

WIESENER ERKLÄRUNG – Protestversammlung vom 19. Januar 2007

In Mauls und Aicha haben die Arbeiten für die Baustelleneinrichtung für den Pilotstollen des BBT-Projekts begonnen, auch in Pfitsch wird es bald losgehen. Die Bevölkerung muss nun mit eigenen Augen wahrnehmen, welche massiven Eingriffe in Landschaft und Lebensqualität Großprojekte dieser Art mit sich bringen.

Und das ist erst der Anfang!

Die Bevölkerung des Wipp- und des Eisacktales fühlt sich überrumpelt und erkennt nun, welchen Stellenwert man den Beteuerungen der BBT-Techniker, der Landespolitiker und –beamten geben kann. Diese haben im Zuge der bisherigen und sehr dürftigen Informationsarbeit die Auswirkungen der Bauarbeiten auf Landschaft und Lebensqualität auf unverantwortliche Weise verniedlicht.

Viele Bürgerinnen und Bürger sind enttäuscht von ihren politischen Vertretern auf allen Ebenen, die offensichtlich selbst über wenige Informationen zum Jahrhundertvorhaben verfügen und fühlen sich in Stich gelassen. Während die Bürgermeister in der Val di Susa hinter der Bevölkerung stehen, lassen sich die Bürgermeister unserer Täler vom bauwütigen Landeshauptmann unter Druck setzen.

Dabei bestehen weiterhin sehr große Zweifel am Sinn des BBT-Projekts.

- Die verkehrplanerischen Grundlagen für das BBT-Projekt sind schwer zu erkennen, bzw. veraltet. Dies belegen aktuelle Studien des Planungsbüros Viereg-Rössler und des Instituts für Verkehrswirtschaft an der Wirtschaftsuniversität Wien.
- Im Alpenraum verfügt über ein leistungsfähiges Bahn-Netz, das heute schon in der Lage wäre, den Löwenanteil der per LKW transportierten Güter aufzunehmen. Das Alpen-Bahnnetz ist in starker Entwicklung begriffen, die Schweiz baut zur Zeit große Transportkapazitäten auf, der Zulauf für die Schweizer Kapazitäten wird auch München einschließen. Dadurch wird der Brenner aus dem transportpolitischen Focus rücken.
- Um die bereits mögliche Verlagerung von der Straße auf die Schiene auf umwelt- und anrainerverträgliche Weise durchzuführen, sind umfangreiche Investitionen in Modernisierung, Lärmschutz und Infrastrukturen erforderlich. Diese beanspruchen nur einen Bruchteil der Unsummen, die bereits jetzt für Planung, Vorbereitung und Pilotstollen aufgewendet werden.

Des weiteren gelten folgende Fakten:

- Der im BBT-Betriebsprojekt vorgesehene Mischverkehr von Hochgeschwindigkeitszügen für Personen und konventionellem Güterverkehr kann in der Praxis nicht funktionieren. Wir riskieren deshalb, trotz BBT von vorsintflutlichen Güterzügen auf der Bestandsstrecke überrollt und verlärmert zu werden.
- Die Zulaufstrecken durch das Unterland und weiter bis Verona werden zur Zeit größtenteils nicht einmal geplant, eine Finanzierung ist nicht in Aussicht.
- Von einer gesicherten Finanzierung für den BBT kann weiterhin keine Rede sein. Es besteht die akute Gefahr einer ewigen Baustelle mit chronischer Belastung der Anwohner und einem astronomischen Bedarf an Steuermitteln.

Das Wipptal, namentlich Pfitsch, Mauls und Aicha, darf nicht das erste Opfer dieses großenwahnsinnigen und sinnlosen Projekts werden. Die betroffenen Gemeinden riskieren, auf Jahrzehnte hinaus unter großen Belastungen leiden zu müssen, ohne durch das Mega-Vorhaben eine Verringerung der aktuellen Belastungen von Umwelt und Menschen erhoffen zu können.

Deshalb kündigen wir unseren Widerstand gegen das BBT-Projekt an und fordern unsere Gemeinde- und Landespolitiker auf, sich dem Vorhaben im Auftrag der Bevölkerung mit Nachdruck zu widersetzen.

Wiesen/Pfitsch, am 19. Januar 2007

DICHIARAZIONE DI PRATI/VIZZE - Manifestazione di protesta del 19 gennaio 2007

A Mules e Aicha sono cominciati i lavori per la costruzione dei cunicoli pilota del tunnel di base del Brennero (TBB). Lo stesso succederà presto anche a Prati/Vizze. La cittadinanza adesso constata con i propri occhi gli aggressivi interventi sul paesaggio e sulla qualità della vita che i "grandi progetti" di questo tipo portano con sé.

E questo è solo l'inizio!

La cittadinanza dell'Alta Val d'Isarco e della Val d'Isarco si sente presa di sorpresa e adesso capisce il vero valore che ha dato alle affermazioni dei tecnici della BBT, dei politici e dei funzionari della Provincia, che in una fase di informazione scarsa e poco efficiente hanno minimizzato in modo irresponsabile gli effetti delle costruzioni sul paesaggio e sulla qualità della vita.

Molti cittadini e cittadine sono delusi e si sentono traditi dai loro rappresentanti politici di tutti i livelli, che evidentemente dispongono a loro volta di poche informazioni sul progetto del secolo. Mentre i sindaci della Val di Susa appoggiano la loro popolazione, i primi cittadini delle nostre valli si lasciano mettere sotto pressione dal presidente della nostra provincia, amico del cemento.

Ma esistono ancora grossi dubbi sul senso del progetto del TBB.

- I presupposti del progetto, in termini di politiche del traffico, non sono affatto chiari e si basano su concezioni antiquate. Lo dimostrano gli studi dell'ufficio di progettazione Vieregg-Rösler e dell'Istituto di ricerca sul traffico della facoltà di economia di Vienna.
- Nell'arco alpino disponiamo già di una rete ferroviaria efficiente, che sarebbe già oggi in grado di assorbire il trasporto di gran parte dei beni che oggi viaggiano sugli autocarri. La rete ferroviaria alpina è in pieno sviluppo: la Svizzera sta migliorando enormemente le sue capacità di trasporto e l'area economica di Monaco sarà integrata nelle regioni servite dalle strutture svizzere. Per questo, l'asse del Brennero non sarà più al centro dell'attenzione delle politiche dei trasporti.
- Lo spostamento del trasporto merci dalla gomma alla rotaia, che garantirebbe un maggior rispetto dell'ambiente e della qualità della vita di chi vive vicino all'autostrada, è già possibile. Per attuarlo, sono necessari ampi investimenti nella modernizzazione, nella tutela dal rumore e nelle infrastrutture. Tali investimenti ammontano solo ad una minima parte delle somme enormi di cui già ora si parla per la progettazione, preparazione e realizzazione dei cunicoli pilota del TBB.

Facciamo presente inoltre che:

- Il "traffico misto" di treni ad alta velocità per il trasporto di persone e di treni merci tradizionali, previsto nell'attuale progetto TBB, non è attuabile nella pratica. Perciò rischiamo di essere disturbati comunque, nonostante il TBB, da treni merci antidiluviani che passano sulla tratta ferroviaria normale.
- Le tratte d'accesso, dalla Bassa Atesina a Verona, sono in gran parte ancora non pianificate e non è ancora previsto il loro finanziamento.
- Il finanziamento del TBB non può ancora essere dato per certo. Esiste il grave pericolo di un eterno cantiere con il cronico disturbo degli abitanti e un ingente assorbimento di risorse pubbliche.

L'Alta Val d'Isarco, e in particolare Prati/Vizze, Mules e Aicha non possono essere le prime vittime di questo folle e insensato progetto. Questi comuni rischiano di soffrire per decenni, senza poter sperare in una diminuzione dell'attuale impatto dei trasporti sull'ambiente e sulle persone.

Per questo affermiamo la nostra decisa opposizione al progetto del TBB, e invitiamo i nostri politici, tanto comunali quanto provinciali, ad opporsi con forza al progetto a nome della popolazione.

Prati/Vizze, 19 gennaio 2007.