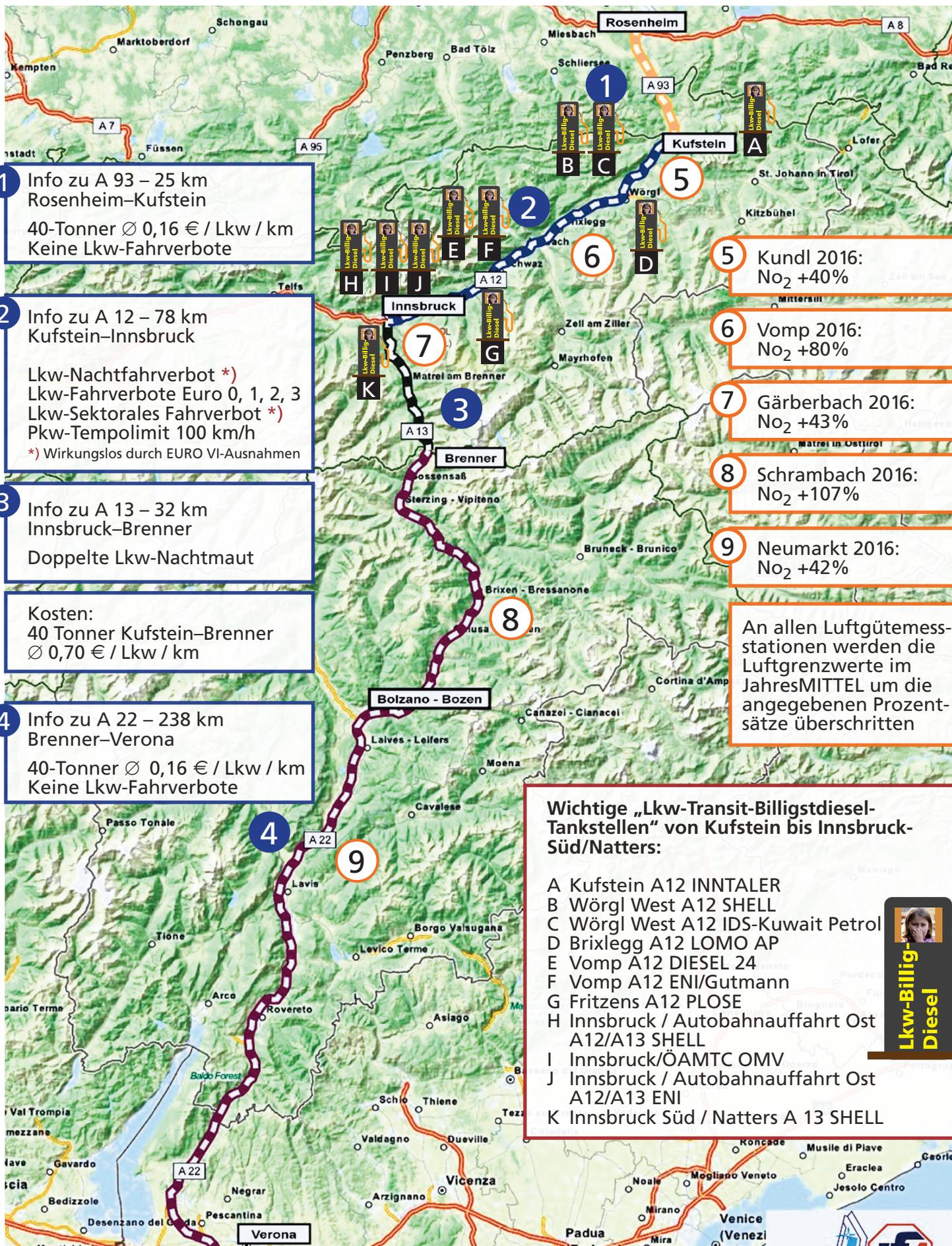


Die Brennerstrecke im Rahmengeniet der Alpenkonvention – die „verkehrspolitisch zerrissene Europaregion“ Stand Mai 2018



1 Info zu A 93 – 25 km
Rosenheim–Kufstein
40-Tonner \varnothing 0,16 € / Lkw / km
Keine Lkw-Fahrverbote

2 Info zu A 12 – 78 km
Kufstein–Innsbruck
Lkw-Nachtfahrverbot *)
Lkw-Fahrverbote Euro 0, 1, 2, 3
Lkw-Sektorales Fahrverbot *)
Pkw-Tempolimit 100 km/h
*) Wirkungslos durch EURO VI-Ausnahmen

3 Info zu A 13 – 32 km
Innsbruck–Brenner
Doppelte Lkw-Nachtmaut

Kosten:
40 Tonner Kufstein–Brenner
 \varnothing 0,70 € / Lkw / km

4 Info zu A 22 – 238 km
Brenner–Verona
40-Tonner \varnothing 0,16 € / Lkw / km
Keine Lkw-Fahrverbote

5 Kundl 2016:
NO₂ +40%

6 Vomp 2016:
NO₂ +80%

7 Gärberbach 2016:
NO₂ +43%

8 Schrambach 2016:
NO₂ +107%

9 Neumarkt 2016:
NO₂ +42%

An allen Luftgütemessstationen werden die Luftgrenzwerte im JahresMITTEL um die angegebenen Prozentsätze überschritten

Wichtige „Lkw-Transit-Billigstdiesel-Tankstellen“ von Kufstein bis Innsbruck-Süd/Natters:

- A Kufstein A12 INNTALER
- B Wörgl West A12 SHELL
- C Wörgl West A12 IDS-Kuwait Petrol
- D Brixlegg A12 LOMO AP
- E Vomp A12 DIESEL 24
- F Vomp A12 ENI/Gutmann
- G Fritzens A12 PLOSE
- H Innsbruck / Autobahnauffahrt Ost A12/A13 SHELL
- I Innsbruck/ÖAMTC OMV
- J Innsbruck / Autobahnauffahrt Ost A12/A13 ENI
- K Innsbruck Süd / Natters A 13 SHELL



Den Lebens- und Wirtschaftsraum rund um den Brenner gibt es nur einmal – der Transit hat viele Alternativen auf Schiene/Straße.

Die Brennerstrecke im Rahmengenbiet der Alpenkonvention

373 km – die „verkehrspolitisch zerrissene Europaregion“

Stand Mai 2018 – Daten und Fakten:

- 1 A93 Rosenheim–Kufstein, 25 km, 40-Tonner, Ø 16 Cent pro Lkw/km, keine Lkw-Fahrverbote
- 2 A12 Kufstein–Innsbruck, 78 km, Tempolimit Pkw 100 km/h, Lkw-Fahrverbote für EURO 0, 1, 2, 3
Lkw-Nachtfahrverbot und sektorales Lkw-Fahrverbot – durch die Ausnahme vom EURO 6 wirkungslos
- 3 A13 Innsbruck–Brenner, 32 km, doppelte Lkw-Maut während der Nacht
A12/A13 Kufstein–Brenner, 110 km, Ø 80 Cent pro Lkw/km (Brennermaut + Roadpricing)
- 4 A22 Brenner–Verona, 238 km, 40-Tonner, Ø 16 Cent pro Lkw/km, keine Lkw-Fahrverbot, Tempolimit Pkw 110 km/h Brenner–Bozen, Lkw-Tempo-Limit 60 km/h Klausen–Bozen.

Gesamtstrecke Rosenheim–Verona pro Fahrt
Ø 130 Euro – im Vergleich Mailand–Basel (Gotthard)
Ø 232 Euro; Genf–Mailand (Mont Blanc) Ø 427 Euro
oder Lyon–Turin (Frejus) Ø 433 Euro.

Fazit:

Fazit: Brennerstrecke wegen BRD und I so „billig“ und im Vergleich mit der Schweiz und Frankreich attraktiv; der – gerechtfertigt – hohe Mauttarif Kufstein–Brenner (A) wird durch den niederen Dieselpreis an den „Lkw-Transit-Tränkstellen“ vor allem zwischen Kufstein und Natters wieder aufgehoben.

Folge:

Umwegtransit über den Brenner dzt. mehr als 50% von 2,255 Millionen Transitfahrten 2017 (Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung, Erhebungen zum sektoralem Lkw-Fahrverbot).

Wichtig:

Sämtliche Tarifangaben sind Durchschnittswerte, da für die verschiedenen Euroklassen eigene Tarife gelten, die sich immer wieder geringfügig ändern, was angesichts der großen Unterschiede keine Rolle spielt.

Stickstoffdioxid:

Daten aus den Luftgüteberichten 2016 (Nord- und Südtirol; 2017 liegt für die Gesamtstrecke noch nicht vor). Überschreitungen des JahresMITTELwertes zum Schutz der menschlichen Gesundheit (30 µg NO₂/m³).

Tankstellen:

Die Tankstellen neben der A12 Inntal- und der A13 Brennerautobahn von Kufstein bis Innsbruck Süd/Natters zeigen nur beispielhaft, wie der internationale

Lkw-Transit – **steuerschonend** zu einem sehr hohen Anteil angemeldet in BG, BIH, CZ, EST, H, HR, LT, LV, PL, RO, RUS, SK, SLO etc. samt „**Lenkrad-Lohnsklaven**“ mit Monats-Brutto-KV-Löhnen von € 280,00 bis € 450,00 (Stand 2016) – politisch bewusst auf den niedersten Alpenpass, den Brenner, gelockt wird.

Sofort-Maßnahmenpaket Rosenheim–Verona im Rahmengenbiet der Alpenkonvention:

- **Durchgehender Lkw-Mauttarif** von 80 Cent/km;
- **Lkw-Nachtfahrverbot** zum Schutz der Bevölkerung, der Berufskraftfahrer und der (Tourismus)wirtschaft;
- **Lkw-Fahrverbote** für alle Euroklassen mit restriktiven Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr;
- **Tempolimit für Pkw von Tempo 100**; (Pkw verursacht mittlerweile knapp 50% der Stickstoffdioxidbelastung);
- **Rigoreuse Kontrollen samt Anpassung der Strafen des Lkw-Transitverkehrs**;
- **Lärmschutzoffensive** nach Verursacherprinzip;
- **Misswirtschaft des „Lkw-Transit-Tanktourismus“** zu Lasten der Gesundheit beenden.

Diese – angesichts der seit Jahrzehnten dokumentierten hohen Abgas- und Lärmbelastungen überfälligen Maßnahmen – sind vollinhaltlich gedeckt in der Straßenverkehrsordnung, den Durchführungsprotokollen der Alpenkonvention und dem Europarecht (was als ausreichend bekannt voraus gesetzt wird).

Gesundheit nicht verhandelbar, Transit hat alpenweit ausreichend Alternativen Schiene/Straße.

Die Gesundheit der Menschen von Jung und Alt, von Einheimischen und Gästen ist nicht verhandelbar. Die „Lkw-Transit-Lawine“ über den Brenner ist kein Naturgesetz wie eine Schnee- oder Gerölllawine. Die „Lkw-Transit-Lawine“ wird durch von Politik und Behörden verordneten Rahmenbedingungen auf den Brenner gelockt. Sie muss durch dieselbe Politik und Behörden wieder reduziert werden. Durch gesetzeskonforme Maßnahmen in Bayern, Nord- und Südtirol sowie dem Trentino, damit die derzeitige Anarchie an der Brennerstrecke beendet wird.

Unrecht des Auspuffs, Unrecht des Dröhnens beenden.

„The times they are changing – die Zeiten ändern sich – i tempi stanno cambiando“. Die Zeit, mit „Schlagworten“ das Transitproblem lösen zu wollen, ist vorbei. Deshalb ist das wertvollste Kapital – die Gesundheit – dauerhaft und nachhaltig in allen (!) Entscheidungen VOR den Grundirrtum des freien Warenverkehrs zu stellen. Das ist die zentrale Forderung der Zivilgesellschaft im Jahr 2018.