

# Stellungnahme der Umweltgruppe Wipptal zum Brennerbasistunnel

Wir möchten vorausschicken, dass wir grundsätzlich für eine Verlagerung des notwendigen Güterverkehrs auf die Schiene sind und daher für die Schaffung der dafür nötigen Voraussetzungen eintreten. Diese müssen jedoch garantieren, dass diese Verlagerung so effizient und nutzbringend wie möglich erfolgt, damit tatsächlich eine Entlastung für die Anwohner und die Umwelt erzielt wird. Diese Voraussetzungen erfüllt der BBT allerdings in keiner Weise.

Daher steht die Umweltgruppe Wipptal vollinhaltlich hinter der Wiesener Erklärung und sagt ein klares **nein zu diesem Projekt des Brennerbasistunnels**, weil:

- es **keinerlei politische Garantien** dafür gibt, **dass der Güterverkehr tatsächlich auf die Schiene verlagert wird**. Im Gegenteil: Sogar die Projektbetreiber prognostizieren ein weiteres Ansteigen des Güterverkehrs auf der Autobahn trotz BBT und dass der BBT im besten Fall die vorhergesagten Zuwächse aufnehmen wird. Dies bedeutet, dass die Politik in Kauf nimmt, dass die ohnehin schon **unzumutbare und die Gesundheit gefährdende Verkehrsbelastung weiter zunimmt** und gleichzeitig die massive Belastung durch den Bau des BBT von der Bevölkerung akzeptiert werden soll. Von einer Entlastung der Anwohner vom Durchgangsverkehr auf der Brennerautobahn kann also überhaupt keine Rede sein. **Somit verfehlt der BBT in unsern Augen sein Ziel voll und ganz.**
- Wie inzwischen von sämtlichen Technikern und Politikern – auch von Karel van Miert, dem Koordinator der TEN Projekte in der EU- betont wird, hat der BBT nur dann einen Sinn, wenn auch die **Zulaufstrecken von München bis Verona gleichzeitig gebaut** werden. Bis heute ist jedoch nicht einmal die Finanzierung des eigentlichen BBT in irgendeiner Weise gesichert. Die südliche Zulaufstrecke von Branzoll bis Verona ist in großen Teilen noch nicht einmal geplant. Ihre Finanzierung steht in den Sternen, besonders wenn man bedenkt dass diese von Italien allein aufgebracht werden muss. Die Trenitalia, die praktisch vor dem Bankrott steht, plant derzeit nur die Verbindung Franzensfeste-Waidbruck sowie die Umfahrung von Bozen und Trient und den Anschluss in Verona. Mit der Projektierung für die Zulaufstrecken südlich von Branzoll soll anscheinend erst nach 2025 begonnen werden.
- Im Wipp- und Eisacktal sind durch den unaufhörlich steigenden Transitverkehr die **Belastungsgrenzen bereits heute längst überschritten**. Was nützt es da, auf ein Megaprojekt vertröstet zu werden, dessen Sinnhaftigkeit äußerst fragwürdig und dessen Realisierbarkeit wenn überhaupt erst in Jahrzehnten zu erwarten ist. Die versprochene Fertigstellung bis 2015 wird inzwischen sogar von den Planern selbst als unrealistisch betrachtet. Immerhin wird für den Bau des St. Gotthardtunnels trotz Schweizer Effizienz eine Bauzeit von 25 Jahren benötigt. Sofortmaßnahmen wären notwendig, die jedoch wegen des sturen Festhaltens am BBT als einziger Alternative nicht angegangen werden und für die deswegen die nötigen Gelder fehlen.

- Sofortmaßnahmen wären ohne allzu großen Aufwand bei ausreichendem politischem Willen in kurzer Zeit realisierbar. Laut Studie der Tiroler Handelskammer sind **35 % der LKW Gütertransporte über den Brenner reiner Umwegverkehr**. Aufgrund der niedrigen Mautgebühren in Italien (0,15 €/km im vgl. zu 65 €/km in der Schweiz) werden bis zu 300 km Umweg in Kauf genommen. Weitere dringend notwendige Maßnahmen wären die Einführung der **Kostenwahrheit** im Straßenverkehr, die **Streichung einer unsinnigen Subventionspolitik**, die unnötige Fahrten begünstigt, Ausdehnung des **Nachtfahrverbots bzw. von sektoralen Fahrverboten** für LKWs auch auf Südtirol und strenge **LKW-Kontrollen durch fixe Kontrollstellen**, auch zum Schutz der LKW-Fahrer.
- Auf den europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecken fahren fast ausschließlich Personenzüge. **Ein Mischverkehrskonzept ist nicht praktikabel**, da sich schnelle und langsame Züge gegenseitig behindern würden. Dennoch wird für den BBT ein Mischverkehr vorgesehen, womit das eigentliche Ziel, nämlich den Großteil des Güterverkehrs auf die Schiene zu verlagern, nicht erreicht werden kann. Der Bevölkerung verspricht man die Verlagerung des Güterverkehrs unter die Erde, plant jedoch einen neuen Tunnel vor allem für Personenzüge. Ein Tunnel ausschließlich für Gütertransporte wäre, wenn schon, wesentlich sinnvoller und kostengünstiger.
- Der Brenner-Basistunnel wird in einer Zone mit **extrem schwierigen geologischen Verhältnissen** verlaufen, die die Bezeichnung "Brennerfurche" trägt. Dasselbe gilt für die übrigen rund 180 km Tunnelstrecke, die parallel zu den Tälern geführt werden sollen. Dies kann zu einer enormen Verteuerung und einer starken Verlängerung der Bauzeit führen. Dazu kommen die unbekanntenen und unvorhersagbaren Auswirkungen auf den Wasserhaushalt, die zum Versiegen von Quellen, beispielsweise auch der Thermalquelle Brennerbad führen können.
- Neue verkehrspolitische Studien (Vieregg-Rössler; Prof. Kummer) kommen zum Schluss, dass die Brennerachse nach der Inbetriebnahme der neuen Schweizer Trassen erheblich entlastet werden wird. Auch auf der Tauernbahn im Ostalpenraum könnte durch einen zweigleisigen Ausbau der Reststrecke mit im Vergleich zum BBT geringem Aufwand die Kapazität wesentlich erhöht werden. Dadurch würde bei entsprechenden verkehrslenkenden Maßnahmen der Druck auf die Brennerstrecke stark verringert werden und die Wirtschaftlichkeit, wie auch die Notwendigkeit des BBT nicht mehr gegeben sein. Im Güterverkehr liegen die Marktpreise für eine Fahrt durch den Brennertunnel um den Faktor 10 bis 100 höher als die derzeitigen Frachtgebühren, wie die **VIAREGG-RÖSSLER-BOHM GmbH** in ihrer Studie nachweist. Hochgeschwindigkeitszüge sind vom Energieaufwand her um ein Vielfaches teurer als Normalzüge. Das **Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht nachhaltig**.
- Trotz all dieser schwerwiegenden Bedenken und Unklarheiten werden überstürzt Baustellen eingerichtet und damit riesige nicht mehr rückgängig zu machende Umweltschäden in Kauf genommen, nur um zu suggerieren, dass es sich um einen nicht mehr umzukehrenden Prozess handelt. Dörfer wie Mauls, Aicha, Franzensfeste und Wiesen sind dabei die ersten Opfer einer gigantischen Fehlplanung. Es besteht die große Gefahr, dass die Bewohner auf Jahrzehnte hinaus immensen Belastungen durch diese Baustellen ausgesetzt werden, ohne dass der angepeilte Nutzen jemals erreicht wird.