

## Petition für ein effizienteres TEN-Programm

Eingereicht von:

Name:

geboren am:

Staatsangehörigkeit:

Beruf:

Wohnsitz:

Datum:

Unterschrift:

Weitere Unterzeichner:

Name (der Organisation):

Ort:

Unterschrift:

Bürgerinitiative Lebenswertes Wipptal

Steinach (A)

Bürgerinitiative STOPP BBT

Sterzing (I)

Bürgerinitiative STOPP BBT

Wiesen/Pfitsch (I)

Initiativgruppe SOS Eisack

Sterzing (I)

Comitato / Komitee NO TAV- KEIN BBT

Bozen (I)

## **Internationale Petition an das Europa-Parlament**

### **„Für ein effizienteres TEN-Programm“**

Seit 15 Jahren verfolgt das Europäische TEN-Programm die Errichtung von Hochgeschwindigkeitskorridoren durch ganz Europa, die Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern sollen. Das Programm kommt durch übertriebene Projekte nicht sehr erfolgreich voran, wie auch die Kommission in offiziellen Berichten immer wieder feststellen musste. Die Errichtung des gesamten Netzes würde noch Jahrzehnte dauern. Gleichzeitig ging der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene im Vergleich zur Straße in den letzten 15 Jahren in ganz Westeuropa auf unter 10% zurück – selbst in jenen Ländern, in denen schon ein relativ gut ausgebautes Hochgeschwindigkeitsnetz zur Verfügung steht.

Der zwischen Innsbruck/Österreich und Brixen/Italien geplante 56 km lange Brenner-Basis-Tunnel (BBT) ist exemplarisch für die Schiefelage des TEN-Programms – auch hier wird ein 56 km langer und enorm teurer (12-24 Mrd. Euro) Tunnel geplant, die Gesamtstrecke erfordert jedoch weitere 200 km Tunnels und wird, falls sie jemals finanziert werden kann, erst in Jahrzehnten zur Verfügung stehen. Dies alles steht jedoch in Widerspruch zu Art. 155 EGV (Art. 171 AEUV), der verlangt, dass bei TEN-Projekten, die von der EU mitfinanziert werden, deren wirtschaftliche Lebensfähigkeit zu berücksichtigen sei. Was den BBT betrifft, so muss aufgrund der vorliegenden Zahlen bezweifelt werden, dass die EU diesen überhaupt finanzieren darf. Gleichzeitig ist aus Sicht der Bürgerinitiativen, die sich in die Genehmigungsverfahren des BBT eingebracht haben, zweifelhaft, ob die europäischen Vorgaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung erfüllt wurden, insbesondere da für das Gesamtprojekt zwei getrennte Verfahren in Österreich und Italien durchgeführt wurden.

Es sind eine Reihe anderer Möglichkeiten bekannt, innerhalb weniger Jahre die Verkehrsströme in Europa zu optimieren und Verkehr zu vermindern.

Die Kommission legt derzeit anlässlich der Fortschreibung des Weißbuchs zur Zukunft der Verkehrspolitik die Leitlinien für die TEN-Programme der nächsten 15 Jahre fest. Die Fehler der Vergangenheit, die die gewünschte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene bisher verhindert haben, sollten so nicht fortgeführt werden.

Aus diesen Gründen möge das Parlament :

1. Im Verkehrsausschuss prüfen, inwieweit die Kommission Art. 155 EGV (Art. 171 AEUV) bei der Finanzierung von TEN-Projekten, insbesondere dem BBT, zur Anwendung bringt, und die Einhaltung dieses Primärrechts sicherstellen.
2. Die Europäische Kommission ersuchen, die Genehmigungsverfahren zum BBT als Teilprojekt der TEN-Strecke Nr. 1 daraufhin zu überprüfen, ob die EU-Vorgaben zur UVP, insbesondere auch die Verpflichtungen aus der Aarhus- und der Espoo-Konvention, eingehalten wurden und die Belange der Bevölkerung ausreichend berücksichtigt wurden.
3. Sich im Rahmen der Fortschreibung des Weißbuchs zur Zukunft der Verkehrspolitik durch die Europäische Kommission bei dieser dafür einsetzen, dass das neue TEN-Programm einer Strategischen Umweltprüfung (SUP, RL 2001/42/EC) unterzogen wird und im Rahmen des SUP-Verfahrens die an den TEN-Strecken gelegene

Bevölkerung umfassend gehört wird, damit sie ihre Rechte auf eine intakte Umwelt und Gesundheitsschutz geltend machen kann.

4. Sich im Rahmen der Fortschreibung des Weißbuchs zur Zukunft der Verkehrspolitik durch die Europäische Kommission bei dieser dafür einsetzen, dass kurz- bis mittelfristig wirksame Maßnahmen rasch umgesetzt werden (Ausbau der Häfen in Südeuropa, Beschleunigung und Vereinheitlichung der Zollprozeduren bei den Seehäfen, Anbindung der Häfen an das Schienennetz).
5. Sich im Rahmen seiner legislativen Arbeit – etwa im Verkehrsausschuss – dafür einsetzen, dass der Verkehrsvermeidung unbedingte Priorität eingeräumt wird.

### **Begründung:**

1. Wir als Anwohner der TEN-Strecke Nr. 1 im Abschnitt München-Verona sind Leidtragende der verfehlten Prioritäten in der Verkehrspolitik. Der zwischen Innsbruck/Österreich und Brixen/Italien geplante, 12-24 Mrd. Euro teure und 56 km lange Brenner-Basis-Tunnel (BBT) bewirkt in der Bauphase und darüber hinaus erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt (v.a. Natura-2000-Lebensräume und Gewässer) und die Gesundheit der Anwohner, gleichzeitig zeigen sogar die Studien<sup>i</sup> der Projektanten, dass der 12-24 Mrd. Euro teure Tunnel keine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene bewirken wird. Selbst den geringen Effekt, die Verkehrslawine ein wenig zu bremsen, könnte er nur dann erreichen, wenn auch die Zulaufstrecken ausgebaut würden, sonst wird seine Kapazität sinnlos sein. Wie Italien allerdings 200km weitere geplante Tunnels von Brixen bis Verona finanzieren soll, ist völlig ungeklärt. Schon beim BBT selbst bekunden die Politiker zwar ständig das hohe öffentliche Interesse, schieben sich national jedoch zwischen Staat und Regionalkörperschaften die Verantwortung für die Finanzierung gegenseitig zu oder versuchen, die Kosten auf die defizitären Staatsbahnen überzuwälzen. Die Deutsche Bahn als einer der größten Logistikanbieter Europas hat schon mehrfach öffentlich erklärt, dass die TEN-Strecke Nr. 1 über den Brenner für sie keine Priorität hat – ihr ist bewusst, dass die Trasse auch in Jahrzehnten nicht fertig gestellt sein wird. Vielmehr wird bereits 2011 die Strecke München-Triest über den österreichischen Tauern zweispurig zur Verfügung stehen, ab 2017 steht ein vierspuriger Hochgeschwindigkeitskorridor Rotterdam-Mailand-Genova zur Verfügung, zu dem es ebenfalls einen Zulauf aus München geben wird<sup>ii</sup>. Die TEN-Strecke Nr. 1 wird in der 1980 geplanten Form damit obsolet. **Der Brenner hätte unter rein geographischen Gesichtspunkten im Güterverkehr keine besonders hohe internationale, sondern hauptsächlich regionale Bedeutung, die sich auf das Gebiet München-Verona beschränkt.<sup>iii</sup> In den letzten Jahren sank die Bedeutung des Brenners im internationalen Passagierverkehr ebenso kontinuierlich, auch das Angebot an Fernverkehrszügen wurde verringert; bereits heute treffen somit die Prognosen für Passagierzahlen, die dem BBT zu Grund liegen und von jährlichen Steigerungen der Passagierzahlen bereits vor dem Bau des Tunnels ausgehen<sup>iv</sup>, nicht zu.** Dieser Befund deckt sich mit neueren universitären Forschungen der vergangenen Jahre, die eindeutig belegen, dass die Planer von großen Infrastrukturprojekten weltweit systematisch die Kosten unterschätzen und die

Verkehrsprognosen deutlich zu optimistisch ausfallen, damit die Genehmigungswahrscheinlichkeit steigt.<sup>v</sup> Bei Eisenbahnprojekten muss daher davon ausgegangen werden, dass die Kosten typischerweise um etwa 50% zu niedrig angesetzt, die Zahlen der Passagiere hingegen durchschnittlich um 100% überschätzt werden.

Daher sollte beim Brenner-Basis-Tunnel (BBT) mit der Finanzierung abgewartet werden, ob dieser bei einer Überprüfung des TEN-Streckennetzes aus heutiger Sicht überhaupt noch sinnvoll erscheint, da bei Planungsbeginn noch nicht absehbar war, dass innerhalb 2017 mehrere andere fertig ausgebaute Eisenbahntrassen alpenquerend zur Verfügung stehen werden.

Es besteht die konkrete Gefahr, dass in Italien und Österreich lediglich ein Interesse der Lokalpolitiker daran besteht, die von der EU bis 2013 zugesagten 580 Mio. Euro auszugeben und danach den Bau – etwa unter Hinweis auf geologische Risiken – einzustellen. Schon bislang wurde das Projekt fast ausschließlich von der EU finanziert. Die geologischen Risiken sind dabei keinesfalls aus der Luft gegriffen – der Bau des Erkundungsstollens in Italien ruht seit Ende August auf Grund geologischer Probleme, bislang wurden jedoch keine näheren Informationen dazu herausgegeben und unsere Anfragen nicht beantwortet. Aufgrund der Gutachten in den Genehmigungsverfahren sind die hohen geologischen Risiken im gesamten Projektgebiet hinreichend bekannt, die wirklich sensiblen Abschnitte sind noch nicht unterirdisch erkundet.

**In jedem Fall aber ist EU-rechtlich geboten, dass Art. 155 EGV respektiert wird. Die von den Projektanten des BBT vorgelegten Zahlen zu Kosten und Wirtschaftlichkeit des Projekts müssen aus unserer Sicht von unabhängigen universitären Instituten überprüft werden. Die wenigen Studien, die dazu vorliegen, stammen von unabhängigen Instituten Österreichs, Deutschlands und Italiens und fallen ausnahmslos negativ aus.<sup>vi</sup> Trotz intensiver Suche konnte kein einziger Partner für eine PPP (Public-Private Partnership) gefunden werden. Nur wenn die Vorgaben des Art. 155 EGV erfüllt sind, darf die EU das Projekt finanzieren und die Kommission die reservierten Gelder freigeben.**

2. Gleichzeitig ist aus Sicht der Bürgerinitiativen, die sich in die Genehmigungsverfahren des BBT eingebracht haben, zweifelhaft, ob bei den Genehmigungsverfahren für den BBT die europäischen Vorgaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erfüllt wurden, insbesondere da für das Gesamtprojekt zwei getrennte Verfahren in Österreich und Italien durchgeführt wurden. Dies steht im Widerspruch zur Espoo-Konvention, die die EU und ihre Mitgliedstaaten unterzeichnet haben. Die Konvention sieht für Projekte mit grenzüberschreitenden Auswirkungen eine grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung vor, an der die Bürger der betreffenden Staaten sich beteiligen können. Tatsächlich wurde italienischen Bürgerinitiativen jedoch die Beteiligung an der UVP in Österreich verwehrt. Damit hat Österreich aus unserer Sicht aber auch das Diskriminierungsverbot aus Art. 12 EGV (Art. 18 AEUV) verletzt.
3. Die Kommission legt derzeit anlässlich der Fortschreibung des Weißbuchs zur Zukunft der Verkehrspolitik die Leitlinien für die TEN-Programme der nächsten 15 Jahre fest. Aus unserer Sicht muss das TEN-Programm gemäß Richtlinie 2001/42/EC einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) unterzogen werden. Das

Europäisches Parlament hat dies selbst in seiner Entschließung vom 22. April 2009 zu dem Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes (2008/2218(INI)), Punkt 9, gefordert. Bei der Neufestlegung der Verkehrspolitik wird dies aus unserer Sicht zu berücksichtigen sein. Außerdem würde dadurch sichergestellt, dass die Bürger sich an der Ausarbeitung der TEN-Programme beteiligen können und ihre Rechte auf eine intakte Umwelt und Gesundheitsschutz geltend machen können.

4. Die Fehler der Vergangenheit, die die gewünschte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene bisher verhindert haben, dürfen so nicht fortgeführt werden. Eine öffentliche Konsultation für das neue TEN-Programm war ursprünglich gar nicht vorgesehen, während Stakeholder aus der Baubranche und von Logistikunternehmen Lobbying betreiben durften. Wir denken, dass unabhängige Expertise von spezialisierten universitären Einrichtungen Eingang in die Planungen finden sollte. Es müssen außerdem endlich jene Maßnahmen rasch umgesetzt werden, von denen längst bekannt ist, dass sie in kurzer Zeit wirksam Verkehr vermeiden und von der Straße weg verlagern könnten. Allein der Ausbau der Häfen und die Beschleunigung der Zollprozeduren in Südeuropa und die Anbindung der Häfen an das Schienennetz könnten 30% des alpenquerenden Verkehrs einsparen, da bislang viele Schiffe aus Fernost durch das Mittelmeer bis nach Nordeuropa fahren, von wo aus die Güter wieder mit LKWs in den Süden gekarrt werden. Weitere Vorschläge von Experten gibt es schon seit Jahren. Beispielsweise ergab das von der EU im Marco-Polo-Programm mitfinanzierte InterregIIIb-Projekt „**AlpFRail**“, das mit wissenschaftlicher Begleitung erfolgreich Schwerverkehr im Alpenraum auf die Schiene verlagert hat, eindeutig, dass zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene eine **Abkehr vom bisherigen Korridor-Konzept notwendig ist und die Alpen bzw. Mitteleuropa als Verkehrsnetz betrachtet werden müssen**, in dem es Angebote und insbesondere Terminals zur Beladung der Eisenbahn dort braucht, wo diese nachgefragt sind.

Die Bürger sind jedenfalls nicht mehr bereit, weitere Jahrzehnte zu warten, bis die Fertigstellung der TEN-Trassen vielleicht erfolgt und vielleicht ein wenig Verlagerung bewirkt. Wie diese erfolgreich bewerkstelligt werden kann, lässt sich vielmehr in der Schweiz beobachten, von der wir lernen sollten.

5. Es kann nicht hinnehmbar sein, dass der Güterverkehr EU-weit Jahr für Jahr um 2-3% wächst. Jeglicher Verkehr – egal, ob auf der Straße, der Schiene oder dem Seeweg – verbraucht Energie und belastet die Umwelt. **Schon heute müsste nach EU-Recht die Verkehrsvermeidung oberstes Ziel des politischen Handelns sein.**<sup>vii</sup> Jährlich steigende Verkehrszahlen sind kein Naturgesetz. Aktuelle Daten zeigen, dass die Wirtschaftskrise bereits Auswirkungen auf den internationalen Güterverkehr hat und auf der Brennerautobahn die Zahl der LKW im Jänner 2009 um 20% niedriger war als 2008;<sup>viii</sup> die stagnierende bzw. langfristig sinkende Einwohnerzahl Europas lässt erwarten, dass das Passagier- und Güteraufkommen europaweit zukünftig nicht mehr so stark wie bisher steigen wird und früher oder später rückläufig wird.

Uns ist sehr wohl bewusst, dass ein Hauptgedanke der Gründer der Europäischen Gemeinschaften jener war, durch zunehmende Handelsvernetzung und Warenaustausch zu einem friedlichen Verhältnis der europäischen Völker zu

gelangen; dieser Gedanke stößt heute jedoch an seine Grenzen. Zur Friedenssicherung in Zukunft – auf europäischer und globaler Ebene – wird nicht einfach nur Warenaustausch an sich benötigt, sondern es wird auf eine gerechte Verteilung der Ressourcen und einen nachhaltig vertretbaren Verbrauch der Naturgüter ankommen. Nur ein Umdenken in dieser Hinsicht kann den Gründervätern der EG gerecht werden.

<sup>i</sup>Progtrans, Aktualisierung der Personen- und Güterverkehrsprognose für den Brenner 2015 und 2025 (2007),

[http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/brenner/progtrans\\_prognose.pdf](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/brenner/progtrans_prognose.pdf)

<sup>ii</sup>[http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/unternehmen/bahnwelt/bauprojekte/ausbau\\_\\_neubau/karlsruhe\\_\\_basel\\_\\_karlsruhe\\_\\_basel.html](http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/unternehmen/bahnwelt/bauprojekte/ausbau__neubau/karlsruhe__basel__karlsruhe__basel.html)

<sup>iii</sup>z.B. Viereggen-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung, Verkehrsentslastung im bayerischen Inntal - Aufspaltung des Güterzug- und LKW-Verkehrs statt Konzentration auf eine einzige Route, 2006, <http://www.vr-transport.de/vr/inntal2006.html>;

<sup>iv</sup>Progtrans, Aktualisierung der Personen- und Güterverkehrsprognose für den Brenner 2015 und 2025 (2007),

[http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/brenner/progtrans\\_prognose.pdf](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/brenner/progtrans_prognose.pdf)

<sup>v</sup>z.B. Flyvbjerg, Bent, Megaproject Policy and Planning: Problems, Causes, Cures, 2007

<sup>vi</sup>*Kummer/Nagl/Schlaak*, Zur Effizienz von Schieneninfrastrukturbauprojekten am Beispiel des Brenner-Basistunnels: Die Zukunft der Schiene mit Milliardeninvestitionen verbaut?, Forschungsbericht 1/2006 (Institut für Transport und Logistik, Wirtschaftsuniversität Wien);  
Ponti, Marco, Contesto economico per un traffico transalpino più sostenibile, 2008, <http://www.monitraf.org/download/164dextFsvuYP.pdf> (Politecnico di Milano)

<sup>vii</sup>Kerschner, Ferdinand / Wagner, Erika, Überblick über europarechtliche Vorgaben und Entwicklungen, in: Kerschner, Österreichisches und europäisches Verkehrsrecht, Manz 2001, S. 33 f.

<sup>viii</sup>Tageszeitung „Krone“, 05.02.2009