

„LEBENSWERTES Wipptal“
6150 Steinach am Brenner
Tirol/Österreich
eingetragener Verein
ZVR Nr.: 790264081

Bürgerinitiative „STOP BBT“
Wiesen/Pfitsch, Sterzing
Südtirol / Italien

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

Steinach, Wiesen/Pfitsch, Sterzing, 30.09.2009

Stellungnahme zu

“A sustainable future for transport: Towards an integrated, technology-led and user friendly system”

über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes

Sehr geehrte Damen und Herren!

Als Anwohner der TEN-Strecke Nr. 1 Berlin-Palermo im besonders sensiblen Alpenraum verfolgen wir die Verkehrspolitik nun schon seit über 20 Jahren und geben folgende Stellungnahme zur Zukunft der transeuropäischen Verkehrsnetze und der Verkehrspolitik 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 angesehen 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 EU-Mitgliedsländern 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 nicht abgemindert werden. Daraus kann aus unserer Sicht nur der Schluss gezogen werden, dass hier ein Umdenken einsetzen muss und Konzepte der vergangenen 20 Jahre so nicht fortgeführt werden können.

Wir als Bürgerinitiative glauben daher beispielsweise nicht an die Versprechen, dass der derzeit geplante Brenner-Basis-Tunnel (BBT) daran etwas ändern kann. Der BBT ist vielmehr exemplarisch für das, was in den vergangenen Jahrzehnten falsch gelaufen ist: Man investiert vor allem in wenige, übertriebene Hochgeschwindigkeitskorridore für den Schienenverkehr, die aufgrund exorbitanter Kosten für die Gesamtstrecken auch in den nächsten 20 Jahren nicht fertig werden, lässt aber sämtliche anderen Rahmenbedingungen, die für eine effektive, bereits mittelfristig wirksame Verkehrsverlagerung notwendig wären, außer Acht. Zu nennen ist vor allem die durch die gesetzlichen Rahmenbedingungen herbeigeführte mangelnde Konkurrenzfähigkeit der Bahn sowie falsche Prioritäten bei den Investitionen, die völlig einseitig nur für die Schienenstrecken getätigt werden, nicht aber für intermodale Güterbahnhöfe, modernes Rollmaterial auf der Schiene und moderne Bahndienstleistungen im Güter- und Personennahverkehr.

Was wir im Folgenden schreiben, gilt daher zum einen für das die TEN-Strecke Nr. 1 und das Projekt BBT, lässt sich aber gleichzeitig auch europaweit beobachten. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch insbesondere auf die Stellungnahme der Deutschen Bahn als einem der größten Logistikanbieter weltweit zum Grünbuch der Kommission zu den TEN-Netzen vom April 2009, die uns in unserer Sichtweise bestätigt.

Wir haben 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 56km langen Tunnels und der notwendigen Zulaufstrecken mit weiteren 195 km Tunnels 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. **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. Auch die von der Projektbetreiberin BBT SE vorgelegten Studien belegen dies eindeutig.**

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. Zudem ist fraglich bzw. unwahrscheinlich, dass die Strecke mit Gesamtkosten von 60 Mrd. Euro und mehr in diesem Zeitraum überhaupt fertig gestellt wird. Selbst für den Fall, dass der BBT fertig gestellt wird, ist er sinnlos, so lange zwischen dem Tunnel und Verona keine ausreichenden Transportkapazitäten zur Verfügung stehen. Dieses entsprechende Teilstück der TEN-Strecke Nr. 1 existiert aber noch nicht einmal in groben Planungen, geschweige denn, dass davon gesprochen wird, wie der enorme Betrag von 40 Mrd. Euro finanziert werden könnte.

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

Die Bevölkerung würde nämlich durch eine Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik mit jährlichen Steigerungen des Schwerverkehrs auf der Straße bis zum Jahre 2025 oder länger unzumutbar belastet.

Zudem ist unbedingt 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.

Wir fordern insbesondere auch die Konsultierung von unabhängigen universitären Instituten, die auf Verkehrsplanung spezialisiert sind, bei der Suche nach Lösungen für die Zukunft. Es kann nicht sein, dass nur „stakeholder“ Lösungen vorschlagen dürfen, die ihren Interessen entgegenkommen, es mangelt bislang im Bereich der gesamten Verkehrspolitik an innovativen Ideen und unabhängiger wissenschaftlicher Evaluierung.

Wir beschäftigen uns seit Jahrzehnten mit Verkehr, und daher sind uns natürlich auch eine Vielzahl von Studien und Ideen zur Zukunft des Verkehrs bekannt. Die Bereiche, in denen derzeit aus unserer Sicht der dringendste Handlungsbedarf besteht, möchten wir im Folgenden auflisten:

- **Verkehrsvermeidung muss oberstes Ziel sein.** Es kann nicht sein, dass der Schwerverkehr weiterhin 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.**¹ So ist es beispielsweise sehr bedenklich, dass ein steigender Anteil der Gütertransporte in der EU Lebensmittel und Lebewiehe betrifft (derzeit über 40% am gesamten Güterverkehrsaufkommen). Hier muss ein Gegensteuern und eine Rückkehr zu mehr Regionalität einsetzen, das bei breiten Bevölkerungsschichten schon heute akzeptiert und als notwendig erkannt wird. Uns ist sehr wohl bewusst, dass ein Hauptgedanke der Gründer der Europäischen Gemeinschaften jener war, durch zunehmende Handelsvernetzung und Warenaustausch zu einem friedlichen Verhältnis der europäischen Völker zu gelangen; dieser Gedanke stößt heute jedoch an seine Grenzen. Zur Friedenssicherung in Zukunft – auf europäischer und globaler Ebene – wird nicht einfach nur Warenaustausch an sich benötigt,

sondern es wird auf eine gerechte Verteilung der Ressourcen und einen nachhaltig vertretbaren Verbrauch der Naturgüter ankommen. Nur ein Umdenken in dieser Hinsicht kann den Gründervätern der EG gerecht werden.

- **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, sind ein effizientes Verkehrsmonitoring und Maßnahmen zur Verkehrsverminderung unvermeidlich.
- **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;² **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. Beim BBT zeigt sich schon heute, dass die Prognosen der Projektbetreiber zum Zuwachs des Güter- und Personenverkehrs auf der Schiene nicht zutreffen. Während in früheren Jahrzehnten Investitionen in überdimensionierte Verkehrsinfrastrukturen durch das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum sich langfristig gesehen doch noch als sinnvoll herausgestellt haben, wird dies für die Zukunft so nicht mehr gelten, wie neuere wissenschaftliche Erkenntnisse belegen (siehe dazu unten S. 10).
- **Verlagerung erfordert politische Maßnahmen.** Gemäß mehreren neueren Verkehrsstudien der letzten Jahre aus verschiedenen europäischen Ländern³, die teilweise von der EU kofinanziert wurden, und der im Auftrag der BBT-SE durch die Schweizer "Prograns" erstellten Studie⁴ 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 steuerbar, allerdings nicht unbegrenzt (gemäß Daten der TEN-T Programme ist die Schiene nur bei Strecken ab 400 km konkurrenzfähig, weshalb eine Verlagerung bei kürzeren Strecken 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. Einerseits führt sie lediglich zu einer Verteuerung des LKW-Verkehrs von höchstens 3%, andererseits sind die Nationalstaaten nicht dazu verpflichtet, 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. **Es ist legislativ sicherzustellen, dass die Kosten des Straßenverkehrs nicht nur durch zusätzliche Maßnahmen internalisiert werden – entsprechende Studien liegen der Kommission bereits vor - , sondern dass die dadurch eingehobenen Einnahmen auch tatsächlich dazu benutzt werden, die bisher externalisierten Kosten zu decken** (Umweltschäden, Gesundheitsschäden, Unfallfolgen usw.).

- **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-Programme 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, zu nennen wäre hier insbesondere Triest (Italien), dessen Bevölkerung sich eine Anbindung des Hafens an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn wünscht, während die TEN-Strecke Nr. 1 auf dem Teilstück Innsbruck-Verona in der Bevölkerung aufgrund vieler Fragwürdigkeiten dieses Projektes zunehmend kritisch gesehen wird und auf steigenden Widerstand stößt.**
- **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. **Die Deutsche Bahn setzt zukünftig eindeutig auf den Korridor Rotterdam-Genua, für sie hat die TEN-Strecke Nr. 1 keine Priorität.**

- **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.**⁵ 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.⁶ Auf der Schiene ist ein solcher Umwegverkehr nicht feststellbar. **Durch eine Verteuerung der Transitstrecke über den Brenner 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 und die Ten-Strecke Nr. 1 heute schon Realität wären.
- **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 einspurig in Betrieb, bis Ende 2010 dürfte der zweispurige Ausbau der Tauernroute abgeschlossen sein⁷, 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! Wie das von Italien und Österreich im Frühjahr 2009 unterzeichnete Brenner-Memorandum zudem zeigt, ist noch nicht einmal bekannt, welche Kapazitäten auf der Strecke München-Verona heute überhaupt zur Verfügung stehen und wo die größten Engpässe sind. Die Notwendigkeit des BBT ist daher in Frage zu stellen.

- **Mit den kurz vor der Fertigstellung stehenden Alpentransitrouten 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 verringern⁸.**

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 die Prognosen für Passagierzahlen, die dem BBT zu Grund liegen und von jährlichen Steigerungen der Passagierzahlen bereits vor dem Bau des Tunnels ausgehen⁹, nicht zu.

- **Ein weitere Möglichkeit wäre, die TEN-Strecke Nr. 1 nicht über München, sondern über die Schweiz und Mailand zu führen.** Diese durchgängige Hochgeschwindigkeitsverbindung von Nord- nach Südeuropa steht bereits in wenigen Jahren vollständig zur Verfügung, sämtliche noch fehlenden Teilstrecken befinden sich bereits in Bau. Eine weitere wird nicht benötigt, es gibt in anderen europäischen Regionen dringenderen Handlungsbedarf!

- **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 geschaffen¹⁰, 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. Aus diesem Grund sehen aktuelle Planungen nur zwei Nachtzüge im Personenverkehr durch den BBT vor, tagsüber soll dieser auf der alten Brenner-Passstrecke bleiben. 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, zweisepurigen 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 nochmals weitaus 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 – eine Hochgeschwindigkeitsstrecke Innsbruck-Verona mit 250km Tunnels ist daher sinnlos und energieverschwendend;
 - bei einer Bergstrecke ist die Steigung natürlich nur mit Energieeinsatz zu bewältigen, die Talfahrt ist dagegen energiesparend – eine Passstrecke ist daher nicht so nachteilig, wie immer behauptet wird;
 - 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 und zusätzlich die volkswirtschaftliche Gesamtbetrachtung einer TEN-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.¹¹ 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.¹² 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.¹³** 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⁽¹⁴⁾, 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, der Schaden fällt damit noch weit höher aus.** Berücksichtigt werden muss außerdem, dass der Nutzen des BBT 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 Wertschöpfung¹⁵, 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. **Japan hat in den letzten 20 Jahren ungeheure Summen in Infrastrukturen investiert und befindet sich dennoch – oder gerade deshalb – in andauernder Stagnation.**

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 Jahrzehnte 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 bei Schienenprojekten 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 zur Zukunft der Verkehrspolitik 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, sowie Verwendung der Einnahmen zur Begleichung dieser Kosten,
 - 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.;
 - 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-Triest 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;

In Zeiten weiter steigender Umweltverschmutzung und des Klimawandels ist es ein Gebot der Stunde, rasch zu handeln und sich nicht mehr wie bisher durch mächtige Interessensvertreter wie die Transportlobby in wichtigen Entscheidungen, die dem Wohl aller Menschen dienen würden, beeinflussen zu lassen. 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

Bürgerinitiative „STOP BBT“
Für die Initiative

Klaus Schuster

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