Bürgermeister Riedl und LH Mattle präsentieren Transit-Forderungspapier

26.5.2026 - | Land Tirol

Landeshauptmann nimmt offiziell Forderungspapier entgegen und übermittelt dieses nach Wien, Berlin, Rom und Brüssel.

- Von Beibehaltung der LKW-Fahrverbote bis zu mehr Lärmschutz: Land Tirol und Wipptal vertreten gemeinsame Positionen
- LH Mattle: „Gemeinsamer Schulterschluss!“
- PV-Obmann Riedl: „Lassen uns nicht auseinanderdividieren!“

Tirols Landeshauptmann Anton Mattle hat heute, Dienstag, gemeinsam mit dem Wipptaler Planungsverbandsobmann und Bürgermeister Florian Riedl und den Bürgermeistern der Region die gemeinsamen Transit-Forderungen präsentiert. Bei einem Austausch in Steinach am Brenner bekräftigte LH Mattle erneut die Solidarität mit der transitgeplagten Bevölkerung. „Das Verkehrsproblem entsteht nicht in Tirol, sondern schon an der Grenze. Nördlich von Tirol warten 100 Millionen Menschen darauf, in den Süden zu reisen. Nördlich und südlich von Tirol drängen zwei große Volkswirtschaften auf den freien Warenverkehr. So viel Verkehr kann und will Tirol aber nicht aufnehmen. Die Belastungsgrenze für Mensch, Natur und Infrastruktur ist erreicht“, erklärt LH Mattle. „Seit Jähren wächst die Transitbelastung, seit Jahren kämpft Tirol um kurzfristige Erleichterungen wie Abfahrverbote und langfristige~~n~~ Lösungen wie den Brenner Basistunnel. Keine andere europäische Region ergreift solche restriktiven Maßnahmen. Und dennoch fehlt aus Wien, Berlin, Rom und Brüssel die notwendige Unterstützung. Die Demonstration am Brenner zeigt, wie ernst die Lage für die Tirolerinnen und Tiroler ist und wie alleingelassen wir uns von unseren Nachbarn fühlen. Nun wollen wir mit einem Forderungspapier unsere konstruktiven und konkreten Lösungsansätze einbringen“, begründet Bürgermeister Riedl die Initiative.

Unterstützung für Tirols Verteidigung vor dem EuGH

Die Wipptaler Bürgermeister stellen sich angesichts der laufenden italienischen Transit-Klage demonstrativ hinter die Tiroler Verteidigungsposition. „Tirol kämpft für saubere Luft und die Verkehrssicherheit. Wir kämpfen für die Tirolerinnen und Tiroler. Denn ohne die Tiroler Anti-Transitmaßnahmen wäre die Verkehrsbelastung um ein Vielfaches höher, die Luftqualität deutlich schlechter und die Verkehrssicherheit enorm gefährdet. Wir wissen die Argumente und Fakten, vor allem aber die Menschen in Tirol, auf unserer Seite. Italien wird mit seiner Maximalforderung – nämlich, dass alle Anti-Transitmaßnahmen fallen werden – nicht durchdringen“, erklärten LH Mattle und Bürgermeister Riedl unisono. Der Landeshauptmann will aber über das EuGH-Urteil hinaus an Lösungen arbeiten: „Klagen helfen uns nicht weiter, es braucht Lösungen für eine echte Entlastung und Entzerrung des Verkehrs. Ich bin froh, dass die Bürgermeister der Region ihre Vorschläge und Forderungen so klar artikulieren. Die Wipptaler Position deckt sich mit der klaren politischen Anti-Transit-Haltung des Landes. Unabhängig vom Urteil und dem Ausgang des Verfahrens braucht es weitere Entlastungsmaßnahmen.“ Im Wipptal sieht man die italienische Transitklage als wesentlichen Treiber, warum die Stimmung in der Bevölkerung in der Transitfrage kippt. „Mit seiner Klage hat Matteo Salvini nur eines ausgelöst: nämlich, dass der Unmut und Widerstand in der Tiroler Bevölkerung weiter steigt. Die Menschen im Wipptal wollen ein Zeichen setzen – und ich habe dafür vollstes Verständnis“, so Bürgermeister Riedl.

Forderungen des Wipptals

1. Die bestehenden Nachtfahr-, Wochenendfahr-, Feiertagsfahrverbote und Abfahrverbote müssen aufrecht bleiben.
2. Es braucht einen zeitgemäßen und der neuesten Technik entsprechenden Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden und Teileinhausungen entlang der A13 im gesamten Wipptal (Beispiel Lärmschutz in der Gemeinde Zederhaus entlang der A10 in Salzburg). Es wird die Rückgewinnung von Lebensraum gefordert.
3. Zu- und Ablieferungen für den Baustellenverkehr auf der A13 müssen ausnahmslos über die A13 abgewickelt werden.
4. Die Tiroler Landtagsbeschlüsse gegen den Ausbau der A13 und gegen die Benützung des Pannenstreifens werden unterstützt.
5. Die Zeit des billigsten Alpenübergangs am Brenner muss vorbei sein. Es werden eine Anhebung der LKW-Mauttarife von den Nachbarn Deutschland und Italien und eine generelle Anlehnung an das Schweizer Mauttarifsystem gefordert. Es braucht Kostenwahrheit auf der Straße.
6. Durch die Wiedereinführung einer Jahresmautkarte für KFZ über 3,5t für alle Gewerbetreibenden des Wipptals soll die Wettbewerbsfähigkeit zu anderen Regionen wieder hergestellt werden.
7. Der Einbau eines effektiven Filter- und Reinigungssystems betreffend die gesamte Entwässerung der A13 soll die Einleitung von giftigen und teils toxischen Stoffen ins Fließwasser verhindern.
8. Es braucht einen zeitgemäßen und der neuesten Technik entsprechenden Lärmschutz entlang der Brenner-Eisenbahnstrecke im Bereich der Siedlungsgebiete von Matrei am Brenner, Steinach, St. Jodok/Vals und Gries am Brenner.

Tirol erhöht Druck bei Umsetzung des BBT-Zulaufs

Im Rahmen seines Besuchs im Wipptal erneuerte LH Mattle seine Kritik an den Überlegungen der Bundesregierung, den Ausbau der Unterinntaltrasse aufgrund der Budgetverhandlungen auf den Sankt-Nimmerleinstag zu verschieben. „Mitten im laufenden EuGH-Verfahren riskiert die Bundesregierung eine Bankrott-Erklärung in der Transitpolitik. Wenn Österreich seine BBT-Zulaufstrecken nicht ausbaut, dann gibt man der deutschen Bundesregierung in Berlin mit ihrer Aufschiebe-Taktik recht. Der Ausbau der Unterinntaltrasse ist im ÖBB-Rahmenplan vereinbart und per Gesetz beschlossen. Tirol kann keine Abstriche bei der Verlagerung von der Straße auf die Schiene akzeptieren“, stellt LH Mattle einmal mehr unmissverständlich klar. „Wenn wir Berlin beim Bau des BBT-Nordzulaufs in die Pflicht nehmen wollen, dann darf die österreichische Bundesregierung keine falschen Signale senden. Der massive Widerstand aus Tirol zeigt, dass in Sachen Zulaufstrecken keine Verzögerungen akzeptiert werden“, verweist Bürgermeister Riedl auf den einstimmig gefassten Beschluss im Tiroler Landtag.

Für Tirol gibt es keine sachliche Rechtfertigung für eine Verschiebung der Unterinntaltrasse aufgrund des Doppelbudgets 2027/2028. Die anfallenden Projektkosten für die Unterinntaltrasse in den nächsten beiden Jahren werden zu einem Großteil von Mauteinnahmen aus Tirol selbst finanziert, welche zweckgebunden für den Nordzulauf des BBT zu verwenden sind. „Warum der Ausbau der Unterinntaltrasse, welche 2039 fertiggestellt wird, den Budgetverhandlungen für 2027/2028 zum Opfer fallen sollte, ist mir unverständlich. Die Bundesregierung sollte nicht leichtfertig einen Bauchfleck bei der Verlagerung von der Straße auf die Schiene riskieren und mitten in der Transit-Klage Italiens einen solchen schweren Fehler begehen. Fakt ist, dass die aktuellen Projektkosten fast gänzlich durch die Tiroler Mauteinnahmen gegenfinanziert sind. Ich sehe nicht ein, dass sich die Bundesregierung mit der Maut an der Tiroler Transitbelastung finanziell bereichert und dieses Geld nach Wien abzieht, statt es wie vereinbart in den Ausbau der

Schiene zu investieren“, erklärt LH Mattle abschließend.

https://www.tirol.gv.at/presse/meldungen/meldung/wipptaler-buergermeister-und-lh-mattle-praesentieren-transit-forderungspapier