

# Neue Eisenbahn-Alpentransversale München-Verona mit **Brenner-Basistunnel (BBT)**

## Argumente dagegen

(Kurzfassung)

### Grundsätzlich:

- Die Eisenbahn hat aus ökologischen und volkswirtschaftlichen Gründen Vorrang vor der Straße.
- Das Recht auf Gesundheit der Bevölkerung muss höheren Stellenwert haben als das Recht auf freien Verkehr!
- Es ist eine Binsenweisheit, dass jede neue Verkehrsinfrastruktur zusätzlichen Verkehr anzieht.
- Es ist inzwischen auch wissenschaftlich erhärtet, dass große Verkehrsinfrastrukturen Nachteile für regionale Wirtschaftsräume bringen (Stefan Brückl).
- Die europäische Wirtschaft stagniert, die Bevölkerung wächst kaum, es gibt nirgends Versorgungsengpässe... Überproduktion und Abfallbeseitigung sind fast die größten Probleme. Es muss daher endlich erkannt werden, dass ständig wachsender Güterverkehr volkswirtschaftlich ein Nonsens ist.
- Fachleute sagen übereinstimmend, dass die Kosten des Verkehrs (Bau und Instandhaltung von Straßen, Belastung für Mensch und Umwelt) zum Großteil über den Steuerzahler und nicht vom Verursacher bezahlt werden. Daher ist politisch endlich die „Kostenwahrheit“ als Berechnungsgrundlage zu nehmen, vor allem auch, um den unnötigen Verkehr zu reduzieren und um die regionale Wirtschaft zu fördern.

**Man könnte** einer neuen zusätzlichen Eisenbahn von München nach Verona (größtenteils unterirdisch) **eventuell beipflichten:**

- wenn unterirdisch ausschließlich Güter transportiert würden;
- wenn die derzeitige Brenner-Bahn vorher modernisiert und vor allem für den öffentlichen Personen-Nahverkehr potenziert würde;
- wenn garantiert würde, dass die derzeitigen Verkehrsbelastungen entlang der ganzen Transitstrecke nach dem Bau der neuen zusätzlichen Bahn nachhaltig reduziert werden.

### Warum wird das Projekt BBT mit solchem Nachdruck betrieben?

- Viele Ingenieure betrachten den Brenner-Basistunnel mit Zulaufstrecken als großartige Herausforderung und plädieren aus beruflichen und wirtschaftlichen Gründen für diesen Bau.
- „Macher“ aller Art, vor allem große Wirtschaftsbosse, haben ein starkes Interesse an solchen Mammut-Projekten, an denen es sehr viel zu verdienen gibt (vgl. die vorgeschlagene Gründung einer Holding von Südtiroler Unternehmern!);
- Großkonzerne fordern zum Hin- und Herschieben der Waren immer mehr und immer schnellere Wege.

Gänzlich **unverständlich** ist der Aufruf Durnwalders,

- dass Bürger, die enorme Lasten während eines eventuellen Baues zu tragen und keine Vorteile nach dem Bau zu erwarten hätten, dieses Projekt befürworten sollten. Mit Fritz Dinkhauser, dem Chef der Arbeiterkammer Tirol, sollten alle Anrainer antworten: „Den Strick für den eigenen Galgen werden wir nicht zahlen.“

## **Die Politik ist gefordert:**

- Die Täler nördlich und südlich des Brenners sind bereits unzumutbar stark belastet. In keinem Tal der Alpen wird so viel Verkehr abgewickelt wie hier, darunter auch viel unnötiger und viel Umwegverkehr.
- Die Gemeindevertreter des Eisacktals haben im Sommer 2003 nach der Präsentation der Ergebnisse der UVP sehr kritische und z.T. ablehnende Stellungnahmen abgegeben.
- Das UVP-Gutachten und der entsprechende Beschluss der Landesregierung enthalten viele Forderungen, die von den Projektbetreibern wohl kaum eingehalten werden können. Und ob sie gewillt wären, all die Mehrkosten zu tragen?
- Das Argument, man sei politisch ohnehin nicht imstande, dieses Großprojekt zu verhindern, darf doch nicht dazu verleiten, dass die Benachteiligten es selber fordern.
- Nach Ansicht von Fachleuten ist der Bau des Brenner-Basistunnels mit so langen Zulaufstrecken so teuer, dass diese neue Bahn nie und nimmer kostendeckend arbeiten könne. Das 8-Milliarden-Euro-Loch würde zu einer Geldvernichtungs-Maschine, für deren Mitfinanzierung im Unterschied zum englisch-französischen Tunnel am Ärmelkanal sicher keine Aktionäre gefunden würden. Wie können Politiker mit Steuergeldern so zweifelhafte Projekte befürworten?
- Die europäische Verkehrspolitik führt in eine Sackgasse. Aus energie- und umweltpolitischen Gründen sind so viel Verkehr und die Art der Abwicklung nicht verantwortbar.
- Würde auch nur ein Teil der Geldmittel, die für die Planung des BBT ausgegeben werden, zum Studium einer neuen ökologisch vertretbaren Verkehrspolitik verwendet, könnten viele brauchbare Lösungen zur Vermeidung bzw. zur Reduzierung bzw. zur besseren Bewältigung des Verkehrs gefunden werden.

## **Das derzeit propagierte Konzept ist strikt abzulehnen!**

- Es wird eine neue Hochleistungsstrecke für Mischverkehr geplant, obwohl allgemein bekannt ist, dass Hochgeschwindigkeits-Personenzüge und langsame, z.T. mit gefährlichen Gütern beladene Lastenzüge auf den gleichen Schienensträngen kaum nebeneinander verkehren können bzw. dürfen, vor allem nicht durch lange Tunnels.
- Das Konzept für die Planung des BBT und der Zulaufstrecken sieht vor, dass sich der Güterverkehr von derzeit ca. 38 Mio. t/a während der zwei Jahrzehnte Bauzeit verdoppeln soll. Die neue Bahn könnte nur einen Teil des wachsenden Güterverkehrs aufnehmen. Bereits jetzt wird kalkuliert, dass nach einer eventuellen Inbetriebnahme der neuen Eisenbahn-Transversale der Güterverkehr auf der Autobahn und auf der alten Bahntrasse größer wäre als heute. Den Anrainern würde eine solch riesige Baustelle zugemutet, ohne dass sie mit einer Reduzierung der derzeitigen Verkehrsbelastung rechnen können.
- Es wird immer wieder erklärt, dass der BBT nur dann einen Sinn hätte, wenn gleichzeitig die südliche Zulaufstrecke geplant und gebaut würde. Tatsache aber ist, dass allein der Brenner-Basistunnel mit Vollgas geplant wird, während für die Abschnitte Waidbruck-Bozen und Branzoll-Salurn nicht einmal Vorprojekte vorliegen.

**Es kann behauptet werden, dass die Hauptbetreiber des Brenner-Basistunnels nicht verkehrspolitische Ziele anpeilen, sondern beinhart wirtschaftliche Interessen im Auge haben. Dieses so konzipierte Megaprojekt ist aus ethischen, ökosozialen und volkswirtschaftlichen Gründen abzulehnen.**