahrverbot nach IG-Luft für den Transport von Gütern wie Müll, Schrott, Abfällen, Fahrzeugen etc.“ wurde vom Transitforum Austria-Tirol und dem Österreichischen Alpenverein am 10. März 2003 beim Tiroler Landeshauptmann DDr. Herwig van Staa eingefordert. Dieses Fahrverbot wurde vom EuGH mehrmals aufgeschoben, am 15.11.2005 wegen formaler Mängel (nicht inhaltlich!) zurückgewiesen und ist eine neue europarechtlich konforme Verordnung dem Vernehmen nach bereits bei der Fertigstellung.

In Bayern, Südtirol und dem Trentino sind uns keine derartigen Lkw-Fahrverbote zur Luftreinhaltung bekannt, sodass derzeit auf europäischer Ebene folgendes „Bild“ vom Brenner übermittelt wird: Auf Nordtiroler Seite wird der Lkw-Transit mit entsprechenden Fahrverboten eingebremst, ab dem Brennerpass gilt dieser notwendige Transitwiderstand nicht mehr. Man kann also sagen, dass auf der nördlichen Seite das „Grundrecht auf Gesundheit“ immer wieder vor den freien Warenverkehr gestellt wird, auf der südlichen Seite durch einen finanziellen Anreiz die „Grundfreiheit des Warenverkehrs“ hofiert wird. Zu Lasten Tausender anrainender Menschen, der Landwirtschaft und des Tourismus aber auch der Wirtschaft im Allgemeinen. In der Schweiz gilt seit 1934 ein generelles Nachtfahrverbot zum Schutz der Bevölkerung und der Berufskraftfahrer, sei der Ordnung halber angemerkt.

Diese zwei Beispiele allein zeigen, wie wichtig angesichts der jahrelangen Versäumnisse bezüglich einer konsequenten gemeinsamen Brennerpolitik unsere nachstehenden Forderungen für die Gesamtstrecke sind. Sie sollen auch dazu beitragen, dass die gesundheitliche Schlechterstellung der Bevölkerung südlich des Brenners beendet wird.

Die Unterzeichner und Träger dieses „**Brenner-Memorandums**“ verpflichten sich und halten unmissverständlich fest, dass sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten alles daran setzen werden, um in einer **ersten Phase** folgende Forderungen nach Umsetzung an die jeweiligen politischen Adressaten in Bayern, Nord-, Ost- und Südtirol sowie dem Trentino zu richten:

► **Ausdehnung des Lkw-Nachfahrverbotes auf die Gesamtstrecke Rosenheim – Verona** zum Schutz der Bevölkerung und Wirtschaft vor unzulässigen Schadstoff- und Lärmbelastungen sowie zum Schutz der international tätigen Berufskraftfahrer.

► **Anpassung der Lkw/km-Tarife auf bayerischer, Südtiroler und Trentiner Seite auf das Niveau von Nordtirol bzw. der Schweiz im Rahmen der geltenden EU-Wegekostenrichtlinie.** Die Erlöse sollen jeweils für die Verbesserung der Lebens- und Wirtschaftsqualität (bspw. Lärmschutz an Autobahnen, Schnellstraßen und Eisenbahn oder auch in die Umrüstung von schweren Lastern, die in der regionalen Versorgung tätig sind und nicht wie Transit-Lkw alle 2,5 bis 3 Jahre ausgetauscht werden etc.) investiert werden.

► **Verordnung des geplanten „Sektoralen Lkw-Fahrverbotes“** für den Transport verschiedener Güter wie bspw. Müll, Abfälle, Schrott, Fahrzeuge, Steine etc. nicht nur auf Nordtiroler, sondern **auch auf bayerischer, Südtiroler und Trentiner Seite.** Dazu verweisen wir auf das Urteil des EuGH vom 15.11.2005 ebenso wie auf das Rechtsgutachten von Univ.-Prof. DDR. Heinz Mayer, Institut für Staats- und Verwaltungsrecht an der Universität Wien, und zitieren daraus wie folgt: **„Der Eingriff in die Transportfreiheit kann umso intensiver sein, als Alternativen für den Lkw-Transit vorhanden sind“.** Int. Güterbeförderern stehen eine ganze Reihe von Alternativen schon heute offen: Nach dem „Prinzip des kürzesten Weges“ bspw. die Schweizer Straßen- oder Eisenbahnnetze, die Nutzung der von den Steuerzahlern geschaffenen Kapazitäten im konventionellen, begleitenden und unbegleitenden Eisenbahngüterverkehr über Brenner, Tauern etc..

► **Ein intensives Kontrollprogramm** des Lkw-Gütertransitverkehrs im Hinblick auf die rigorose Einhaltung geltender Tonnagelimits, geltender Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitregelungen, des technischen Zustandes der Lastkraftwagen etc. entlang der Gesamtstrecke. Ebenso sind bisherige Verwaltungsdelikte in Strafdelikte umzuwandeln, um schwerwiegende Verfehlungen entsprechend sanktionieren zu können. Diese strafrechtlichen Sanktionen sind insbesondere auf die versteckten „Auftraggeber“ (Disponenten, Transporteure) anzuwenden, die ihre Fahrer bedauerlicherweise sehr oft durch nicht erfüllbare Aufträge zum Missachten gesetzlicher Regelungen nötigen.

Die Unterzeichner und Träger dieses „**Brenner-Memorandums**“ verpflichten sich weiter im Rahmen ihrer Möglichkeiten

► alles daran zu setzen, dass mit hohem politischen Druck die für die Umsetzung noch ausstehenden rechtlichen Voraussetzungen für das In-Kraft-Treten des Verkehrsprotokolls in Italien und der EU eingefordert werden und schließlich mit ganzer Kraft für die Umsetzung der Durchführungsprotokolle gearbeitet wird. Die Alpenkonvention stellt heute ein mutiges, zukunftsorientiertes Vertragswerk dar, welches zum einen die Vertragspartner verpflichtet, mit den einmaligen und begrenzten Ressourcen unseres sensiblen Alpenraumes sorgsam, schonend und vor allem „dauerhaft nachhaltig“ umzugehen. Zum anderen bietet genau dieser „**sorgsame, dauerhaft nachhaltige Umgang mit unserem begrenzten alpinen Lebens- und Wirtschaftsraum**“ die große Chance, in diesem Binnenmarkt ebenso mit Qualität zu bestehen, wie auch im globalen Wettbewerb;

► für „**nachhaltige Reduktionen**“ der **Feinstaubbelastungen** einzutreten. Dazu werden sie sich unter anderem für alternative Energien in Haushalten, Wirtschaftsbetrieben etc. und zur ständigen Verbesserung, Modernisierung und Attraktivierung des Öffentlichen Personenverkehrs verwenden;

► als besonders wichtigen eigenen Beitrag auch die **konsequente Bewerbung der eigenen Regionalprodukte anstelle der „Kilometerfresser“** voranzutreiben und das eigene Kaufverhalten auszurichten. Gesundheit und Arbeitsplätze können dort finanziert und sichergestellt werden, wo der eigene Euro beim Einkauf liegen bleibt und Steuern und Abgaben erwirtschaftet werden;

► im Rahmen der länderübergreifenden **Plattform „Brenner-Allianz“** zusammen zu arbeiten und damit die Ziele dieser Bürgerversammlung vom 26. Mai 2006 zu erreichen;

► nach außen geschlossen aufzutreten und sich durch niemanden von diesem Weg abbringen oder auseinanderdividieren zu lassen und

► sich im Rahmen **gemeinsamer öffentlicher Veranstaltungen** insbesondere dort gegenseitig zu unterstützen, wo den Menschen die Auswirkungen der hohen Belastungen vor allem des Lkw-Transitverkehrs noch nicht so bewusst sind, um die Akzeptanz für die notwendigen Maßnahmen in den Familien, den Gemeinden und den Betrieben (Gewerbe, Landwirtschaft, Industrie, Tourismus etc.) zu verankern und Unterstützung zu finden.

Der Grundsatz „**Begrenzte Täler vertragen keinen unbegrenzten Verkehr**“ ist in alle Überlegungen einzuarbeiten und soll Ansporn sein, die verkehrlichen Herausforderungen effizient auf den bestehenden Straßen und Schienen zu bewältigen.

Das Motto dieses „Lebens“Versammlungstages „**WIR WOLLEN LEBEN – VOGLIAMO VIVERE**“ soll diesen Weg begleiten und unseren Kindern die Sicherheit geben, dass wir uns der Verantwortung für unsere Heimat als auch der Verpflichtung bewusst sind, die Lebens- und Wirtschaftsgrundlagen an der Brennerstrecke durch unser Engagement und demokratisch legitimiertes „Einmischen“ in Landes-, National- und EU-Politik so sicherzustellen, dass unsere Kinder auch in den nächsten 5, 10, 20 und 50 Jahren in diesem Raum leben, wirtschaften, arbeiten und sich erholen können.

Unterzeichnet am 26. Mai 2006 am Brennerpass von: