

# STOP BBT – WIESEN

## ARGE „Lebenswertes Unterland“

Europäische Kommission  
GD Energie und Verkehr  
TEN-V  
B-1049 Brüssel

### **Stellungnahme zum Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes**

**Wiesen, am 30.04.2009**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Als Anwohner der TEN-Strecke Nr. 1 Berlin-Palermo im besonders sensiblen Alpenraum geben wir folgende Stellungnahme zum Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes ab:

Es ist seit Jahren erklärtes Ziel der Europäischen Union, die Belastung der Bevölkerung durch den Schwerverkehr auf der Straße zu reduzieren und einen „modal shift“ hin zu umweltfreundlicheren Alternativen zu fördern.

Wir begrüßen grundsätzlich das Ziel der Europäischen Union, Personen- und Güterverkehr so effizient und ökologisch wie möglich zu gestalten und unterstützen jegliche Bestrebungen, die dazu geeignet sind, die Alternativen zur Straße zu fördern.

Die Verkehrspolitik auf europäischer und nationaler Ebene der vergangenen 25 Jahre muss in dieser Hinsicht jedoch als völlig gescheitert gesehen werden. Gemäß offiziellen Statistiken zu den europäischen Verkehrsströmen ist der Anteil des Personen- und Güterverkehrs der Schiene im Vergleich zur Straße stetig zurückgegangen und liegt heute in vielen Ländern unter 10%.

Dies hat Folgen, und zwar ganz besonders für die Anwohner viel befahrener Autobahntrassen. Diese Folgen – v.a. Lärm, Abgase und die Auswirkungen auf die Gesundheit – machen sich im Alpenraum noch einmal deutlich stärker bemerkbar als im Flachland, wie viele Studien zweifelsfrei belegen.

Der Trend zum Schwerverkehr auf der Straße konnte trotz milliardenschwerer Investitionen in die Hochgeschwindigkeitsnetze der Eisenbahnen in den westeuropäischen Ländern in den

vergangenen 15 Jahren nicht abgemindert werden. Wir als Bürgerinitiative glauben daher nicht an die Versprechen, dass der derzeit geplante Brenner-Basis-Tunnel (BBT) daran etwas ändern kann. Schon im UVP-Verfahren in Südtirol/Italien zum Vorprojekt des BBT wurde von den Behörden eindeutig festgestellt, dass ohne verkehrspolitische Maßnahmen keine Verlagerung erzielt werden kann – siehe dazu den Beschluss der Landesregierung von Südtirol Nr. 3749 vom 20. Oktober 2003, in dem es u.a. heißt:

### **Umweltpolitische Vorgaben**

Die unten folgenden Auflagen und Verbesserungsvorschläge zu den vorliegenden Plänen sind vorwiegend an die BBT-EWIV bzw. RFI gerichtet. Bei der Realisierung des gesamten Vorhabens sind auch politische Entscheidungen über Begleitmaßnahmen erforderlich, ohne welche der Basistunnel nicht seine volle Wirksamkeit und Funktionalität erreichen und eine reelle Entlastung der Bevölkerung bringen kann. Die Verkehrspolitik innerhalb der Provinz Bozen sowie die Einflussnahme auf örtliche, nationale und internationale Verkehrsentwicklung sind hierbei vorrangig abzustimmen.

Damit der Schienenverkehr richtig zum Tragen kommt, muss der Güterverkehr unterirdisch, der Personentransport möglichst oberirdisch auf der bestehenden Trasse abgewickelt werden. Dazu ist die Modernisierung der bestehenden Schienentrasse mit Vorrangigkeit voranzutreiben. Die Belastung durch die Zunahme des Güterverkehrs auf der bestehenden Strecke bis zur Fertigstellung der neuen Trassen muss deshalb durch Milderungsmaßnahmen abgefangen werden. Nachdem ein künftiger Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur im Alpenraum und insbesondere jene am Brenner allein noch keine Verlagerung zugunsten der Schiene bewirkt, müssen zusätzliche verkehrspolitische Maßnahmen wie z.B. eine merkliche Erhöhung der Straßengebühr für LKW ergriffen werden. Maßnahmen auf örtlicher, nationaler wie internationaler Ebene sind erforderlich, um auf die Verkehrsentwicklung auch auf europäischer Ebene zum Schutz von Bürgern und Umwelt im sensiblen Alpenraum einzuwirken und die gegenwärtige Verkehrssituation zu verbessern. Dazu gehören:

- Maßnahmen zur Steigerung der Transporteffizienz und Akzeptanz der Schiene.
- Abbau von Hindernissen beim privaten Schienentransport.
- Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen bei Eintritt bestimmter Umweltbedingungen.
- Die Verlade- bzw. Umschlagbahnhöfe für die Güter in Südtirol müssen definiert werden, da davon die zukünftige Detailplanung für Infrastrukturen wesentlich abhängt. Diese Entscheidung beeinflusst die Schaffung von notwendigen Infrastrukturen wie die Zufahrt und den Abtransport der Güter zur lokalen Verteilung. Davon hängt die zukünftige lokale Entwicklung an diesen Standorten ab.
- Alle vorzusehenden Maßnahmen müssen schrittweise und ab sofort durchgeführt werden.

Wir als Bürgerinitiativen Stop BBT Wiesen und ARGE Lebenswertes Unterland verfolgen die Verkehrspolitik entlang der TEN-Achse Nr. 1 nun schon seit Jahren und haben auch die laufenden Genehmigungsverfahren für das Projekt BBT aufmerksam mitverfolgt. Es kann sein, dass diesem die „Umweltverträglichkeit“ trotz vieler offener Fragen in rechtlicher Sicht bescheinigt werden kann. Sicher ist jedoch, dass unabhängig von der Einhaltung von Grenzwerten etc. der Bau des Tunnels und der notwendigen Zulaufstrecken zunächst eine schwere Belastung für die gesamte Bevölkerung von Innsbruck bis Verona bedeutet und für die nächsten 25 Jahre zu mehr Schwerverkehr, sehr viel mehr Lärm, Feinstaub, dem Verlust von wertvollen Naturräumen und Naherholungsgebieten sowie zur Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes im gesamten Trassengebiet führt, ohne dass eine Besserung der Verkehrssituation nach der Fertigstellung des Projekts garantiert werden kann. Unabhängig vom Bau der TEN-Trasse Nr. 1 sind wir darüber hinaus nicht bereit, weitere 25 Jahre zu warten, bis erste Erfolge vielleicht sichtbar sind.

Daher fordern wir eine sofortige Änderung von grundsätzlichen Rahmenbedingungen der europäischen Verkehrspolitik, damit bereits kurz- bis mittelfristig jene Maßnahmen, die Wirkung zeigen, gesetzt werden können. **Die Bevölkerung würde nämlich durch eine Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik bis zum Jahre 2025 oder länger in steigendem Maße unzumutbar belastet. Zudem ist zu prüfen, ob so teure Projekte wie der BBT zur Erreichung dieser Ziele überhaupt notwendig sind und volkswirtschaftlich**

**rechtfertigt werden können oder andere effektive Maßnahmen schneller, billiger und umweltverträglicher durchgeführt werden könnten.**

- **Verkehrsvermeidung muss oberstes Ziel sein.**

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**, das laut Art. 3 Lit. 1 EGV Umweltschutz als Querschnittsmaterie betrachtet, **die Verkehrsvermeidung oberstes Ziel des politischen Handelns sein.**<sup>1</sup> So ist es beispielsweise sehr bedenklich, dass ein steigender Anteil der Gütertransporte in der EU Lebensmittel betrifft (derzeit über 40% am gesamten Güterverkehrsaufkommen). Hier muss ein Gegensteuern und eine Rückkehr zu mehr Regionalität einsetzen bzw. setzt bei breiten Bevölkerungsschichten schon heute ein Umdenken ein.

Uns ist sehr wohl bewusst, dass der Grundgedanke 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 auch in dieser Hinsicht kann den Gründervätern der EG gerecht werden und Frieden langfristig sichern.

- **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 ersten Quartal 2009 um über 20% niedriger war als 2008;<sup>2</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. Dem sind die TEN-Programme mit bisher bei der Schiene üblicherweise viel zu optimistischen Nutzungszahlen anzupassen.

- **Verlagerung erfordert politische Maßnahmen.**

Gemäß mehreren neueren Verkehrsstudien der letzten Jahre aus verschiedenen europäischen Ländern<sup>3</sup>, die teilweise von der EU kofinanziert wurden, und der im Auftrag der BBT SE durch die Schweizer "Prograns" erstellten Studie<sup>4</sup> wird sich – wie oben bereits ausgeführt – ohne politische Maßnahmen kein Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern lassen; dort, wo die Verlagerungspolitik schon heute konsequent erfolgt – nämlich in der Schweiz – werden am Gotthard auf der alten, steilen Bahnstrecke 60% der Güter und nur 40% auf der Straße transportiert; alpenquerend werden bereits heute auf allen Strecken zusammen 40% der Güter auf der Schiene transportiert, weit mehr als im europäischen Durchschnitt aller Gütertransporte; der Anteil der Schiene im alpenquerenden Verkehr wäre angesichts dieser Datenlage nur durch politische Maßnahmen weiter steigerbar, allerdings nicht unbegrenzt (gemäß Daten der TEN-T Programme ist die Schiene bislang nur bei Strecken ab 400 km konkurrenzfähig, weshalb eine Verlagerung bei kürzeren Strecken derzeit nicht erzielbar ist).

- **Der Straßenverkehr muss für eine effektive Verlagerung auf Schiene und Seeweg verteuert werden.**

Der Güterverkehr hat in den letzten Jahren in Europa kontinuierlich zugenommen, mit ständig steigenden sozialen und ökologischen Kosten für die europäischen Volkswirtschaften. Diese Kosten werden den Verursachern bislang nicht ausreichend in Rechnung gestellt, obwohl das Verursacherprinzip greifen müsste. Die neue Wegekostenrichtlinie „Eurovignette III“ ändert daran leider nicht viel, da sie gemäß Prognosen den LKW-Schwerverkehr maximal um 3-4% verteuern wird, falls die Nationalstaaten überhaupt Maßnahmen ergreifen. Zudem wird sogar an eine Zweckbindung der Gelder für Infrastrukturprojekte gedacht. Dies wäre absurd, da dadurch ja gerade nicht die externen Kosten finanziert würden, sondern letztendlich der Straßenverkehr noch zusätzlich zunehmen würde.

- **Seehäfen müssen ausgebaut werden, Zollformalitäten vereinheitlicht werden, und die Seehäfen an die Schiene angebunden werden, statt transkontinentale Transporte auf der Straße zu fördern.**

Wie die Unterlagen der TEN-Projekte zum Ausbau der Seehäfen zeigen, könnten 30% des gesamten alpenquerenden Verkehrs vermieden werden, wenn die Seehäfen in Südeuropa ausreichend ausgebaut und an die Eisenbahn angeschlossen würden.

Bislang steuern die meisten Schiffe von Fernost über den Suezkanal kommend nicht die Häfen in Griechenland, Italien oder Südfrankreich an, sondern jene in Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam und Hamburg. Von dort werden viele Güter auf der Straße oder der Schiene wieder zurück über die Alpen transportiert. Dies ist vor allem auf ineffiziente Zollprozeduren in Südeuropa zurückzuführen, die Standzeiten in den Häfen von zwei Wochen und mehr bedingen, weshalb die Schiffe 4-5 Tage für die längere Fahrt nach Nordeuropa in Kauf nehmen.

**Die TEN-Projekte sehen unter anderem eine europaweite Vereinheitlichung der Zollprozeduren an den Häfen sowie einen Ausbau der Häfen in Südeuropa vor. Dies wird ausdrücklich begrüßt, da der Seeweg die ökologischste Variante des Güterverkehrs darstellt, wenn zusätzlich Maßnahmen gesetzt werden, um den Stickoxid-Ausstoß der Schiffe zu verringern. Die Anbindung der Häfen in Südeuropa an das Schienennetz muss gleichzeitig vorrangig betrieben werden.**

- **Die TEN-Trasse Nr. 1 entspricht nicht dem Prinzip der kürzesten Wege, sondern ist das Ergebnis wirtschaftlicher Verzerrungen.**

Betrachtet man die Geographie Mitteleuropas auf einer Landkarte, so lässt sich eindeutig feststellen, dass die Hauptverkehrsströme von den Häfen Nordeuropas und den Industriegebieten Deutschlands in den Nordwesten Italiens ohne politische Beeinflussung durch die Schweiz laufen würden, zum Hafen von Triest hingegen über die Route München-Salzburg und weiter über den Tauern, die auch für den Hafen von Venedig lediglich einen geringen Umweg von 40 km gegenüber dem Brenner bedeutet. Die Warenverkehrsströme von Skandinavien nach Südeuropa sollten sinnvollerweise auf dem Seeweg erfolgen und fallen mengenmäßig kaum ins Gewicht. **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>5</sup>

Der Brenner ist heute jedoch der mit Abstand am stärksten genutzte Alpenübergang im Warenverkehr. Dieser Zustand ist ausschließlich darauf zurückzuführen, dass er durch eine verfehlte Verkehrspolitik gleichzeitig der billigste Alpenübergang ist, bei dem deutlich weniger Gebühren als auf allen anderen Strecken anfallen und zudem durch die billige Mineralölsteuer auf Diesel in Österreich ebenfalls große

Einsparpotenziale entstehen; insgesamt ist der Brenner damit um einige hundert Euro pro Fahrt billiger als die Konkurrenzstrecken in den Alpen. Als Ergebnis dieses Zustandes wird bei 30% aller Güter, die über den Brenner transitieren, ein Umweg von mehr als 60 km gegenüber anderen Routen (durch die Schweiz oder über die Tauernroute) in Kauf genommen.<sup>6</sup> Auf der Schiene ist ein solcher Umwegverkehr nicht feststellbar. **Durch eine Verteuerung der Brennerroute ließen sich bereits heute 30% des Gütervolumens weg vom Brenner verlagern.** Die entsprechenden Studien, die dies belegen, wurden zT von der EU kofinanziert.

**Insgesamt ließen sich aus den aufgezählten Gründen 30% des gesamten alpenquerenden Verkehrs und sogar 50% des LKW-Transitverkehrs am Brenner durch Ausbau der Seewege und Verteuerung der Brennerstrecke auf das Niveau der Konkurrenzstrecken innerhalb kurzer Zeit mit vergleichsweise billigen Maßnahmen vermeiden.** Ein großer Teil des restlichen Verkehrs am Brenner liegt unterhalb der 400 km-Schwelle oder hat Start und Ziel in der Region und lässt sich bei den derzeitigen ökonomischen Rahmenbedingungen daher nicht verlagern, selbst wenn der BBT heute schon vorhanden wäre.

- **In den nächsten Jahren werden über die Alpen bedeutende Zusatzkapazitäten auf der Schiene geschaffen, ein Ausbau der TEN-Strecke Nr. 1 ist überflüssig, wenn die Nutzung der vorhandenen Strecken gesetzlich gesichert wird.**

Die Lötschbergstrecke durch die Schweiz ging bereits 2007 in Betrieb, bis Ende 2010 dürfte der zweispurige Ausbau der Tauernroute abgeschlossen sein<sup>7</sup>, ab 2017 steht die zweigleisige Gotthardstrecke mit dem Gotthardbasistunnel zur Verfügung, die den Vorgaben für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke entspricht. Selbst bei der bestehenden Bahntrasse am Brenner ließen sich durch geringfügige Investitionen die Kapazitäten erhöhen, sofern auch Lärmschutz als großes Anliegen der Anwohner dieser Strecke gleichzeitig verwirklicht wird. **Insgesamt werden in wenigen Jahren unabhängig vom BBT bereits genügend freie Schienenkapazitäten zur Verfügung stehen, mit denen der Schwerverkehr von der Straße verlagert werden kann. Mit den derzeit in Ausführung befindlichen Ausbaumaßnahmen werden die sieben bestehenden alpenquerenden Bahnstrecken heute und in Zukunft theoretisch in der Lage sein, den gesamten Güterverkehr aufzunehmen. Neue Strecken sind für eine Verlagerung weg von der Straße überhaupt nicht notwendig. Der BBT steht vielmehr in Konkurrenz zu den bestehenden Bahnstrecken und droht somit, die Auslastung aller Strecken, damit deren Effizienz und die Konkurrenzfähigkeit der Bahn insgesamt im Vergleich zur Straße zu verringern<sup>8</sup>.**

Bei den genannten, in Bau befindlichen Strecken werden auch die Zuläufe bereits heute ausgebaut; dies gilt für die Zubringer zum Lötschberg und Gotthard auf der Route Rotterdam-Genua, aber auch für die Strecke München-Lindau-Gotthard-Mailand; selbst der Verkehr nach Osteuropa soll in Zukunft auf der Strecke Rotterdam-Mailand und anschließend in Richtung Osten verlaufen.

- **Sollte man unbedingt für die relativ kleinen Verkehrsströme von Nordeuropa (Skandinavien, Norddeutschland) bis nach Neapel eine durchgehende Hochgeschwindigkeitsstrecke brauchen, gäbe es eine billige Alternative - die Umfahrung der Alpen im Osten.**

Eine historische Strecke besteht schon weitgehend, wurde vor der Teilung Europas 1945 immer genutzt und ließe sich mit einem Bruchteil der Kosten des BBT zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke ausbauen; zudem käme sie Osteuropa zu Gute, das bei den Infrastrukturen weit höheren Ausbaubedarf als Mitteleuropa aufweist; es wird allerdings noch einmal betont, dass der Seeweg umweltfreundlicher ist und damit

vorgezogen werden sollte.

Auf der Langstrecke ist die Eisenbahn außerdem im Passagierverkehr nicht mit dem Flugzeug konkurrenzfähig. **In den letzten Jahren sank die Bedeutung des Brenners im internationalen Passagierverkehr 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>9</sup>, nicht zu.**

- **Abkehr vom Konzept der Korridore, hin zum Schweizer Vorbild einer Flächenbahn.**

In jenen EU-Ländern, in denen der Güterverkehr auf der Schiene den höchsten Anteil hat, stehen praktisch keine Hochgeschwindigkeitsstrecken zur Verfügung (Polen, Ungarn, etc.) **Dies zeigt, dass die Politik zur Verkehrsverlagerung in den vergangenen Jahrzehnten ihr Ziel nicht erreicht hat und möglicherweise die falschen Prioritäten verfolgt hat.**

Neue 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. Als Ergebnis des AlpFRail-Projekts wurden vier erfolgreiche tägliche Güterverkehrsverbindungen geschaffen<sup>10</sup>, von denen nur eine aus den oben bereits aufgezählten Gründen über den Brenner verläuft. Wesentlicher als Investitionen in überdimensionierte, unbezahlbare Hochgeschwindigkeits-Korridore über die Alpen wären also Güterterminals und entsprechende Zugangebote dort, wo sie tatsächlich nachgefragt werden.

- **Abkehr von TEN-Prinzipien bei Eisenbahntrassen in sensiblen Räumen, wo dies notwendigerweise zu überdimensionierten, überteuerten, volkswirtschaftlich unwirtschaftlichen Strecken führt (z.B. 12‰ maximale Steigung, gemischter Güter-Personen-Verkehr).**

Der Bau des milliardenteuren BBT wird gegenüber billigeren Alternativen mit fragwürdigen Argumenten begründet:

- Hochgeschwindigkeitsstrecken dürfen nicht mehr als 12 ‰ Steigung aufweisen: Dies ist prinzipiell richtig, doch gemäß vorliegenden Studien muss als äußerst ineffizient angesehen werden, dass für den BBT gemischter Güter- und Personenverkehr vorgesehen wird. Güterverkehr erfolgt bei höchstens 100km/h oder wenig mehr, weshalb Personenzüge entweder ausgebremst würden oder durch Freihalten der Strecke zu bestimmten Zeiten die Transportkapazitäten im Tunnel deutlich herabgesetzt würden. Zudem käme der Tunnel nur dem internationalen Fernverkehr zu Gute, der regionale Verkehr bleibt weiterhin auf der Bestandsstrecke. Die Nachfrage nach Personenzügen durch den Tunnel fällt damit gering aus, außerdem ist noch unbekannt, ob ein 60-km-Tunnel überhaupt Akzeptanz bei den Fahrgästen findet. Sinnvoller wäre daher ein reiner Gütertunnel, der zudem deutlich kostengünstiger ausfallen könnte (Verzicht auf Überholmöglichkeiten im Tunnel, Verzicht auf teure Sicherheitseinrichtungen bei Fahrerlosen Güterzügen, Möglichkeit eines einröhrigen, zweispurigen Tunnels bei

reduzierten Geschwindigkeiten, der deutlich billiger und ökologischer errichtet werden könnte und höhere Gütertransportkapazitäten als ein gemischt genutzter Tunnel aufweist, siehe Fußnote 8), oder eine neue Unterflurtrasse über den Brenner, die noch billiger wäre und zusätzlich die Anwohner der bestehenden Strecke vom Lärm befreien würde. Eine solche Unterflurtrasse käme – anders als der BBT – auch dem lokalen und regionalen Personenverkehr zu Gute. Bei strikter Anwendung der TEN-Prinzipien dürfte der BBT von der EU überhaupt nicht mitfinanziert werden, da er für die Personenverkehrsanbindung eine Steigung von maximal 29 ‰ aufweist.

- Energieersparnis im Tunnel gegenüber einer Bergstrecke mit höheren Steigungen: Dieses Argument ist überhaupt nicht nachvollziehbar, und zwar aus mehreren Gründen:
  - der Bau des Tunnels selbst verschlingt ungeheure Energiemengen;
  - der Betrieb eines tiefliegenden Tunnels ist energieintensiver als eine oberirdische Lösung oder eine Unterflurvariante; insbesondere bei mangelnder Auslastung müsste durch das Tropenklima im Tunnel (mind. 40°C, hohe Luftfeuchtigkeit) eine ständige Belüftung zugeschaltet werden, die die Energie- und Betriebskosten weiter in die Höhe treibt (ergibt sich aus den UVP-Unterlagen).
  - je schneller ein Zug im Tunnel fährt, desto stärker wird er durch die vor ihm befindliche Luftsäule behindert; bei hohen Geschwindigkeiten gehen daher bis zu 80% der Traktionsenergie durch den Luftwiderstand verloren;
  - bei einer Bergstrecke ist die Steigung natürlich nur mit Energieeinsatz zu bewältigen, die Talfahrt ist dagegen energiesparend.
  - beim BBT selbst ist zudem die absurde Tatsache zu bemängeln, dass er eine unnötig hohe Steigung aufweist, weil der Staatsvertrag Österreich-Italien den Scheitelpunkt (höchstgelegener Punkt) in der Nähe der Staatsgrenze mitten im Tunnel festlegt, anstatt einer minimalen gleichmäßigen Steigung im gesamten Tunnel; damit wird bei jeder Zugfahrt durch den BBT Energie verschwendet;
  - tatsächlich gehen auch die Österreichischen Bundesbahnen davon aus, dass mit der Eröffnung des BBT der Energiebedarf steigen wird, und haben bereits konkrete Pläne für neue Kraftwerksbauten in Tirol.

- **Nachvollziehbare volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Berechnungen für einzelne Trassenabschnitte statt der Gesamtbetrachtung einer Strecke.**

Die Wirtschaftlichkeit des BBT ist insgesamt nicht gegeben. Die BBT-SE, die die Planung durchgeführt hat, legte in den gesamten Verfahren keine Zahlen zur Wirtschaftlichkeit vor, gab jedoch offen zu, dass die Baukosten niemals gedeckt werden können, sondern vollständig von der öffentlichen Hand zu tragen sind. Bestenfalls könnte der Betrieb kostendeckend sein, doch dies erscheint eher fraglich. Trotz intensiver Suche konnte kein einziger Partner für eine PPP (Public-Private Partnership) gefunden werden. Art. 155 Abs. 1 EGV fordert jedoch, dass bei der EU-Finanzierung der TEN-Projekte auch deren potentielle wirtschaftliche Lebensfähigkeit zu berücksichtigen ist.

Nicht nur der Tunnel selbst, auch die riesigen Deponien würden für alle Zeiten laufende Kosten für die Allgemeinheit verursachen, da es zu verhindern gilt, dass diese im Berggebiet instabil werden und Katastrophen auslösen.

- **Das TEN-Programm muss einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) gemäß RL 2001/42/EG unterzogen werden und die einzelnen Programme für Schiene und Seeweg miteinander koordiniert werden.**

Das TEN-Programm ist gemäß Art. 3 Abs. 8 nicht von der Richtlinie ausgenommen, doch eine ausreichende SUP wurde nie durchgeführt (siehe dazu auch die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 22. April 2009 zu dem Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes (2008/2218(INI)), Punkt 9. Bei Programmen von europäischer Tragweite dürfen die Bürger zu Recht erwarten, dass die EU-Normen eingehalten werden.

- **Die TEN-Projekte müssen auf Basis verlässlicher Prognosen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit geprüft werden. Historisch gesehen werden Kosten systematisch unterschätzt, Nutzerzahlen bei Eisenbahntrassen stark überschätzt.** Neuere universitäre Forschungen der vergangenen Jahre belegen eindeutig, dass die Planer von großen Infrastrukturprojekten weltweit systematisch die Kosten unterschätzen und die Verkehrsprognosen deutlich zu optimistisch ausfallen, damit die Genehmigungswahrscheinlichkeit steigt.<sup>11</sup> Bei Eisenbahnprojekten muss daher davon ausgegangen werden, dass die Kosten typischerweise um etwa 50% zu niedrig angesetzt werden (wobei die Bandbreite der Abweichungen stark variiert), die Zahlen der Passagiere hingegen durchschnittlich um 100% überschätzt werden. Dies deckt sich völlig mit Erfahrungen bei Hochgeschwindigkeitsstrecken in Italien und Österreich der letzten Jahre. **Diese wissenschaftlich anerkannten Erkenntnisse sind beispielsweise in Großbritannien bereits heute von Entscheidungsträgern bei der Genehmigung neuer Infrastrukturen rechtlich verbindlich heranzuziehen.<sup>12</sup> Bei Anwendung dieser Grundsätze müssten daher die von den Planern von Eisenbahntrassen angegebenen Kosten um etwa 55% erhöht werden, damit diese mit einer Wahrscheinlichkeit von 80% nicht noch weiter überschritten werden; realistische Passagierzahlen dürften hingegen um etwa 50% unter den vorgelegten Prognosen liegen.<sup>13</sup>**

In diesem Zusammenhang muss berücksichtigt werden, dass kein einziges europäisches Eisenbahn-Großprojekt der vergangenen Jahrzehnte die Erwartungen erfüllt hat. Nicht einmal der Eurotunnel, der die beiden Großräume London und Paris verbindet und lediglich in Konkurrenz zur Fähre steht, arbeitet bislang gewinnbringend. Der BBT stünde hingegen in Konkurrenz zu mehr als einem Dutzend anderen Alpenübergängen und verbindet zwei Regionen, in deren Einzugsgebiet nur ein Bruchteil der Anwohner des Eurotunnels lebt.

- **Auch die volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse erfolgte bislang nur unzureichend bzw. überhaupt nicht. Die wenigen Studien, die beispielsweise zum BBT dazu vorliegen, stammen von unabhängigen Instituten Österreichs, Deutschlands und Italiens und fallen ausnahmslos negativ aus (<sup>14</sup>), d.h. insgesamt entsteht der österreichischen und der italienischen Volkswirtschaft gemäß diesen Studien ein Schaden, der den Nutzen des BBT übersteigt. Seit diesen Studien haben sich die Kostenschätzungen außerdem mittlerweile fast vervierfacht.** Berücksichtigt werden muss außerdem, dass dieser Nutzen nur zum Tragen kommt, wenn auch die Zulaufstrecken zum Tunnel mit gleicher Kapazität vorhanden sind, diese wurden zwischen München und Verona bislang jedoch noch nicht einmal geplant. Deren Kosten müssten in einer volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse natürlich eingerechnet werden. Wissenschaftlern zufolge entsteht durch massive Investitionen in die Bauwirtschaft heute (anders als in früheren Jahrhunderten) nur eine geringe Wertschöpfung<sup>15</sup>,

weitaus sinnvoller und nachhaltiger sind Investitionen in Bildung, Forschung, öffentlichen Nahverkehr, Krankenhäuser etc. Arbeitsplätze können also niemals ein Argument für ein volkswirtschaftlich nutzloses Projekt sein, da das Geld immer auch für sinnvollere Projekte ausgegeben werden kann.

### **Zusammenfassend stellen wir fest, dass**

- die EU gemäß Art. 3 lit. 1 EGV als oberstes Ziel der Verkehrspolitik die Verkehrsvermeidung setzen muss, wie auch von Art. 1 Abs. 2 und Art. 7 Abs. 1 lit. d) des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention gefordert, das von der EU unterzeichnet wurde und von der Kommission am 23. Dezember 2008 dem Rat zur Ratifizierung empfohlen wurde;
- die bisherige Verkehrspolitik der letzten 30 Jahre weder zu Verkehrsvermeidung noch zu Verkehrsverlagerung auf Seewege und die Schiene geführt hat;
- die TEN-Projekte zwar mehrmals evaluiert wurden, aber keine Strategische Umweltprüfung erfolgte und die TEN-Programme für Seewege und den Schienenverkehr nicht miteinander koordiniert wurden;
- der Bau der TEN-Trassen alleine ohne politische Maßnahmen zu keiner Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene führen wird;
- durch kurz- bis mittelfristig umsetzbare Maßnahmen 30% des gesamten alpenquerenden Verkehrs vermieden werden könnten und 50% des Schwerverkehrs am Brenner auf der Straße entfallen könnten;
- die Bevölkerung der betroffenen Alpenregionen jedenfalls nicht gewillt ist, bis 2025 oder weitaus länger die gegenwärtige Situation und die prognostizierten zusätzlichen Belastungen durch weiter steigenden Verkehr und den Bau des BBT ohne wirksame Gegenmaßnahmen zur Entlastung hinzunehmen;
- in den nächsten Jahren mehrere hochkapazitative Schienenverkehrswege über die Alpen fertig gestellt werden, die die Notwendigkeit der TEN-Strecke 1 in Frage stellen, bzw. Alternativen zur Route München-Verona bestehen;
- neuere Forschungen der vergangenen Jahre gezeigt haben, dass bei großen Infrastrukturprojekten von den Planern weltweit systematisch die Kosten unterschätzt und die Verkehrsprognosen deutlich überschätzt werden:
- jene Länder, die erfolgreich Verkehr auf die Schiene verlagert haben, dafür politische Maßnahmen ergriffen haben und auf eine Flächenbahn mit hohen Taktraten im Passagierverkehr sowie ausgezeichnetem Service gesetzt haben.

### **Daher werden folgende Anregungen zum Grünbuch gegeben:**

- **Bekanntnis zur Verkehrsvermeidung als prioritäres öffentliches Interesse, das noch höher als die Verkehrsverlagerung einzustufen ist;**

- **vorrangige Ergreifung aller Sofortmaßnahmen zur effektiven, europaweiten Verkehrsvermeidung;**
- **Ergreifen von politischen Maßnahmen zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf den Seeweg als umweltfreundlichste Transportmöglichkeit und in zweiter Linie auf die Schiene, insbesondere**
  - durch Vereinheitlichung, Vereinfachung und Beschleunigung der Zollprozeduren im internationalen und europäischen Seehandel,
  - die verstärkte Anbindung der Seehäfen an die Schienennetze,
  - die Verteuerung der Transporte auf der Straße durch Anrechnung aller externen Kosten bei der Verabschiedung der „Eurovignette III“
  - sowie die gesetzliche Sicherstellung der Auslastung neuer Schienenwege;
- Evaluierung aller TEN-Programme, die folgende Kriterien beinhaltet:
  - Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung für alle TEN-Programme, die auch Alternativen und die sensible Situation in Berggebieten berücksichtigt, da die bisherigen TEN-Richtlinien bei Schienenprojekten in den Alpen zwangsläufig zu teuren Basistunnels führen;
  - Harmonisierung der Schienen- und Schifffahrtsprojekte des TEN-Programms, da es sinnlos und widersprüchlich erscheint, die Häfen Südeuropas und gleichzeitig die Verbindungen Rotterdam-Genua bzw. Hamburg-Triest über die Alpen auszubauen;
  - Berücksichtigung der zukünftigen verstärkten Verlagerung des Verkehrs in Richtung Ost-West bei der Evaluierung der TEN-Programme;
  - Abkehr vom Korridorkonzept hin zu einer Flächenbahn, die ein dichtes Netz im öffentlichen Personennahverkehr und Güterterminals überall dort, wo diese gebraucht werden, umfasst;
  - das Einholen umfassender Gutachten über zukünftige Verkehrsströme bei unabhängigen, vorzugsweise universitären, Instituten, die in keiner Beziehung zu Projektbetreibern stehen; die Betrachtung langfristiger Erwartungen an Hand der demographischen Entwicklung, Einrechnung aller Optionen zur Verkehrsvermeidung etc.
  - Prüfung einer Verlegung der TEN-Strecke 1 (Berlin-Palermo), Teilstück München-Brenner-Verona, auf die Route München-Lindau-Gotthard-Mailand-Bologna, die ab 2016 zur Verfügung steht, und einer eventuellen weiteren TEN-Route 1-Teilstrecke München-Salzburg-Tauern-Slowenien oder einer Hochgeschwindigkeitsverbindung östlich des Alpenbogens, Rückstufung der Teilstrecke München-Verona
  - seriöse Kostenschätzungen und Verkehrsprognosen für alle TEN-Programme auf Basis neuerer Erkenntnisse der Wissenschaften und fortschrittlicher Ansätze, die in Großbritannien u.a. Ländern bereits Anwendung finden
  - eine unabhängige, seriöse volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse der TEN-Projekte auf Basis der erhobenen Verkehrsprognosen und Kostenschätzungen, vorzugsweise durch universitäre Einrichtungen, die im Falle des BBT die Kosten für die Zulaufstrecken mit einschließen muss, da andernfalls die möglichen positiven Auswirkungen des BBT gar nicht zum Tragen kommen;
  - seriöse Schätzung der betriebswirtschaftlichen Überlebensfähigkeit des BBT und anderer TEN-Projekte, wie von Art. 155 EGV vorgesehen;

- Freigabe der EU-Gelder für das TEN-Projekt „BBT“ sowie alle anderen Projekte nur in dem Fall, dass die Evaluierung 2010 nach oben genannten Gesichtspunkten jeweils positiv ausfällt und keine billigeren, umweltverträglicheren und schneller durchzuführenden Alternativen zur Verfügung stehen;
- Setzen einer gesetzlichen, EU-rechtlich verankerten Obergrenze von 500.000 Transit-LKWs jährlich über die Brennerroute ab 2015 und Durchführung von Maßnahmen, wie sie beispielsweise mit der Schweiz vertraglich vereinbart wurden und auch vom Beitrittsvertrag Österreichs zur EU vorgesehen waren;

Wir bitten Sie, uns über die Evaluierung der TEN-Programme und die ergriffenen Maßnahmen zu unterrichten.

Mit freundlichen Grüßen

Bürgerinitiative Stop BBT Wiesen

Arge „Lebenswertes Unterland“

i.A. Klaus Schuster

- 
- <sup>1</sup> Kerschner, Ferdinand / Wagner, Erika, Überblick über europarechtliche Vorgaben und Entwicklungen, in: Kerschner, Österreichisches und europäisches Verkehrsrecht, Manz 2001, S. 33 f.
- <sup>2</sup> Tageszeitung „Krone“, 05.02.2009
- <sup>3</sup> insbesondere ist hier „Monitraf“ zu nennen (<http://www.monitraf.org>)
- <sup>4</sup> Protrans, 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>5</sup> z.B. Vieregg-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung, Verkehrsentlastung 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>6</sup> z.B. Vieregg-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung, Verkehrsentlastung im bayerischen Inntal - Aufspaltung des Güterzug- und LKW-Verkehrs statt Konzentration auf eine einzige Route, 2006, <http://www.vr-transport.de/vr/inntal2006.html>; siehe auch Monitraf-Daten
- <sup>7</sup> [http://www.oebb.at/bau/de/Projekte\\_Planung\\_und\\_Bau/Tauernachse/Lueckenschluss\\_Tauernbahn/index.jsp](http://www.oebb.at/bau/de/Projekte_Planung_und_Bau/Tauernachse/Lueckenschluss_Tauernbahn/index.jsp)
- <sup>8</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)
- <sup>9</sup> Protrans, 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>10</sup> [http://www.alpfrail.com/de/main/alpine\\_freight\\_railway.htm](http://www.alpfrail.com/de/main/alpine_freight_railway.htm),  
[http://www.alpfrail.com/de/main/projektbeschreibung\\_2.htm](http://www.alpfrail.com/de/main/projektbeschreibung_2.htm),  
[http://www.alpfrail.com/de/detail/projektbeschreibung\\_2,451.htm](http://www.alpfrail.com/de/detail/projektbeschreibung_2,451.htm)
- <sup>11</sup> z.B. Flyvbjerg, Bent, Megaproject Policy and Planning: Problems, Causes, Cures, 2007
- <sup>12</sup> The British Department for Transport, Procedures for Dealing with Optimism Bias in Transport Planning, Guidance Document, 2004
- <sup>13</sup> Flyvbjerg, Bent, Megaproject Policy and Planning: Problems, Causes, Cures, 2007
- <sup>14</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>15</sup> *Ponti, Marco*, Contesto economico per un traffico transalpino più sostenibile, 2008, <http://www.monitraf.org/download/164dextFsvuYP.pdf> (Politecnico di Milano)

# STOP BBT – STERZING

Europäische Kommission  
GD Energie und Verkehr  
TEN-V  
B-1049 Brüssel

## **Stellungnahme zum Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes**

**Sterzing, am 30.04.2009**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Als Anwohner der TEN-Strecke Nr. 1 Berlin-Palermo im besonders sensiblen Alpenraum geben wir folgende Stellungnahme zum Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes ab:

Es ist seit Jahren erklärtes Ziel der Europäischen Union, die Belastung der Bevölkerung durch den Schwerverkehr auf der Straße zu reduzieren und einen „modal shift“ hin zu umweltfreundlicheren Alternativen zu fördern.

Wir begrüßen grundsätzlich das Ziel der Europäischen Union, Personen- und Güterverkehr so effizient und ökologisch wie möglich zu gestalten und unterstützen jegliche Bestrebungen, die dazu geeignet sind, die Alternativen zur Straße zu fördern.

Die Verkehrspolitik auf europäischer und nationaler Ebene der vergangenen 25 Jahre muss in dieser Hinsicht jedoch als völlig gescheitert gesehen werden. Gemäß offiziellen Statistiken zu den europäischen Verkehrsströmen ist der Anteil des Personen- und Güterverkehrs der Schiene im Vergleich zur Straße stetig zurückgegangen und liegt heute in vielen Ländern unter 10%.

Dies hat Folgen, und zwar ganz besonders für die Anwohner viel befahrener Autobahntrassen. Diese Folgen – v.a. Lärm, Abgase und die Auswirkungen auf die Gesundheit – machen sich im Alpenraum noch einmal deutlich stärker bemerkbar als im Flachland, wie viele Studien zweifelsfrei belegen.

Der Trend zum Schwerverkehr auf der Straße konnte trotz milliardenschwerer Investitionen in die Hochgeschwindigkeitsnetze der Eisenbahnen in den westeuropäischen Ländern in den vergangenen 15 Jahren nicht abgemindert werden. Wir als Bürgerinitiative glauben daher

nicht an die Versprechen, dass der derzeit geplante Brenner-Basis-Tunnel (BBT) daran etwas ändern kann. Schon im UVP-Verfahren in Südtirol/Italien zum Vorprojekt des BBT wurde von den Behörden eindeutig festgestellt, dass ohne verkehrspolitische Maßnahmen keine Verlagerung erzielt werden kann – siehe dazu den Beschluss der Landesregierung von Südtirol Nr. 3749 vom 20. Oktober 2003, in dem es u.a. heißt:

### **Umweltpolitische Vorgaben**

Die unten folgenden Auflagen und Verbesserungsvorschläge zu den vorliegenden Plänen sind vorwiegend an die BBT-EWIV bzw. RFI gerichtet. Bei der Realisierung des gesamten Vorhabens sind auch politische Entscheidungen über Begleitmaßnahmen erforderlich, ohne welche der Basistunnel nicht seine volle Wirksamkeit und Funktionalität erreichen und eine reelle Entlastung der Bevölkerung bringen kann. Die Verkehrspolitik innerhalb der Provinz Bozen sowie die Einflussnahme auf örtliche, nationale und internationale Verkehrsentwicklung sind hierbei vorrangig abzustimmen.

Damit der Schienenverkehr richtig zum Tragen kommt, muss der Güterverkehr unterirdisch, der Personentransport möglichst oberirdisch auf der bestehenden Trasse abgewickelt werden. Dazu ist die Modernisierung der bestehenden Schienentrasse mit Vorrangigkeit voranzutreiben. Die Belastung durch die Zunahme des Güterverkehrs auf der bestehenden Strecke bis zur Fertigstellung der neuen Trassen muss deshalb durch Milderungsmaßnahmen abgefangen werden. Nachdem ein künftiger Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur im Alpenraum und insbesondere jene am Brenner allein noch keine Verlagerung zugunsten der Schiene bewirkt, müssen zusätzliche verkehrspolitische Maßnahmen wie z.B. eine merkliche Erhöhung der Straßengebühr für LKW ergriffen werden. Maßnahmen auf örtlicher, nationaler wie internationaler Ebene sind erforderlich, um auf die Verkehrsentwicklung auch auf europäischer Ebene zum Schutz von Bürgern und Umwelt im sensiblen Alpenraum einzuwirken und die gegenwärtige Verkehrssituation zu verbessern. Dazu gehören:

- Maßnahmen zur Steigerung der Transporteffizienz und Akzeptanz der Schiene.
- Abbau von Hindernissen beim privaten Schienentransport.
- Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen bei Eintritt bestimmter Umweltbedingungen.
- Die Verlade- bzw. Umschlagbahnhöfe für die Güter in Südtirol müssen definiert werden, da davon die zukünftige Detailplanung für Infrastrukturen wesentlich abhängt. Diese Entscheidung beeinflusst die Schaffung von notwendigen Infrastrukturen wie die Zufahrt und den Abtransport der Güter zur lokalen Verteilung. Davon hängt die zukünftige lokale Entwicklung an diesen Standorten ab.
- Alle vorzusehenden Maßnahmen müssen schrittweise und ab sofort durchgeführt werden.

Wir als Bürgerinitiative Stop BBT Sterzing verfolgen die Verkehrspolitik entlang der TEN-Achse Nr. 1 nun schon seit Jahren und haben auch die laufenden Genehmigungsverfahren für das Projekt BBT aufmerksam mitverfolgt. Es kann sein, dass diesem die „Umweltverträglichkeit“ trotz vieler offener Fragen in rechtlicher Sicht bescheinigt werden kann. Sicher ist jedoch, dass unabhängig von der Einhaltung von Grenzwerten etc. der Bau des Tunnels und der notwendigen Zulaufstrecken zunächst eine schwere Belastung für die gesamte Bevölkerung von Innsbruck bis Verona bedeutet und für die nächsten 25 Jahre zu mehr Schwerverkehr, sehr viel mehr Lärm, Feinstaub, dem Verlust von wertvollen Naturräumen und Naherholungsgebieten sowie zur Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes im gesamten Trassengebiet führt, ohne dass eine Besserung der Verkehrssituation nach der Fertigstellung des Projekts garantiert werden kann. Unabhängig vom Bau der TEN-Trasse Nr. 1 sind wir darüber hinaus nicht bereit, weitere 25 Jahre zu warten, bis erste Erfolge vielleicht sichtbar sind.

Daher fordern wir eine sofortige Änderung von grundsätzlichen Rahmenbedingungen der europäischen Verkehrspolitik, damit bereits kurz- bis mittelfristig jene Maßnahmen, die Wirkung zeigen, gesetzt werden können. **Die Bevölkerung würde nämlich durch eine Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik bis zum Jahre 2025 oder länger in steigendem Maße unzumutbar belastet. Zudem ist zu prüfen, ob so teure Projekte wie der BBT zur Erreichung dieser Ziele überhaupt notwendig sind und volkswirtschaftlich**

**rechtfertigt werden können oder andere effektive Maßnahmen schneller, billiger und umweltverträglicher durchgeführt werden könnten.**

- **Verkehrsvermeidung muss oberstes Ziel sein.**

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**, das laut Art. 3 Lit. 1 EGV Umweltschutz als Querschnittsmaterie betrachtet, **die Verkehrsvermeidung oberstes Ziel des politischen Handelns sein.**<sup>1</sup> So ist es beispielsweise sehr bedenklich, dass ein steigender Anteil der Gütertransporte in der EU Lebensmittel betrifft (derzeit über 40% am gesamten Güterverkehrsaufkommen). Hier muss ein Gegensteuern und eine Rückkehr zu mehr Regionalität einsetzen bzw. setzt bei breiten Bevölkerungsschichten schon heute ein Umdenken ein.

Uns ist sehr wohl bewusst, dass der Grundgedanke 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 auch in dieser Hinsicht kann den Gründervätern der EG gerecht werden und Frieden langfristig sichern.

- **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 ersten Quartal 2009 um über 20% niedriger war als 2008;<sup>2</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. Dem sind die TEN-Programme mit bisher bei der Schiene üblicherweise viel zu optimistischen Nutzungszahlen anzupassen.

- **Verlagerung erfordert politische Maßnahmen.**

Gemäß mehreren neueren Verkehrsstudien der letzten Jahre aus verschiedenen europäischen Ländern<sup>3</sup>, die teilweise von der EU kofinanziert wurden, und der im Auftrag der BBT SE durch die Schweizer "Prograns" erstellten Studie<sup>4</sup> wird sich – wie oben bereits ausgeführt – ohne politische Maßnahmen kein Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern lassen; dort, wo die Verlagerungspolitik schon heute konsequent erfolgt – nämlich in der Schweiz – werden am Gotthard auf der alten, steilen Bahnstrecke 60% der Güter und nur 40% auf der Straße transportiert; alpenquerend werden bereits heute auf allen Strecken zusammen 40% der Güter auf der Schiene transportiert, weit mehr als im europäischen Durchschnitt aller Gütertransporte; der Anteil der Schiene im alpenquerenden Verkehr wäre angesichts dieser Datenlage nur durch politische Maßnahmen weiter steigerbar, allerdings nicht unbegrenzt (gemäß Daten der TEN-T Programme ist die Schiene bislang nur bei Strecken ab 400 km konkurrenzfähig, weshalb eine Verlagerung bei kürzeren Strecken derzeit nicht erzielbar ist).

- **Der Straßenverkehr muss für eine effektive Verlagerung auf Schiene und Seeweg verteuert werden.**

Der Güterverkehr hat in den letzten Jahren in Europa kontinuierlich zugenommen, mit ständig steigenden sozialen und ökologischen Kosten für die europäischen Volkswirtschaften. Diese Kosten werden den Verursachern bislang nicht ausreichend in Rechnung gestellt, obwohl das Verursacherprinzip greifen müsste. Die neue Wegekostenrichtlinie „Eurovignette III“ ändert daran leider nicht viel, da sie gemäß Prognosen den LKW-Schwerverkehr maximal um 3-4% verteuern wird, falls die Nationalstaaten überhaupt Maßnahmen ergreifen. Zudem wird sogar an eine Zweckbindung der Gelder für Infrastrukturprojekte gedacht. Dies wäre absurd, da dadurch ja gerade nicht die externen Kosten finanziert würden, sondern letztendlich der Straßenverkehr noch zusätzlich zunehmen würde.

- **Seehäfen müssen ausgebaut werden, Zollformalitäten vereinheitlicht werden, und die Seehäfen an die Schiene angebunden werden, statt transkontinentale Transporte auf der Straße zu fördern.**

Wie die Unterlagen der TEN-Projekte zum Ausbau der Seehäfen zeigen, könnten 30% des gesamten alpenquerenden Verkehrs vermieden werden, wenn die Seehäfen in Südeuropa ausreichend ausgebaut und an die Eisenbahn angeschlossen würden.

Bislang steuern die meisten Schiffe von Fernost über den Suezkanal kommend nicht die Häfen in Griechenland, Italien oder Südfrankreich an, sondern jene in Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam und Hamburg. Von dort werden viele Güter auf der Straße oder der Schiene wieder zurück über die Alpen transportiert. Dies ist vor allem auf ineffiziente Zollprozeduren in Südeuropa zurückzuführen, die Standzeiten in den Häfen von zwei Wochen und mehr bedingen, weshalb die Schiffe 4-5 Tage für die längere Fahrt nach Nordeuropa in Kauf nehmen.

**Die TEN-Projekte sehen unter anderem eine europaweite Vereinheitlichung der Zollprozeduren an den Häfen sowie einen Ausbau der Häfen in Südeuropa vor. Dies wird ausdrücklich begrüßt, da der Seeweg die ökologischste Variante des Güterverkehrs darstellt, wenn zusätzlich Maßnahmen gesetzt werden, um den Stickoxid-Ausstoß der Schiffe zu verringern. Die Anbindung der Häfen in Südeuropa an das Schienennetz muss gleichzeitig vorrangig betrieben werden.**

- **Die TEN-Trasse Nr. 1 entspricht nicht dem Prinzip der kürzesten Wege, sondern ist das Ergebnis wirtschaftlicher Verzerrungen.**

Betrachtet man die Geographie Mitteleuropas auf einer Landkarte, so lässt sich eindeutig feststellen, dass die Hauptverkehrsströme von den Häfen Nordeuropas und den Industriegebieten Deutschlands in den Nordwesten Italiens ohne politische Beeinflussung durch die Schweiz laufen würden, zum Hafen von Triest hingegen über die Route München-Salzburg und weiter über den Tauern, die auch für den Hafen von Venedig lediglich einen geringen Umweg von 40 km gegenüber dem Brenner bedeutet. Die Warenverkehrsströme von Skandinavien nach Südeuropa sollten sinnvollerweise auf dem Seeweg erfolgen und fallen mengenmäßig kaum ins Gewicht. **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>5</sup>

Der Brenner ist heute jedoch der mit Abstand am stärksten genutzte Alpenübergang im Warenverkehr. Dieser Zustand ist ausschließlich darauf zurückzuführen, dass er durch eine verfehlte Verkehrspolitik gleichzeitig der billigste Alpenübergang ist, bei dem deutlich weniger Gebühren als auf allen anderen Strecken anfallen und zudem durch die billige Mineralölsteuer auf Diesel in Österreich ebenfalls große

Einsparpotenziale entstehen; insgesamt ist der Brenner damit um einige hundert Euro pro Fahrt billiger als die Konkurrenzstrecken in den Alpen. Als Ergebnis dieses Zustandes wird bei 30% aller Güter, die über den Brenner transitieren, ein Umweg von mehr als 60 km gegenüber anderen Routen (durch die Schweiz oder über die Tauernroute) in Kauf genommen.<sup>6</sup> Auf der Schiene ist ein solcher Umwegverkehr nicht feststellbar. **Durch eine Verteuerung der Brennerroute ließen sich bereits heute 30% des Gütervolumens weg vom Brenner verlagern.** Die entsprechenden Studien, die dies belegen, wurden zT von der EU kofinanziert.

**Insgesamt ließen sich aus den aufgezählten Gründen 30% des gesamten alpenquerenden Verkehrs und sogar 50% des LKW-Transitverkehrs am Brenner durch Ausbau der Seewege und Verteuerung der Brennerstrecke auf das Niveau der Konkurrenzstrecken innerhalb kurzer Zeit mit vergleichsweise billigen Maßnahmen vermeiden.** Ein großer Teil des restlichen Verkehrs am Brenner liegt unterhalb der 400 km-Schwelle oder hat Start und Ziel in der Region und lässt sich bei den derzeitigen ökonomischen Rahmenbedingungen daher nicht verlagern, selbst wenn der BBT heute schon vorhanden wäre.

- **In den nächsten Jahren werden über die Alpen bedeutende Zusatzkapazitäten auf der Schiene geschaffen, ein Ausbau der TEN-Strecke Nr. 1 ist überflüssig, wenn die Nutzung der vorhandenen Strecken gesetzlich gesichert wird.**

Die Lötschbergstrecke durch die Schweiz ging bereits 2007 in Betrieb, bis Ende 2010 dürfte der zweispurige Ausbau der Tauernroute abgeschlossen sein<sup>7</sup>, ab 2017 steht die zweigleisige Gotthardstrecke mit dem Gotthardbasistunnel zur Verfügung, die den Vorgaben für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke entspricht. Selbst bei der bestehenden Bahntrasse am Brenner ließen sich durch geringfügige Investitionen die Kapazitäten erhöhen, sofern auch Lärmschutz als großes Anliegen der Anwohner dieser Strecke gleichzeitig verwirklicht wird. **Insgesamt werden in wenigen Jahren unabhängig vom BBT bereits genügend freie Schienenkapazitäten zur Verfügung stehen, mit denen der Schwerverkehr von der Straße verlagert werden kann. Mit den derzeit in Ausführung befindlichen Ausbaumaßnahmen werden die sieben bestehenden alpenquerenden Bahnstrecken heute und in Zukunft theoretisch in der Lage sein, den gesamten Güterverkehr aufzunehmen. Neue Strecken sind für eine Verlagerung weg von der Straße überhaupt nicht notwendig. Der BBT steht vielmehr in Konkurrenz zu den bestehenden Bahnstrecken und droht somit, die Auslastung aller Strecken, damit deren Effizienz und die Konkurrenzfähigkeit der Bahn insgesamt im Vergleich zur Straße zu verringern<sup>8</sup>.**

Bei den genannten, in Bau befindlichen Strecken werden auch die Zuläufe bereits heute ausgebaut; dies gilt für die Zubringer zum Lötschberg und Gotthard auf der Route Rotterdam-Genua, aber auch für die Strecke München-Lindau-Gotthard-Mailand; selbst der Verkehr nach Osteuropa soll in Zukunft auf der Strecke Rotterdam-Mailand und anschließend in Richtung Osten verlaufen.

- **Sollte man unbedingt für die relativ kleinen Verkehrsströme von Nordeuropa (Skandinavien, Norddeutschland) bis nach Neapel eine durchgehende Hochgeschwindigkeitsstrecke brauchen, gäbe es eine billige Alternative - die Umfahrung der Alpen im Osten.**

Eine historische Strecke besteht schon weitgehend, wurde vor der Teilung Europas 1945 immer genutzt und ließe sich mit einem Bruchteil der Kosten des BBT zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke ausbauen; zudem käme sie Osteuropa zu Gute, das bei den Infrastrukturen weit höheren Ausbaubedarf als Mitteleuropa aufweist; es wird allerdings noch einmal betont, dass der Seeweg umweltfreundlicher ist und damit

vorgezogen werden sollte.

Auf der Langstrecke ist die Eisenbahn außerdem im Passagierverkehr nicht mit dem Flugzeug konkurrenzfähig. **In den letzten Jahren sank die Bedeutung des Brenners im internationalen Passagierverkehr 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>9</sup>, nicht zu.**

- **Abkehr vom Konzept der Korridore, hin zum Schweizer Vorbild einer Flächenbahn.**

In jenen EU-Ländern, in denen der Güterverkehr auf der Schiene den höchsten Anteil hat, stehen praktisch keine Hochgeschwindigkeitsstrecken zur Verfügung (Polen, Ungarn, etc.) **Dies zeigt, dass die Politik zur Verkehrsverlagerung in den vergangenen Jahrzehnten ihr Ziel nicht erreicht hat und möglicherweise die falschen Prioritäten verfolgt hat.**

Neue 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. Als Ergebnis des AlpFRail-Projekts wurden vier erfolgreiche tägliche Güterverkehrsverbindungen geschaffen<sup>10</sup>, von denen nur eine aus den oben bereits aufgezählten Gründen über den Brenner verläuft. Wesentlicher als Investitionen in überdimensionierte, unbezahlbare Hochgeschwindigkeits-Korridore über die Alpen wären also Güterterminals und entsprechende Zugangebote dort, wo sie tatsächlich nachgefragt werden.

- **Abkehr von TEN-Prinzipien bei Eisenbahntrassen in sensiblen Räumen, wo dies notwendigerweise zu überdimensionierten, überteuerten, volkswirtschaftlich unwirtschaftlichen Strecken führt (z.B. 12‰ maximale Steigung, gemischter Güter-Personen-Verkehr).**

Der Bau des milliardenteuren BBT wird gegenüber billigeren Alternativen mit fragwürdigen Argumenten begründet:

- Hochgeschwindigkeitsstrecken dürfen nicht mehr als 12 ‰ Steigung aufweisen: Dies ist prinzipiell richtig, doch gemäß vorliegenden Studien muss als äußerst ineffizient angesehen werden, dass für den BBT gemischter Güter- und Personenverkehr vorgesehen wird. Güterverkehr erfolgt bei höchstens 100km/h oder wenig mehr, weshalb Personenzüge entweder ausgebremst würden oder durch Freihalten der Strecke zu bestimmten Zeiten die Transportkapazitäten im Tunnel deutlich herabgesetzt würden. Zudem käme der Tunnel nur dem internationalen Fernverkehr zu Gute, der regionale Verkehr bleibt weiterhin auf der Bestandsstrecke. Die Nachfrage nach Personenzügen durch den Tunnel fällt damit gering aus, außerdem ist noch unbekannt, ob ein 60-km-Tunnel überhaupt Akzeptanz bei den Fahrgästen findet. Sinnvoller wäre daher ein reiner Gütertunnel, der zudem deutlich kostengünstiger ausfallen könnte (Verzicht auf Überholmöglichkeiten im Tunnel, Verzicht auf teure Sicherheitseinrichtungen bei Fahrerlosen Güterzügen, Möglichkeit eines einröhrigen, zweispurigen Tunnels bei

reduzierten Geschwindigkeiten, der deutlich billiger und ökologischer errichtet werden könnte und höhere Gütertransportkapazitäten als ein gemischt genutzter Tunnel aufweist, siehe Fußnote 8), oder eine neue Unterflurtrasse über den Brenner, die noch billiger wäre und zusätzlich die Anwohner der bestehenden Strecke vom Lärm befreien würde. Eine solche Unterflurtrasse käme – anders als der BBT – auch dem lokalen und regionalen Personenverkehr zu Gute. Bei strikter Anwendung der TEN-Prinzipien dürfte der BBT von der EU überhaupt nicht mitfinanziert werden, da er für die Personenverkehrsanbindung eine Steigung von maximal 29 ‰ aufweist.

- Energieersparnis im Tunnel gegenüber einer Bergstrecke mit höheren Steigungen: Dieses Argument ist überhaupt nicht nachvollziehbar, und zwar aus mehreren Gründen:
  - der Bau des Tunnels selbst verschlingt ungeheure Energiemengen;
  - der Betrieb eines tiefliegenden Tunnels ist energieintensiver als eine oberirdische Lösung oder eine Unterflurvariante; insbesondere bei mangelnder Auslastung müsste durch das Tropenklima im Tunnel (mind. 40°C, hohe Luftfeuchtigkeit) eine ständige Belüftung zugeschaltet werden, die die Energie- und Betriebskosten weiter in die Höhe treibt (ergibt sich aus den UVP-Unterlagen).
  - je schneller ein Zug im Tunnel fährt, desto stärker wird er durch die vor ihm befindliche Luftsäule behindert; bei hohen Geschwindigkeiten gehen daher bis zu 80% der Traktionsenergie durch den Luftwiderstand verloren;
  - bei einer Bergstrecke ist die Steigung natürlich nur mit Energieeinsatz zu bewältigen, die Talfahrt ist dagegen energiesparend.
  - beim BBT selbst ist zudem die absurde Tatsache zu bemängeln, dass er eine unnötig hohe Steigung aufweist, weil der Staatsvertrag Österreich-Italien den Scheitelpunkt (höchstgelegener Punkt) in der Nähe der Staatsgrenze mitten im Tunnel festlegt, anstatt einer minimalen gleichmäßigen Steigung im gesamten Tunnel; damit wird bei jeder Zugfahrt durch den BBT Energie verschwendet;
  - tatsächlich gehen auch die Österreichischen Bundesbahnen davon aus, dass mit der Eröffnung des BBT der Energiebedarf steigen wird, und haben bereits konkrete Pläne für neue Kraftwerksbauten in Tirol.

- **Nachvollziehbare volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Berechnungen für einzelne Trassenabschnitte statt der Gesamtbetrachtung einer Strecke.**

Die Wirtschaftlichkeit des BBT ist insgesamt nicht gegeben. Die BBT-SE, die die Planung durchgeführt hat, legte in den gesamten Verfahren keine Zahlen zur Wirtschaftlichkeit vor, gab jedoch offen zu, dass die Baukosten niemals gedeckt werden können, sondern vollständig von der öffentlichen Hand zu tragen sind. Bestenfalls könnte der Betrieb kostendeckend sein, doch dies erscheint eher fraglich. Trotz intensiver Suche konnte kein einziger Partner für eine PPP (Public-Private Partnership) gefunden werden. Art. 155 Abs. 1 EGV fordert jedoch, dass bei der EU-Finanzierung der TEN-Projekte auch deren potentielle wirtschaftliche Lebensfähigkeit zu berücksichtigen ist.

Nicht nur der Tunnel selbst, auch die riesigen Deponien würden für alle Zeiten laufende Kosten für die Allgemeinheit verursachen, da es zu verhindern gilt, dass diese im Berggebiet instabil werden und Katastrophen auslösen.

- **Das TEN-Programm muss einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) gemäß RL 2001/42/EG unterzogen werden und die einzelnen Programme für Schiene und Seeweg miteinander koordiniert werden.**

Das TEN-Programm ist gemäß Art. 3 Abs. 8 nicht von der Richtlinie ausgenommen, doch eine ausreichende SUP wurde nie durchgeführt (siehe dazu auch die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 22. April 2009 zu dem Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes (2008/2218(INI)), Punkt 9. Bei Programmen von europäischer Tragweite dürfen die Bürger zu Recht erwarten, dass die EU-Normen eingehalten werden.

- **Die TEN-Projekte müssen auf Basis verlässlicher Prognosen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit geprüft werden. Historisch gesehen werden Kosten systematisch unterschätzt, Nutzerzahlen bei Eisenbahntrassen stark überschätzt.** Neuere universitäre Forschungen der vergangenen Jahre belegen eindeutig, dass die Planer von großen Infrastrukturprojekten weltweit systematisch die Kosten unterschätzen und die Verkehrsprognosen deutlich zu optimistisch ausfallen, damit die Genehmigungswahrscheinlichkeit steigt.<sup>11</sup> Bei Eisenbahnprojekten muss daher davon ausgegangen werden, dass die Kosten typischerweise um etwa 50% zu niedrig angesetzt werden (wobei die Bandbreite der Abweichungen stark variiert), die Zahlen der Passagiere hingegen durchschnittlich um 100% überschätzt werden. Dies deckt sich völlig mit Erfahrungen bei Hochgeschwindigkeitsstrecken in Italien und Österreich der letzten Jahre. **Diese wissenschaftlich anerkannten Erkenntnisse sind beispielsweise in Großbritannien bereits heute von Entscheidungsträgern bei der Genehmigung neuer Infrastrukturen rechtlich verbindlich heranzuziehen.<sup>12</sup> Bei Anwendung dieser Grundsätze müssten daher die von den Planern von Eisenbahntrassen angegebenen Kosten um etwa 55% erhöht werden, damit diese mit einer Wahrscheinlichkeit von 80% nicht noch weiter überschritten werden; realistische Passagierzahlen dürften hingegen um etwa 50% unter den vorgelegten Prognosen liegen.<sup>13</sup>**

In diesem Zusammenhang muss berücksichtigt werden, dass kein einziges europäisches Eisenbahn-Großprojekt der vergangenen Jahrzehnte die Erwartungen erfüllt hat. Nicht einmal der Eurotunnel, der die beiden Großräume London und Paris verbindet und lediglich in Konkurrenz zur Fähre steht, arbeitet bislang gewinnbringend. Der BBT stünde hingegen in Konkurrenz zu mehr als einem Dutzend anderen Alpenübergängen und verbindet zwei Regionen, in deren Einzugsgebiet nur ein Bruchteil der Anwohner des Eurotunnels lebt.

- **Auch die volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse erfolgte bislang nur unzureichend bzw. überhaupt nicht. Die wenigen Studien, die beispielsweise zum BBT dazu vorliegen, stammen von unabhängigen Instituten Österreichs, Deutschlands und Italiens und fallen ausnahmslos negativ aus (<sup>14</sup>), d.h. insgesamt entsteht der österreichischen und der italienischen Volkswirtschaft gemäß diesen Studien ein Schaden, der den Nutzen des BBT übersteigt. Seit diesen Studien haben sich die Kostenschätzungen außerdem mittlerweile fast vervierfacht.** Berücksichtigt werden muss außerdem, dass dieser Nutzen nur zum Tragen kommt, wenn auch die Zulaufstrecken zum Tunnel mit gleicher Kapazität vorhanden sind, diese wurden zwischen München und Verona bislang jedoch noch nicht einmal geplant. Deren Kosten müssten in einer volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse natürlich eingerechnet werden. Wissenschaftlern zufolge entsteht durch massive Investitionen in die Bauwirtschaft heute (anders als in früheren Jahrhunderten) nur eine geringe Wertschöpfung<sup>15</sup>,

weitaus sinnvoller und nachhaltiger sind Investitionen in Bildung, Forschung, öffentlichen Nahverkehr, Krankenhäuser etc. Arbeitsplätze können also niemals ein Argument für ein volkswirtschaftlich nutzloses Projekt sein, da das Geld immer auch für sinnvollere Projekte ausgegeben werden kann.

### **Zusammenfassend stellen wir fest, dass**

- die EU gemäß Art. 3 lit. 1 EGV als oberstes Ziel der Verkehrspolitik die Verkehrsvermeidung setzen muss, wie auch von Art. 1 Abs. 2 und Art. 7 Abs. 1 lit. d) des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention gefordert, das von der EU unterzeichnet wurde und von der Kommission am 23. Dezember 2008 dem Rat zur Ratifizierung empfohlen wurde;
- die bisherige Verkehrspolitik der letzten 30 Jahre weder zu Verkehrsvermeidung noch zu Verkehrsverlagerung auf Seewege und die Schiene geführt hat;
- die TEN-Projekte zwar mehrmals evaluiert wurden, aber keine Strategische Umweltprüfung erfolgte und die TEN-Programme für Seewege und den Schienenverkehr nicht miteinander koordiniert wurden;
- der Bau der TEN-Trassen alleine ohne politische Maßnahmen zu keiner Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene führen wird;
- durch kurz- bis mittelfristig umsetzbare Maßnahmen 30% des gesamten alpenquerenden Verkehrs vermieden werden könnten und 50% des Schwerverkehrs am Brenner auf der Straße entfallen könnten;
- die Bevölkerung der betroffenen Alpenregionen jedenfalls nicht gewillt ist, bis 2025 oder weitaus länger die gegenwärtige Situation und die prognostizierten zusätzlichen Belastungen durch weiter steigenden Verkehr und den Bau des BBT ohne wirksame Gegenmaßnahmen zur Entlastung hinzunehmen;
- in den nächsten Jahren mehrere hochkapazitative Schienenverkehrswege über die Alpen fertig gestellt werden, die die Notwendigkeit der TEN-Strecke 1 in Frage stellen, bzw. Alternativen zur Route München-Verona bestehen;
- neuere Forschungen der vergangenen Jahre gezeigt haben, dass bei großen Infrastrukturprojekten von den Planern weltweit systematisch die Kosten unterschätzt und die Verkehrsprognosen deutlich überschätzt werden:
- jene Länder, die erfolgreich Verkehr auf die Schiene verlagert haben, dafür politische Maßnahmen ergriffen haben und auf eine Flächenbahn mit hohen Taktraten im Passagierverkehr sowie ausgezeichnetem Service gesetzt haben.

### **Daher werden folgende Anregungen zum Grünbuch gegeben:**

- **Bekanntnis zur Verkehrsvermeidung als prioritäres öffentliches Interesse, das noch höher als die Verkehrsverlagerung einzustufen ist;**

- **vorrangige Ergreifung aller Sofortmaßnahmen zur effektiven, europaweiten Verkehrsvermeidung;**
- **Ergreifen von politischen Maßnahmen zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf den Seeweg als umweltfreundlichste Transportmöglichkeit und in zweiter Linie auf die Schiene, insbesondere**
  - durch Vereinheitlichung, Vereinfachung und Beschleunigung der Zollprozeduren im internationalen und europäischen Seehandel,
  - die verstärkte Anbindung der Seehäfen an die Schienennetze,
  - die Verteuerung der Transporte auf der Straße durch Anrechnung aller externen Kosten bei der Verabschiedung der „Eurovignette III“
  - sowie die gesetzliche Sicherstellung der Auslastung neuer Schienenwege;
- Evaluierung aller TEN-Programme, die folgende Kriterien beinhaltet:
  - Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung für alle TEN-Programme, die auch Alternativen und die sensible Situation in Berggebieten berücksichtigt, da die bisherigen TEN-Richtlinien bei Schienenprojekten in den Alpen zwangsläufig zu teuren Basistunnels führen;
  - Harmonisierung der Schienen- und Schifffahrtsprojekte des TEN-Programms, da es sinnlos und widersprüchlich erscheint, die Häfen Südeuropas und gleichzeitig die Verbindungen Rotterdam-Genua bzw. Hamburg-Triest über die Alpen auszubauen;
  - Berücksichtigung der zukünftigen verstärkten Verlagerung des Verkehrs in Richtung Ost-West bei der Evaluierung der TEN-Programme;
  - Abkehr vom Korridorkonzept hin zu einer Flächenbahn, die ein dichtes Netz im öffentlichen Personennahverkehr und Güterterminals überall dort, wo diese gebraucht werden, umfasst;
  - das Einholen umfassender Gutachten über zukünftige Verkehrsströme bei unabhängigen, vorzugsweise universitären, Instituten, die in keiner Beziehung zu Projektbetreibern stehen; die Betrachtung langfristiger Erwartungen an Hand der demographischen Entwicklung, Einrechnung aller Optionen zur Verkehrsvermeidung etc.
  - Prüfung einer Verlegung der TEN-Strecke 1 (Berlin-Palermo), Teilstück München-Brenner-Verona, auf die Route München-Lindau-Gotthard-Mailand-Bologna, die ab 2016 zur Verfügung steht, und einer eventuellen weiteren TEN-Route 1-Teilstrecke München-Salzburg-Tauern-Slowenien oder einer Hochgeschwindigkeitsverbindung östlich des Alpenbogens, Rückstufung der Teilstrecke München-Verona
  - seriöse Kostenschätzungen und Verkehrsprognosen für alle TEN-Programme auf Basis neuerer Erkenntnisse der Wissenschaften und fortschrittlicher Ansätze, die in Großbritannien u.a. Ländern bereits Anwendung finden
  - eine unabhängige, seriöse volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse der TEN-Projekte auf Basis der erhobenen Verkehrsprognosen und Kostenschätzungen, vorzugsweise durch universitäre Einrichtungen, die im Falle des BBT die Kosten für die Zulaufstrecken mit einschließen muss, da andernfalls die möglichen positiven Auswirkungen des BBT gar nicht zum Tragen kommen;
  - seriöse Schätzung der betriebswirtschaftlichen Überlebensfähigkeit des BBT und anderer TEN-Projekte, wie von Art. 155 EGV vorgesehen;

- Freigabe der EU-Gelder für das TEN-Projekt „BBT“ sowie alle anderen Projekte nur in dem Fall, dass die Evaluierung 2010 nach oben genannten Gesichtspunkten jeweils positiv ausfällt und keine billigeren, umweltverträglicheren und schneller durchzuführenden Alternativen zur Verfügung stehen;
- Setzen einer gesetzlichen, EU-rechtlich verankerten Obergrenze von 500.000 Transit-LKWs jährlich über die Brennerroute ab 2015 und Durchführung von Maßnahmen, wie sie beispielsweise mit der Schweiz vertraglich vereinbart wurden und auch vom Beitrittsvertrag Österreichs zur EU vorgesehen waren;

Wir bitten Sie, uns über die Evaluierung der TEN-Programme und die ergriffenen Maßnahmen zu unterrichten.

Mit freundlichen Grüßen

Bürgerinitiative Stop BBT Sterzing

i.A. Volgger Georg

- 
- <sup>1</sup> Kerschner, Ferdinand / Wagner, Erika, Überblick über europarechtliche Vorgaben und Entwicklungen, in: Kerschner, Österreichisches und europäisches Verkehrsrecht, Manz 2001, S. 33 f.
- <sup>2</sup> Tageszeitung „Krone“, 05.02.2009
- <sup>3</sup> insbesondere ist hier „Monitraf“ zu nennen (<http://www.monitraf.org>)
- <sup>4</sup> Protrans, 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>5</sup> z.B. Vieregg-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung, Verkehrsentlastung 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>6</sup> z.B. Vieregg-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung, Verkehrsentlastung im bayerischen Inntal - Aufspaltung des Güterzug- und LKW-Verkehrs statt Konzentration auf eine einzige Route, 2006, <http://www.vr-transport.de/vr/inntal2006.html>; siehe auch Monitraf-Daten
- <sup>7</sup> [http://www.oebb.at/bau/de/Projekte\\_Planung\\_und\\_Bau/Tauernachse/Lueckenschluss\\_Tauernbahn/index.jsp](http://www.oebb.at/bau/de/Projekte_Planung_und_Bau/Tauernachse/Lueckenschluss_Tauernbahn/index.jsp)
- <sup>8</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)
- <sup>9</sup> Protrans, 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>10</sup> [http://www.alpfrail.com/de/main/alpine\\_freight\\_railway.htm](http://www.alpfrail.com/de/main/alpine_freight_railway.htm),  
[http://www.alpfrail.com/de/main/projektbeschreibung\\_2.htm](http://www.alpfrail.com/de/main/projektbeschreibung_2.htm),  
[http://www.alpfrail.com/de/detail/projektbeschreibung\\_2,451.htm](http://www.alpfrail.com/de/detail/projektbeschreibung_2,451.htm)
- <sup>11</sup> z.B. Flyvbjerg, Bent, Megaproject Policy and Planning: Problems, Causes, Cures, 2007
- <sup>12</sup> The British Department for Transport, Procedures for Dealing with Optimism Bias in Transport Planning, Guidance Document, 2004
- <sup>13</sup> Flyvbjerg, Bent, Megaproject Policy and Planning: Problems, Causes, Cures, 2007
- <sup>14</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>15</sup> *Ponti, Marco*, Contesto economico per un traffico transalpino più sostenibile, 2008, <http://www.monitraf.org/download/164dextFsvuYP.pdf> (Politecnico di Milano)

„Umweltgruppe Wipptal“  
i.A. Dr. Sieglinde Sigmund-Fratucello  
Griesweg, 9  
I-39049 Sterzing (BZ)

An die  
Europäische Kommission  
GD Energie und Verkehr  
TEN-V  
B-1049 Brüssel

**Sterzing, am 30.04.2009**

Stellungnahme zum Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

als betroffene AnwohnerInnen der TEN-Strecke Nr. 1 Berlin-Palermo im besonders sensiblen Alpenraum geben wir folgende Stellungnahme zum Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes ab:

Es ist seit Jahren erklärtes Ziel der Europäischen Union, die Belastung der Bevölkerung durch den Schwerverkehr auf der Straße zu reduzieren und einen „modal shift“ hin zu umweltfreundlicheren Alternativen zu fördern.

Wir begrüßen grundsätzlich das Ziel der Europäischen Union, Personen- und Güterverkehr so effizient und ökologisch wie möglich zu gestalten und unterstützen jegliche Bestrebungen, die dazu geeignet sind, die Alternativen zur Straße zu fördern.

Die Verkehrspolitik auf europäischer und nationaler Ebene der vergangenen 25 Jahre muss in dieser Hinsicht jedoch als nicht zielführend, vielmehr schlichtweg falsch und kurzsichtig und damit als gescheitert bewertet werden. Gemäß offiziellen Statistiken zu den europäischen Verkehrsströmen ist der Anteil des Personen- und Güterverkehrs der Schiene im Vergleich zur Straße stetig zurückgegangen und liegt heute in vielen Ländern unter 10%.

Dies hat ganz besonders für die Anwohner viel befahrener Autobahntrassen untragbare Folgen. Diese Folgen, das sind v.a. Lärm, Abgase und die Auswirkungen auf die Gesundheit, machen sich im Alpenraum noch einmal deutlich stärker bemerkbar als im Flachland, wie viele Studien zweifelsfrei belegen.

Der Trend zum Schwerverkehr auf der Straße konnte trotz milliardenschwerer Investitionen in die Hochgeschwindigkeitsnetze der Eisenbahnen in den westeuropäischen Ländern in den vergangenen 15 Jahren nicht abgemindert werden. Wir als Bürgerinitiative „Umweltgruppe Wipptal“ glauben daher nicht an die Versprechen, dass der derzeit geplante Brennerbasistunnel (BBT) daran etwas ändern kann. Schon im UVP-Verfahren in unserem Land (Südtirol/Italien) zum Vorprojekt des BBT wurde von den Behörden eindeutig festgestellt, dass ohne verkehrspolitische Maßnahmen keine Verlagerung erzielt werden kann. Vgl. dazu den Beschluss der Landesregierung von Südtirol Nr. 3749 vom 20. Oktober 2003, in dem es u.a. heißt:

**„Umweltpolitische Vorgaben**

*Die unten folgenden Auflagen und Verbesserungsvorschläge zu den vorliegenden Plänen sind vorwiegend an die BBT-EWIV bzw. RFI gerichtet. Bei der Realisierung des gesamten Vorhabens sind auch politische Entscheidungen über Begleitmaßnahmen erforderlich, ohne welche der Basistunnel nicht seine volle Wirksamkeit und Funktionalität erreichen und eine reelle Entlastung der Bevölkerung bringen kann. Die Verkehrspolitik innerhalb der Provinz Bozen sowie die Einflussnahme auf örtliche, nationale und internationale Verkehrsentwicklung sind hierbei vorrangig abzustimmen.*

*Damit der Schienenverkehr richtig zum Tragen kommt, muss der Güterverkehr unterirdisch, der Personentransport möglichst oberirdisch auf der bestehenden Trasse abgewickelt werden. Dazu ist die Modernisierung der bestehenden Schienentrasse mit Vorrangigkeit voranzutreiben. Die Belastung durch die Zunahme des Güterverkehrs auf der bestehenden Strecke bis zur Fertigstellung der neuen Trassen muss deshalb durch Milderungsmaßnahmen abgefangen werden. Nachdem ein künftiger Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur im Alpenraum und insbesondere jene am Brenner allein noch keine Verlagerung zugunsten der Schiene bewirkt, müssen zusätzliche verkehrspolitische Maßnahmen wie z.B. eine merkliche Erhöhung der Straßengebühr für LKW ergriffen werden. Maßnahmen auf örtlicher, nationaler wie internationaler Ebene sind erforderlich, um auf die Verkehrsentwicklung auch auf europäischer Ebene zum Schutz von Bürgern und Umwelt im sensiblen Alpenraum einzuwirken und die gegenwärtige Verkehrssituation zu verbessern. Dazu gehören:*

- *Maßnahmen zur Steigerung der Transporteffizienz und Akzeptanz der Schiene.*
- *Abbau von Hindernissen beim privaten Schienentransport.*
- *Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen bei Eintritt bestimmter Umweltbedingungen.*
- *Die Verlade- bzw. Umschlagbahnhöfe für die Güter in Südtirol müssen definiert werden, da davon die zukünftige Detailplanung für Infrastrukturen wesentlich abhängt. Diese Entscheidung beeinflusst die Schaffung von notwendigen Infrastrukturen wie die Zufahrt und den Abtransport der Güter zur lokalen Verteilung. Davon hängt die zukünftige lokale Entwicklung an diesen Standorten ab.*
- *Alle vorzusehenden Maßnahmen müssen schrittweise und ab sofort durchgeführt werden.“*

Die Bürgerinitiative „Umweltgruppe Wipptal“ verfolgt die Verkehrspolitik entlang der TEN-Achse Nr. 1 nun schon seit Jahrzehnten und wir haben auch die laufenden Genehmigungsverfahren für das Projekt BBT aufmerksam mitverfolgt. Es kann sein, dass diesem die „Umweltverträglichkeit“ trotz vieler offener Fragen in rechtlicher Sicht bescheinigt werden kann. Sicher ist jedoch, dass unabhängig von der Einhaltung von Grenzwerten etc. der Bau des Tunnels und der notwendigen Zulaufstrecken zunächst eine schwere Belastung für die gesamte Bevölkerung von Verona bis Innsbruck bedeutet und für die nächsten 25 Jahre zu mehr Schwerverkehr, sehr viel mehr Lärm, Feinstaub, dem Verlust von wertvollen Naturräumen und Naherholungsgebieten sowie zur Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes im gesamten Trassengebiet führt, ohne dass eine Besserung der Verkehrssituation nach der Fertigstellung des Projekts garantiert werden kann. Unabhängig vom Bau der TEN-Trasse Nr. 1 sind wir darüber hinaus nicht bereit, weitere 25 Jahre zu warten, bis erste Erfolge vielleicht sichtbar sind.

Daher fordern wir eine sofortige Änderung von grundsätzlichen Rahmenbedingungen der europäischen Verkehrspolitik, damit bereits kurz- bis mittelfristig jene Maßnahmen, die Wirkung zeigen, gesetzt werden können. **Die Bevölkerung würde nämlich durch eine**

**Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik bis zum Jahre 2025 oder länger in steigendem Maße unzumutbar belastet. Zudem ist zu prüfen, ob so teure Projekte wie der BBT zur Erreichung dieser Ziele überhaupt notwendig sind und volkswirtschaftlich rechtfertigt werden können oder andere effektive Maßnahmen schneller, billiger und umweltverträglicher durchgeführt werden könnten.**

- **Verkehrsvermeidung muss oberstes Ziel sein.**  
Jeglicher Verkehr – egal, ob auf der Straße, der Schiene oder dem Seeweg – verbraucht Energie und belastet die Umwelt. **Schon heute müsste nach EU-Recht, das laut Art. 3 Lit. 1 EGV Umweltschutz als Querschnittsmaterie betrachtet, die Verkehrsvermeidung oberstes Ziel des politischen Handelns sein.**<sup>1</sup> So ist es beispielsweise sehr bedenklich, dass ein steigender Anteil der Gütertransporte in der EU Lebensmittel betrifft (derzeit über 40% am gesamten Güterverkehrsaufkommen). Hier muss ein Gegensteuern und eine Rückkehr zu mehr Regionalität einsetzen bzw. setzt bei breiten Bevölkerungsschichten schon heute ein Umdenken ein. Uns ist sehr wohl bewusst, dass der Grundgedanke 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 auch in dieser Hinsicht kann den Gründervätern der EG gerecht werden und Frieden langfristig sichern.
  
- **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 ersten Quartal 2009 um über 20% niedriger war als 2008;<sup>2</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. Dem sind die TEN-Programme mit bisher bei der Schiene üblicherweise viel zu optimistischen Nutzungszahlen anzupassen.
  
- **Verlagerung erfordert politische Maßnahmen.**  
Gemäß mehreren neueren Verkehrsstudien der letzten Jahre aus verschiedenen europäischen Ländern<sup>3</sup>, die teilweise von der EU kofinanziert wurden, und der im Auftrag der BBT SE durch die Schweizer "Prograns" erstellten Studie<sup>4</sup> wird sich – wie oben bereits ausgeführt – ohne politische Maßnahmen kein Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern lassen; dort, wo die Verlagerungspolitik schon heute konsequent erfolgt – nämlich in der Schweiz – werden am Gotthard auf der alten, steilen Bahnstrecke 60% der Güter und nur 40% auf der Straße transportiert; alpenquerend werden bereits heute auf allen Strecken zusammen 40% der Güter auf der Schiene transportiert, weit mehr als im europäischen Durchschnitt aller Gütertransporte; der Anteil der Schiene im alpenquerenden Verkehr wäre angesichts dieser Datenlage nur durch politische Maßnahmen weiter steigerbar, allerdings nicht unbegrenzt (gemäß Daten der TEN-T Programme ist die Schiene bislang nur bei Strecken ab 400 km konkurrenzfähig, weshalb eine Verlagerung bei kürzeren Strecken derzeit nicht erzielbar ist).

- **Der Straßenverkehr muss für eine effektive Verlagerung auf Schiene und Seeweg verteuert werden.**  
 Der Güterverkehr hat in den letzten Jahren in Europa kontinuierlich zugenommen, mit ständig steigenden sozialen und ökologischen Kosten für die europäischen Volkswirtschaften. Diese Kosten werden den Verursachern bislang nicht ausreichend in Rechnung gestellt, obwohl das Verursacherprinzip greifen müsste. Die neue Wegekostenrichtlinie „Eurovignette III“ ändert daran leider nicht viel, da sie gemäß Prognosen den LKW-Schwerverkehr maximal um 3-4% verteuern wird, falls die Nationalstaaten überhaupt Maßnahmen ergreifen. Zudem wird sogar an eine Zweckbindung der Gelder für Infrastrukturprojekte gedacht. Dies wäre absurd, da dadurch ja gerade nicht die externen Kosten finanziert würden, sondern letztendlich der Straßenverkehr noch zusätzlich zunehmen würde.
  
- **Seehäfen müssen ausgebaut werden, Zollformalitäten vereinheitlicht werden, und die Seehäfen an die Schiene angebunden werden, statt transkontinentale Transporte auf der Straße zu fördern.**  
 Wie die Unterlagen der TEN-Projekte zum Ausbau der Seehäfen zeigen, könnten 30% des gesamten alpenquerenden Verkehrs vermieden werden, wenn die Seehäfen in Südeuropa ausreichend ausgebaut und an die Eisenbahn angeschlossen würden. Bislang steuern die meisten Schiffe von Fernost über den Suezkanal kommend nicht die Häfen in Griechenland, Italien oder Südfrankreich an, sondern jene in Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam und Hamburg. Von dort werden viele Güter auf der Straße oder der Schiene wieder zurück über die Alpen transportiert. Dies ist vor allem auf ineffiziente Zollprozeduren in Südeuropa zurückzuführen, die Standzeiten in den Häfen von zwei Wochen und mehr bedingen, weshalb die Schiffe 4-5 Tage für die längere Fahrt nach Nordeuropa in Kauf nehmen. **Die TEN-Projekte sehen unter anderem eine europaweite Vereinheitlichung der Zollprozeduren an den Häfen sowie einen Ausbau der Häfen in Südeuropa vor. Dies wird ausdrücklich begrüßt, da der Seeweg die ökologischste Variante des Güterverkehrs darstellt, wenn zusätzlich Maßnahmen gesetzt werden, um den Stickoxid-Ausstoß der Schiffe zu verringern. Die Anbindung der Häfen in Südeuropa an das Schienennetz muss gleichzeitig vorrangig betrieben werden.**
  
- **Die TEN-Trasse Nr. 1 entspricht nicht dem Prinzip der kürzesten Wege, sondern ist das Ergebnis wirtschaftlicher Verzerrungen.**  
 Betrachtet man die Geographie Mitteleuropas auf einer Landkarte, so lässt sich eindeutig feststellen, dass die Hauptverkehrsströme von den Häfen Nordeuropas und den Industriegebieten Deutschlands in den Nordwesten Italiens ohne politische Beeinflussung durch die Schweiz laufen würden, zum Hafen von Triest hingegen über die Route München-Salzburg und weiter über den Tauern, die auch für den Hafen von Venedig lediglich einen geringen Umweg von 40 km gegenüber dem Brenner bedeutet. Die Warenverkehrsströme von Skandinavien nach Südeuropa sollten sinnvollerweise auf dem Seeweg erfolgen und fallen mengenmäßig kaum ins Gewicht. **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>5</sup>  
 Der Brenner ist heute jedoch der mit Abstand am stärksten genutzte Alpenübergang im Warenverkehr. Dieser Zustand ist ausschließlich darauf zurückzuführen, dass er durch eine verfehlte Verkehrspolitik gleichzeitig der billigste Alpenübergang ist, bei

dem deutlich weniger Gebühren als auf allen anderen Strecken anfallen und zudem durch die billige Mineralölsteuer auf Diesel in Österreich ebenfalls große Einsparpotenziale entstehen; insgesamt ist der Brenner damit um einige hundert Euro pro Fahrt billiger als die Konkurrenzstrecken in den Alpen. Als Ergebnis dieses Zustandes wird bei 30% aller Güter, die über den Brenner transitieren, ein Umweg von mehr als 60 km gegenüber anderen Routen (durch die Schweiz oder über die Tauernroute) in Kauf genommen.<sup>6</sup> Auf der Schiene ist ein solcher Umwegverkehr nicht feststellbar. **Durch eine Verteuerung der Brennerroute ließen sich bereits heute 30% des Gütervolumens weg vom Brenner verlagern.** Die entsprechenden Studien, die dies belegen, wurden zT von der EU kofinanziert. **Insgesamt ließen sich aus den aufgezählten Gründen 30% des gesamten alpenquerenden Verkehrs und sogar 50% des LKW-Transitverkehrs am Brenner durch Ausbau der Seewege und Verteuerung der Brennerstrecke auf das Niveau der Konkurrenzstrecken innerhalb kurzer Zeit mit vergleichsweise billigen Maßnahmen vermeiden.** Ein großer Teil des restlichen Verkehrs am Brenner liegt unterhalb der 400 km-Schwelle oder hat Start und Ziel in der Region und läßt sich bei den derzeitigen ökonomischen Rahmenbedingungen daher nicht verlagern, selbst wenn der BBT heute schon vorhanden wäre.

- **In den nächsten Jahren werden über die Alpen bedeutende Zusatzkapazitäten auf der Schiene geschaffen, ein Ausbau der TEN-Strecke Nr. 1 ist überflüssig, wenn die Nutzung der vorhandenen Strecken gesetzlich gesichert wird.** Die Lötschbergstrecke durch die Schweiz ging bereits 2007 in Betrieb, bis Ende 2010 dürfte der zweispurige Ausbau der Tauernroute abgeschlossen sein<sup>7</sup>, ab 2017 steht die zweigleisige Gotthardstrecke mit dem Gotthardbasistunnel zur Verfügung, die den Vorgaben für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke entspricht. Selbst bei der bestehenden Bahntrasse am Brenner ließen sich durch geringfügige Investitionen die Kapazitäten erhöhen, sofern auch Lärmschutz als großes Anliegen der Anwohner dieser Strecke gleichzeitig verwirklicht wird. **Insgesamt werden in wenigen Jahren unabhängig vom BBT bereits genügend freie Schienenkapazitäten zur Verfügung stehen, mit denen der Schwerverkehr von der Straße verlagert werden kann. Mit den derzeit in Ausführung befindlichen Ausbaumaßnahmen werden die sieben bestehenden alpenquerenden Bahnstrecken heute und in Zukunft theoretisch in der Lage sein, den gesamten Güterverkehr aufzunehmen. Neue Strecken sind für eine Verlagerung weg von der Straße überhaupt nicht notwendig. Der BBT steht vielmehr in Konkurrenz zu den bestehenden Bahnstrecken und droht somit, die Auslastung aller Strecken, damit deren Effizienz und die Konkurrenzfähigkeit der Bahn insgesamt im Vergleich zur Straße zu verringern<sup>8</sup>.** Bei den genannten, in Bau befindlichen Strecken werden auch die Zuläufe bereits heute ausgebaut; dies gilt für die Zubringer zum Lötschberg und Gotthard auf der Route Rotterdam-Genua, aber auch für die Strecke München-Lindau-Gotthard-Mailand; selbst der Verkehr nach Osteuropa soll in Zukunft auf der Strecke Rotterdam-Mailand und anschließend in Richtung Osten verlaufen.
- **Sollte man unbedingt für die relativ kleinen Verkehrsströme von Nordeuropa (Skandinavien, Norddeutschland) bis nach Neapel eine durchgehende Hochgeschwindigkeitsstrecke brauchen, gäbe es eine billige Alternative - die Umfahrung der Alpen im Osten.** Eine historische Strecke besteht schon weitgehend, wurde vor der Teilung Europas 1945 immer genutzt und ließe sich mit einem Bruchteil der Kosten des BBT zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke ausbauen; zudem käme sie Osteuropa zu Gute, das bei

den Infrastrukturen weit höheren Ausbaubedarf als Mitteleuropa aufweist; es wird allerdings noch einmal betont, dass der Seeweg umweltfreundlicher ist und damit vorgezogen werden sollte. Auf der Langstrecke ist die Eisenbahn außerdem im Passagierverkehr nicht mit dem Flugzeug konkurrenzfähig. **In den letzten Jahren sank die Bedeutung des Brenners im internationalen Passagierverkehr 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>9</sup>, nicht zu.**

- **Abkehr vom Konzept der Korridore, hin zum Schweizer Vorbild einer Flächenbahn.**

In jenen EU-Ländern, in denen der Güterverkehr auf der Schiene den höchsten Anteil hat, stehen praktisch keine Hochgeschwindigkeitsstrecken zur Verfügung (Polen, Ungarn, etc.) **Dies zeigt, dass die Politik zur Verkehrsverlagerung in den vergangenen Jahrzehnten ihr Ziel nicht erreicht hat und möglicherweise die falschen Prioritäten verfolgt hat.** Neue 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. Als Ergebnis des AlpFRail-Projekts wurden vier erfolgreiche tägliche Güterverkehrsverbindungen geschaffen<sup>10</sup>, von denen nur eine aus den oben bereits aufgezählten Gründen über den Brenner verläuft. Wesentlicher als Investitionen in überdimensionierte, unbezahlbare Hochgeschwindigkeits-Korridore über die Alpen wären also Güterterminals und entsprechende Zugangebote dort, wo sie tatsächlich nachgefragt werden.

- **Abkehr von TEN-Prinzipien bei Eisenbahntrassen in sensiblen Räumen, wo dies notwendigerweise zu überdimensionierten, überteuerten, volkswirtschaftlich unwirtschaftlichen Strecken führt (z.B. 12% maximale Steigung, gemischter Güter-Personen-Verkehr).**

Der Bau des milliardenteuren BBT wird gegenüber billigeren Alternativen mit fragwürdigen Argumenten begründet:

- Hochgeschwindigkeitsstrecken dürfen nicht mehr als 12 % Steigung aufweisen: Dies ist prinzipiell richtig, doch gemäß vorliegenden Studien muss als äußerst ineffizient angesehen werden, dass für den BBT gemischter Güter- und Personenverkehr vorgesehen wird. Güterverkehr erfolgt bei höchstens 100km/h oder wenig mehr, weshalb Personenzüge entweder ausgebremst würden oder durch Freihalten der Strecke zu bestimmten Zeiten die Transportkapazitäten im Tunnel deutlich herabgesetzt würden. Zudem käme der Tunnel nur dem internationalen Fernverkehr zu Gute, der regionale Verkehr bleibt weiterhin auf der Bestandsstrecke. Die Nachfrage nach Personenzügen durch den Tunnel fällt damit gering aus, außerdem ist noch unbekannt, ob ein 60-km-Tunnel überhaupt Akzeptanz bei den Fahrgästen findet. Sinnvoller wäre daher ein reiner Gütertunnel, der zudem deutlich kostengünstiger ausfallen könnte (Verzicht auf Überholmöglichkeiten im

Tunnel, Verzicht auf teure Sicherheitseinrichtungen bei Fahrerlosen Güterzügen, Möglichkeit eines einröhrigen, zweispurigen Tunnels bei reduzierten Geschwindigkeiten, der deutlich billiger und ökologischer errichtet werden könnte und höhere Gütertransportkapazitäten als ein gemischt genutzter Tunnel aufweist, siehe Fußnote 8), oder eine neue Unterflurtrasse über den Brenner, die noch billiger wäre und zusätzlich die Anwohner der bestehenden Strecke vom Lärm befreien würde. Eine solche Unterflurtrasse käme – anders als der BBT – auch dem lokalen und regionalen Personenverkehr zu Gute. Bei strikter Anwendung der TEN-Prinzipien dürfte der BBT von der EU überhaupt nicht mitfinanziert werden, da er für die Personenverkehrsanbindung eine Steigung von maximal 29 ‰ aufweist.

- Energieersparnis im Tunnel gegenüber einer Bergstrecke mit höheren Steigungen: Dieses Argument ist überhaupt nicht nachvollziehbar, und zwar aus mehreren Gründen:

- der Bau des Tunnels selbst verschlingt ungeheure Energiemengen;
- der Betrieb eines tiefliegenden Tunnels ist energieintensiver als eine oberirdische Lösung oder eine Unterflurvariante; insbesondere bei mangelnder Auslastung müsste durch das Tropenklima im Tunnel (mind. 40°C, hohe Luftfeuchtigkeit) eine ständige Belüftung zugeschaltet werden, die die Energie- und Betriebskosten weiter in die Höhe treibt (ergibt sich aus den UVP-Unterlagen).
- je schneller ein Zug im Tunnel fährt, desto stärker wird er durch die vor ihm befindliche Luftsäule behindert; bei hohen Geschwindigkeiten gehen daher bis zu 80% der Traktionsenergie durch den Luftwiderstand verloren;
- bei einer Bergstrecke ist die Steigung natürlich nur mit Energieeinsatz zu bewältigen, die Talfahrt ist dagegen energiesparend.
- beim BBT selbst ist zudem die absurde Tatsache zu bemängeln, dass er eine unnötig hohe Steigung aufweist, weil der Staatsvertrag Österreich-Italien den Scheitelpunkt (höchstgelegener Punkt) in der Nähe der Staatsgrenze mitten im Tunnel festlegt, anstatt einer minimalen gleichmäßigen Steigung im gesamten Tunnel; damit wird bei jeder Zugfahrt durch den BBT Energie verschwendet;
- tatsächlich gehen auch die Österreichischen Bundesbahnen davon aus, dass mit der Eröffnung des BBT der Energiebedarf steigen wird, und haben bereits konkrete Pläne für neue Kraftwerksbauten in Tirol.

- **Nachvollziehbare volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Berechnungen für einzelne Trassenabschnitte statt der Gesamtbetrachtung einer Strecke.**

Die Wirtschaftlichkeit des BBT ist insgesamt nicht gegeben. Die BBT-SE, die die Planung durchgeführt hat, legte in den gesamten Verfahren keine Zahlen zur Wirtschaftlichkeit vor, gab jedoch offen zu, dass die Baukosten niemals gedeckt werden können, sondern vollständig von der öffentlichen Hand zu tragen sind. Bestenfalls könnte der Betrieb kostendeckend sein, doch dies erscheint eher fraglich. Trotz intensiver Suche konnte kein einziger Partner für eine PPP (Public-Private Partnership) gefunden werden. Art. 155 Abs. 1 EGV fordert jedoch, dass bei der EU-Finanzierung der TEN-Projekte auch deren potentielle wirtschaftliche Lebensfähigkeit zu berücksichtigen ist.

Nicht nur der Tunnel selbst, auch die riesigen Deponien würden für alle Zeiten laufende Kosten für die Allgemeinheit verursachen, da es zu verhindern gilt, dass

diese im Berggebiet instabil werden und Katastrophen auslösen.

- **Das TEN-Programm muss einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) gemäß RL 2001/42/EG unterzogen werden und die einzelnen Programme für Schiene und Seeweg miteinander koordiniert werden.**  
Das TEN-Programm ist gemäß Art. 3 Abs. 8 nicht von der Richtlinie ausgenommen, doch eine ausreichende SUP wurde nie durchgeführt (siehe dazu auch die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 22. April 2009 zu dem Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes (2008/2218(INI)), Punkt 9. Bei Programmen von europäischer Tragweite dürfen die Bürger zu Recht erwarten, dass die EU-Normen eingehalten werden.
- **Die TEN-Projekte müssen auf Basis verlässlicher Prognosen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit geprüft werden. Historisch gesehen werden Kosten systematisch unterschätzt, Nutzerzahlen bei Eisenbahntrassen stark überschätzt.**  
Neuere universitäre Forschungen der vergangenen Jahre belegen eindeutig, dass die Planer von großen Infrastrukturprojekten weltweit systematisch die Kosten unterschätzen und die Verkehrsprognosen deutlich zu optimistisch ausfallen, damit die Genehmigungswahrscheinlichkeit steigt.<sup>11</sup> Bei Eisenbahnprojekten muss daher davon ausgegangen werden, dass die Kosten typischerweise um etwa 50% zu niedrig angesetzt werden (wobei die Bandbreite der Abweichungen stark variiert), die Zahlen der Passagiere hingegen durchschnittlich um 100% überschätzt werden. Dies deckt sich völlig mit Erfahrungen bei Hochgeschwindigkeitsstrecken in Italien und Österreich der letzten Jahre. **Diese wissenschaftlich anerkannten Erkenntnisse sind beispielsweise in Großbritannien bereits heute von Entscheidungsträgern bei der Genehmigung neuer Infrastrukturen rechtlich verbindlich heranzuziehen.**<sup>12</sup> Bei Anwendung dieser Grundsätze müssten daher die von den Planern von Eisenbahntrassen angegebenen Kosten um etwa 55% erhöht werden, damit diese mit einer Wahrscheinlichkeit von 80% nicht noch weiter überschritten werden; realistische Passagierzahlen dürften hingegen um etwa 50% unter den vorgelegten Prognosen liegen.<sup>13</sup>  
In diesem Zusammenhang muss berücksichtigt werden, dass kein einziges europäisches Eisenbahn-Großprojekt der vergangenen Jahrzehnte die Erwartungen erfüllt hat. Nicht einmal der Eurotunnel, der die beiden Großräume London und Paris verbindet und lediglich in Konkurrenz zur Fähre steht, arbeitet bislang gewinnbringend. Der BBT stünde hingegen in Konkurrenz zu mehr als einem Dutzend anderen Alpenübergängen und verbindet zwei Regionen, in deren Einzugsgebiet nur ein Bruchteil der Anwohner des Eurotunnels lebt.
- **Auch die volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse erfolgte bislang nur unzureichend bzw. überhaupt nicht.** Die wenigen Studien, die beispielsweise zum BBT dazu vorliegen, stammen von unabhängigen Instituten Österreichs, Deutschlands und Italiens und fallen ausnahmslos negativ aus<sup>(14)</sup>, d.h. insgesamt entsteht der österreichischen und der italienischen Volkswirtschaft gemäß diesen Studien ein Schaden, der den Nutzen des BBT übersteigt. **Seit diesen Studien haben sich die Kostenschätzungen außerdem mittlerweile fast vervierfacht.** Berücksichtigt werden muss außerdem, dass dieser Nutzen nur zum Tragen kommt, wenn auch die Zulaufstrecken zum Tunnel mit gleicher Kapazität vorhanden sind, diese wurden zwischen München und Verona bislang jedoch noch nicht einmal geplant. Deren Kosten müssten in einer volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse natürlich eingerechnet werden.

Wissenschaftlern zufolge entsteht durch massive Investitionen in die Bauwirtschaft heute (anders als in früheren Jahrhunderten) nur eine geringe Wertschöpfung<sup>15</sup>, weitaus sinnvoller und nachhaltiger sind Investitionen in Bildung, Forschung, öffentlichen Nahverkehr, Krankenhäuser etc. Arbeitsplätze können also niemals ein Argument für ein volkswirtschaftlich nutzloses Projekt sein, da das Geld immer auch für sinnvollere Projekte ausgegeben werden kann.

### **Zusammenfassend stellen wir fest, dass**

- die EU gemäß Art. 3 lit. 1 EGV als oberstes Ziel der Verkehrspolitik die Verkehrsvermeidung setzen muss, wie auch von Art. 1 Abs. 2 und Art. 7 Abs. 1 lit. d) des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention gefordert, das von der EU unterzeichnet wurde und von der Kommission am 23. Dezember 2008 dem Rat zur Ratifizierung empfohlen wurde;
- die bisherige Verkehrspolitik der letzten 30 Jahre weder zu Verkehrsvermeidung noch zu Verkehrsverlagerung auf Seewege und die Schiene geführt hat;
- die TEN-Projekte zwar mehrmals evaluiert wurden, aber keine Strategische Umweltprüfung erfolgte und die TEN-Programme für Seewege und den Schienenverkehr nicht miteinander koordiniert wurden;
- der Bau der TEN-Trassen alleine ohne politische Maßnahmen zu keiner Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene führen wird;
- durch kurz- bis mittelfristig umsetzbare Maßnahmen 30% des gesamten alpenquerenden Verkehrs vermieden werden könnten und 50% des Schwerverkehrs am Brenner auf der Straße entfallen könnten;
- die Bevölkerung der betroffenen Alpenregionen jedenfalls nicht gewillt ist, bis 2025 oder weitaus länger die gegenwärtige Situation und die prognostizierten zusätzlichen Belastungen durch weiter steigenden Verkehr und den Bau des BBT ohne wirksame Gegenmaßnahmen zur Entlastung hinzunehmen;
- in den nächsten Jahren mehrere hochkapazitative Schienenverkehrswege über die Alpen fertig gestellt werden, die die Notwendigkeit der TEN-Strecke 1 in Frage stellen, bzw. Alternativen zur Route München-Verona bestehen;
- neuere Forschungen der vergangenen Jahre gezeigt haben, dass bei großen Infrastrukturprojekten von den Planern weltweit systematisch die Kosten unterschätzt und die Verkehrsprognosen deutlich überschätzt werden;
- jene Länder, die erfolgreich Verkehr auf die Schiene verlagert haben, dafür politische Maßnahmen ergriffen haben und auf eine Flächenbahn mit hohen Taktraten im Passagierverkehr sowie ausgezeichnetem Service gesetzt haben.

**Daher werden folgende Anregungen zum Grünbuch gegeben:**

- **Bekennnis zur Verkehrsvermeidung als prioritäres öffentliches Interesse, das noch höher als die Verkehrsverlagerung einzustufen ist;**
- **vorrangige Ergreifung aller Sofortmaßnahmen zur effektiven, europaweiten Verkehrsvermeidung;**
- **Ergreifen von politischen Maßnahmen zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf den Seeweg als umweltfreundlichste Transportmöglichkeit und in zweiter Linie auf die Schiene, insbesondere**
  - o durch Vereinheitlichung, Vereinfachung und Beschleunigung der Zollprozeduren im internationalen und europäischen Seehandel,
  - o die verstärkte Anbindung der Seehäfen an die Schienennetze,
  - o die Verteuerung der Transporte auf der Straße durch Anrechnung aller externen Kosten bei der Verabschiedung der „Eurovignette III“
  - o sowie die gesetzliche Sicherstellung der Auslastung neuer Schienenwege;
- Evaluierung aller TEN-Programme, die folgende Kriterien beinhaltet:
  - o Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung für alle TEN-Programme, die auch Alternativen und die sensible Situation in Berggebieten berücksichtigt, da die bisherigen TEN-Richtlinien bei Schienenprojekten in den Alpen zwangsläufig zu teuren Basistunnels führen;
  - o Harmonisierung der Schienen- und Schifffahrtsprojekte des TEN-Programms, da es sinnlos und widersprüchlich erscheint, die Häfen Südeuropas und gleichzeitig die Verbindungen Rotterdam-Genua bzw. Hamburg-Triest über die Alpen auszubauen;
  - o Berücksichtigung der zukünftigen verstärkten Verlagerung des Verkehrs in Richtung Ost-West bei der Evaluierung der TEN-Programme;
  - o Abkehr vom Korridorkonzept hin zu einer Flächenbahn, die ein dichtes Netz im öffentlichen Personennahverkehr und Güterterminals überall dort, wo diese gebraucht werden, umfasst;
  - o das Einholen umfassender Gutachten über zukünftige Verkehrsströme bei unabhängigen, vorzugsweise universitären, Instituten, die in keiner Beziehung zu Projektbetreibern stehen; die Betrachtung langfristiger Erwartungen an Hand der demographischen Entwicklung, Einrechnung aller Optionen zur Verkehrsvermeidung etc.
  - o Prüfung einer Verlegung der TEN-Strecke 1 (Berlin-Palermo), Teilstück München-Brenner-Verona, auf die Route München-Lindau-Gotthard-Mailand-Bologna, die ab 2016 zur Verfügung steht, und einer eventuellen weiteren TEN-Route 1-Teilstrecke München-Salzburg-Tauern-Slowenien oder einer Hochgeschwindigkeitsverbindung östlich des Alpenbogens, Rückstufung der Teilstrecke München-Verona
  - o seriöse Kostenschätzungen und Verkehrsprognosen für alle TEN-Programme auf Basis neuerer Erkenntnisse der Wissenschaften und fortschrittlicher Ansätze, die in Großbritannien u.a. Ländern bereits Anwendung finden
  - o eine unabhängige, seriöse volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse der TEN-Projekte auf Basis der erhobenen Verkehrsprognosen und Kostenschätzungen, vorzugsweise durch universitäre Einrichtungen, die im Falle des BBT die Kosten für die Zulaufstrecken mit einschließen muss, da andernfalls die möglichen positiven Auswirkungen des BBT gar nicht zum Tragen kommen;

- seriöse Schätzung der betriebswirtschaftlichen Überlebensfähigkeit des BBT und anderer TEN-Projekte, wie von Art. 155 EGV vorgesehen;
- Freigabe der EU-Gelder für das TEN-Projekt „BBT“ sowie alle anderen Projekte nur in dem Fall, dass die Evaluierung 2010 nach oben genannten Gesichtspunkten jeweils positiv ausfällt und keine billigeren, umweltverträglicheren und schneller durchzuführenden Alternativen zur Verfügung stehen;
- Setzen einer gesetzlichen, EU-rechtlich verankerten Obergrenze von 500.000 Transit-LKWs jährlich über die Brennerroute ab 2015 und Durchführung von Maßnahmen, wie sie beispielsweise mit der Schweiz vertraglich vereinbart wurden und auch vom Beitrittsvertrag Österreichs zur EU vorgesehen waren;

Wir ersuchen Sie, uns über die Evaluierung der TEN-Programme und die ergriffenen Maßnahmen zu unterrichten und danken im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

„Umweltgruppe Wipptal“

i.A. Dr. Sieglinde Sigmund-Fratucello

- 
- <sup>1</sup> Kerschner, Ferdinand / Wagner, Erika, Überblick über europarechtliche Vorgaben und Entwicklungen, in: Kerschner, Österreichisches und europäisches Verkehrsrecht, Manz 2001, S. 33 f.
- <sup>2</sup> Tageszeitung „Krone“, 05.02.2009
- <sup>3</sup> insbesondere ist hier „Monitraf“ zu nennen (<http://www.monitraf.org>)
- <sup>4</sup> Protrans, 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>5</sup> z.B. Vieregg-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>6</sup> z.B. Vieregg-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>; siehe auch Monitraf-Daten
- <sup>7</sup> [http://www.oebb.at/bau/de/Projekte\\_Planung\\_und\\_Bau/Tauernachse/Lueckenschluss\\_Tauernbahn/index.jsp](http://www.oebb.at/bau/de/Projekte_Planung_und_Bau/Tauernachse/Lueckenschluss_Tauernbahn/index.jsp)
- <sup>8</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)
- <sup>9</sup> Protrans, 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>10</sup> [http://www.alpfrail.com/de/main/alpine\\_freight\\_railway.htm](http://www.alpfrail.com/de/main/alpine_freight_railway.htm),  
[http://www.alpfrail.com/de/main/projektbeschreibung\\_2.htm](http://www.alpfrail.com/de/main/projektbeschreibung_2.htm),  
[http://www.alpfrail.com/de/detail/projektbeschreibung\\_2,451.htm](http://www.alpfrail.com/de/detail/projektbeschreibung_2,451.htm)
- <sup>11</sup> z.B. Flyvbjerg, Bent, Megaproject Policy and Planning: Problems, Causes, Cures, 2007
- <sup>12</sup> The British Department for Transport, Procedures for Dealing with Optimism Bias in Transport Planning, Guidance Document, 2004
- <sup>13</sup> Flyvbjerg, Bent, Megaproject Policy and Planning: Problems, Causes, Cures, 2007
- <sup>14</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>15</sup> *Ponti, Marco*, Contesto economico per un traffico transalpino più sostenibile, 2008, <http://www.monitraf.org/download/164dextFsvuYP.pdf> (Politecnico di Milano)

**Der eingetragene Verein „LEBENSWERTES Wipptal“**  
ZVR Nr unseres Vereins : 790264081

Steinach, 30.4.09

Obfrau Evelyn Schlögl  
Trinserstr.55  
6150 Steinach am Brenner  
Tirol/Österreich

An die

Europäische Kommission  
GD Energie und Verkehr  
TEN-V  
B-1049 Brüssel

### **Stellungnahme zum Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes**

**Steinach am Brenner, 30.04.2009**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Als Anwohner der TEN-Strecke Nr. 1 Berlin-Palermo im besonders sensiblen Alpenraum geben wir folgende Stellungnahme zum Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes ab:

Es ist seit Jahren erklärtes Ziel der Europäischen Union, die Belastung der Bevölkerung durch den Schwerverkehr auf der Straße zu reduzieren und einen „modal shift“ hin zu umweltfreundlicheren Alternativen zu fördern.

Wir begrüßen grundsätzlich das Ziel der Europäischen Union, Personen- und Güterverkehr so effizient und ökologisch wie möglich zu gestalten und unterstützen jegliche Bestrebungen, die dazu geeignet sind, die Alternativen zur Straße zu fördern.

Die Verkehrspolitik auf europäischer und nationaler Ebene der vergangenen 25 Jahre muss in dieser Hinsicht jedoch als völlig gescheitert gesehen werden. Gemäß offiziellen Statistiken zu den europäischen Verkehrsströmen ist der Anteil des Personen- und Güterverkehrs der Schiene im Vergleich zur Straße stetig zurückgegangen und liegt heute in vielen Ländern unter 10%.

Dies hat Folgen, und zwar ganz besonders für die Anwohner viel befahrener Autobahntrassen. Diese Folgen – v.a. Lärm, Abgase und die Auswirkungen auf die Gesundheit – machen sich im Alpenraum noch einmal deutlich stärker bemerkbar als im Flachland, wie viele Studien zweifelsfrei belegen.

Der Trend zum Schwerverkehr auf der Straße konnte trotz milliardenschwerer Investitionen in die Hochgeschwindigkeitsnetze der Eisenbahnen in den westeuropäischen Ländern in den vergangenen 15 Jahren nicht abgemindert werden. Wir als Bürgerinitiative glauben daher nicht an die Versprechen, dass der derzeit geplante Brenner-Basis-Tunnel (BBT) daran etwas ändern kann. Schon im UVP-Verfahren in Südtirol/Italien zum Vorprojekt des BBT wurde von den Behörden eindeutig festgestellt, dass ohne verkehrspolitische Maßnahmen keine Verlagerung erzielt werden kann.

Wir als Antitransit-Bürgerinitiative der 1. Stunde verfolgen die Verkehrspolitik entlang der TEN-Achse Nr. 1 nun schon seit über 20 Jahren und haben auch die laufenden Genehmigungsverfahren für das Projekt BBT aufmerksam mitverfolgt. Es kann sein, dass diesem die „Umweltverträglichkeit“ trotz vieler offener Fragen in rechtlicher Sicht bescheinigt werden kann. Sicher ist jedoch, dass unabhängig von der Einhaltung von Grenzwerten etc. der Bau des Tunnels und der notwendigen Zulaufstrecken zunächst eine schwere Belastung für die gesamte Bevölkerung von Innsbruck bis Verona bedeutet und für die nächsten 25 Jahre zu mehr Schwerverkehr, sehr viel mehr Lärm, Feinstaub, dem Verlust von wertvollen Naturräumen und Naherholungsgebieten, sowie zur Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes im gesamten Trassengebiet führt, ohne dass eine Besserung der Verkehrssituation nach der Fertigstellung des Projekts garantiert werden kann. Unabhängig vom Bau der TEN-Trasse Nr. 1 sind wir darüber hinaus nicht bereit, weitere 25 Jahre zu warten, bis erste Erfolge vielleicht sichtbar sind.

Daher fordern wir eine sofortige Änderung von grundsätzlichen Rahmenbedingungen der europäischen Verkehrspolitik, damit bereits kurz- bis mittelfristig jene Maßnahmen, die Wirkung zeigen, gesetzt werden können. **Die Bevölkerung würde nämlich durch eine Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik bis zum Jahre 2025 oder länger in steigendem Maße unzumutbar belastet. Zudem ist zu prüfen, ob so teure Projekte wie der BBT und seiner Zulaufstrecken zur Erreichung dieser Ziele überhaupt notwendig sind und volkswirtschaftlich rechtfertigen werden können oder andere effektive Maßnahmen schneller, billiger und umweltverträglicher durchgeführt werden könnten.**

- **Verkehrsvermeidung muss oberstes Ziel sein.**

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**, das laut Art. 3 Lit. 1 EGV Umweltschutz als Querschnittsmaterie betrachtet, **die Verkehrsvermeidung oberstes Ziel des politischen Handelns sein.**<sup>1</sup> So ist es beispielsweise sehr bedenklich, dass ein steigender Anteil der Gütertransporte in der EU Lebensmittel betrifft (derzeit über 40% am gesamten Güterverkehrsaufkommen). Hier muss ein Gegensteuern und eine Rückkehr zu mehr Regionalität einsetzen. Es setzt bei breiten Bevölkerungsschichten schon heute ein Umdenken ein.

Uns ist sehr wohl bewusst, dass der Grundgedanke 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 auch in dieser Hinsicht kann den Gründervätern der EG gerecht werden.

- **Die EU hat sich zum Ziel gesetzt bis zum Jahr 2020 die CO2 Emissionen um 20% zu reduzieren.** Während die Industrie durch sämtliche Maßnahmen trotz steigender Produktion den CO2 Ausstoß zumindest nicht weiter steigerte, hat sich dieser im Verkehrssektor in den letzten 10 Jahren verdoppelt !! Falls die EU also in dieser Frage wirklich etwas erreichen will, ist ein effizientes Verkehrsmonitoring unvermeidlich und es müssten unsere Vorschläge unverzüglich in die Tat umgesetzt werden.
- **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 ersten Quartal 2009 um über 20% niedriger war als 2008;<sup>2</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. Dem sind die TEN-Programme mit bisher bei der Schiene üblicherweise viel zu optimistischen Nutzungszahlen anzupassen.
- **Verlagerung erfordert politische Maßnahmen.** Gemäß mehreren neueren Verkehrsstudien der letzten Jahre aus verschiedenen europäischen Ländern<sup>3</sup>, die teilweise von der EU kofinanziert wurden, und der im Auftrag der BBT-SE durch die Schweizer "Prograns" erstellten Studie<sup>4</sup> wird sich – wie oben bereits ausgeführt – ohne politische Maßnahmen kein Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern lassen; dort, wo die Verlagerungspolitik schon heute konsequent erfolgt – nämlich in der Schweiz – werden am Gotthard auf der alten, steilen Bahnstrecke 60% der Güter und nur 40% auf der Straße transportiert; alpenquerend werden bereits heute auf allen Strecken zusammen 40% der Güter auf der Schiene transportiert, weit mehr als im europäischen Durchschnitt aller Gütertransporte; der Anteil der Schiene im alpenquerenden Verkehr wäre angesichts dieser Datenlage nur durch politische Maßnahmen weiter steigerbar, allerdings nicht unbegrenzt (gemäß Daten der TEN-T Programme ist die Schiene bislang nur bei Strecken ab 400 km konkurrenzfähig, weshalb eine Verlagerung bei kürzeren Strecken derzeit nicht erzielbar ist).
- **Der Straßenverkehr muss für eine effektive Verlagerung auf Schiene und Seeweg verteuert werden.** Der Güterverkehr hat in den letzten Jahren in Europa kontinuierlich zugenommen, mit ständig steigenden sozialen und ökologischen Kosten für die europäischen Volkswirtschaften. Diese Kosten werden den Verursachern bislang nicht ausreichend in Rechnung gestellt, obwohl das Verursacherprinzip greifen müsste. Die neue Wegekostenrichtlinie „Eurovignette III“ ändert daran leider nicht viel, solange die Nationalstaaten dazu nicht verpflichtet werden, diese zumindest an den Transitstrecken auch umzusetzen. Zudem wird sogar an eine Zweckbindung der Gelder für Infrastrukturprojekte gedacht. Dies wäre absurd, da dadurch ja gerade nicht die externen Kosten finanziert würden, sondern letztendlich der Straßenverkehr noch zusätzlich zunehmen würde.
- **Seehäfen müssen ausgebaut werden, Zollformalitäten vereinheitlicht werden, und die Seehäfen an die Schiene angebunden werden, statt transkontinentale Transporte auf der Straße zu fördern.** Wie die Unterlagen der TEN-Projekte zum Ausbau der Seehäfen zeigen, könnten 30% des gesamten alpenquerenden Verkehrs vermieden werden, wenn die Seehäfen in Südeuropa ausreichend ausgebaut und an die Eisenbahn angeschlossen würden. Bislang steuern die

meisten Schiffe von Fernost über den Suezkanal kommend nicht die Häfen in Griechenland, Italien oder Südfrankreich an, sondern jene in Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam und Hamburg. Von dort werden viele Güter auf der Straße oder der Schiene wieder zurück über die Alpen transportiert. Dies ist vor allem auf ineffiziente Zollprozeduren in Südeuropa zurückzuführen, die Standzeiten in den Häfen von zwei Wochen und mehr bedingen, weshalb die Schiffe 4-5 Tage für die längere Fahrt nach Nordeuropa in Kauf nehmen.

**Die TEN-Projekte sehen unter anderem eine europaweite Vereinheitlichung der Zollprozeduren an den Häfen sowie einen Ausbau der Häfen in Südeuropa vor. Dies wird ausdrücklich begrüßt, da der Seeweg die ökologischste Variante des Güterverkehrs darstellt, wenn zusätzlich Maßnahmen gesetzt werden, um den Stickoxid-Ausstoß der Schiffe zu verringern. Die Anbindung der Häfen in Südeuropa an das Schienennetz muss gleichzeitig vorrangig betrieben werden.**

- **Die TEN-Trasse Nr. 1 entspricht nicht dem Prinzip der kürzesten Wege, sondern ist das Ergebnis wirtschaftlicher Verzerrungen.**

Betrachtet man die Geographie Mitteleuropas auf einer Landkarte, so lässt sich eindeutig feststellen, dass die Hauptverkehrsströme von den Häfen Nordeuropas und den Industriegebieten Deutschlands in den Nordwesten Italiens ohne politische Beeinflussung durch die Schweiz laufen würden, zum Hafen von Triest hingegen über die Route München-Salzburg und weiter über den Tauern, die auch für den Hafen von Venedig lediglich einen geringen Umweg von 40 km gegenüber dem Brenner bedeutet. Die Warenverkehrsströme von Skandinavien nach Südeuropa sollten sinnvollerweise auf dem Seeweg erfolgen und fallen mengenmäßig kaum ins Gewicht.

- **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>5</sup>**

Der Brenner ist heute jedoch der mit Abstand am stärksten genutzte Alpenübergang im Warenverkehr. Dieser Zustand ist ausschließlich darauf zurückzuführen, dass er durch eine verfehlte Verkehrspolitik gleichzeitig der billigste Alpenübergang ist, bei dem deutlich weniger Gebühren als auf allen anderen Strecken anfallen und zudem durch die billige Mineralölsteuer auf Diesel in Österreich ebenfalls große Einsparpotenziale entstehen; insgesamt ist der Brenner damit um einige hundert Euro pro Fahrt billiger als die Konkurrenzstrecken in den Alpen. Als Ergebnis dieses Zustandes wird bei 30% aller Güter, die über den Brenner transitieren, ein Umweg von mehr als 60 km gegenüber anderen Routen (durch die Schweiz oder über die Tauernroute) in Kauf genommen.<sup>6</sup> Auf der Schiene ist ein solcher Umwegverkehr nicht feststellbar. **Durch eine Verteuerung der Transitstrecken**

- **ließen sich bereits heute 30% des Gütervolumens weg vom Brenner verlagern.** Die entsprechenden Studien, die dies belegen, wurden zT von der EU kofinanziert. **Insgesamt ließen sich aus den aufgezählten Gründen 30% des gesamten alpenquerenden Verkehrs und sogar 50% des LKW-Transitverkehrs am Brenner durch Ausbau der Seewege und Verteuerung der Brennerstrecke auf das Niveau der Konkurrenzstrecken innerhalb kurzer Zeit mit vergleichsweise billigen Maßnahmen vermeiden.** Ein großer Teil des restlichen Verkehrs am Brenner liegt unterhalb der 400 km-Schwelle oder hat Start und Ziel in der Region und lässt sich bei den derzeitigen ökonomischen Rahmenbedingungen daher nicht verlagern, selbst wenn der BBT heute schon vorhanden wäre.

- **In den nächsten Jahren werden über die Alpen bedeutende Zusatzkapazitäten auf der Schiene geschaffen, ein Ausbau der TEN-Strecke Nr. 1 ist überflüssig, wenn die**

**Nutzung der vorhandenen Strecken gesetzlich gesichert wird.**

Die Lötschbergstrecke durch die Schweiz ging bereits 2007 in Betrieb, bis Ende 2010 dürfte der zweispurige Ausbau der Tauernroute abgeschlossen sein<sup>7</sup>, ab 2017 steht die zweigleisige Gotthardstrecke mit dem Gotthardbasistunnel zur Verfügung, die den Vorgaben für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke entspricht. Selbst bei der bestehenden Bahntrasse am Brenner ließen sich durch geringfügige Investitionen die Kapazitäten erhöhen. Voraussetzung dafür wäre allerdings eine Unterflurtrasse begrenzt auf die lärmbelasteten Wohngebiete. Das würde aber nur einen Bruchteil des veranschlagten Brennerbasistunnels kosten !

- **Damit werden in wenigen Jahren unabhängig vom BBT bereits genügend freie Schienenkapazitäten zur Verfügung stehen, mit denen der Schwerverkehr von der Straße verlagert werden kann. Mit den derzeit in Ausführung befindlichen Ausbaumaßnahmen werden die sieben bestehenden alpenquerenden Bahnstrecken heute und in Zukunft theoretisch in der Lage sein, den gesamten Güterverkehr aufzunehmen. Neue Strecken sind für eine Verlagerung weg von der Straße überhaupt nicht notwendig. Der BBT steht vielmehr in Konkurrenz zu den bestehenden Bahnstrecken und droht somit, die Auslastung aller Strecken, damit deren Effizienz und die Konkurrenzfähigkeit der Bahn insgesamt im Vergleich zur Straße zu verringern<sup>8</sup>.**

Bei den genannten, in Bau befindlichen Strecken werden auch die Zuläufe bereits heute ausgebaut; dies gilt für die Zubringer zum Lötschberg und Gotthard auf der Route Rotterdam-Genua, aber auch für die Strecke München-Lindau-Gotthard-Mailand; selbst der Verkehr nach Osteuropa soll in Zukunft auf der Strecke Rotterdam-Mailand und anschließend in Richtung Osten verlaufen.

- **Sollte man unbedingt für die relativ kleinen Verkehrsströme von Nordeuropa (Skandinavien, Norddeutschland) bis nach Neapel eine durchgehende Hochgeschwindigkeitsstrecke brauchen, gäbe es eine billige Alternative - die Umfahrung der Alpen im Osten.**

Eine historische Strecke besteht schon weitgehend, wurde vor der Teilung Europas 1945 immer genutzt und ließe sich mit einem Bruchteil der Kosten des BBT zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke ausbauen; zudem käme sie Osteuropa zu Gute, das bei den Infrastrukturen weit höheren Ausbaubedarf als Mitteleuropa aufweist; es wird allerdings noch einmal betont, dass der Seeweg umweltfreundlicher ist und damit vorgezogen werden sollte.

Auf der Langstrecke ist die Eisenbahn außerdem im Passagierverkehr nicht mit dem Flugzeug konkurrenzfähig. **In den letzten Jahren sank die Bedeutung des Brenners im internationalen Passagierverkehr 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>9</sup>, nicht zu.**

- **Abkehr vom Konzept der Korridore, hin zum Schweizer Vorbild einer Flächenbahn.** In jenen EU-Ländern, in denen der Güterverkehr auf der Schiene den höchsten Anteil hat, stehen praktisch keine Hochgeschwindigkeitsstrecken zur Verfügung (Polen, Ungarn, etc.) **Dies zeigt, dass die Politik zur Verkehrsverlagerung in den vergangenen Jahrzehnten ihr Ziel nicht erreicht hat und möglicherweise die falschen Prioritäten verfolgt hat.**

Neue 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. Als Ergebnis des AlpFRail-Projekts wurden vier erfolgreiche tägliche Güterverkehrsverbindungen geschaffen<sup>10</sup>, von denen nur eine aus den oben bereits aufgezählten Gründen über den Brenner verläuft. Wesentlicher als Investitionen in überdimensionierte, unbezahlbare Hochgeschwindigkeits-Korridore über die Alpen wären also Güterterminals und entsprechende Zugangebote dort, wo sie tatsächlich nachgefragt werden.

- **Abkehr von TEN-Prinzipien bei Eisenbahntrassen in sensiblen Räumen, wo dies notwendigerweise zu überdimensionierten, überteuerten, volkswirtschaftlich unwirtschaftlichen Strecken führt (z.B. 12% maximale Steigung, gemischter Güter-Personen-Verkehr).**

Der Bau des milliardenteuren BBT wird gegenüber billigeren Alternativen mit fragwürdigen Argumenten begründet:

- Hochgeschwindigkeitsstrecken dürfen nicht mehr als 12 % Steigung aufweisen: Dies ist prinzipiell richtig, doch gemäß vorliegenden Studien muss als äußerst ineffizient angesehen werden, dass für den BBT gemischter Güter- und Personenverkehr vorgesehen wird. Güterverkehr erfolgt bei höchstens 100km/h oder wenig mehr, weshalb Personenzüge entweder ausgebremst würden oder durch Freihalten der Strecke zu bestimmten Zeiten die Transportkapazitäten im Tunnel deutlich herabgesetzt würden. Zudem käme der Tunnel nur dem internationalen Fernverkehr zu Gute, der regionale Verkehr bleibt weiterhin auf der Bestandsstrecke. Die Nachfrage nach Personenzügen durch den Tunnel fällt damit gering aus, außerdem ist noch unbekannt, ob ein 60-km-Tunnel überhaupt Akzeptanz bei den Fahrgästen findet. Sinnvoller wäre daher ein reiner Gütertunnel, der zudem deutlich kostengünstiger ausfallen könnte (Verzicht auf Überholmöglichkeiten im Tunnel, Verzicht auf teure Sicherheitseinrichtungen bei Fahrerlosen Güterzügen, Möglichkeit eines einröhriigen, zweispurigen Tunnels bei reduzierten Geschwindigkeiten, der deutlich billiger und ökologischer errichtet werden könnte und höhere Gütertransportkapazitäten als ein gemischt genutzter Tunnel aufweist Fußnote 8), oder eine neue Unterflurtrasse über den
- 
- Brenner, die noch billiger wäre und zusätzlich die Anwohner der bestehenden Strecke vom Lärm befreien würde. Eine solche Unterflurtrasse käme – anders als der BBT – auch dem lokalen und regionalen Personenverkehr zu Gute. Bei strikter Anwendung der TEN-Prinzipien dürfte der BBT von der EU überhaupt nicht mitfinanziert werden, da er für die Personenverkehrsanbindung eine Steigung von maximal 29 % aufweist.
- Energieersparnis im Tunnel gegenüber einer Bergstrecke mit höheren Steigungen: Dieses Argument ist überhaupt nicht nachvollziehbar, und zwar aus mehreren Gründen:
  - der Bau des Tunnels selbst verschlingt ungeheure Energiemengen;
  - der Betrieb eines tiefliegenden Tunnels ist energieintensiver als eine oberirdische Lösung oder eine Unterflurvariante; insbesondere bei mangelnder Auslastung müsste durch das Tropenklima im Tunnel (mind. 40°C, hohe Luftfeuchtigkeit) eine ständige Belüftung

zugeschaltet werden, die die Energie- und Betriebskosten weiter in die Höhe treibt (ergibt sich aus den UVP-Unterlagen).

- je schneller ein Zug im Tunnel fährt, desto stärker wird er durch die vor ihm befindliche Luftsäule behindert; bei hohen Geschwindigkeiten gehen daher bis zu 80% der Traktionsenergie durch den Luftwiderstand verloren;
- bei einer Bergstrecke ist die Steigung natürlich nur mit Energieeinsatz zu bewältigen, die Talfahrt ist dagegen energiesparend.
- beim BBT selbst ist zudem die absurde Tatsache zu bemängeln, dass er eine unnötig hohe Steigung aufweist, weil der Staatsvertrag Österreich-Italien den Scheitelpunkt (höchstgelegener Punkt) in der Nähe der Staatsgrenze mitten im Tunnel festlegt, anstatt einer minimalen gleichmäßigen Steigung im gesamten Tunnel; damit wird bei jeder Zugfahrt durch den BBT Energie verschwendet;
- tatsächlich gehen auch die Österreichischen Bundesbahnen davon aus, dass mit der Eröffnung des BBT der Energiebedarf steigen wird, und haben bereits konkrete Pläne für neue Kraftwerksbauten in Tirol.

- **Nachvollziehbare volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Berechnungen für einzelne Trassenabschnitte statt der Gesamtbetrachtung einer Strecke.**

Die Wirtschaftlichkeit des BBT ist insgesamt nicht gegeben. Die BBT-SE, die die Planung durchgeführt hat, legte in den gesamten Verfahren keine Zahlen zur Wirtschaftlichkeit vor, gab jedoch offen zu, dass die Baukosten niemals gedeckt werden können, sondern vollständig von der öffentlichen Hand zu tragen sind. Bestenfalls könnte der Betrieb kostendeckend sein, doch dies erscheint eher fraglich. Trotz intensiver Suche konnte kein einziger Partner für eine PPP (Public-Private Partnership) gefunden werden. Art. 155 Abs. 1 EGV fordert jedoch, dass bei der EU-Finanzierung der TEN-Projekte auch deren potentielle wirtschaftliche Lebensfähigkeit zu berücksichtigen ist. Nicht nur der Tunnel selbst, auch die riesigen Deponien würden für alle Zeiten laufende Kosten für die Allgemeinheit verursachen, da es zu verhindern gilt, dass diese im Berggebiet instabil werden und Katastrophen auslösen.

- **Das TEN-Programm muss einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) gemäß RL 2001/42/EG unterzogen werden und die einzelnen Programme für Schiene und Seeweg miteinander koordiniert werden.**

Das TEN-Programm ist gemäß Art. 3 Abs. 8 nicht von der Richtlinie ausgenommen, doch eine ausreichende SUP wurde nie durchgeführt (siehe dazu auch die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 22. April 2009 zu dem Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes (2008/2218(INI)), Punkt 9. Bei Programmen von europäischer Tragweite dürfen die Bürger zu Recht erwarten, dass die EU-Normen eingehalten werden.

- **Die TEN-Projekte müssen auf Basis verlässlicher Prognosen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit geprüft werden. Historisch gesehen werden Kosten systematisch unterschätzt, Nutzerzahlen bei Eisenbahntrassen stark überschätzt.**

Neuere universitäre Forschungen der vergangenen Jahre belegen eindeutig, dass die Planer von großen Infrastrukturprojekten weltweit systematisch die Kosten unterschätzen und die Verkehrsprognosen deutlich zu optimistisch ausfallen, damit die Genehmigungswahrscheinlichkeit steigt.<sup>11</sup> Bei Eisenbahnprojekten muss daher davon ausgegangen werden, dass die Kosten typischerweise um etwa 50% zu niedrig angesetzt werden (wobei die Bandbreite der Abweichungen stark variiert), die Zahlen der

Passagiere hingegen durchschnittlich um 100% überschätzt werden. Dies deckt sich völlig mit Erfahrungen bei Hochgeschwindigkeitsstrecken in Italien und Österreich der letzten Jahre. **Diese wissenschaftlich anerkannten Erkenntnisse sind beispielsweise in Großbritannien bereits heute von Entscheidungsträgern bei der Genehmigung neuer Infrastrukturen rechtlich verbindlich heranzuziehen.<sup>12</sup> Bei Anwendung dieser Grundsätze müssten daher die von den Planern von Eisenbahntrassen angegebenen Kosten um etwa 55% erhöht werden, damit diese mit einer Wahrscheinlichkeit von 80% nicht noch weiter überschritten werden; realistische Passagierzahlen dürften hingegen um etwa 50% unter den vorgelegten Prognosen liegen.<sup>13</sup>**

In diesem Zusammenhang muss berücksichtigt werden, dass kein einziges europäisches Eisenbahn-Großprojekt der vergangenen Jahrzehnte die Erwartungen erfüllt hat. Nicht einmal der Eurotunnel, der die beiden Großräume London und Paris verbindet und lediglich in Konkurrenz zur Fähre steht, arbeitet bislang gewinnbringend. Der BBT stünde hingegen in Konkurrenz zu mehr als einem Dutzend anderen Alpenübergängen und verbindet zwei Regionen, in deren Einzugsgebiet nur ein Bruchteil der Anwohner des Eurotunnels lebt.

- **Auch die volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse erfolgte bislang nur unzureichend bzw. überhaupt nicht. Die wenigen Studien, die beispielsweise zum BBT dazu vorliegen, stammen von unabhängigen Instituten Österreichs, Deutschlands und Italiens und fallen ausnahmslos negativ aus<sup>(14)</sup>, d.h. insgesamt entsteht der österreichischen und der italienischen Volkswirtschaft gemäß diesen Studien ein Schaden, der den Nutzen des BBT übersteigt. Seit diesen Studien haben sich die Kostenschätzungen außerdem mittlerweile fast vervierfacht.** Berücksichtigt werden muss außerdem, dass dieser Nutzen nur zum Tragen kommt, wenn auch die Zulaufstrecken zum Tunnel mit gleicher Kapazität vorhanden sind, diese wurden zwischen München und Verona bislang jedoch noch nicht einmal geplant. Deren Kosten müssten in einer volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse natürlich eingerechnet werden. Wissenschaftlern zufolge entsteht durch massive Investitionen in die Bauwirtschaft heute (anders als in früheren Jahrhunderten) nur eine geringe Wertschöpfung<sup>15</sup>, weitaus sinnvoller und nachhaltiger sind Investitionen in Bildung, Forschung, öffentlichen Nahverkehr, Krankenhäuser etc. Arbeitsplätze können also niemals ein Argument für ein volkswirtschaftlich nutzloses Projekt sein, da das Geld immer auch für sinnvollere Projekte ausgegeben werden kann.

### **Zusammenfassend stellen wir fest, dass**

- die EU gemäß Art. 3 lit. 1 EGV als oberstes Ziel der Verkehrspolitik die Verkehrsvermeidung setzen muss, wie auch von Art. 1 Abs. 2 und Art. 7 Abs. 1 lit. d) des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention gefordert, das von der EU unterzeichnet wurde und von der Kommission am 23. Dezember 2008 dem Rat zur Ratifizierung empfohlen wurde;
- die bisherige Verkehrspolitik der letzten 30 Jahre weder zu Verkehrsvermeidung noch zu Verkehrsverlagerung auf Seewege und die Schiene geführt hat;
- die TEN-Projekte zwar mehrmals evaluiert wurden, aber keine Strategische Umweltprüfung erfolgte und die TEN-Programme für Seewege und den Schienenverkehr nicht miteinander koordiniert wurden;

- der Bau der TEN-Trassen alleine ohne politische Maßnahmen zu keiner Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene führen wird;
- durch kurz- bis mittelfristig umsetzbare Maßnahmen 30% des gesamten alpenquerenden Verkehrs vermieden werden könnten und 50% des Schwerverkehrs am Brenner auf der Straße entfallen könnten;
- die Bevölkerung der betroffenen Alpenregionen jedenfalls nicht gewillt ist, bis 2025 oder weitaus länger die gegenwärtige Situation und die prognostizierten zusätzlichen Belastungen durch weiter steigenden Verkehr und den Bau des BBT ohne wirksame Gegenmaßnahmen zur Entlastung hinzunehmen;
- in den nächsten Jahren mehrere hochkapazitative Schienenverkehrswege über die Alpen fertig gestellt werden, die die Notwendigkeit der TEN-Strecke 1 in Frage stellen, bzw. Alternativen zur Route München-Verona bestehen;
- neuere Forschungen der vergangenen Jahre gezeigt haben, dass bei großen Infrastrukturprojekten von den Planern weltweit systematisch die Kosten unterschätzt und die Verkehrsprognosen deutlich überschätzt werden:
- jene Länder, die erfolgreich Verkehr auf die Schiene verlagert haben, dafür politische Maßnahmen ergriffen haben und auf eine Flächenbahn mit hohen Taktraten im Passagierverkehr sowie ausgezeichnetem Service gesetzt haben.

**Daher werden folgende Anregungen zum Grünbuch gegeben:**

- **Bekanntnis zur Verkehrsvermeidung als prioritäres öffentliches Interesse, das noch höher als die Verkehrsverlagerung einzustufen ist;**
- **vorrangige Ergreifung aller Sofortmaßnahmen zur effektiven, europaweiten Verkehrsvermeidung;**
- **Ergreifen von politischen Maßnahmen zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf den Seeweg als umweltfreundlichste Transportmöglichkeit und in zweiter Linie auf die Schiene, insbesondere**
  - o durch Vereinheitlichung, Vereinfachung und Beschleunigung der Zollprozeduren im internationalen und europäischen Seehandel,
  - o die verstärkte Anbindung der Seehäfen an die Schienennetze,
  - o die Verteuerung der Transporte auf der Straße durch Anrechnung aller externen Kosten bei der Verabschiedung der „Eurovignette III“ und die verpflichtende Einführung derselben, zumindest auf den TEN-Strecken.
  - o sowie die gesetzliche Sicherstellung der Auslastung neuer Schienenwege;
- Evaluierung aller TEN-Programme, die folgende Kriterien beinhaltet:
  - o Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung für alle TEN-Programme, die auch Alternativen und die sensible Situation in Berggebieten berücksichtigt, da die bisherigen TEN-Richtlinien bei Schienenprojekten in den Alpen zwangsläufig zu teuren Basistunnels führen;
  - o Harmonisierung der Schienen- und Schifffahrtsprojekte des TEN-Programms, da es sinnlos und widersprüchlich erscheint, die Häfen Südeuropas und

- gleichzeitig die Verbindungen Rotterdam-Genua bzw. Hamburg-Triest über die Alpen auszubauen;
- Berücksichtigung der zukünftigen verstärkten Verlagerung des Verkehrs in Richtung Ost-West bei der Evaluierung der TEN-Programme;
  - Abkehr vom Korridorkonzept hin zu einer Flächenbahn, die ein dichtes Netz im öffentlichen Personennahverkehr und Güterterminals überall dort, wo diese gebraucht werden, umfasst;
  - das Einholen umfassender Gutachten über zukünftige Verkehrsströme bei unabhängigen, vorzugsweise universitären, Instituten, die in keiner Beziehung zu Projektbetreibern stehen; die Betrachtung langfristiger Erwartungen an Hand der demographischen Entwicklung, Einrechnung aller Optionen zur Verkehrsvermeidung etc.
  - Prüfung einer Verlegung der TEN-Strecke 1 (Berlin-Palermo), Teilstück München-Brenner-Verona, auf die Route München-Lindau-Gotthard-Mailand-Bologna, die ab 2016 zur Verfügung steht, und einer eventuellen weiteren TEN-Route 1-Teilstrecke München-Salzburg-Tauern-Slowenien oder einer Hochgeschwindigkeitsverbindung östlich des Alpenbogens, Rückstufung der Teilstrecke München-Verona
  - seriöse Kostenschätzungen und Verkehrsprognosen für alle TEN-Programme auf Basis neuerer Erkenntnisse der Wissenschaften und fortschrittlicher Ansätze, die in Großbritannien u.a. Ländern bereits Anwendung finden
  - eine unabhängige, seriöse volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse der TEN-Projekte auf Basis der erhobenen Verkehrsprognosen und Kostenschätzungen, vorzugsweise durch universitäre Einrichtungen, die im Falle des BBT die Kosten für die Zulaufstrecken mit einschließen muss, da andernfalls die möglichen positiven Auswirkungen des BBT gar nicht zum Tragen kommen;
  - seriöse Schätzung der betriebswirtschaftlichen Überlebensfähigkeit des BBT und anderer TEN-Projekte, wie von Art. 155 EGV vorgesehen;
- Freigabe der EU-Gelder für das TEN-Projekt „BBT“ sowie alle anderen Projekte nur in dem Fall, dass die Evaluierung 2010 nach oben genannten Gesichtspunkten jeweils positiv ausfällt und keine billigeren, umweltverträglicheren und schneller durchzuführenden Alternativen zur Verfügung stehen;
  - Setzen einer gesetzlichen, EU-rechtlich verankerten Obergrenze von 500.000 Transit-LKWs jährlich über die Brennerroute ab 2015.
  - und Durchführung von Maßnahmen, wie sie beispielsweise mit der Schweiz vertraglich vereinbart wurden und auch vom Beitrittsvertrag Österreichs zur EU vorgesehen waren;

Bitte nehmen Sie unsere Vorschläge ernst, in Zeiten, durch Umweltverschmutzung und Klimawandel ist es einfach ein Gebot der Stunde rasch zu handeln und sich nicht mehr wie bisher durch mächtige Interessensvertreter wie die Transportlobby in diesen wichtigen Entscheidungen, die dem Wohl aller Menschen dienen würden, beeinflussen zu lassen. Werfen Sie einen Blick über den Atlantik und schauen Sie, was ein Mann, Barack Obama, in nur 100 Tagen alles in Angriff genommen hat.

Da kann man nur sagen :“ We can too „, Leiten Sie endlich die schon längst notwendige Wende in der Verkehrspolitik ein !

Wir bitten Sie, uns über die Evaluierung der TEN-Programme und die ergriffenen Maßnahmen zu unterrichten.

Mit freundlichen Grüßen,

.

Initiative Lebenswertes Wipptal

Für den Verein

Evelyn Schlögl

- 
- <sup>1</sup> Kerschner, Ferdinand / Wagner, Erika, Überblick über europarechtliche Vorgaben und Entwicklungen, in: Kerschner, Österreichisches und europäisches Verkehrsrecht, Manz 2001, S. 33 f.
- <sup>2</sup> Tageszeitung „Krone“, 05.02.2009
- <sup>3</sup> insbesondere ist hier „Monitraf“ zu nennen (<http://www.monitraf.org>)
- <sup>4</sup> Protrans, 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>5</sup> z.B. Vieregg-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung, Verkehrsentlastung 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>6</sup> z.B. Vieregg-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung, Verkehrsentlastung im bayerischen Inntal - Aufspaltung des Güterzug- und LKW-Verkehrs statt Konzentration auf eine einzige Route, 2006, <http://www.vr-transport.de/vr/inntal2006.html>; siehe auch Monitraf-Daten
- <sup>7</sup> [http://www.oebb.at/bau/de/Projekte\\_Planung\\_und\\_Bau/Tauernachse/Lueckenschluss\\_Tauernbahn/index.jsp](http://www.oebb.at/bau/de/Projekte_Planung_und_Bau/Tauernachse/Lueckenschluss_Tauernbahn/index.jsp)
- <sup>8</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)
- <sup>9</sup> Protrans, 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>10</sup> [http://www.alpfrail.com/de/main/alpine\\_freight\\_railway.htm](http://www.alpfrail.com/de/main/alpine_freight_railway.htm),  
[http://www.alpfrail.com/de/main/projektbeschreibung\\_2.htm](http://www.alpfrail.com/de/main/projektbeschreibung_2.htm),  
[http://www.alpfrail.com/de/detail/projektbeschreibung\\_2,451.htm](http://www.alpfrail.com/de/detail/projektbeschreibung_2,451.htm)
- <sup>11</sup> z.B. Flyvbjerg, Bent, Megaproject Policy and Planning: Problems, Causes, Cures, 2007
- <sup>12</sup> The British Department for Transport, Procedures for Dealing with Optimism Bias in Transport Planning, Guidance Document, 2004
- <sup>13</sup> Flyvbjerg, Bent, Megaproject Policy and Planning: Problems, Causes, Cures, 2007
- <sup>14</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>15</sup> *Ponti, Marco*, Contesto economico per un traffico transalpino più sostenibile, 2008, <http://www.monitraf.org/download/164dextFsvuYP.pdf> (Politecnico di Milano)

**Gerhard Stürzlinger**  
Alpengeograf und Raumplaner  
Multivisionen, Wanderbuchautor  
A-6143 Pfons Wiesengrund 5  
E-mail: gerhardalp@aon.at



Pfons, 30.4.2009

Europäische Kommission  
GD Energie und Verkehr  
TEN-V  
B-1049 Brüssel

### **Stellungnahme zum Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Als Bewohner des Wipptales beschäftige ich mich seit etwa 30 Jahren mit dem Thema des alpenquerenden Verkehrs. Ich bin also Anwohner der TEN-Strecke Nr. 1 Berlin-Palermo im besonders sensiblen Alpenraum und gebe hiermit folgende Stellungnahme zum Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes ab:

Ich begrüße grundsätzlich das Ziel der Europäischen Union, Personen- und Güterverkehr so effizient und ökologisch wie möglich zu gestalten und unterstütze jegliche Bestrebungen, die dazu geeignet sind, Verkehr zu vermeiden und Alternativen zur Straße zu fördern.

Die Verkehrspolitik auf europäischer und nationaler Ebene der vergangenen 25 Jahre muss in dieser Hinsicht jedoch als weitgehend gescheitert gesehen werden. Gemäß offiziellen Statistiken zu den europäischen Verkehrsströmen ist der Anteil des Personen- und Güterverkehrs der Schiene im Vergleich zur Straße stetig zurückgegangen und liegt heute in vielen Ländern unter 10%.

Die Folgen dieser gescheiterten Verkehrspolitik – wie etwa Lärm und Abgase und deren Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen und die Natur – machen sich im Alpenraum deutlicher bemerkbar als im Flachland, wie viele Studien zweifelsfrei belegen.

Der Brennerbasis-Tunnel mit seinen Zulaufstrecken und die unterschiedlichen Varianten haben meine Aufmerksamkeit besonders erweckt. Ich war bei allen Genehmigungsverfahren für das Projekt BBT dabei. Es kann sein, dass diesem die „Umweltverträglichkeit“ trotz vieler offener Fragen in rechtlicher Sicht bescheinigt werden kann. Sicher ist jedoch, dass unabhängig von der Einhaltung von Grenzwerten etc. der Bau des Tunnels und der notwendigen Zulaufstrecken zunächst eine schwere Belastung für die gesamte Bevölkerung von München bis Verona bedeutet und für die nächsten 25 Jahre zu mehr Schwerverkehr und daher mehr Lärm und Feinstaub führt. Zu dem kommen der Verlust von wertvollen Naturräumen und Naherholungsgebieten sowie die Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes im gesamten Trassengebiet, ohne dass eine Besserung der Verkehrssituation nach der Fertigstellung des Projekts garantiert wird.

Ich stelle mir und damit Ihnen die Frage, ob die TEN-Strecke Nr. 1 mit der zentralen Alpenquerung wirklich jene verkehrspolitische Lösung darstellt, die Ökonomie und Ökologie in angemessener Weise verbindet.

Es sind daher die Rahmenbedingungen der europäischen Verkehrspolitik auf folgende Ziele zu überprüfen:

- **Verkehrsvermeidung muss oberstes Ziel sein.**  
Schon heute müsste nach EU-Recht, das laut Art. 3 Lit. 1 EGV Umweltschutz als Querschnittsmaterie betrachtet wird, die Verkehrsvermeidung oberstes Ziel des politischen Handelns sein.<sup>1</sup> So ist es beispielsweise sehr bedenklich, dass ein steigender Anteil der Gütertransporte in der EU Lebensmittel betrifft (derzeit über 40% am gesamten Güterverkehrsaufkommen). Hier sollte regionales Wirtschaften in den Vordergrund rücken, was in breiten Bevölkerungsschichten schon heute einen hohen Wert besitzt.
- **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 ersten Quartal 2009 um über 20% niedriger war als 2008; 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. Dem sind die TEN-Programme anzupassen.
- **Verlagerung erfordert politische Maßnahmen.**  
Gemäß mehreren neueren Verkehrsstudien der letzten Jahre aus verschiedenen europäischen Ländern<sup>2</sup>, die teilweise von der EU kofinanziert wurden, und der im Auftrag der BBT SE durch die Schweizer "Prograns" erstellten Studie<sup>3</sup> wird sich – wie oben bereits ausgeführt – ohne politische Maßnahmen kein Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern lassen; dort, wo die Verlagerungspolitik schon heute konsequent erfolgt – nämlich in der Schweiz – werden am Gotthard auf der alten, steilen Bahnstrecke 60% der Güter und nur 40% auf der Straße transportiert.
- **Der Straßenverkehr muss für eine effektive Verlagerung auf Schiene und Seeweg verteuert werden.**  
Der Güterverkehr hat in den letzten Jahren in Europa kontinuierlich zugenommen, mit ständig steigenden sozialen und ökologischen Kosten für die europäischen Volkswirtschaften. Diese Kosten werden den Verursachern bislang nicht ausreichend in Rechnung gestellt, obwohl das Verursacherprinzip greifen müsste. Die neue Wegekostenrichtlinie „Eurovignette III“ ändert daran leider nicht viel, da sie gemäß Prognosen den LKW-Schwerverkehr lediglich um 3-4% verteuern wird. Zudem wird sogar an eine Zweckbindung der Gelder für Infrastrukturprojekte gedacht. Dies wäre absurd, da dadurch ja gerade nicht die externen Kosten finanziert würden, sondern letztendlich der Straßenverkehr weiter zunehmen würde.
- **Seehäfen müssen ausgebaut werden, Zollformalitäten vereinheitlicht werden, und die Seehäfen an die Schiene angebunden werden.**  
Wie die Unterlagen der TEN-Projekte zum Ausbau der Seehäfen zeigen, könnten 30% des gesamten alpenquerenden Verkehrs vermieden werden, wenn die Seehäfen in Südeuropa ausreichend ausgebaut und an die Eisenbahn angeschlossen würden. Bislang steuern die meisten Schiffe von Fernost über den Suezkanal kommend nicht die Häfen in Griechenland, Italien oder Südfrankreich an, sondern jene in Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam und Hamburg. Von dort werden viele Güter auf der Straße oder der Schiene wieder zurück über die Alpen transportiert. Dies ist vor allem auf ineffiziente Zollprozeduren in Südeuropa zurückzuführen, die Standzeiten in den Häfen von zwei Wochen und mehr bedingen, weshalb die Schiffe 4-5 Tage für die längere Fahrt nach Nordeuropa in Kauf nehmen.  
Die TEN-Projekte sehen unter anderem eine europaweite Vereinheitlichung der Zollprozeduren an den Häfen sowie einen Ausbau der Häfen in Südeuropa vor. Dies wird ausdrücklich begrüßt, da der Seeweg die ökologischste Variante des Güterverkehrs darstellt, wenn zusätzlich Maßnahmen gesetzt werden, um den Stickoxid-Ausstoß der Schiffe zu verringern. Die Anbindung der Häfen in Südeuropa an das Schienennetz muss gleichzeitig betrieben werden.
- **Die TEN-Trasse Nr. 1 entspricht nicht dem Prinzip der kürzesten Wege, sondern ist das Ergebnis wirtschaftlicher Verzerrungen.**  
Betrachtet man die Geographie von Mitteleuropa so erkennt man, dass die Verbindung der deutschen

und der norditalienischen Industriegebiete, bzw. der Häfen Nord- und Südeuropas zu einer anderen Verteilung der Verkehrsströme durch die Alpen führt, als es den heutigen Fakten entspricht. Sowohl die Route durch die Schweiz mit den südlichen Zentren Mailand, Turin und Genua als auch die östliche Route über den Tauern Richtung Triest müssten geographisch gesehen mehr Verkehr übernehmen. Der Brenner ist heute jedoch der mit Abstand am stärksten genutzte Alpenübergang im Warenverkehr. Dieser Zustand ist ausschließlich darauf zurückzuführen, dass er durch eine verfehlte Verkehrspolitik der billigste Alpenübergang ist, bei dem deutlich weniger Gebühren als auf allen anderen Strecken anfallen und zudem durch die geringe Mineralölsteuer auf Diesel in Österreich den Verkehr weiter anheizt. Als Ergebnis dieses Zustandes wird bei 30% aller Güter, die über den Brenner transitieren, ein Umweg von mehr als 60 km gegenüber den anderen Routen in Kauf genommen.<sup>4</sup> Insgesamt ließen sich aus den aufgezählten Gründen 30% des gesamten alpenquerenden Verkehrs und sogar 50% des LKW-Transitverkehrs am Brenner durch Ausbau der Seewege und Verteuerung der Brennerstrecke auf das Niveau der Konkurrenzstrecken innerhalb kurzer Zeit mit vergleichsweise billigen Maßnahmen vermeiden.

- **In den nächsten Jahren werden über die Alpen bedeutende Zusatzkapazitäten auf der Schiene geschaffen, ein Ausbau der TEN-Strecke Nr. 1 ist überflüssig, wenn die Nutzung der vorhandenen Strecken gesetzlich gesichert wird.**

Die Lötschbergstrecke durch die Schweiz ging bereits 2007 in Betrieb, bis Ende 2010 dürfte der zweispurige Ausbau der Tauernroute abgeschlossen sein<sup>5</sup>, ab 2017 steht die zweigleisige Gotthardstrecke mit dem Gotthardbasistunnel zur Verfügung, die den Vorgaben für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke entspricht. Damit werden in wenigen Jahren unabhängig vom BBT bereits genügend freie Schienenkapazitäten zur Verfügung stehen, mit denen der Schwerverkehr von der Straße verlagert werden kann. Mit den derzeit in Ausführung befindlichen Ausbaumaßnahmen werden die sieben bestehenden alpenquerenden Bahnstrecken heute und in Zukunft theoretisch in der Lage sein, den gesamten Güterverkehr aufzunehmen. Neue Strecken sind für eine Verlagerung weg von der Straße überhaupt nicht notwendig. Der BBT steht vielmehr in Konkurrenz zu den bestehenden Bahnstrecken und droht somit, die Auslastung aller Strecken, damit deren Effizienz und die Konkurrenzfähigkeit der Bahn insgesamt im Vergleich zur Straße zu verringern<sup>6</sup>.

- **Abkehr von TEN-Prinzipien bei Eisenbahntrassen in sensiblen Räumen, wie z.B. 12%o maximale Steigung, gemischter Güter-Personen-Verkehr.**

Hochgeschwindigkeitsstrecken dürfen nicht mehr als 12 ‰ Steigung aufweisen: Dies ist prinzipiell richtig, doch gemäß vorliegenden Studien muss als äußerst ineffizient angesehen werden, dass für den BBT gemischter Güter- und Personenverkehr vorgesehen wird. Güterverkehr erfolgt bei höchstens 100km/h oder wenig mehr, weshalb Personenzüge entweder ausgebremst würden oder durch Freihalten der Strecke zu bestimmten Zeiten die Transportkapazitäten im Tunnel deutlich herabgesetzt würden. Sinnvoller wäre daher ein reiner Gütertunnel, der zudem deutlich kostengünstiger ausfallen könnte: Verzicht auf Überholmöglichkeiten im Tunnel, Verzicht auf teure Sicherheitseinrichtungen bei fahrerlosen Güterzügen, Möglichkeit eines einröhriigen, zweispurigen Tunnels. Interessant wäre auch eine neue Unterflurtrasse über den Brenner, die wesentlich billiger wäre und zusätzlich die Anwohner der bestehenden Strecke vom Lärm befreien würde. Sie käme auch dem lokalen und regionalen Personenverkehr zu Gute.

- **Nachvollziehbare volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Berechnungen für einzelne Trassenabschnitte statt der Gesamtbetrachtung einer Strecke.**

Die Wirtschaftlichkeit des BBT ist insgesamt nicht gegeben. Die BBT-SE, die die Planung durchgeführt hat, legte in den gesamten Verfahren keine Zahlen zur Wirtschaftlichkeit vor, gab jedoch offen zu, dass die Baukosten niemals gedeckt werden können, sondern vollständig von der öffentlichen Hand zu tragen sind. Trotz intensiver Suche konnte kein einziger Partner für eine PPP (Public-Private Partnership) gefunden werden. Art. 155 Abs. 1 EGV fordert jedoch, dass bei der EU-Finanzierung der TEN-Projekte auch deren potentielle wirtschaftliche Lebensfähigkeit zu berücksichtigen ist.

Nicht nur der Tunnel selbst, auch die riesigen Deponien würden für alle Zeiten laufende Kosten für die Allgemeinheit verursachen, da es zu verhindern gilt, dass diese im Berggebiet instabil werden und Katastrophen auslösen.

- **Das TEN-Programm muss einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) gemäß RL 2001/42/EG unterzogen werden und die einzelnen Programme für Schiene und Seeweg miteinander koordiniert werden.**

Das TEN-Programm ist gemäß Art. 3 Abs. 8 nicht von der Richtlinie ausgenommen, doch eine ausreichende SUP wurde nie durchgeführt (siehe dazu auch die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 22. April 2009 zu dem Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes (2008/2218(INI)), Punkt 9. Bei Programmen von europäischer Tragweite dürfen die Bürger zu Recht erwarten, dass die EU-Normen eingehalten werden.

- **Auch die volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse erfolgte bislang nur unzureichend bzw. überhaupt nicht.**

Die wenigen Studien, die beispielsweise zum BBT dazu vorliegen, stammen von unabhängigen Instituten Österreichs, Deutschlands und Italiens und fallen ausnahmslos negativ aus<sup>(7)</sup>, d.h. insgesamt entsteht der österreichischen und der italienischen Volkswirtschaft gemäß diesen Studien ein Schaden, der den Nutzen des BBT übersteigt. Seit diesen Studien haben sich die Kostenschätzungen außerdem mittlerweile fast vervierfacht. Berücksichtigt werden muss außerdem, dass dieser Nutzen nur zum Tragen kommt, wenn auch die Zulaufstrecken zum Tunnel mit gleicher Kapazität vorhanden sind, diese wurden zwischen München und Verona bislang jedoch noch nicht einmal geplant. Deren Kosten müssten in einer volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse natürlich eingerechnet werden. Wissenschaftlern zufolge entsteht durch massive Investitionen in die Bauwirtschaft) nur eine geringe Wertschöpfung<sup>8</sup>, weitaus sinnvoller und nachhaltiger sind Investitionen in Bildung, Forschung, öffentlichen Nahverkehr, Krankenhäuser etc. Arbeitsplätze können also niemals ein Argument für ein volkswirtschaftlich nutzloses Projekt sein, da das Geld immer auch für sinnvollere Projekte ausgegeben werden kann.

**Daher werden folgende Anregungen zum Grünbuch gegeben:**

- **Bekanntnis zur Verkehrsvermeidung als vorrangiges öffentliches Interesse, das noch höher als die Verkehrsverlagerung einzustufen ist;**
- **Ergreifung aller Maßnahmen zur effektiven, europaweiten Verkehrsvermeidung heute;**
- **Ergreifen von politischen Maßnahmen zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf den Seeweg als umweltfreundlichste Transportmöglichkeit und in zweiter Linie auf die Schiene, insbesondere**
  - o durch Vereinheitlichung, Vereinfachung und Beschleunigung der Zollprozeduren im internationalen und europäischen Seehandel,
  - o die verstärkte Anbindung der Seehäfen an die Schienennetze,
  - o die Verteuerung der Transporte auf der Straße durch Anrechnung aller externen Kosten bei der Verabschiedung der „Eurovignette III“
  - o sowie die gesetzliche Sicherstellung der Auslastung neuer Schienenwege;
- **Evaluierung aller TEN-Programme mit folgende Kriterien:**
  - o Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung für alle TEN-Programme, die auch Alternativen und die sensible Situation in Berggebieten berücksichtigt, da die bisherigen TEN-Richtlinien bei Schienenprojekten in den Alpen zwangsläufig zu teuren Basistunnels führen;
  - o Harmonisierung der Schienen- und Schifffahrtsprojekte des TEN-Programms, da es sinnlos und widersprüchlich erscheint, die Häfen Südeuropas und gleichzeitig die Verbindungen Rotterdam-Genua bzw. Hamburg-Triest über die Alpen auszubauen;
  - o Berücksichtigung der zukünftigen verstärkten Verlagerung des Verkehrs in Richtung Ost-West bei der Evaluierung der TEN-Programme;
  - o Abkehr vom Korridorkonzept hin zu einer Flächenbahn, die ein dichtes Netz im öffentlichen Personennahverkehr und Güterterminals überall dort, wo diese gebraucht werden, umfasst;
  - o das Einholen umfassender Gutachten über zukünftige Verkehrsströme bei unabhängigen, vorzugsweise universitären, Instituten, die in keiner Beziehung zu Projektbetreibern stehen;

- die Betrachtung langfristiger Erwartungen an Hand der demographischen Entwicklung, Einrechnung aller Optionen zur Verkehrsvermeidung etc.
  - Prüfung einer Verlegung der TEN-Strecke 1 (Berlin-Palermo), Teilstück München-Brenner-Verona, auf die Route München-Lindau-Gotthard-Mailand-Bologna, die ab 2016 zur Verfügung steht, und einer eventuellen weiteren TEN-Route 1-Teilstrecke München-Salzburg-Tauern-Slowenien oder einer Hochgeschwindigkeitsverbindung östlich des Alpenbogens, Rückstufung der Teilstrecke München-Verona
  - seriöse Kostenschätzungen und Verkehrsprognosen für alle TEN-Programme auf Basis neuerer Erkenntnisse der Wissenschaften und fortschrittlicher Ansätze, die in Großbritannien u.a. Ländern bereits Anwendung finden
  - eine unabhängige, seriöse volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse der TEN-Projekte auf Basis der erhobenen Verkehrsprognosen und Kostenschätzungen, vorzugsweise durch universitäre Einrichtungen, die im Falle des BBT die Kosten für die Zulaufstrecken mit einschließen muss, da andernfalls die möglichen positiven Auswirkungen des BBT gar nicht zum Tragen kommen;
  - seriöse Schätzung der betriebswirtschaftlichen Überlebensfähigkeit des BBT und anderer TEN-Projekte, wie von Art. 155 EGV vorgesehen;
- **Setzen einer gesetzlichen, EU-rechtlich verankerten Obergrenze von 500.000 Transit-LKWs jährlich** über die Brennerroute ab 2015 und Durchführung von Maßnahmen, wie sie beispielsweise mit der Schweiz vertraglich vereinbart wurden und auch vom Beitrittsvertrag Österreichs zur EU vorgesehen waren.

Ich bitte Sie, mich über die Evaluierung der TEN-Programme und die ergriffenen Maßnahmen zu unterrichten.

Mit freundlichen Grüßen,

Stürzlinger Gerhard

<sup>1</sup> Kerschner, Ferdinand / Wagner, Erika, Überblick über europarechtliche Vorgaben und Entwicklungen, in: Kerschner, Österreichisches und europäisches Verkehrsrecht, Manz 2001, S. 33 f.

<sup>2</sup> insbesondere ist hier „Monitraf“ zu nennen (<http://www.monitraf.org>)

<sup>3</sup> Prograns, Aktualisierung der Personen- und Güterverkehrsprognose für den Brenner 2015 und 2025 (2007), [http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/brenner/prograns\\_prognose.pdf](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/brenner/prograns_prognose.pdf)

<sup>4</sup> z.B. Vieregg-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung, Verkehrsentlastung im bayerischen Inntal - Aufspaltung des Güterzug- und LKW-Verkehrs statt Konzentration auf eine einzige Route, 2006, <http://www.vr-transport.de/vr/inntal2006.html>; siehe auch Monitraf-Daten

<sup>5</sup> [http://www.oebb.at/bau/de/Projekte\\_Planung\\_und\\_Bau/Tauernachse/Lueckenschluss\\_Tauernbahn/index.jsp](http://www.oebb.at/bau/de/Projekte_Planung_und_Bau/Tauernachse/Lueckenschluss_Tauernbahn/index.jsp)

<sup>6</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)

<sup>7</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>8</sup> *Ponti, Marco*, Contesto economico per un traffico transalpino più sostenibile, 2008, <http://www.monitraf.org/download/164dextFsvuYP.pdf> (Politecnico di Milano)