

Die neue Hochgeschwindigkeitseisenbahn vom Brenner bis Verona



10 EINWÄNDE GEGEN DEN BAU

Die Folgen für Südtirol

Kein BBT No TAV April 2014



INHALT

Einführung

Wie die Betreiber des Großprojekts die Lage darstellen

Die Wirklichkeit sieht ganz anders aus

10 Einwände gegen das Projekt

1. Untragbare Kosten
2. Steigerung der öffentlichen Verschuldung
3. Arbeitsplätze?
4. Enorme Umweltschäden, die nicht wieder gut zu machen sind
5. Der LKW-Güterverkehr über den Brenner nimmt ab
6. Die bestehende Brennereisenbahn hat noch eine Menge Restkapazität
7. Italien darf kein Korridor für den Güterverkehr werden
8. Nicht Europa, sondern Italien will dieses Bauwerk
9. Die Alternativen bestehen schon
10. Alternativen sind vorhanden: Konsum und Produktion ändern

Die Abschnitte des Vorhabens

Was kannst du tun

Nützliche Informationen

Die wichtigsten Kritikpunkte	
Länge der geplanten, neu zu bauenden Strecke von Brenner nach Verona	218 km
Haupttunnel mit 2 Röhren	191 km
Tunnel mit einer Röhre	ca. 210 km Erkundungsstollen + ca. 30 km Diensttunnel
Abschnitte im Freien	27 km
Wahrscheinliche Kosten für Italien	63 Milliarden
Umweltschäden	In Südtirol Versiegen von Wasserressourcen, rund 30 Jahre lang ausgedehnte Baustellen mit entsprechendem Verkehr, 27 Millionen Tonnen Aushubmaterial, Zerstörung von Kulturland
Notwendig, weil der Verkehr ständig steigt?	Nein
Wird der Warentransport von der Autobahn auf die Schiene verlagert?	Nein
Ist die bestehende Eisenbahn überlastet?	Nein

EINFÜHRUNG

NO TAV (Treno Alta Velocità - Hochgeschwindigkeitsbahn¹) bedeutet nicht nur Widerstand gegen sinnlose, zerstörerische Projekte mit verheerenden Kosten; es bedeutet vor allem Einsatz für ein Gesellschafts- und Wirtschaftsmodell, das die Umwelt nicht plündert, das die Waren nicht an erster Stelle setzt, ein Modell ohne Ungleichheit und Ausbeutung, in welchem solche Hochleistungsbahnen wie die neue Brennerbahnstrecke kein Thema sind.

Wenn wir die technischen Voraussetzungen dieses Projekts beanstanden, so geschieht dies deshalb, weil wir beweisen möchten, dass es mit den von den Betreibern deklarierten Zielen nicht übereinstimmt, und dass seine einzige Wirkung wieder einmal jene sein wird, öffentliches Geld in die Taschen von Wenigen zu leiten.

Das Projekt der neuen Bahnstrecke über den Brenner - das größte jemals erdachte Bauwerk in Trentino-Südtirol - hat Ende der 1980er Jahre Gestalt angenommen. 2002 lagen bereits die ersten Vorstudien zum Brennerbasistunnel vor. Alle weiteren Entwicklungs- und Planungsarbeiten kamen nach und nach hinzu und waren Ende 2012, auch für die südlichen Zulaufstrecken (wenngleich in unterschiedlichen Planungsstadien), nahezu fertig gestellt.

Einige Jahre war es still geworden um die bereits beschlossenen und um die Genehmigung aller weiteren Arbeiten. Das Projekt tauchte dann Mitte 2013 wieder aus dem Nebel auf, in den es für einen Zeitraum von drei Jahren versenkt worden war. Doch die Betreiber haben nicht geruht.

Das Szenarium der Baugenehmigungen wurde immer vielfältiger. Im Trentino wurde Ende 2009 das Vorprojekt der Umfahrung Trient - Rovereto gemeinsam mit den Machbarkeitsstudien für die Nord- und Südanbindung zur Genehmigung nach Rom geschickt.

Nach einer längeren Unterbrechung wurde das Verfahren ab Juli 2013 beschleunigt, nicht zuletzt aufgrund eines Beschlusses des Interministeriellen Komitees für Wirtschaftsplanung (CIPE), mit dem der Beginn der Arbeiten für den Erkundungsstollen im Jahr 2014 mit 70 Millionen finanziert wurde. In Südtirol hat man das endgültige Projekt des Brennerbasistunnels am 18.11.2010 abgesegnet und seine Verwirklichung in einzelnen Bau-Losen mit der Bereitstellung von 297 Millionen für das 2. BauLOS (31.05.2013) genehmigt. Weiters wurde immer am 18.11.2010 auch das Vorprojekt des 1. BauLOSes Franzensfeste - Waidbruck genehmigt. Mitte 2013 beschloss die Landesregierung

¹ Im amtlichen italienischen Sprachgebrauch ist auch die Rede von TAC (Treno di Alta Capacità - Hochleistungsbahn) oder TAV/TAC. In dieser Broschüre verwenden wir den öffentlich verbreiteten Ausdruck TAV.

die Einfügung des Trassenverlaufs in die Bauleitpläne der Gemeinden des Unterlands und genehmigte die Umweltverträglichkeitsprüfung für den Teilbereich unterhalb des Trudner Horns (Schutzgebiet Natura 2000).

Die Arbeiten für den Erkundungsstollen in Südtirol haben in Aicha 10,5 km (von insgesamt 27 km) erreicht, doch an der Multifunktionsstelle in Maultal wird gearbeitet. Der Probestollen in Maultal (1,7 km) ist fertig und im Februar 2012 wurden die geognostischen Untersuchungen für das hydrogeologische Modell der Tunnels des 1. Bauabschnitts eingeleitet.

Die Europäische Union betont nach wie vor die Priorität des Ausbaus des Brennerkorridors; die verfügbaren Finanzressourcen sind erweitert worden, die großen Bauunternehmen, die Regierung in Rom und die Landesregierungen üben Druck aus, damit es vorangeht. Dabei wird immer deutlicher, dass dieses Vorhaben die deklarierten Ziele nicht erreichen kann.

DIE BETREIBER DIESES GROSSPROJEKTS STELLEN DIE LAGE FOLGENDERMASSEN DAR:

- Die Projektkosten sind klar festgestellt und mit allen Posten versehen, mit den Ressourcen des Landes vereinbar, bereits finanziert oder in Zukunft sowohl aus den öffentlichen Haushalten als auch mit Privatkapital leicht finanzierbar.
- Die Umweltschäden sind mit geringer Fehlermarge vorhersehbar, zwar beträchtlich, aber nicht verheerend, fast in jedem Fall wieder gut zu machen oder auszugleichen, also: erträglich.
- Der Güterverkehr auf Rädern und auf Schienen über den Brenner nimmt ständig zu und ist irreversibel, wenn man vom vorübergehenden Einbruch aufgrund der derzeitigen Wirtschaftskrise absieht; die einzige Möglichkeit, ihn zu absorbieren, ist der Bau einer neuen Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsstrecke.
- Die historische Brennerbahn ist für diesen Zweck nicht angemessen, weil ihre Kapazität nahezu erschöpft ist.
- Der Bau der neuen Linie ist ausschlaggebend dafür, dass Italien nicht von den internationalen Güterbewegungen ausgeschlossen bleibt und sich als südeuropäische Logistikplattform bewerben kann, die über den Suezkanal aus Asien kommende Waren nach Nordeuropa leitet.
- Das modale Gleichgewicht des Gütertransports auf Rädern und auf Schienen - und schließlich das starke Überwiegen des Schienentransports - ist ein Ziel, das nur mit der Verfügbarkeit einer entsprechenden Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsstrecke erreicht werden kann.

- Italien ist verpflichtet, das Projekt zu verwirklichen, da es von der EU im Rahmen der Planung der Maßnahmen für die prioritären Transportnetze auferlegt wird.

DIE WIRKLICHKEIT SIEHT GANZ ANDERS AUS

In Südtirol und im Trentino wird den Menschen immer mehr klar, dass die Verwirklichung des Projekts:

- untragbare Kosten haben wird;
- zusätzliche öffentliche Verschuldung zur Folge haben wird, die zu einem guten Teil im Verborgenen bleibt, und zwar mithilfe von Finanzierungstechniken, die dazu führen, auch solche Ressourcen auszugeben, die gar nicht verfügbar sind;
- verheerende Umweltfolgen haben wird;
- jahrzehntelang enorme Belastungen für die von der Strecke betroffene Bevölkerung mit sich bringen wird.

Es dringt immer mehr ins Bewusstsein, dass das Projekt:

- nicht mit dem erklärten Ziel im Einklang steht, die Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern;
- auf konzeptuell falschen Verkehrsprognosen gründet;
- nicht klärt, welche Entscheidungen in der Verkehrspolitik getroffen würden, wenn die neue Bahnstrecke einmal steht;
- willentlich ignoriert, dass es heute schon durchaus möglich ist, einen beträchtlichen Anteil des Gütertransports von der Autobahn zu entfernen, was ermöglichen würde, die Gesundheitsbelastungen durch den extremen LKW-Verkehr zu verringern (2011 wurde der Brenner 1.885.000 Mal von LKWs passiert);
- die derzeitige Transportkapazität der alten Eisenbahn stark unterschätzt.

In einer Phase wie dieser, in der die Wirtschaftskrise Millionen von Menschen ins Elend stürzt und deren Zukunft verbaut, ist dieses Projekt der Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsstrecke über den Brenner Ausdruck eines Entwicklungsmodells, dessen Scheitern bereits heute nachweisbar ist:

- es gründet auf der Ideologie des grenzenlosen Wachstums auf einem Planeten mit begrenzten Ressourcen;
- es bezeichnet überschüssige Produktion und sinnlosen Warenumlauf als Wohlstand;
- es benutzt die Güter unserer Umwelt als billigen Produktionsfaktor und vernichtet deren kollektiven Wert;

- es verwendet öffentliche Gelder für unnütze Bauwerke und entzieht sie somit dem Sozialsystem;
- es setzt auf gigantische Baumaßnahmen, die wenigen Großunternehmern einen hohen Gewinn verschaffen, und vernachlässigt - zum Beispiel - die vielen kleinen Arbeiten, die nötig sind, um das Territorium zu erhalten, Energieverschwendungen zu vermeiden und für Beschäftigung zu sorgen;
- es greift die Fundamente der Demokratie an, weil es derartige Großprojekte der betroffenen Bevölkerung gegen ihren Willen aufzwingt.

Auf den folgenden Seiten fassen wir die schwerwiegendsten Einwände gegen dieses Projekt zusammen und beweisen, dass die befürwortenden Argumente, die die Entscheidungsträger, Planer, Geschäftsleute und politischen Parteien ins Feld führen, lediglich als Vorwände dienen können.

Die Institutionen und großen Bauunternehmen haben immer vermieden, auf die Einwände der Projektgegner einzugehen, und sofern sie nicht geradezu Daten gefälscht haben, haben sie der Öffentlichkeit nur die pflichtgemäßen Mindestinformationen gegeben, die für die Überprüfungsverfahren „mit vorab bestimmtem Ergebnis“ erforderlich waren. Wenn es einem an Argumenten mangelt, wirkt Widerspruch beängstigend.

Wir müssen uns dafür einsetzen, dass diese gravierenden Einwände ernst genommen werden und immer mehr Betroffene aktiv Opposition betreiben. Der Weg zur Verhinderung dieses Projekts ist lang und schwer, aber er ist nicht unmöglich.

10 EINWÄNDE GEGEN DAS PROJEKT

1. Untragbare Kosten

Die Verwirklichung des gesamten Projekts würde Italien, zu Preisen von 2010-2013, laut offiziellen Schätzungen etwa 11,5 Milliarden und gemäß unseren vorsichtigen Schätzungen 63 Milliarden Euro kosten (einschließlich der Pilot- und Erkundungsstollen). Mit denselben Ressourcen könnten zahlreiche Investitionen in sozial nützliche Alternativen durchgeführt werden.

Die Projektträger haben nie einen Wirtschafts- oder Finanzplan mit allen Kostenbestandteilen geliefert und unterlassen es insbesondere zu spezifizieren, ob die in der Genehmigungsverordnung vorgesehenen Kosten zum

Beispiel Folgendes einschließen: Finanzierungsspesen, Risikoübernahme, Inflationsbereinigung, allgemeine Verwaltungsspesen, Spesen für Umweltausgleichs- und andere kompensatorische Maßnahmen.

Unsere Neuberechnung der Kosten geht folgendermaßen vor:

- a) sie führt die Ausgabenaufteilung zwischen den am Projekt beteiligten öffentlichen und privaten Rechtssubjekten an;
- b) sie führt die aktuellsten offiziellen Schätzungen an und zeigt auf, wie stark diese von unabhängigen Schätzungen abweichen und dass wesentliche Kostenfaktoren wie die Finanzierungsspesen unterschlagen werden;
- c) abschließend bietet sie eine unabhängige Schätzung, die u.a. von den Kosten der bisher in Italien realisierten Hochgeschwindigkeitsverbindungen ausgeht.

Aufteilungsmodell der Kosten		Aufteilungsmodell der Kosten □	
Brennerbasistunnel	Europäische Union	30 %	Verpflichtung für Italien 35 %
	Italien	15 %	
	Österreich	15 %	
	Autobahn A22	5 %	
	Autobahn A13	5 %	
	Finanzmarkt (EZB, Cassa Dep. prestiti, andere)	30 %	
Südlicher Zulauf	Staat, RFI, Region Veneto, Autonome Provinzen Trient und Bozen	99 %	Verpflichtung für Italien praktisch 100%
	Autobahn A22	1 %	
	Europäische Union	-	

Regelmäßig - das erste Mal am 20. März 2012 - wird eine mögliche Erhöhung des EU-Beitrags von bis zu 40% für den Zeitraum 2014-2020 angekündigt: Diese Annahme muss sich erst bestätigen und wird auf jeden Fall - nur für den Basistunnel - eine unwesentliche Veränderung der folgenden Schätzungen bewirken (5% weniger Kosten für Italien).

Brennerbasistunnel inklusive Zusatzbauten				
Kosten in Milliarden Euro laut offizieller und unabhängiger Schätzungen				
Quelle der offiziellen Schätzung	Offizielle geschätzte Kosten	Quelle der unabhängigen geschätzten Kosten	Geschätzte Kosten laut unabhängiger Quelle	Pflichtanteil Italiens
Österreich - Rechnungshof August 2010 (offizielle Schätzung)	24			8,40
Italien - Beschluss CIPE 31.5.2013	9,73			3,40
		Mehrere Sachverständige ²	11 im Durchschnitt mit Spitzen bis zu 15 Milliarden	3,75-5,25

² Società Nuova Quasco (Italia, 2007) mit 9,4 Milliarden; österreichischer Transportsachverständiger Knoflacher, 2007, zwischen 9 und 11 Milliarden; österreichischer Transportsachverständiger Herry, 2006, mit 15 Milliarden.

Südlicher Zulauf, 195 km ohne Erkundungsstollen und ohne Fensterstollen				
Kosten in Milliarden Euro laut offizieller und unabhängiger Schätzungen				
Quelle der offiziellen Schätzung	Offizielle geschätzte Kosten	Quelle unabhängiger Schätzung	Geschätzte Kosten laut unabhängiger Quelle	Pflichtanteil Italiens
BBT-SE, 2007	8,00			8,00
Programma Infrastrutture Anhang zum DEF 2014	4,216			4,216
		Nuova Quasco, 2007, nur Basisinfrastruktur	18,70	18,70
		notavbrennero.info (2013), Preisstand 2010, ausgehend von den italienischen Schätzungen der Kosten für den BBT	19,11	19,11
		notavbrennero.info (2013), Preisstand 2010, ausgehend von den österreichischen Schätzungen der Kosten für den BBT	52,64	52,64

Baulose 1 und 2 in Südtirol (mehr als 35 km ohne Erkundungsstollen und Fensterstollen)				
Kosten in Milliarden Euro laut offizieller und unabhängiger Schätzungen				
Quelle der offiziellen Schätzung	Offizielle geschätzte Kosten	Quelle unabhängiger Schätzung	Geschätzte Kosten laut unabhängiger Quelle	Pflichtanteil Italiens
VIII Anhang Infrastrutture 09.2010	2,45			2,45
		notavbrennero.info (2013), Preisstand 2010, ausgehend von den italienischen Schätzungen der Kosten für den BBT	3,72	3,72
		notavbrennero.info (2013), Preisstand 2010, ausgehend von den österreichischen Schätzungen der Kosten für den BBT	10,8	10,8

IN ITALIEN SIND DIE KOSTEN DER HOCHGESCHWINDIGKEITSAHNVERBINDUNGEN ZWISCHEN 1991 UND 2007 UM DAS SIEBENFACHE GESTIEGEN.

Zum Beispiel sind die Kosten für die Linie Mailand-Turin zwischen 1991 und 2006 um das 7,4-fache gestiegen, und zwar allein schon beim Rohbau ohne technologische Ausstattung.

Es gibt viele Hinweise dafür, dass an der neuen Brennerbahnachse dasselbe passieren wird. Sollte dem so sein, könnten die tatsächlichen Kosten des fertigen Bauwerks für die 218 km in Italien - in Anbetracht der Besonderheiten dieses Projekts - gemäß unserer Simulation theoretisch

- über 70 Milliarden Euro betragen, wenn die aktuellen offiziellen Schätzungen des italienischen Staates sämtliche Kostenkategorien einschließen;
- etwa 144 Milliarden Euro betragen, wenn die unabhängigen durchschnittlichen Schätzungen sämtliche Kostenkategorien einschließen.

WAS KÖNNTEN WIR MIT DIESEN GEWALTIGEN FINANZMITTELN ALTERNATIV FINANZIEREN

Laut offiziellen österreichischen Schätzungen soll ein Kilometer des Brennerbasistunnels etwa 436 Millionen Euro kosten. Doch bei diesem Beispiel können wir gern anhand der vom CIPE-Beschluss Nr. 83/2010 geschätzten Mindestkosten vorgehen, gemäß welchen jeder Kilometer etwa 150 Millionen Euro kosten wird.

In einer Zeit, in der im Namen der Krise öffentliche Dienste abgebaut werden und die Lebensqualität zahlreicher Menschen geschmälert wird, könnte dieser Betrag für wichtigere Dinge verwendet werden als eine Reihe von Löchern in unseren Bergen, die eine allgemeine Verschwendung und Gewinn für wenige bedeuten. Mit 150 Millionen Euro, was ein Kilometer Basistunnel laut amtlichen Schätzungen kostet, könnte man alternativ folgende Einrichtungen finanzieren:

- Ein Gebäude, das 100 Kindergartenplätze und 28 Kinderhortplätze beherbergt (KlimaHaus Gold), kostet 7-8 Millionen.
- Jener Flügel des Seniorenheims Don Bosco mit dem neuen "Alzheimer-Zentrum" kostet 5 Millionen.
- Die Renovierung des Bozner Schwimmbads: 4 Millionen Euro.
- Die Grundschule des Stadtviertels Firmian in Bozen hat einen Ausschreibungsbetrag von 10 Millionen.
- Die Beseitigung, der Transport, die Entsorgung und die Verwaltungsgebühren für die Bonifizierung von fast 13.700.000 m² Asbest, mit einem Gewicht von 205.000 Tonnen, kostet 150 Millionen.

Dabei sprechen wir von Geldern, die es gar nicht gibt. Welche Mittel haben wir, um sie uns zu sichern? Die Projektträger lassen sich dabei von ihren Finanzierungstechnikern helfen.

2. Steigerung der öffentlichen Verschuldung

Die Regierungen und die Wirtschaftsgrößen lassen uns glauben, dass Italien über keine Ressourcen mehr verfügt, um die Arbeit, den Sozialstaat, die

Renten, die Jugend und die öffentlichen Dienste zu erhalten, doch anscheinend finden sich immer Mittel für nutzlose Großprojekte, Militärausgaben, Parteien, Klientelwirtschaft. Man gibt uns zu verstehen, dass die öffentliche Verschuldung in Italien eine der ersten Ursachen für die Wirtschafts- und Finanzkrise darstellt. Man schweigt sich jedoch darüber aus, wie diese Verschuldung im Lauf der Jahrzehnte aufgebaut wurde und immer noch genährt wird. Das Problem sind nicht die Ausgaben für die öffentlichen Dienste, sondern das Ungleichgewicht bei der Besteuerung und die immense Verschwendung zum Vorteil einiger weniger.

Die Geschichte der TAV-Infrastrukturen in Italien ist auch eine Geschichte der Unterschlagung öffentlicher Gelder im Zusammenspiel zwischen großen Bauunternehmern, Banken, Parteien und illegalen Organisationen. Daher pocht man weiterhin darauf, Bauwerke zu schaffen, die nur 7% der Bahnreisenden nützen werden.

Das TAV-Modell entstand nach der Aufdeckung von „Tangentopoli“. Anfang der 1990er Jahre musste ein neues Modell gefunden werden, um öffentliche Gelder zwischen den einzelnen Interessensgruppen aufzuteilen:

So kam es, dass die „großen Bauwerke“ die alten Schmiergeldzahlungen ersetzten. Doch Ausgaben wie jene für die TAV-Bahnstrecken wären nicht akzeptabel gewesen, wenn man sie bei Tageslicht betrachten hätte können. Es mussten Finanzmittel aufgebracht werden, die dann weitgehend willkürlich aufgeteilt werden konnten. So wurden gemischte Gesellschaften (TAV SpA, Infrastrutture SpA) zwischen den öffentlichen „Ferrovie dello Stato“ (Anteil 55%) und privaten Trägern wie Großunternehmen und Banken (Anteil 45%) gegründet. Es wurde so getan, als ob die Privatgesellschafter anfänglich tatsächlich zu 60% mit ihrem Kapital beigetragen hätten. Die italienische Staatsbahn beauftragte diese neuen Gesellschaften, das gesamte TAV-Programm umzusetzen. Als der Augenblick kam, mit den Arbeiten zu beginnen, bezahlten die zu 60% verpflichteten Privatgesellschaften ihren Anteil nicht. Es war nämlich klar, dass die Erlöse aus dem TAV-Vorhaben nicht einmal die Betriebskosten der neuen Verbindungen decken würden. Die privaten Finanzierungen waren also nichts anderes als Darlehen, die die Banken den gemischten Gesellschaften TAV SpA und Infrastrutture SPA gewährten, die diese - gemeinsam mit 40% an öffentlichen Geldern³ - für die Bezahlung der Arbeiten verwendeten. Staatlich garantierte Darlehen wohlgermerkt.

Die Verwirklichung der einzelnen TAV-Bahnstrecken wurde aufgrund einer Privatverhandlung (Direktbeauftragung) an wenige allgemeine Vertragspartner (große italienische Unternehmen, nicht nur im Bereich Bauwesen) vergeben,

³ Ende der 1990er Jahre stieg dieser Anteil auf 50%, und zwar infolge eines Planvertrages zwischen dem Staat und der Eisenbahn, der eine entsprechende Verminderung der privaten Finanzierung zur Folge hatte.

die für die einzelnen Baustellen die normalen Werkverträge anwendeten. Dies führte zu neuen Episoden der Verschwendung, des Missbrauchs und der mafiösen Einflussnahme, die es in Italien zur Genüge schon gibt und die enorme Mehrkosten für die Allgemeinheit verursacht und einzelne Privatpersonen bereichert haben.

Nach Vollendung der Arbeiten und Inbetriebnahme der ersten Verbindungen reichten die Erlöse der TAV SpA und der Infrastrutture SPA nicht aus, um die geliehenen Darlehen und angefallenen Zinsen zurückzuzahlen. Die Gesellschaften wurden aufgelöst und die Schulden blieben bei der Staatsbahn und beim Staat als Gläubiger hängen. Im Jahr 2007 zum Beispiel betrugen die Kosten für das 1991 in die Wege geleitete TAV-Programm etwa 90 Milliarden Euro, die zumindest um einen Betrag von etwa 13 Milliarden als öffentliche Verschuldung zu verbuchen sind.

Dieser undurchsichtige Mechanismus geriet bald in Krise. Doch die Politik der destruktiven, von der Bevölkerung nicht mitgetragenen Großprojekte wurde fortgesetzt. Die Finanztechniker machten sich an die Arbeit, um neue Mittel zu finden, öffentliche Arbeiten in Zeiten des Bilanzdefizits zu ermöglichen.

Zwischen 2011 und 2013 haben die italienischen Regierungen dem Parlament neue Regelungen vorgelegt, um die Großprojekte weiterzufinanzieren, und zwar durch öffentliche Schulden, die erst nach vielen Jahren zu Buche schlagen, und durch die undurchsichtige Abzweigung privater Ersparnisse. Ausdrücke wie Projektfinanzierung, Projektanleihe, sog. Betreibermodell (eine Art öffentlich-private Partnerschaft) - mit damit einhergehenden Steuererleichterungen zugunsten der privaten Bauunternehmen - bedeuten in diesem Zusammenhang nichts anderes als neue Verschwendung öffentlicher Mittel zum Vorteil einiger weniger und gleichzeitiger Schmälerung des öffentlichen Reichtums.

Wir haben es nämlich heute mit neuen Instrumenten zu tun, um:

- a) für diesen Sektor zunehmend Privatkapital anzuziehen;
- b) die Entscheidungsfindung über prioritäre strategische Infrastrukturen zu beschleunigen;
- c) Einschränkungen und Kontrollen jeder Art aufzuweichen;
- d) die Ressourcen für Kompensations- und Ausgleichmaßnahmen zugunsten der Umwelt zu vermindern.

Die sogenannte Projektfinanzierung ist ein normales Verfahren, mit dem Privatkapital für die Realisierung öffentlicher Bauwerke angeworben wird, das sich seinerseits die Führung sichert, um das investierte Kapital mit hoher Rendite zurückzugewinnen. Doch wurde diese Finanzierungsform früher nie im Bereich der unrentablen Eisenbahnbauten eingesetzt. Heute haben die neuen Bestimmungen jedoch fast das gesamte Unternehmerrisiko für private

Finanzierungsgesellschaften beseitigt und locken sie mit vielen Vergünstigungen (Finanzierungsbeitrag bis zu 100% der Kosten, sehr lange Führungsdauer, Steuerbegünstigungen, Ermächtigung zur Gewährung von Projektanleihen, um sie den institutionellen Investoren wie Versicherungen und Pensionsfonds zu „verabreichen“, Möglichkeit zur „Aufwertung“ öffentlicher Güter oder sogar von Privatbesitz im Projektbereich). Doch damit nicht genug: Die Mietzinsen, die von der öffentlichen Verwaltung über Jahrzehnte für die Nutzung der im Rahmen der Projektfinanzierung realisierten Bauwerke geschuldet werden, bringen die Notwendigkeit neuer öffentlicher Bürgschaften mit sich und anderer gefährlicher Finanzierungsmechanismen, die die verborgene öffentliche Verschuldung weiter in die Höhe treiben.

Es gibt keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass bei den entlang der Brennerachse vorgesehenen Arbeiten diese Art von Auswirkungen nicht eintreten werden.

3. Arbeitsplätze?

Das Argument, dass dieses Projekt zahlreiche Arbeitsplätze schaffen wird, ist reine Propaganda. Angesichts der hohen Kosten dieser Art von Projekten belaufen sich in Italien die Kosten für die Schaffung eines einzigen Arbeitsplatzes auf etwa 900.000 bis 2.100.000 Euro im Jahr (ausgehend je nach Betrachtung der unterschiedlichen offiziellen Kosten).

Die Ungewissheit der Finanzierung bewirkt eine mangelnde Kontinuität bei der Beschäftigung in diesem Bereich: Die Arbeiten werden ständig unterbrochen, die Baufirmen gehen in Konkurs. Nichts Neues, könnte man einwenden, in einem Szenario aus Betriebsverlusten und prekärer Arbeit, wie es derzeit herrscht. Doch die Planer berücksichtigen nie, dass die durch Großprojekte allenfalls geschaffene, zusätzliche Beschäftigung mit der derzeitigen Beschäftigung verglichen werden muss sowie auch mit der potentiellen Beschäftigung, die aufgrund der Belastungen und Schäden für das betroffene Gebiet verloren geht: Die wertvollen Überbleibsel der Landwirtschaft im Eisack- und im Etschtal werden unwiderruflich geschädigt; dabei brauchen wir uns auch nichts vorzumachen, denn kein Qualitätsunternehmen wird sich je in einem verseuchten und mit Baustellen überlasteten Gebiet niederlassen.

Auch die vermeintlichen Vorteile für die Südtiroler Wirtschaft sind Märchen. Die großen Bauunternehmen sind unabhängig von den besetzten Gebieten: Was die Lieferungen betrifft, sind sie an staatliche Verträge gebunden, die den lokalen Markt außer Acht lassen; sie arbeiten mit eigenem Fachpersonal, das von Baustelle zu Baustelle pendelt, und setzen Maschinen ein, die großer Erfahrung

bedürfen; es werden also an Ort und Stelle keine Arbeiter ausgebildet. Für diese bleiben wenige unqualifizierte Arbeitsstellen in Untervergabe übrig, wo die Gehaltssenkung meist untragbar und die Arbeitsbedingungen prekär und schädlich sind.

Außerdem sollten wir nicht vergessen, dass große Transportinfrastrukturen die Umsiedlung von Produktionsstätten und die Bewegung von Militärapparaten erleichtern.

4. Enorme Umweltschäden, die nicht wieder gut zu machen sind

Entlang des Eisack- und Etschtals werden eine ganze Reihe von Großbaustellen eröffnet, mit gravierenden Folgen für die Umwelt. Große Mengen an Aushubmaterial und Abraum, der für die Endlagerung bestimmt ist, werden nahe der 30 Tunnelportale und bei den acht offen geführten Bahnabschnitten gelagert. Hunderte Hektar der Talsohle werden unwiederbringlich verbraucht, die landwirtschaftliche Tätigkeit schwer beeinträchtigt, die Landschaft verschandelt und wichtige Ökosysteme geschädigt.

Hier einige Beispiele für Umweltbelastungen in Südtirol:

Schäden an den Gewässern

Auch heute lassen sich bei keinem Tunnelprojekt irreversible Schäden an den Gewässern vermeiden. Welche Schäden an Gewässern werden durch den BBT und die damit zusammenhängenden Baumaßnahmen verursacht?

- Es erfolgt 785 l/Sekunde an permanenter Wasserableitung.
- Die Thermalquelle am Brenner ist stark gefährdet, sieben weitere Quellen werden mittelstark gefährdet.
- Es besteht die Gefahr, dass der Niedrigwasserstand von vielen Zuflüssen des Eisack um 10-20% verringert wird.

Im Gebiet Mugello in der Toskana hat der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke von 60 km Länge zur Austrocknung dutzender Wasserläufe und Quellen geführt. 3.500 Personen sind von der Wasserversorgung abgeschnitten worden.

Aushubmaterial

Das Aushubmaterial - ohne jenes der Erkundungsstollen zu berücksichtigen - wird schätzungsweise rund 30 Millionen m³ umfassen (ungefähr 53 Millionen Tonnen). Dieses Aushub-Volumen muss mit 1,3 multipliziert werden, um den Abtransport mittels LKW zu berücksichtigen. Für jede Million Kubikmeter an Aushubmaterial braucht es somit 55.500 LKW-Fahrten, denn ein LKW kann 18 Kubikmeter transportieren.

- 21 Großbaustellen mit allen dafür erforderlichen Flächenversiegelungen in Beton werden für den BBT und die Baulose 1 und 2 fast 54 Hektar Fläche zerstören.

Es darf nicht vergessen werden, dass der Betrieb der neuen Bahnlinien zu einer erheblichen elektromagnetischen und akustischen Belastung führt, die in manchen Bereichen auch durch 6-7 m hohe Schutzbauten nicht eliminiert werden kann. Der Betrieb einer Hochgeschwindigkeitsbahn bringt auch eine beträchtliche Energieverschwendung mit sich, da er bis zu 60% mehr Energie als eine normale Eisenbahn benötigt.

5. Der LKW-Güterverkehr über den Brenner nimmt ab

Der Schwerlastverkehr auf der Straße ist von den Projektanten mitunkorrekten Methoden geschätzt worden. Die Annahme eines konstanten Anstiegs dieses Verkehrsaufkommens hat sich als unbegründet erwiesen.

Das **Straßengüterverkehrsaufkommen** kann somit nicht als Argument für den Bau einer neuen Bahnlinie verwendet werden. Der Gütertransport auf der Schiene längs der Brennerachse hat in den letzten Jahren langsam zugenommen, die geschätzten Wachstumsraten sind eingetroffen. Laut den zuverlässigen Angaben des Bundesverkehrsamts der Schweiz belief es sich 2013 auf 14,1 Millionen Tonnen. Dies liegt wesentlich unter der maximalen Aufnahmekapazität der bestehenden Bahnlinie, die von den Projektanten auf 18 Millionen. Tonnen im Jahr geschätzt wird.

Beim **Straßengüterverkehr** ist seit der ersten vorbereitenden Studie zum BBT 2002 als "wahrscheinlichstes Szenario" ein ständig steigender Umfang angenommen worden: 37 Millionen Tonnen 2010, 39 Millionen Tonnen 2015, 48 Millionen. Tonnen 2030. Bei diesen Prognosen werden einfach bisherige Entwicklungen in die Zukunft fortgeschrieben ohne andere Einflussfaktoren zu berücksichtigen: Wirtschaftskrisen, Treibstoffkosten, Änderungen der Transportkosten, Neuorientierung der Konsumgütermärkte u.a.m. . In keinem Fall sind die Grenzen des Wachstums auf einem Planeten mit endlichen

Ressourcen berücksichtigt worden.

In Wirklichkeit ist nach den Jahren kontinuierlichen Anstiegs bis 2007 der Schwerlastverkehr auf der Straße über den Brenner drastisch zurückgegangen und hat 2011 - immer laut Schweizer Bundesamt für Verkehr - nur mehr **28,2** und im Jahr 2012 **29,5** Millionen Tonnen betragen.

Die Steigerung im Jahr 2012 hängt mit der zweimonatigen Schließung der Brennerbahn auf österreichischer Seite zusammen.

Diese gemessenen Werte weichen um **30%** von den vorhergesehenen Werten der Projektanten ab.

6. Die bestehende Brennerbahn hat noch eine Menge Restkapazität

Es trifft nicht zu, dass die Brennerbahn an die Grenzen ihrer Aufnahmekapazität beim Güterverkehr stößt. Im Gegenteil: eine höhere Effizienz im Betrieb, verbunden mit der schon erfolgten Modernisierung, könnte jene große Zusatzkapazität schaffen, um Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen. Doch scheint man daran nicht interessiert zu sein, gerade um den Bau der neuen Bahnlinie zu rechtfertigen.

Ein weiteres, von den Betreibern angeführtes, aber unbegründetes Argument ist jenes, dass eine neue Bahnlinie unverzichtbar sei, weil die bestehende Linie bereits an die Grenzen der Vollauslastung gestoßen sei.

Die Daten zum Güterverkehr auf der Schiene über den Brenner weisen auf einen ganz anderen Sachverhalt.

Es geht nicht an, eine Bahnlinie ineffizient zu betreiben, und von der deshalb zu geringen Nutzung abzuleiten, dass sie den zukünftigen Güterverkehr nicht bewältigen könne.

In Italien und auf der Brennerbahnlinie verkehren Güterzüge während des ganzen Jahres, aber mit einer operativen Betriebszeit von bloß 220-250 Tagen im Jahr. Würden die Schweizer oder österreichischen Standards im Güterverkehr auf der Bahn angewandt, könnte man auf 350 operative Betriebstage und auf bis zu 180 Güterzüge täglich kommen. Damit wäre potenziell ein 2,5 Mal so hoher Güterlastverkehr zu bewältigen als heute.

Wenn - vorsichtig geschätzt - eine mittlere Kapazität von 550 Tonnen netto pro Zug angenommen wird, könnten auf der bestehenden Brennerbahnlinie heute schon fast 35 Millionen Tonnen Güter im Jahr transportiert werden, gegenüber

den tatsächlich abgewickelten 14 Millionen Tonnen im Jahr. Auch wenn man das italienische Betriebsmodell für 2010-2015 (mit insgesamt 244 Zügen am Tag) in Rechnung stellt, könnte die bestehende Eisenbahn mit 133 Güterzügen und 15 ständig eingesetzten Lokomotiven bei einem Mindestmaß an Effizienz bei der Logistik heute jährlich fast 26 Millionen Tonnen netto aufnehmen.

Dieser Sachverhalt wird auch bestätigt durch den allbekannten Befund, dass alle alpenquerenden Bahnverbindungen völlig unzureichend ausgelastet sind: Brenner, Frejus, Gotthard, Simplon und Tarvis/Tauern sind im Schnitt zu nur 35% ausgelastet.

Man kann keine vernünftige Logistikplanung und Verkehrswegeplanung betreiben, wenn man jeden Verkehrskorridor getrennt von allen anderen betrachtet und die Effizienz für unzureichend hält. Eine rationale Gesamtplanung des gesamten transalpinen Bahnnetzes und seine bessere Nutzung könnte große Verschwendung öffentlicher Mittel verhindern und den Transportbedarf abdecken, ohne neue, unnütze Infrastrukturen zu erfinden.

7. Italien darf kein Korridor für den Güterverkehr werden

Der internationale Güterverkehr, der Italien mit Ursprung und Bestimmungsort außerhalb des Landes durchquert und die Grundlage für dieses Vorhaben sein sollte, macht nicht mal 6% des Gesamtverkehrs aus. Wie kann man sich vorstellen, dass, ausgehend von diesen Bedingungen, Infrastrukturen für den internationalen Güterverkehr ausgebaut werden sollen?

Laut Betreibern des BBT sind die Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsstrecken eine Voraussetzung dafür, Italien in die großen europäischen Verkehrswege einzubeziehen. Mehr noch: mit dem Bau dieser Bahnstrecken habe Italien die einzigartige Chance, die aus Asien über den Suezkanal nach Europa gelieferten Güter "abzufangen" und auf dem Landweg weiterzuverteilen. Dies kommt einer ideologischen Vorstellung von Italien als einer Art Logistikzentrum für die Güterverteilung in Europa gleich.

Die bisherige Entwicklung bei den Verkehrswegen lässt derartige Vorstellungen als reine Propaganda dastehen. Der geringe Durchfluss des internationalen Güterverkehrs durch Italien hängt von der Gesamtstruktur des globalen Transportnetzes ab, die mit Sicherheit nicht wesentlich von einer neuen Bahnlinie bestimmt wird, die vielleicht 2030 fertig gestellt wird.

Diese Zweifel gelten insbesondere für die Brennerachse, die in der unhaltbaren Vorstellung von Italien als einem logistischen Umschlagplatz immer weniger als zentraler Verkehrsweg betrachtet werden kann. Warum?

1. Die langen Bauzeiten lassen Strategien unglaubwürdig werden, die Brennerachse als zentralen Verkehrsweg ins internationale Transportnetz einzufügen, zudem demnächst auch die Schifffahrtswege über die Arktis eröffnet werden.
2. In Österreich gibt es immer noch Zweifel und Widerstände zur neuen Brennerbahn und ihrer Zweckdienlichkeit, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen.
3. Es ist noch nicht sicher, dass Deutschland entscheidet, die BBT- Zulaufstrecke bis München weiterzuführen.
4. Für die in den Häfen der nördlichen Adria verladene Güter sind die Alternativen der Eisenbahnen Pontebbana und der Tauernstrecke weit interessanter, die über Salzburg mit dem Knotenpunkt München Richtung Nordeuropa weit besser verbunden sind. Diese sind für die Verkehrsanbindung zum östlichen Mitteleuropa weit besser geeignet.

Überhaupt ist die Idee, Italien zu einem Transitkanal für den Güterverkehr mit all seinen Umweltbelastungen und Landschaftszerstörung unvereinbar mit einer lebenswerten Zukunft.

8. Nicht Europa, sondern Italien will dieses Bauwerk.

Entscheidend sind die Geschäftsinteressen der dominanten politisch-wirtschaftlichen Gruppen Italiens auf nationaler wie lokaler Ebene, die dieses Bauwerk fordern. Dieses Großprojekt wird uns dagegen nicht von der EU aufgezwungen, die bei den großen Güterverkehrsachsen eine Modernisierung der bestehenden Infrastrukturen als möglich und finanzierbar betrachtet, auch ganz ohne Hochleistung und Hochgeschwindigkeit.

Im Transeuropäischen Güterverkehrswegenetz, das 1996 von der EU beschlossen worden ist, werden folgende Ziele und Maßnahmen als Priorität gesetzt: dauerhafter Betrieb der Verkehrswege, optimale Nutzung und Modernisierung bestehender Kapazitäten und Netze; neue Anbindungen, um Flaschenhälse im Güterfluss abzubauen; Bau von heute fehlenden

Zwischenabschnitten und die Fertigstellung großer Verkehrswege für die internationale Logistik, Verbesserung der Mehrfachnutzung von Verkehrsstrukturen, Aufrüstung bei der Sicherheit und Zuverlässigkeit, Stärkung der Bedeutung der grenzüberschreitenden Verkehrsabschnitte.

Die Hochgeschwindigkeitsbahnlinien sind somit nicht die einzige Art verkehrspolitischer Maßnahmen, die von der EU im Rahmen der Europäischen Güterverkehrsachsen mitfinanziert werden, wie es die Interessengruppen glauben machen möchten, die vor allem die hohen Gewinnmargen bei dieser Art von Bauvorhaben im Visier haben. Es sind die nationalen und lokalen Lobbys, die nach und nach die Brüsseler Bürokratie in diese Richtung gedrängt haben, was ihnen sicher nicht sonderlich schwer gefallen ist.

Ernüchterndes Gespräch Beim Treffen der Bürgerinitiative "Lebenswertes Wipptal" in Innsbruck vom 19.4.2011 mit den Bürgerkomitees, die im Inntal, Wipptal, Eisacktal und Etschtal Widerstand gegen die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke leisten, hat der europäische Koordinator der Brennerachse Pat Cox ausdrücklich erklärt, dass diese Bauvorhaben von den österreichischen und italienischen Politikern verlangt worden sind, nicht von der EU. Begleitende Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene seien von den Betreibern des Projekts nie verlangt worden.

Das kein Interesse an einer Verlagerung besteht hat die italienische Regierung in einer Antwort einer Anfrage bestätigt: "[...] Gemäß geltendem Recht sind keine öffentlichen Zwangsmaßnahmen denkbar, um nach Fertigstellung des Tunnels die Nachfrage (nach Gütertransport) sozusagen von Rechts wegen zu verlagern. Dies sei klargestellt. Doch scheint es offensichtlich, dass die Investition in den Ausbau der Bahninfrastruktur selbst (nämlich die Realisierung des Basistunnels, der eine wesentliche Steigerung der Dienstleistungen und der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber der Autobahn erlaubt) in der Lage sein wird, einen bedeutenden Anteil der Gütertransportnachfrage von der Straße auf die Schiene zu bringen. [...]"

9. Die Alternativen bestehen schon: man kann den Straßenverkehr sofort reduzieren

Es trifft zu, dass der Schwerlastverkehr über den Brenner unerträglich geworden ist. Er verursacht schwere Umweltbelastungen und hat

gravierende Folgen für die Gesundheit und die gesamte Lebensqualität. Doch muss dieses Problem sofort angegangen werden und darf nicht dafür missbraucht werden, eine neue Eisenbahnstrecke zu rechtfertigen, deren Fertigstellung weit in der Zukunft liegt.

Wir können den Straßengüterverkehr sofort verringern, nicht erst 2050. Die Brennerachse ist die wichtigste Achse für den transalpinen Gütertransport aus folgenden Gründen:

- a) Es geht nicht um ihre strategische Position im Netz der Straßen- und Bahninfrastruktur.
- b) Vielmehr hängen diese Gründe mit der künstlichen Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zusammen, die ihn so unübertrefflich vorteilhaft erscheinen lassen.

Der Gütertransportstrom über den Brenner ist ein Vorwand für ein nutzloses Großbauvorhaben, nämlich die neue Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsstrecke. Die heutige Gesamtmenge an transportierten Gütern über den Brenner ist aber auf jeden Fall für die Bevölkerung der durchquerten Täler unerträglich. Sie erleidet schwere Schäden an Gesundheit und Lebensqualität in jeder Hinsicht. Mit einigen präzisen verkehrspolitischen Maßnahmen können und müssen diese Schäden sofort begrenzt werden:

1. Gleiche Tarife bei der Autobahnmaut pro km in Österreich, der Schweiz und Italien in allen Abschnitten der Brennerautobahn bis zu den nächsten Autobahnknoten. Ende Jänner 2014 zahlte ein 40-Tonnen-LKW (EURO 4 mit 5 Achsen) auf der österreichischen Seite der Brennerautobahn, dem kürzeren Abschnitt der gesamten Brennerstrecke (Kiefersfelden-Brennerpass 109 km⁴) einen durchschnittlichen Tagesstarif von 107,58 Cent/km (inkl. MWSt. von 20%). Dagegen betrug die Maut 17,72 Cent/km (inkl. MWSt. 21%) auf der A22 auf einer Strecke von 226 km von Verona Nord bis zum Brennerpass, also dem wesentlich längeren Teil der Gesamtstrecke. Somit ist klar, dass auf dem Brenner aus diesem Kostenvorteil heraus rund 30% Mehrwegverkehr verläuft. Umwegverkehr wird definiert als jener Verkehr, der mindestens 60 km Zusatzstrecke gegenüber der kürzesten Verbindung in Kauf nimmt.

2. Auf der A22 und der A13 muss ein Nachtfahrverbot und sektorales Fahrverbot eingeführt werden, wie es Österreich immer wieder versucht hat. Dies bedeutet, dass bestimmte Schwerlastgüter zwingend per Bahn transportiert werden müssen. Bekanntlich wehrt sich die EU gegen diese Maßnahmen, weil sie den

⁴ Diese Berechnung ist folgendermaßen erfolgt:

a) für den Autobahnabschnitt A13 vom Portal Innsbruck-Amras bis zum Brenner 35,0 km (Quelle: www.asfinag.at), führt zu Mautkosten pro Kilometer von 1,504 Euro; b) für den Autobahnabschnitt A12 von der Grenze Deutschland/Österreich bis Innsbruck-Amras werden 74,6 km in Rechnung gestellt.

freien Güterverkehr auf der Straße behinderten.

Doch unter den Grundprinzipien der EU-Verträge findet sich auch das Recht auf Gesundheit. Wenn Italien die österreichischen Maßnahmen unterstützen statt behindern würde, könnten sie in der EU leichter durchgesetzt werden.

3. Es muss eine "Alpentransitbörse" eingeführt werden, wie sie bereits in der Schweiz funktioniert. Dies bedeutet, dass eine fixe jährliche Deckelung des Straßengüterverkehrs auf einer oder mehreren Achsen verordnet wird.

4. In Italien muss für die volle Einhaltung der Vorschriften und Pflichten im Güterverkehr auf der Straße gesorgt werden (Gesamtlast, Geschwindigkeitsgrenzen, maximale Fahrzeiten usw.).

Mit diesen Maßnahmen könnte der Straßenverkehr mengenmäßig um bis zu 2/3 reduziert werden, sogar ohne die grundlegende Sinnhaftigkeit des Gütertransports in Frage zu stellen. Zu einem Drittel würde er auf die kürzesten transalpinen Verkehrswege zurückgeleitet, zu einem weiteren Drittel auf die bestehende Bahnlinie, die noch ganz erhebliche freie Kapazitäten aufweist. Wenn derartige Entscheidungen nicht getroffen werden, nur deshalb nicht, weil man nicht gegen die Interessen der großen Logistik- und Transportunternehmen auftreten und die enormen Dividenden der Brennerautobahngesellschaft, die vor allem an die Region Trentino-Südtirol und an die Autonomen Provinzen fließen, nicht beschneiden will.

Außerdem will man nicht vom Hauptvorwand für die neue Bahnstrecke abrücken, nämlich dass der Verkehr immer weiter wachse und sich nicht begrenzen lasse.

Wir kennen die Probleme der Arbeitnehmer im Transportgewerbe und der kleinen Frachter, die einem hohen Wettbewerbsdruck und einer unkontrollierbaren Marktlogik ausgesetzt sind. Wir können aber heute nicht die Lebensqualität aller den Interessen einiger weniger opfern.

10. Alternativen sind vorhanden: Konsum und Produktion ändern

Es muss eine Alternative zum herrschenden Konsum- und Produktionsmodell gefördert werden, das den heutigen, völlig überdimensionierten Güterverkehr überhaupt erst erzeugt.

Die Fürsprecher der Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsbahnen geben zwar vor, Lösungen für den Straßengüterverkehr anbahnen zu wollen, doch

befördern sie damit die Illusion, dass mithilfe dieser Infrastrukturen die Bevölkerung der Alpentäler in Zukunft von den LKWs befreit werden könnten. Doch liegt das Hauptproblem bei der Verkehrsfrage aus unserer Sicht auf einer anderen Ebene.

Die Geschwindigkeit und die kapillare Verteilungsfähigkeit des Gütertransports auf der Straße - wenn auch mit enormen sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Kosten - sind für einen Markt unverzichtbar, der den Gütertransport auf billigstem Weg zu organisieren sucht. Damit können Produktionsort und Konsumort immer weiter auseinander rücken, die Produktion immer stärker zentralisiert oder beliebig ausgelagert werden. Mit diesem Entwicklungsmodell wäre es auf jeden Fall schwierig, den Güterverkehr vorwiegend über das Bahnnetz und nicht über LKWs zu organisieren.

Die Hauptverkehrswege der internationalen Warenflüsse werden von den Interessen der großen Transportunternehmen vorgegeben. Das Angebot von Hochgeschwindigkeitsbahnlinien - mit oder ohne wettbewerbsfähige Kosten - absorbiert nicht automatisch die Nachfrage nach Gütertransport in diesem verkehrspolitisch fehlgeleiteten System.

Es ist kein Zufall, dass in Europa mit seinem engmaschigen und effizienten Bahnnetz der Güterverkehr auf der Schiene rund 11% des gesamten Güterverkehrs ausmacht und dieser Anteil beim transalpinen Güterverkehr auf nur rund 30% steigt.

Wenn wir grundsätzliche Alternativen zum Bau der neuen Bahnstrecke auf der Brennerachse - und dies gilt genauso für die Bahnstrecken im Susa-Tal und die dritte Bahntrasse auf der Strecke Mailand-Genua - ins Auge fassen, muss zunächst die Möglichkeit grenzenlosen Wachstums in einer Welt mit begrenzten Ressourcen in Frage gestellt werden. Es muss in Frage gestellt werden, ob Waren weiterhin unbegrenzt zu Niedriglöhnen in einem Teil der Erde hergestellt und dann tausende Kilometer weit zum Bestimmungsort verfrachtet werden sollen. Wir müssen uns fragen, ob unsere Lebensräume einfach zerstört werden und wir als Bewohner dazu gar nicht gefragt werden.

Die Abschnitte des Vorhabens

Der Verlauf der neuen Bahnstrecke vom Brenner bis Verona ist im Rahmen der Projektierung bereits genau festgelegt (Vorstudien, Ausführungspläne, Machbarkeitsstudien).

Mit einer guten Annäherung an die tatsächlich zu erwartenden Ergebnisse können wir somit von folgenden Eckdaten ausgehen ⁵:

Insgesamt 218 km vom Brennerpass bis Verona		
23 km für den italienischen Teil des Brennerbasistunnels		
195 km für die übrigen Streckenabschnitte (davon 167,6 km Tunnels und 27,4 km offene 195 km für die übrigen Streckenabschnitte)		
82 km in SÜDTIROL	Prioritäres Baulos 1	Franzensfeste-Waidbruck
	Anschlussstück 1	Waidbruck-Blumau
	Prioritäres Baulos 2	Umfahrung von Bozen
	Prioritäres Baulos 5	Branzoll- Grenze zum Trentino
Km 80 im TRENTINO	Anschlussstück 2	Nordgrenze zu Südtirol (im Tunnel) - Tunnel Trient 1
	Prioritäres Baulos 3	Umfahrung von Trient und Rovereto
	Anschlussstück 3	Offen geführte Trasse nördlich von Serravalle - Südgrenze zum Veneto (im Tunnel)
Km 33 in VENETIEN	Anschlussstück 04	Nordgrenze zum Trentino (im Tunnel) - Pescantina
	Prioritäres Baulos 4	Einfahrt nach Verona

Was kannst du tun

Nur durch den Widerstand breiter Kreise der Bevölkerung können wir die Zerstörung unseres Lebensraums verhindern. Du kannst:

- mit Bekannten über diese Themen sprechen, Informationsmaterial verteilen oder darauf hinweisen, wo man sich informieren kann;
- öffentliche Diskussionen in deiner Gemeinde organisieren (wir können dich dabei unterstützen);
- bei den Initiativen gegen dieses Vorhaben mitmachen;
- lokale Gruppen gegen dieses Vorhaben gründen.

Nützliche Informationen

⁵ Bis zur endgültigen offiziellen Festlegung des Streckenverlaufs berücksichtigen wir hier nicht die letzthin aufgetauchten Zweifel an der Realisierung des Anschlussstücks Waidbruck-Blumau (hier ist man sich noch nicht sicher, ob der Schlerntunnel tatsächlich verdoppelt werden soll).

In Südtirol sind bereits einige Gruppen und Vereine gegen dieses Vorhaben aktiv:

No TAV - Kein BBT bz@notavbrennero.info

Auf einigen Internetseiten des betroffenen Gebiets finden sich auch detaillierte Informationen zum allgemeinen Projektansatz für die neue Bahnstrecke Brenner-Verona, zum Trassenverlauf, den Folgen für die Umwelt, den Kosten, zur Entwicklung des Transitverkehrs, zum Rechtsrahmen, zur bisherigen Verlauf der Arbeiten.

www.amtt-notav.it

www.notavbrennero.info

www.notavmammemarco.it

www.transitforum.at

www.stop-bbt.it



Bozen, April 2014