

Dr. Wilhelm Seppi  
Umweltgruppe Wipptal  
Thurnerweg 80  
39049- Wiesen/Pfitsch  
Tel: priv.: 0472764656 Ord.: 0472764762

Wiesen, am 19. Jänner 2007

Presseaussendung der Umweltgruppe Wipptal zur Informationsveranstaltung zum Brennerbasistunnel (BBT) am 19. Jänner 2007 in Wiesen

Zusammenfassung der Argumente von EU-Parlamentarier Sepp- Kusstatscher, die er im Verlauf der Veranstaltung dargelegt hat.

Landeshauptmann **Dr. Luis Durnwalder** betont immer wieder in Interviews, dass man den **LKW-Transit-Verkehr weder wegreden noch wegschlucken kann** (siehe Interview im „Erker“= Bezirkszeitung des Wipptals vom September 2006). Allerdings scheut er eine öffentliche Konfrontation oder Diskussion zu diesem Thema wie der Teufel das Weihwasser: ER, der sich sonst bei Eröffnungen und Einweihungen so gern als volksnaher Landesvater zeigt.

Die jüngst veröffentlichten Zahlen zum Transitverkehr und die neuerliche Zunahme des LKW-Verkehrs um 5 % über den Brenner im vergangenen Jahr, wobei die 2 Millionen Grenze an LKW-Fahrten erreicht wird, erwecken den Anschein, dass der von Jahr zu Jahr steigende LKW-Güterverkehr wie ein Naturgesetz hingenommen werden muss.

Wir sind der Überzeugung, dass dieses Phänomen vielmehr die Folge einer „**verkehrten**“ **europäischen Verkehrspolitik** ist, die das Recht auf freien Warenverkehr vor das Recht auf Gesundheit stellt und somit bewusst in Kauf nimmt, dass die Bevölkerung entlang den Transitachsen ganzjährig krankmachenden Lärm und Schadstoffemissionen ausgesetzt wird.

Auch das vorliegende **Konzept des BBT** ist unserer Überzeugung nicht anders als ein **politisches Ablenkungsmanöver**, um der Bevölkerung eine Beruhigungspille zu verpassen und ihr vorzumachen, dass eh alles getan werde; anstatt, dass längst **überfällige Maßnahmen** ergriffen werden, um den Verkehr auf ein menschen- und naturverträgliches Maß zu reduzieren, wie die **Einführung der Kostenwahrheit, die Erhöhung der LKW-Mautgebühr auf das Schweizer Niveau, Maßnahmen zur zwingenden Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, die Einführung einer leistungsgerechten Schwerverkehrsabgabe...**

Das vorliegende Konzept des BBT steht in klarem Widerspruch zu diesen altbekannten Forderungen.

Was die Konzeptlosigkeit des Finanzierungsmodells für den BBT, die Alternativen zum BBT und das Konzept für eine moderne nachhaltige europäische Verkehrspolitik betrifft, darüber hat EU-Parlamentarier Sepp Kusstatscher auf dieser Veranstaltung informiert.

Es folgt eine **Zusammenfassung seiner Ausführungen**

Der **BBT hat keine besondere Priorität innerhalb der EU** und letzten Endes fehlen bei Weitem die Gelder, um angedachte Ausbaupläne (30 TEN-Projekte, u.a. Lissabon-Kiew oder Paris-Moskau-Peking) zu realisieren.

Bis 2013 hat die EU im Haushalt jährlich rund eine Milliarde Euro vorgesehen; für alle (!) Projekte.

Vorrangig für die EU ist der Ausbau der kürzesten Verbindung Rotterdam-Genua (über die Rhein-Achse unter Einbindung der in der Schweiz in Bau befindlichen Tunnels: des Lötschberg- und St.-Gotthard-Tunnels).

Auch die geplante Elektrifizierung der Bahnstrecke München–Lindau trägt diesen Plänen Rechnung und wird zu einer Reduzierung des Brennertransits führen.

**Probestollen für den BBT:** die Arbeiten für den Probestollen sind zur Zeit nicht einmal ausgeschrieben: der Spatenstich am 30. Juni 2006 war nichts weiter als ein plumper Werbegag.

Die **Finanzierung des Probestollens** von 430 Mio. € scheint zwar gesichert, allerdings steht der begründete Verdacht im Raum, dass er nach der Fertigstellung anderen Verwendungen zugeführt wird z.B. als Energieleitung (Gasleitung).

**Karel van Miert**, Koordinator der TEN-Projekte, hat klar zum Ausdruck gebracht, dass er seine Unterschrift für den Bau nur dann hergeben wird, wenn:

1. die Wirtschaftlichkeit des BBT gesichert ist
2. gleichzeitig mit dem Bau des BBT auch der Bau der Zulaufstrecken in Angriff genommen werde.

Die **Trenitalia**, die immer nahe am Bankrott steht, ist vordergründig nur an der Umfahrung von Trient und der Anschluss nach Verona interessiert. Mit der Realisierung der Zulaufstrecken soll erst nach 2025 begonnen werden

Dem **Einwand**, dass bereits an der Nord-Südeisenbahnverbindung gebaut werde (Kufstein–Innsbruck), kann entgegnet werden, dass:

- der Ausbau der Eisenbahnlinie Wörgl-Innsbruck in erster Linie dazu dient, neue Kapazitäten für den innerösterreichischen Ost–West-Verkehr zu schaffen.
- auf der Strecke Wörgl-Innsbruck heute schon 300 Züge verkehren, während auf der Brennerlinie nur ca. 130 Züge tgl. fahren. Es gibt also genügend freie Kapazitäten auf der bestehenden Brennerlinie. Allerdings mangelt es am politischen Willen, die bestehende Strecke und Bahnhöfe zu modernisieren und die notwendigen Lärmschutzbauten zu errichten, womit das Geld aus der Querfinanzierung sinnvoller eingesetzt werden könnte.

Der Einsatz von **Mehrstromlokomotiven** könnte den Aufenthalt der Züge am Brenner erheblich verkürzen und damit die Fahrzeiten für die Züge wesentlich senken. (Diese Lokomotiven verkehren bereits in Mittelitalien, wo überhaupt kein Bedarf für solche Mehrstromloks besteht: Mismanagement der Trenitalia!).

Warum gelingt es der Schweiz, heute bereits 70% des Güterverkehrs über die Bahn abzuwickeln, während über den Brenner das Verhältnis genau umgekehrt ist?

Lt. Studie der Tiroler Handelskammer beträgt der **Umwegverkehr** beim Transitverkehr über den Brenner **35%**, wobei zum Teil aufgrund der günstigen Tarife von Stuttgart her 300 km Umweg in Kauf genommen werden, um von Stuttgart nach Mailand zu gelangen.

**Brenner –Route = Dumpingroute für LKW:** der Vergleich der Mautgebühren:

Schweiz : 0.60 €/km; Italien 0.15 €/km ist der beste Beweis dafür.

Für den Verkehr aus Osten bietet sich die **Tauernlinie** gerade zu an, die mit weit geringeren Kosten (10% der Kosten für den BBT) zu einer 2-gleisigen Linie ausgebaut werden könnte. Die Strecke Pontebbana ist nur zu 12 % ausgelastet.

Also es gibt noch genügend **freie Kapazitäten**

**Energieproblematik:** der Verbrauch von 70% der fossilen Brennstoffe, die heute verbraucht werden, geht zu einem großen Teil zu Lasten des Verkehrs.

Der **Mischverkehr** von Güter- und Personenzügen auf Hochgeschwindigkeitsstrecken (der Energiebedarf auf Hochgeschwindigkeitsstrecken ist 3x höher als auf herkömmlichen Eisenbahnen) wird nicht funktionieren, weshalb der BBT dem Personenverkehr vorbehalten sein wird und die geräuschintensiven Güterzüge weiter auf der bestehenden Brennerbahn verkehren werden.

**Großprojekte** werden heute nur unter dem Aspekt der Machbarkeit und Finanzierbarkeit betrachtet, nicht aber unter dem Aspekt **der Sinnhaftigkeit und des ökologischen Nutzens**.

**Der BBT ist ein Traumprojekt für Ingenieure, aber ein Alptraum für uns Steuerzahler** und geht zu Lasten der Modernisierung der bestehenden Bahn (Stundentakt, modernes Rollmaterial, Ausbau der lokalen Bahnhöfe ...).

Ein **Beschlussantrag des Landtages**, der bereits vor über 10 Jahren genehmigt worden war, macht die Zustimmung zum BBT davor abhängig, dass der Bau effektiv eine Verminderung der verkehrsbedingten Belastungen für die Bevölkerung mit sich bringen muss. Alle Gemeinden entlang der Transitstrecke haben sich gegen den BBT ausgesprochen und diese Beschlüsse sind immer noch gültig (Ende der Ausführungen von Sepp Kusstatscher)

Als Arzt möchte ich noch einmal daran erinnern dass die **Belastungen durch Lärm und Abgase längs der Autobahn längst ein Gesundheit gefährdendes Ausmaß erreicht haben**. Betroffen sind in erster Linie Kinder, ältere Mitbürger und sensible Personen, eine Personengruppe, die keine Lobby hat.

Es braucht daher **kurz- mittelfristige Maßnahmen**, um den subventionierten Unsinn- und Umwegverkehr einzudämmen. Reine Alibimaßnahmen, wie das Verbot von Euro 0 oder Euro 1 Sattelschlepper reichen dazu nicht aus: Die vom Transitforum und den Grünen erhobenen Forderungen für eine **Ausdehnung des LKW – Nachtfahrverbots auf die Strecke Rosenheim –Verona oder sektorale Fahrverbote bzw. die Anhebung der Maut sind Richtung weisende Schritte, um den LKW-Verkehr auf andere Schienen zu lenken**.

Als Wiesner und als zuständiger Amtsarzt mache ich mir außerdem Sorgen über die Belastungen, die auf Wiesen und auf die Bevölkerung mit dem Beginn der Bauarbeiten des Zugangstollens für den BBT zukommen werden. Verweisen möchte ich auf die **Problematik der Wasserversorgung, auf die Belastung des Pfitscher Baches durch Abwässer, der bereits durch die Ableitung zur Stromgewinnung zur Reststrecke degradiert wird, auf die Lärm- und Staubbelastung durch den LKW-Verkehr und den Transport des Aushubmaterials auf die Deponie, auf die Sicherheit im Dorfzentrum usw..**

**Wir brauchen daher verantwortungsbewusste Landespolitiker**, die vehement das Recht auf Gesundheit vor dem Recht auf freien Warenverkehr in Brüssel einfordern.

**Wir brauchen mutige Lokalpolitiker**, die auf Augenhöhe gegenüber dem LH die Interessen ihrer Bevölkerung verteidigen.

**Wir brauchen Bauern**, die bereit sind, ihre von den Vorfahren mühsam von der Natur abgerungenen Böden und Felder gegenüber einer übermächtig scheinenden Allianz aus Politik und Wirtschaft zu verteidigen.

**Wir brauchen eine Bevölkerung**, die sich informiert, die kritisch Fragen stellt, die zusammensteht und bereit ist, für ihre Kinder und zukünftige Generationen zu kämpfen und auch auf die Straße zu gehen.

Zusammengefasst: Es braucht ein Bündnis der Bevölkerung mit den lokalen politischen Vertretern wie in der Val Susa, um das vorliegende bereits im Ansatz überholte Projekt des BBT zu verhindern.

**Was fordern wir?**

Eine **öffentliche Veranstaltung mit den Technikern und Landespolitikern**, wo Klartext geredet und wo politische Garantien schriftlich vorgelegt werden, damit Wiesen nicht buchstäblich unter die Räder kommt.

Abschließend sinngemäß ein Ausspruch von Albert Einstein, den der Biologe Dr. Retter bei der Filmvorführung von SOS Eisack gebracht hat:

**„Es waren falsche Denkansätze, die zu den heutigen Problemen geführt haben und es braucht neue Denkansätze, um die Probleme von Heute zu lösen“**

Wir hoffen, dass mit der Veranstaltung am Freitag den 19.Jänner in Wiesen der „alternative Spatenstich“ dafür erfolgt.

Für die Umweltgruppe Wipptal

Dr. Wilhelm Seppi