

„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, 15.09.2010

**Stellungnahme zu „Commission Working Document: Consultation on the Future Trans-European Transport Network“**

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:

- Wir sind für jegliche Maßnahmen, die effektiv zur Vermeidung von Güterverkehr und zur Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel beitragen. Die EU muss als oberstes Ziel der Verkehrspolitik die Verkehrsvermeidung setzen, wie auch von Art. 1 Abs. 2 und Art. 7 Abs. 1 lit. d) des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention gefordert, das am 22. April 2009 vom EU-Parlament ratifiziert wurde. Durch kurz- bis mittelfristig umsetzbare Maßnahmen könnten 30% des gesamten alpenquerenden Verkehrs vermieden werden und 50% des Schwerverkehrs am Brenner auf der Straße entfallen.
- Wir sind für eine Novellierung der „Eurovignette“-Richtlinie, um die externen Kosten des Güterverkehrs auf der Straße zu internalisieren und mit den Einnahmen die externen Kosten – Umweltschäden, Gesundheitsschäden, Unfallfolgen etc. – zu finanzieren. Ohne politische Maßnahmen findet keine Verkehrsverlagerung statt, wie alle Studien belegen.
- Wir sind für die Einführung einer Mindestlademenge von LKW, die entlang von Transitrouten fahren – derzeit sind etwa 20% aller LKW auf Transitrouten völlig leer. Die Schweiz hat erfolgreich vorgemacht, dass die den Verkehr reduziert.
- Wir sprechen uns für etwa gleich hohe Mineralölsteuern innerhalb der EU aus.
- Wir sind für eine Anhebung der LKW-Maut auf der Strecke München-Verona auf das Niveau der anderen Alpenübergänge.
- Wir sind für eine Besteuerung jeglicher LKW-Kilometer auf allen Straßen nach Schweizer Vorbild. Sie führt zu weniger Verkehr und effizienteren Transporten ohne wesentliche Verteuerung der Waren.
- Wir sind für einen Ausbau der südeuropäischen Häfen und der Seewege, wenn dies so

umweltschonend wie möglich erfolgt und die Stickoxidproblematik des Schiffsverkehrs stärkere Beachtung findet.

- Wir sind für eine Harmonisierung der europäischen Zollvorschriften im Seehandel, die als einzige nicht harmonisiert wurden.
- Wir sind für eine Anbindung der südeuropäischen Häfen, insbesondere Triest und Genua, an das Schienennetz für den Güterverkehr.
- Wir wünschen eine adäquate Anbindung des italienischen Schienennetzes an die neuen Hochleistungsstrecken in der Schweiz (NEAT), und zwar an den Lötschberg- und den Gotthardbasistunnel. Wir wünschen ebenso einen vollständigen zweigleisigen Ausbau der Strecke München-Salzburg-Tauern-Venedig/Triest, der bereits fast vollendet ist.
- Wir sind für die Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung Nord-Süd im Osten unter Umgehung der Alpen (über Slowenien und Ungarn), da im Flachland ein Streckenbau vergleichsweise billig ist und dort großer Aufholbedarf bei Infrastrukturen besteht.

Wir sind jedoch gegen eine Fortführung der bisherigen TEN-T-Politik, die bislang nachweislich keinen Verkehr auf die Schiene verlagert hat, und fordern ein grundsätzliches Umdenken.

Der BBT steht exemplarisch für alles, was in der europäischen Verkehrspolitik verfehlt ist:

- Konzentration auf TEN-Korridore statt auf ein Verkehrsnetz mit intermodalen Knoten, wie von Experten gefordert;
- technische Vorschriften für TEN-Hochgeschwindigkeitsstrecken, die auf die 50-er Jahre des vergangenen Jahrhunderts zurückgehen und notwendigerweise in Berggebieten zu überkauerten, volkswirtschaftlich unsinnigen Megaprojekten führen (v.a. die Beschränkung der Steigung auf 1,2 %);
- als Folge dieser Politik weiter abnehmende Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße im Güterverkehr.

Die Vollendung des europäischen TEN-Eisenbahnnetzes würde laut Verkehrsexperten und Volkswirtschaftlern noch bis zu 600 Milliarden Euro benötigen, ohne dass diesen Ausgaben ein entsprechender Nutzen gegenübersteht. Gleichzeitig hat die Wirtschaftskrise gezeigt, dass wir uns diese Projekte längst nicht mehr leisten können und eigentlich viel dringender in Bildung, Forschung, Gesundheit etc. investieren müssten. Falsche Prioritäten bei öffentlichen Investitionen führen dazu, dass die EU die Ziele der Lissabon-Agenda verfehlt hat, im globalen Wettbewerb unter Druck gerät und die europäischen Staaten hoch verschuldet sind. Italien ist von Verschuldung besonders betroffen – die Vollendung der TEN-Strecken über den Brenner und Richtung Frankreich würde etwa 100 Milliarden Euro verschlingen (aus obskuren Gründen sind TEN-Strecken nirgends so teuer wie in Italien). Falls ein Paket wie zur Rettung Griechenlands im Frühjahr notwendig werden sollte, stellt sich die Frage, ob die EU-Staaten diese Summen aufbringen könnten, und wie sich das auf diese Staaten bzw. den gesamten Euroraum auswirkt.

Der italienische Rechnungshof hat im August 2010 in einem sehr kritischen Bericht zum Projekt TEN-Strecke Verona-Brenner alle unsere Bedenken bestätigt: Das Projekt ist durch Italien nicht finanzierbar, und es ist sehr unwahrscheinlich, dass es in 20 Jahren noch prioritär ist.

Bei den TEN-T und dem BBT fordern wir daher die Suche nach Alternativen zu überkauerten, unrealisierbaren Trassen. Es ist nicht rechtskonform, wenn hunderte Millionen für die Planung eines volkswirtschaftlich schädlichen Projekts ausgegeben werden, aber kein Cent für die Suche nach technischen und politischen Alternativen.

Wir fordern, dass endlich Alternativen zur TEN-Strecke München-Verona ernsthaft untersucht werden, darunter die Sanierung und der Ausbau der bestehenden Brennerbahn. Durch Modernisierung der Signaltechnik, Vereinheitlichung der Stromnetze von Österreich und Italien am Brenner und dreigleisigen Ausbau in Ballungszentren (eine Spur für den öffentlichen Nahverkehr) könnte in wenigen Jahren eine sehr leistungsfähige Infrastruktur bereitstehen, die den Bedarf bei weitem erfüllt.

Unterflurtrassen in den bewohnten Gebieten würden die Anwohner vom Lärm entlasten, Freiräume schaffen und die Strecke für den Nahverkehr attraktiv machen. All dies kann die derzeit geplante TEN-Strecke mit 250 km Tunnels niemals erfüllen.

Es muss Schluss sein mit überteuerten Projekten, die nichts bringen. Wenn der BBT in 20 Jahren vielleicht eröffnet würde, wenn irgendwann evtl. die Gesamtstrecke München-Verona fertig gestellt wäre, wäre sie am gleichen Tag bedeutungslos, überholt von geänderten Rahmenbedingungen, geänderten Warenströmen und neuen Technologien im Verkehr. Wir brauchen Lösungen für die Verkehrsprobleme der nächsten Jahre. Wir fordern daher eine Strategische Umweltprüfung (Richtlinie 2001/42/EC) der TEN-Programme, zu der die EU aus unserer Sicht verpflichtet ist. Das Europäische Parlament hat diese selbst in seiner Entschließung vom 22. April 2009 zu dem Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes (2008/2218(INI)), Punkt 9, gefordert. Die Strategische Umweltprüfung ist das Instrument, mit dem große öffentliche Programme, deren Verwirklichung Jahrzehnte erfordert, überprüft werden können, inwieweit sie noch aktuell sind, und gleichzeitig Bürgerbeteiligung ermöglicht.

Eine solche Strategische Umweltprüfung muss folgende Punkte berücksichtigen:

- Rücksicht auf die sensible Situation in Berggebieten, 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-Genova bzw. Hamburg-Triest über die Alpen auszubauen;
- Zukünftige verstärkte Verlagerung des Verkehrs in Richtung Ost-West;
- 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 Verkehrsentwicklungen 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 2017 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. 171 AEUV 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.

Eine Fortführung der bisherigen TEN-Politik führt nicht nur zu volkswirtschaftlichen Verlusten, sondern auch dazu, dass die EU weiter an Zustimmung in der Bevölkerung verliert. Die EU darf keinen Druck auf Mitgliedsstaaten ausüben, die TEN-Strecken zu verwirklichen – sie darf sie lediglich unterstützen, die endgültige Entscheidung verbleibt jedoch bei den Mitgliedsstaaten. Die EU hat hingegen die Pflicht, gemäß Art 171 AEUV die Wirtschaftlichkeit – und nicht nur die Finanzierbarkeit – von TEN-Strecken zu berücksichtigen. Das ist beim BBT bislang nicht geschehen.

Wir fordern völlige Transparenz bei der Frage der Finanzierung des BBT und bei Wirtschaftlichkeitsberechnungen der TEN-Strecke München-Verona. Bei einem Projekt, das jeden österreichischen und italienischen Steuerzahler einige hundert bis einige Tausend Euro kostet, entspricht dies unserem Recht auf eine sparsame und effiziente Verwaltung von Steuergeldern und dem allgemeinen Menschenrecht auf eine gute Verwaltung.

**Die Bevölkerung der Alpenregionen entlang der TEN-Teilstrecke München-Verona ist nicht gewillt, 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 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!

**Detaillierte Angaben zum BBT, der exemplarisch für die Probleme bei großen Teilen des noch fehlenden TEN-Netzes ist, finden Sie in der Anlage.**

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

Anlage:  
Dokument „BBT aus Bürgersicht“, September 2010

# **Der Brenner-Basis-Tunnel: offene Fragen aus Bürgersicht**

Stand: September 2010

# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Einführung.....</b>	<b>3</b>
<b>2 Die Bedingungen, die der frühere Europäische Koordinator Karel van Miert für den Baubeginn des BBT definiert hat, sind nicht gegeben.....</b>	<b>3</b>
<b>3 Kosten, Prognosen zur Auslastung, Wirtschaftlichkeit, volkswirtschaftliches Kosten-Nutzen-Verhältnis (KNV).....</b>	<b>8</b>
3.1 Projektkosten.....	8
3.2 Prognosen zur Auslastung.....	9
3.3 Fehlende Wirtschaftlichkeit.....	11
3.4 Volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse.....	11
3.5 Bisherige Erfahrungen mit Hochgeschwindigkeitstrassen in Europa und Japan.....	12
3.6 Europarechtliche Voraussetzungen.....	14
3.7 Der Bericht des italienischen Rechnungshofes vom 2. Juli 2010.....	15
3.8 Weiterführende Literatur.....	16
<b>4 Verkehrsverlagerung und Umweltaspekte.....</b>	<b>20</b>
4.1 Der BBT: Personen- oder Güterverkehrsstrecke?.....	20
4.2 Der BBT verlagert keinen Verkehr.....	21
4.3 Alternativen zum Brenner-Basis-Tunnel.....	23
<b>5 Weitere Umweltprobleme.....</b>	<b>30</b>
5.1 Fehlende Strategische Umweltprüfung des BBT und des TEN-T-Programms der EU.....	30
5.2 Es wurde kein grenzüberschreitendes Verfahren gemäß ESPOO-Konvention gewählt, sondern einzelstaatliche Genehmigungsverfahren.....	31
5.3 Das Projekt TEN-Linie Nr. 1, Teilstück Kufstein-Verona, ist nicht energieeffizient. ....	31
5.4 Eine ursprünglich negative Interessenabwägung zum Trassenverlauf des BBT im Brennergebiet wurde ebenso wie andere Auflagen ignoriert.....	33
5.5 Es besteht die Gefahr, dass auf Druck von Tiroler Lokalpolitikern der Probestollen gebaut wird, ohne den Hauptstollen jemals fertigzustellen. ....	37
5.6 Die Entsorgung von bis zu 1 Million Tonnen Betonschlämmen, bei denen Schwermetallbelastungen zu befürchten sind, ist ungeklärt.....	37
5.7 Das Deponierungskonzept ist nicht schlüssig und widerspricht den europäischen Vorgaben, wonach Wiederverwertung an erster Stelle steht.....	38
5.8 Fledermauspopulationen im Padastertal werden erheblich beeinträchtigt.....	39
<b>6 In den Genehmigungsverfahren des BBT war man weit von Bürgernähe und Transparenz entfernt, und es bestehen Interessenskonflikte.....</b>	<b>40</b>
6.1 Die Behörden verzögern die Berufungsverfahren .....	41
<b>7 Abschließende Überlegungen.....</b>	<b>41</b>

# 1 Einführung

Als Brennerbasistunnel (BBT) wird ein österreichisch-italienisches Gemeinschaftsprojekt zum Bau eines Eisenbahntunnels für gemischten Personen- und Güterverkehr unter dem Brennerpass bezeichnet. Die Absicht zum Bau des Tunnels wurde mehrfach in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zwischen Österreich und Italien bekräftigt.

Der BBT soll die Alpen zwischen Innsbruck und Franzensfeste unterqueren und ist als Teil der insgesamt 2200 Kilometer langen Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsachse Berlin–Palermo im TEN-Programm der EU eingereicht. Mit einer Länge von 55 km (ohne Umgehungstunnel Innsbruck) wäre er künftig der zweitlängste Tunnel der Welt nach dem Gotthard-Basistunnel.

Das Projekt sieht zwei getrennte eingleisige Röhren – je eine pro Fahrtrichtung – und einen diesen vorausgehenden Erkundungsstollen vor.

Der Erkundungsstollen ist in Italien bereits seit Juni 2008 im Bau, in Österreich wurde im Jänner 2010 damit und mit der Einrichtung der Baustellen begonnen.

Allerdings fehlen sämtliche Voraussetzungen, dass der BBT jemals tatsächlich vollendet wird und den Schwerverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern kann. **Derzeit versucht die BBT SE lediglich, Fakten zu schaffen, damit zumindest der Erkundungsstollen gebaut wird. Dahinter stehen möglicherweise Überlegungen der Politiker Nord- und Südtirols, diesen Stollen später für Infrastrukturen (Gas- und Stromleitungen für die in öffentlicher Hand befindlichen Gesellschaften TIWAG/TIGAS, evtl. Kommunikationsleitungen) zu nutzen. Auch dafür soll um EU-Förderbeiträge angesucht werden.**

Niemand rechnet jedoch damit, dass der BBT samt Hauptstollen und die Zulaufstrecken mit weiteren 200 km Tunnels jemals fertiggestellt werden.

Die Bürgerinitiativen und NGOs fordern einen sofortigen **BAUSTOPP**, eine nachvollziehbare volkswirtschaftliche **Kosten-Nutzen-Kalkulation** inkl. **Wirtschaftlichkeitsberechnungen** und – unabhängig vom Projekt BBT – **Sofortmaßnahmen zur Verminderung des LKW-Schwerverkehrs und zur Verlagerung auf Seewege und bestehende Schienenverbindungen, die im Alpenraum nicht ausgelastet sind.**

Die Bürgerinitiativen und NGOs halten den Baubeginn des Brenner-Basis-Tunnels zum jetzigen Zeitpunkt und eine Finanzierung durch die Europäische Union im derzeit geplanten Ausmaß aus folgenden Gründen für sinnlos und rechtswidrig:

## 2 Die Bedingungen, die der frühere Europäische Koordinator Karel van Miert für den Baubeginn des BBT definiert hat, sind nicht gegeben

Im „Jahresbericht September 2008 – Juni 2009“ zum „Vorrangigen Vorhaben TEN 1, Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo“<sup>1</sup> des kurz vor

---

<sup>1</sup> [http://tirol.gruene.at/fileadmin/tirol/benutzerinnen/downloads/Karel\\_Van\\_Miert\\_Activity\\_report\\_2008\\_2009\\_-](http://tirol.gruene.at/fileadmin/tirol/benutzerinnen/downloads/Karel_Van_Miert_Activity_report_2008_2009_-)

Erscheinen des Berichts verstorbenen Koordinators Karel van Miert ist auf S. 5 und 6 folgendes nachzulesen:

Zum Zeitpunkt, dass beschlossen wird, mit dem Bau des Haupttunnels zu beginnen, muss sichergestellt sein, dass folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- (1) abgeschlossene Umweltverträglichkeitsprüfung;
- (2) verbindliche und realistische Zusagen für die Vollendung der nördlichen und der südlichen Zulaufstrecke, die eine maximale Nutzung der neuen Tunnelinfrastruktur ermöglichen;
- (3) Interoperabilität des Brenner-Basistunnels und der Zulaufstrecken von München bis Verona, einschließlich eines koordinierten Infrastrukturmanagements für den gesamten Abschnitt München-Verona nach Inbetriebnahme des Tunnels zur Gewährleistung der optimalen Nutzung der Infrastruktur;
- (4) finanzielle Garantien der beteiligten Mitgliedstaaten.

**Keine dieser Bedingungen ist derzeit erfüllt.**

**(1) abgeschlossene Umweltverträglichkeitsprüfung:**

Entgegen der wiederholten Äußerungen der BBT SE, wonach sämtliche Genehmigungen vorhanden seien, ist die größte und für den Bau des BBT wichtigste Deponie nach wie vor nicht genehmigt.<sup>2</sup> Ein wesentlicher Grund dafür ist der bislang fehlende Nachweis der Standfestigkeit dieser Deponie. Bei 7,7 Mio. m<sup>3</sup> Deponiematerial ist diese Frage jedoch von wesentlicher Bedeutung, denn sollte jemals das notwendige Drainagesystem im Untergrund der Deponie versagen oder aus anderen Gründen eine Rutschung ausgelöst werden, wäre die Folge eine Katastrophe für die Gemeinde Steinach von unvorhersehbarem Ausmaß.

Allerdings sind auch gegen mehrere weitere Genehmigungsbescheide noch Berufungen und Beschwerden verschiedenster Parteien anhängig, denen durchaus Erfolgchancen zuzubilligen sind. Es ist dies einer der Gründe für das derzeitige Bestreben der BBT SE, möglichst rasch Fakten zu schaffen, damit der Bau möglichst nicht mehr eingestellt wird.

Auf die wesentlichen Gründe für verschiedene NGOs und Bürgerinitiativen, Rechtsmittel einzulegen, wird in diesem Dokument ausführlich eingegangen.

**(2) verbindliche und realistische Zusagen für die Vollendung der nördlichen und der südlichen Zulaufstrecke, die eine maximale Nutzung der neuen Tunnelinfrastruktur ermöglichen:**

*Österreich:*

Die Unterinntaltrasse von Kufstein nach Innsbruck soll in zwei Teilabschnitten realisiert werden. Der Abschnitt Kundl/Radfeld-Baumkirchen wird voraussichtlich 2012 fertiggestellt (ursprünglich

---

\_DE.pdf

<sup>2</sup> An dieser Stelle muss leider einmal gesagt werden, dass von Vertretern der BBT SE gegenüber den NGOs/Bürgerinitiativen wiederholt Angaben gemacht wurden, die nicht der Wahrheit entsprechen. So sagte Prof. Bergmeister z.B. im Herbst 2009, dass die südliche Zulaufstrecke zum BBT ab Bozen im Flachland „sehr rasch und kostengünstig“ zu verwirklichen sei – es ist jedoch kaum vorstellbar, dass er über den tatsächlichen Planungsstand nicht informiert war. Es könnten weitere Beispiele angeführt werden.



geplant 2009), die Kosten sind mittlerweile von vorgesehenen 1,3 Milliarden auf 2,35 Milliarden gestiegen. Beim zweiten Abschnitt Kundl/Radfeld-Brannenburg (D) erfolgt derzeit die Trassenplanung.<sup>3</sup> Es ist hinzuzufügen, dass sich im Bereich Innsbruck-Rosenheim der Nord-Süd und der Ost-West-Verkehr überlagern und dieser daher als einziger im Projektgebiet München-Verona bereits heute mit bis zu 320 Zügen täglich ausgelastet ist (die Strecke Bozen-Innsbruck ist hingegen bei einer Kapazität von derzeit etwa 200 Zügen/Tag nur zu 50% ausgelastet). Der Ausbau der Unterinntaltrasse ist daher unabhängig vom BBT und dessen Zuläufen sinnvoll und notwendig, wie auch von sämtlichen Politikern immer wieder betont wurde.

#### *Italien:*

Für den südlichen Zulauf von Franzensfeste bis Verona einer Strecke von 189 km sind weitere 180 km Tunnels geplant. Es gibt keinen Zeitplan, sondern es wurden prioritäre Abschnitte definiert, die zunächst ausgebaut werden sollen. Für zwei dieser Abschnitte wurde mittlerweile ein Vorprojekt genehmigt, bei allen anderen Abschnitten befinden sich derzeit Machbarkeitsstudien oder Vorprojekte (Planung von Trassenvarianten) in Ausarbeitung. Die Finanzierung ist gemäß Aussagen des Verantwortlichen der italienischen Regierung Mauro Fabris vom November 2009<sup>4</sup> derzeit völlig offen (siehe z.B. "L'espresso" vom 12.11.2009), geschätzt wird ein Bedarf von 7-8 Mrd. Euro. Diese Schätzung entspricht Kosten von max. 42 Mio. Euro/km und erscheint sehr niedrig angesetzt, da bei größeren Tunnelbauwerken des letzten Jahrzehnts europaweit Kosten von mindestens 100 Mio. Euro/km zu verzeichnen waren (Bsp. Lötschberg: 100 Mio/km, U-Bahn Wien 132 Mio/km, Gotthardbasistunnel 110 Mio/km).

Die Gefahr, dass der BBT also die von Kritikern vielbeschworene "Kathedrale in der Wüste" ohne Anschluss wird, erscheint nicht allzu realitätsfern. Ein Blick in die Schweiz, wo Italien seine jahrelangen Versprechungen gegenüber der Politik nicht einhält, zur Schweizer Neuen Alpentransversale (NEAT mit dem Herzstück Gotthardbasistunnel) bestätigt diese Befürchtungen: Der Korridor für Güterzüge von Rotterdam bis zur Grenze Schweiz-Italien wird bis 2017 großteils vierspurig als Flachbahn ausgebaut, auch ein Zubringer von München aus befindet sich in Umsetzung – doch die Italiener, die den Schweizern wiederholt eine Anbindung versprochen hatten, verpassen den Anschluss. Obwohl die Hochgeschwindigkeitsstrecke Mailand-Neapel mittlerweile fast vollständig fertiggestellt und bereits in Betrieb ist, verzögert sich der Bau des nur 20 km langen Zulaufs von Chiasso nach Lugano in immer weitere Ferne. Nach derzeitigen Planungen der italienischen Eisenbahnen ist jedenfalls bis 2030 nicht mit adäquaten Transportkapazitäten auf der Schiene zu rechnen, die alle Güterzüge aus der Schweiz aufnehmen könnten – alles Weitere über dieses Datum hinaus ist unbekannt. Der Zulauf zum Lötschbergtunnel wird bei einem einspurigen Teilstück bei Domodossola seit Jahren nicht ausgebaut und wird nach derzeitigen Planungen zwar verbessert, kann bis 2030 jedoch nicht die gesamten Schweizer Transportkapazitäten nutzen, über dieses Datum hinaus gibt es keine Planungen. **In beiden Fällen handelt es sich um kurze Strecken, die viel billiger als der Zulauf zum BBT wären. Daher fordern wir einen Ausbau dieser Zuläufe,<sup>5</sup> damit die in der Schweiz zur Verfügung stehenden Kapazitäten genutzt werden können, statt des BBT, der auch in Jahrzehnten noch keinen adäquaten Zulauf haben wird.**

#### *Deutschland:*

Die Deutsche Bahn hat derzeit bezüglich des BBT und der südlichen Zulaufstrecken keine

<sup>3</sup> <http://www.unterinntalbahn.at/2-ausbauschnitt/>

<sup>4</sup> ital. Magazin „L'espresso“ Nr. 46/2009, S. 180

<sup>5</sup> Diese Zuläufe wurde vom Vorstand der ital. Eisenbahnen Herrn Cippolletta im November 2009 bei einem Hearing des Trentiner Landtages den Kritikern des BBT-Projekts versprochen – es wurde aber Zeitplan genannt.

Ausbaupläne für das Teilstück München-Staatsgrenze. So wurde noch im September 2009 offiziell von Spitzenvertretern der Deutschen Bahn betont, dass der Ausbau Richtung BBT „keine Priorität“ habe.<sup>6</sup> Auch die Absichtserklärung vom 19. Mai 2009 wurde zwar von Politikern Deutschlands, Österreichs und Italiens sowie von Eisenbahnvertretern Österreichs und Italiens unterzeichnet, aber nicht von der Deutschen Bahn (siehe dazu den Van-Miert-Bericht 2009, S. 6). Vielmehr setzt man in Deutschland mit dem Ausbau der Achse Rotterdam-Genua und des Zulaufs von München über Lindau Richtung Gotthard auf die Schweizer NEAT, die bereits 2017 in Betrieb gehen wird.

**(3) Interoperabilität des Brenner-Basistunnels und der Zulaufstrecken von München bis Verona, einschließlich eines koordinierten Infrastrukturmanagements für den gesamten Abschnitt München-Verona nach Inbetriebnahme des Tunnels zur Gewährleistung der optimalen Nutzung der Infrastruktur:**

Laut Auskunft des Verkehrsministeriums wurden die entsprechenden Verträge von den italienischen und österreichischen Schienennetzbetreibern noch nicht unterzeichnet.

**(4) finanzielle Garantien der beteiligten Mitgliedstaaten:**

*Österreich:*

Seit 2004 sind die Kostenschätzungen für den Bau des Brenner Basistunnels von ursprünglich 4 Mrd. € auf 9.75 Mrd. € gestiegen. Der Rechnungshof schätzt die Kosten auf mindestens 12 und bis zu 24 Mrd. € inklusive Finanzierungskosten ein. Eine Entscheidung darüber, ob dieses Projekt für Österreich überhaupt langfristig finanzierbar ist, soll erst im Spätherbst 2010 getroffen werden. Der österreichische Anteil der Baukosten müsste fast zur Gänze von der ohnehin hochverschuldeten ÖBB übernommen werden. Der Schuldenstand stieg von 7,7 Mrd. Euro 2006 auf 14,1 Mrd. Euro 2008, dürfte Ende 2010 knapp 17 Mrd. Euro erreichen und könnte 2013 bereits 20 Mrd. Euro betragen – der BBT ist in diese Zahlen noch gar nicht eingerechnet. Eine Finanzierung durch die ÖBB erscheint daher fraglich – zudem haftet der Steuerzahler im Falle eines Konkurses.

*Italien:*

Der BBT wurde mit Beschluss des „Interministeriellen Komitees für die wirtschaftliche Planung“ (CIPE) vom 31.07.2009 genehmigt und der entsprechende Beschluss im Amtsblatt der Republik am 05.02.2010 veröffentlicht. Der Beschluss sieht interessanterweise nur Gesamtkosten von 7,15 Mrd. € vor (Preisbasis 2006, Teuerung durch Inflation nur teilweise berücksichtigt, ohne Finanzierungskosten/Zinsen) vor, von denen gemäß CIPE-Beschluss 3.575,0 Mio. € durch Italien aufzubringen seien. 712,3 Mio. € seien bereits gesichert<sup>7</sup>, für weitere 2.862,7 Mio. Euro bestehe noch Finanzierungsbedarf. Dieser Betrag soll laut CIPE-Beschluss folgendermaßen aufgebracht werden:

Möglicher Geldgeber	Summe
Republik Italien*	1.329,7 Mio. Euro

<sup>6</sup> <http://derstandard.at/druck/1252036706782/Deutsche-Bahn-Fuer-DB-hat-Brennertunnel-keine-Prioritaet>

<sup>7</sup> In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass der eingerechnete EU-Beitrag nicht mit Sicherheit ausbezahlt werden kann, da der größte Teil für die Hauptstollen reserviert ist und zudem der Gesamtbeitrag der EU auf ca. 28% der Investitionssumme begrenzt ist.

EIB (Europäische Investitionsbank)**	1.533 Mio. Euro
TEN-T Beiträge durch die EU***	500 Mio. Euro
Querfinanzierung durch die Autobahn A22 Brenner-Modena****	400 Mio. Euro
Querfinanzierung aus Einnahmen der Autobahn A22 Brenner-Modena gemäß RL 2006/38/CE „Eurovignette“*****	233 Mio. Euro
Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP, PPP)*****	400 Mio. Euro

\* gemäß Beschluss „zeitlich in Kompatibilität mit den Zwängen der öffentlichen Finanzen“

\*\* Nach den Angaben auf der Webseite der EIB<sup>8</sup> wurde von Italien um eine Finanzierung über 1,8 Mrd. Euro angesucht; an dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass die EIB gemäß ihren Statuten nur gewinnbringende Projekte finanzieren darf – siehe dazu mehr in den folgenden Abschnitten. Es ist daher nicht mit Sicherheit davon auszugehen, dass das Darlehen gewährt werden kann.

\*\*\* Die Zuteilung der TEN-Gelder für die Finanzperiode 2014-2021 ist in dieser Höhe nicht gesichert.

\*\*\*\* Die Querfinanzierung aus Einnahmen der A22 ist keineswegs gesichert. Die Aktionäre entscheiden unabhängig von der ital. Regierung über die Ausschüttung der angesammelten Gewinne, wobei eine vollständige Bereitstellung dieser Gelder für den BBT noch keineswegs genehmigt ist, sondern zunehmend umstritten ist. Die Einnahmen sind zudem der Höhe nach noch nicht gesichert, es handelt sich vielmehr um Schätzungen. Dasselbe gilt für die noch nicht beschlossene Finanzierung aus „Eurovignette III“-Geldern.

\*\*\*\*\* Trotz jahrelanger intensiver Suche konnte die BBT SE bislang keine privaten Partner gewinnen, gemäß deren eigener Aussagen aus dem Grund, dass ein derartiges Projekt sich aufgrund des langen Zeithorizontes nicht für private Investoren eigne. Es darf aber vermutet werden, dass schlichtweg keine Gewinne aus dem Betrieb des BBT erwartet werden können – noch nicht einmal der Eurotunnel als eine der meistgenutzten Eisenbahnrouen Europas weist Gewinne auf, die die Baukosten jemals einbringen würden, sondern nur marginale operative Gewinne.

Bislang ist somit festzuhalten, dass kein einziger der Beträge, mit denen die italienische Regierung den BBT finanzieren will, tatsächlich zur Verfügung steht.

Für die Zulaufstrecke Verona-Franzensfeste stehen überhaupt keine Finanzmittel zur Verfügung, gemäß wortwörtlicher Aussage des ital. Regierungskommissärs für die TEN-Strecke Nr. 1 brauche es „sehr viel Phantasie“ um die Summe aufbringen zu können. Der italienische Rechnungshof hat daher auch wiederholt negative Stellungnahmen abgegeben.<sup>9</sup>

Die italienischen Eisenbahnen haben in ihrer offiziellen Stellungnahme zum Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes gefordert, dass die enormen Kosten für die TEN-Strecken nicht unter die Maastricht-Kriterien fallen. Diese Forderung ist aus Sicht der Bürger inakzeptabel – die aktuellen Ereignisse zeigen mehr als deutlich, dass alle EU-Mitgliedsstaaten endlich vernünftig wirtschaften müssen. Insbesondere Italien ist heute schon eines der am höchsten verschuldeten Länder Europas.

<sup>8</sup> <http://www.eib.org/projects/pipeline/2009/20090170.htm?lang=de>

<sup>9</sup> siehe z.B. [http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/documenti/controllo/sez\\_centrale\\_controllo\\_amm\\_stato/2008/delibera\\_25\\_2008\\_g\\_relazione.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/documenti/controllo/sez_centrale_controllo_amm_stato/2008/delibera_25_2008_g_relazione.pdf),  
[http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/documenti/controllo/sez\\_controllo\\_enti/2009/delibera\\_44\\_2009\\_relazione.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/documenti/controllo/sez_controllo_enti/2009/delibera_44_2009_relazione.pdf),  
[http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/documenti/controllo/sez\\_controllo\\_enti/2009/delibera\\_56\\_2009\\_relazione.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/documenti/controllo/sez_controllo_enti/2009/delibera_56_2009_relazione.pdf)

### 3 Kosten, Prognosen zur Auslastung, Wirtschaftlichkeit, volkswirtschaftliches Kosten-Nutzen-Verhältnis (KNV)

#### 3.1 Projektkosten

Neuere universitäre Forschungen der vergangenen Jahre belegen wissenschaftlich, dass die Planer von großen Infrastrukturprojekten weltweit systematisch die Kosten unterschätzen und die Verkehrsprognosen deutlich zu optimistisch ausfallen, damit die Genehmigungswahrscheinlichkeit steigt.<sup>10</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). 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>11</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. Weltweit gab es bislang nur wenige mit dem BBT vergleichbare Tunnelprojekte:

<b>Seikan (54 km, Japan)</b>	
Kostenschätzung 1971	200 Mrd. Yen
Kosten bei Fertigstellung 1988	700 Mrd. Yen
<b>NEAT (Neue Alpentransversale) – Gesamtprojekt (Schweiz)</b>	
Prognose 1990	8 Mrd. CHF
Prognose 2001 (mit Abstrichen gegenüber ursprüngl. Plänen)	14,7 Mrd. CHF
Prognose 2005 inkl. Finanzierungskosten/Zinsen (mit Abstrichen gegenüber ursprüngl. Plänen)	22-24 Mrd. CHF
<b>NEAT – Teilstück Lötschberg tunnel (32 km, einspurig)</b>	
Prognose 1996	3,2 Mrd. CHF
Gesamtkosten inkl. Finanzierungskosten/Zinsen 2009	ca. 5,3 Mrd. CHF
<b>NEAT – Teilstück Gotthardbasistunnel (56 km)</b>	
Prognose 1998	7,72 Mrd. CHF
Prognose 2009 (Preisbasis 1998, ohne Teuerung, MwSt, Finanzierungskosten/Zinsen)	12,15 Mrd. CHF
<b>Eurotunnel (50 km, Frankreich/England)</b>	
Prognose 1987	ca. 7,5 Mrd. Euro
Gesamtkosten 1994 (ohne Finanzierungskosten/Zinsen)	15 Mrd. Euro

<sup>10</sup> z.B. Flyvbjerg, Bent, Megaproject Policy and Planning: Problems, Causes, Cures, 2007

<sup>11</sup> The British Department for Transport, Procedures for Dealing with Optimism Bias in Transport Planning, Guidance Document, 2004

Es ließen sich viele weitere Beispiele weltweit anführen – aufgrund der Erfahrungen der Vergangenheit bei solchen Großprojekten und der wissenschaftlichen Studien können die Bürger sich jedoch zurecht erwarten, dass heute seriöse Kostenschätzungen gemacht werden, bevor politische Entscheidungen getroffen werden.

Die prognostizierten Gesamtkosten des BBT sind derzeit jedoch völlig unklar und beruhen auf nicht nachvollziehbaren, da unveröffentlichten Zahlen und Berechnungen. Die Schätzungen schwanken enorm:

<b>BBT (56+6 km)</b>	
Prognose 2005 (BBT SE)	ca. 4,5 Mrd. Euro
Prognose 2007 (BBT SE)	ca. 6 Mrd. Euro
Prognose 2009 (BBT SE)	ca. 9,5 Mrd. Euro
Prognose 2009* (Rechnungshof Österreichs)	12-24 Mrd. Euro
Prognose 2010** (Italienischer Regierungsbeschluss)	7,15 Mrd. Euro
Prognose 2010*** (BBT SE, BMVIT)	8,03 Mrd. Euro
Gesamtkosten	?
<b>Unterinntaltrasse (BBT – Nordzulauf, 1. Abschnitt, 40 km, einröhrige Tunnels)</b>	
Prognose 1995	1,3 Mrd. Euro
Prognose 2005	1,9 Mrd. Euro
Prognose 2007	2,0 Mrd. Euro
Prognose 2009	2,35 Mrd. Euro
Gesamtkosten	?
<b>BBT-Südzulauf (189 km, 180 km Tunnels)</b>	
Prognose 2009	7-8 Mrd. Euro
Gesamtkosten <sup>12</sup>	?

\* inkl. Risikozuschläge und Finanzierungskosten/Zinsen

\*\* Preisbasis 2006 ohne Finanzierungskosten/Zinsen, Teuerung teilweise berücksichtigt

\*\*\* Preisbasis 2008 ohne Inflation, Finanzierungskosten/Zinsen

Nur die Schätzung zum BBT des österreichischen Rechnungshofes berücksichtigt auch Inflation und Finanzierungskosten (Zinsen), **derzeit wird das Projekt in Österreich erneut überprüft.**

### 3.2 Prognosen zur Auslastung

In der Studie „Megaproject Policy and Planning“ wurde nicht nur wissenschaftlich nachgewiesen, dass die Kosten von Großprojekten systematisch unterschätzt werden. Bei Eisenbahnprojekten

<sup>12</sup> Hilfreich ist der Vergleich mit Kosten anderer Tunnelbauten: Lötschbergtunnel: 100 Mio. Euro/km; U-Bahn Wien: 132 Mio. Euro/km; Gotthardbasistunnel: 110 Mio. Euro/km; BBT: mind. 157 Mio. Euro/km; Unterinntaltrasse (BBT-Nordzulauf, nur teilweise in einröhrigen Tunnels verlaufend): mind. 50 Mio. Euro/km; Schätzung BBT-Südzulauf: 44 Mio. Euro/km – weniger als die Hälfte vergleichbarer Tunnelstrecken des letzten Jahrzehnts

werden auch die Zahlen der jährlichen Passagiere durchschnittlich um etwa 50% überschätzt.<sup>13</sup>  
Zwei Beispiele:

<b>Seikan (54 km, Japan)</b>	
Schätzung Passagiere 1971	10 Mio/Jahr
Schätzung Passagiere 1988*	2 Mio/Jahr
<b>Eurotunnel (50 km)</b>	
Schätzung Passagiere 1987	mind. 12 Mio/Jahr
Tatsächliche Passagierzahlen 1994-2006	ca 6,5 Mio/Jahr
Tatsächliche Passagierzahlen 2009**	9,2 Mio/Jahr
Güterzüge 2007-2009 Fracht 2007-2009	ca. 2600/Jahr ca. 1,2 Mio. t /Jahr
Transportierte LKW 2007-2009***	ca 1,4 Mio/Jahr

\* Die prognostizierten Zahlen wurden u.a. deshalb nicht erreicht, da der Flugverkehr auf dieser Strecke in Konkurrenz zur Eisenbahn steht und das Wachstum im Verkehrsaufkommen bei weitem nicht die Vorhersagen erreichte.

\*\* Mit Eröffnung des Hochgeschwindigkeitszulaufs bis London 2007 konnte der Eurotunnel steigende Passagierzahlen verzeichnen und erreicht mittlerweile 80% Marktanteil im Passagierverkehr zwischen den Millionenmetropolen Paris, London und Brüssel sowie konkurrenzlos schnelle Reisezeiten. Der BBT verbindet hingegen keine großen Ballungsräume und hat Konkurrenz durch mehrere Schienenstrecken und Autobahnen sowie durch deutlich schnellere Flugzeuge auf Langstrecken der TEN-Linie 1.

\*\*\* Der Eurotunnel ist neben der Fähre die einzige Option für LKW und erreicht bei den Fahrten über den Ärmelkanal einen Marktanteil von 40%. Die subventionierte Rollende Landstraße (RoLa) bei den Alpenübergängen ist hingegen keine langfristige Lösung, da neben den Steuergeldern auch Kapazitäten verschwendet werden – langfristig muss der unbegleitete Container gefördert werden, der allerdings entsprechende Verladeterminals voraussetzt. Brennende LKW haben im Eurotunnel wiederholt zu mehrmonatigen Betriebsstörungen geführt, zuletzt zwischen September 2008 und Februar 2009.

Beim BBT befinden wir uns in der einzigartigen Situation, dass schon vor Baubeginn des Projekts die tatsächlichen Passagierzahlen weit unter den Prognosen von Prograns aus dem Jahr 2004 (und der Aktualisierung von 2007) liegen:

<b>BBT (56+6 km)</b>	
Schätzung grenzüberschreitender Passagiere 2007 für 2008*	ca. 3,5 Mio/Jahr
Tatsächliche Zahlen 2008/2009**	<1 Mio/Jahr
Schätzung Passagiere 2007 für 2030	6,5 Mio/Jahr
Tatsächliche Zahlen 2030	?

\* BBT-SE: Verkehrsprognosen am Brenner-Korridor, S. 29. Ebenso Prograns, Aktualisierung der Personen- und Güterverkehrsprognose für den Brenner 2015 und 2025, S. 143; auf S. 69 ff. wird auch ausführlich erklärt, dass den Zahlen für die Vergangenheit bis 2004/2007 keine realen Daten, sondern Hochrechnungen zugrundeliegen

\*\* Pressemeldung DB/ÖBB vom 15.2.2010, sowie darauf basierende Kontrollrechnung über Auslastung und eingesetztes Rollmaterial von Dr. Philipp Nagl, Verkehrsexperte und Volkswirtschaftler.

In diesem Zusammenhang muss erwähnt werden, dass kein einziges europäisches Eisenbahn-Großprojekt der vergangenen Jahrzehnte die Erwartungen erfüllt hat.

Auf den Güterverkehr wird in diesem Dossier weiter unten noch ausführlich eingegangen.

<sup>13</sup> Flyvbjerg, Bent, Megaproject Policy and Planning: Problems, Causes, Cures, 2007

### 3.3 Fehlende Wirtschaftlichkeit

Nicht einmal der Eurotunnel, der die Großräume London, Paris und Brüssel verbindet und lediglich in Konkurrenz zur Fähre steht, arbeitet bislang gewinnbringend (erst nach zweimaliger Insolvenz und einem Schuldenerlass konnten kleine operative Gewinne ausgewiesen werden). 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.

Dass der BBT jemals Gewinn machen könnte, behauptet daher noch nicht einmal die BBT SE selbst. Im besten Falle können in den ersten Jahrzehnten bei noch geringen Wartungskosten die Betriebskosten des BBT gedeckt werden, doch auch das ist sehr unsicher. **Es entsteht also jedenfalls eine Hypothek für die nachkommenden Generationen.**

Umso wichtiger wäre, dass die Politik genau weiß, worauf sie sich einlässt und welche Kosten in Zukunft zu tragen sind. Wie der Volkswirtschaftler und Experte für Verkehrswesen Dr. Philipp Nagl bei einer Podiumsdiskussion am 22.4.2010 betont hat, **fehlen jedoch jegliche konkreten Angaben, auf deren Basis nachvollziehbare Berechnungen und Prognosen möglich wären. Vertreter der BBT SE haben selbst zugegeben, dass die Zugzahlen (insbesondere 52 Passagierzüge pro Tag) in ihrer Protrans-Studie rein fiktive Werte ohne konkrete Grundlage seien und sich lediglich an Tunnelkapazitätsberechnungen orientieren. Die wichtigste Maßnahme zur Erreichung qualitätsvoller Prognosen wäre jedoch vollständige Transparenz.** In diesem Zusammenhang sieht der Experte Dr. Nagl auch keine schützenswerten Betriebsgeheimnisse – die BBT SE ist überwiegend in öffentlicher Hand, wird jedenfalls öffentlich finanziert und verkauft auch kein „Produkt“, bei dem Transparenz Wettbewerbsnachteile mit sich bringen würde. Daher hat Dr. Nagl **folgende Daten als Mindeststandard gefordert:**

- **vollständig veröffentlichte Berechnung** zu den einzel- und gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Kosten des Brenner Basistunnels
- unterstellte **Trassenkosten** (in der Verkehrsprognose und in der Kosten-Nutzen-Analyse)
- unterstellte **Bahnfahrpreise** für Endkunden in der Verkehrsprognose
- **Schätzung der jährlichen Betriebskosten des Tunnels (inklusive Instandhaltung)**
- Angenommene Kostensätze für **externe Kosten** (Unfallkosten, etc.)
- Modell für die **Tragung von Kostensteigerungen in den Baukosten**
- **Sensitivitätsanalysen**

Die Bürgerinitiativen und NGOs schließen sich diesen Forderungen an, damit eine unabhängige Überprüfung des Projekts möglich wird. Bei Milliarden Euro an Steuerausgaben haben die Bürger ein **Recht auf gute Verwaltung und Akteneinsicht zu den Entscheidungsgrundlagen**, auf deren Basis über den Bau des BBT entschieden wird!

### 3.4 Volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse

**Auch eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse des BBT erfolgte bislang nicht. Die wenigen Studien, die dazu vorliegen,** stammen ausnahmslos von unabhängigen Volkswirtschaftlern oder unabhängigen wissenschaftlichen Instituten Österreichs, Deutschlands und Italiens und **fallen ausnahmslos negativ aus<sup>14</sup>, d.h. insgesamt entsteht der österreichischen**

<sup>14</sup> Beispiele: 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); verschiedene Publikationen von Prof. Hermann Knoflacher;

**und der italienischen Volkswirtschaft gemäß diesen Studien ein Schaden, der den Nutzen des BBT übersteigt.** Seit diesen Studien haben sich die Kostenschätzungen außerdem enorm erhöht, 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 – darauf besteht wie bereits beschrieben über Jahrzehnte jedoch keine Aussicht.

Zu berücksichtigen ist bei einer volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse jedenfalls:

- Alle Volkswirtschaftler betonen, dass die Bauwirtschaft heute anders als in der Vergangenheit hinsichtlich der Wertschöpfung nicht mehr entscheidend ist. Das belegen Länder wie Japan und Spanien, die über Jahrzehnte sehr viel Geld im Bausektor investiert haben, in der Krise besonders deutlich. Japan hat in den letzten 20 Jahren ungeheure Summen in Infrastrukturen investiert und befindet sich dennoch – oder nach Meinung mancher Volkswirtschaftler gerade deshalb – in andauernder Stagnation.
- Auch die Effekte des Bausektors auf den Arbeitsmarkt können nach einhelliger Meinung der Volkswirtschaftler niemals als Begründung für eine öffentliche Investition dienen. Denn jede öffentliche Investition schafft Arbeitsplätze – es ist Aufgabe der Politik, die Gelder so auszugeben, dass sie volkswirtschaftlich den größten Nutzen haben. In Deutschland beispielsweise werden daher nur Straßen- und Eisenbahnprojekte mit einem Kosten-Nutzen-Verhältnis von mindestens 1:3 durchgeführt, da ansonsten andere Investitionen (Schulen, Forschung und Entwicklung, Gesundheit usw.) vorzuziehen sind. Zudem sind gerade Arbeitsplätze im Bausektor nur auf die Bauzeit beschränkt und also nicht von Dauer. Beim BBT wird in Österreich mit weniger als 1000 Arbeitsplätzen für die Bauzeit gerechnet – da dürften andere Investitionen weitaus mehr und dauerhaftere Arbeitsplätze schaffen. Außerdem gelten große Infrastrukturen heute nicht mehr als arbeitsintensiv, sondern als kapitalintensiv – alle renommierten Volkswirtschaftler bezeichnen daher die Beschäftigungswirksamkeit dieser Projekte als marginal.
- Der Nutzen von Straßen- und Eisenbahnanbindungen wird gemäß Studien, die von der EU in Auftrag gegeben wurden, häufig überschätzt: So gibt es in den Alpen bestens angebundene Regionen mit vergleichsweise schwacher wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit, während andere, verkehrsmäßig schlecht angebundene Regionen florieren.<sup>15</sup> Das ist nicht weiter erstaunlich, da Studien von Verkehrsexperten immer wieder zeigen, dass über 80% aller Transporte lokal oder regional stattfinden – da Westeuropa heute generell über gute Verkehrsinfrastrukturen verfügt, reichen daher meist punktuelle Maßnahmen zur Behebung lokaler Kapazitätsengpässe bzw. wären auch volkswirtschaftlich gesehen sinnvoller als die Konzentration auf wenige überregionale Hochgeschwindigkeitstrassen ohne ausreichende Auslastung.

### 3.5 Bisherige Erfahrungen mit Hochgeschwindigkeitstrassen in Europa und Japan

Seit Mitte der 90-er Jahre beschäftigen sich Makroökonomien verstärkt mit den volkswirtschaftlichen Effekten von großen Infrastrukturen. Der Grund dafür liegt in den exorbitanten **Kosten, die nach Aussage von Wissenschaftlern mittlerweile ganze**

---

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> ecc.

<sup>15</sup> z.B. Spiekerman & Wegener Research, Regional Impacts of TEN-T Networks in the Alpine Arc, Monitraf/Alpnap Conference Innsbruck, 24.01.2008



**Volkswirtschaften oder auch Regionen wirtschaftlich negativ beeinträchtigen.** Die Ergebnisse der Untersuchungen sind einhellig: der volkswirtschaftliche Nutzen der Projekte wird regelmäßig überschätzt, häufig entsteht ein Schaden – und zwar in besonderem Maße bei Eisenbahn-Großprojekten. Frankreich hat heute ein ausgedehntes Hochgeschwindigkeitsnetz – gleichzeitig hat sich der Güterverkehr auf der Schiene in den letzten 20 Jahren mengenmäßig halbiert. Spanien verfügt über 1800 km Hochgeschwindigkeitsstrecken, weitere 1200 km sind in Bau, bis zu 7000 km in Planung – gleichzeitig ist gerade dieses Land besonders heftig von der Wirtschaftskrise 2008 getroffen. Dies zeigt, dass die einseitige Förderung volkswirtschaftlich sinnloser Bauprojekte statt notwendiger Investitionen in Bildung, Forschung, Gesundheit etc. nicht nachhaltig ist, sondern nachhaltig zu Verarmung führt. *Remí Prud'Homme* hat sogar nachgewiesen, dass das TEN-Netz in Frankreich die Mobilität der ärmeren Bevölkerungsschichten verschlechtert statt verbessert hat – dies dürfte auch für andere Länder gelten. Berücksichtigung finden müssen auch neuere Erkenntnisse, wonach die Investition von 100 Euro in unrentable TEN-Strecken weitere 150 bis 200 Euro an Folgekosten über 4-5 Jahrzehnte bedeutet. Beim BBT sind wir von optimalen Bedingungen für ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis weit entfernt, es entstünde eine der teuersten Strecken aller Zeiten.

In Zeiten hoher Staatsverschuldung und von Sparpaketen, Bankenkrise und Verfehlung der Ziele des Lissabon-Strategie für 2010 wäre es zynisch, das TEN-T-Programm unverändert fortzusetzen, dessen Fertigstellung weitere 600 Mrd. Euro<sup>16</sup> verschlingen würde. Es müssen endlich wieder die richtigen Prioritäten gesetzt werden! Es kann nicht sein, dass die EU von Staaten wie Italien und Österreich die Einhaltung der Maastricht-Kriterien verlangt und gleichzeitig den Bau von Infrastrukturprojekten nicht nur fördert, sondern geradezu fordert, ohne entsprechende Wirtschaftlichkeitsberechnungen anzustellen, zu denen sie primärrechtlich verpflichtet ist. Ansonsten ist absehbar, dass es weitere Krisen nach dem Muster Griechenlands geben wird.

Exemplarisch sei hier Prof. Ponti vom Politecnico in Mailand zitiert:

*Il caso giapponese. Una conferma sintetica delle considerazioni svolte nei punti precedenti può essere agevolmente derivata dal caso giapponese. Questo paese si trova in una congiuntura negativa o stagnante da più di un quindicennio, ed ha sistematicamente puntato su programmi di grandi opere civili per invertire la tendenza. I risultati appaiono fortemente negativi: il ciclo economico non ha mutato segno, mentre è cresciuto a dismisura il debito pubblico (oggi tra i più elevati del mondo), l'impatto ambientale è stato fortemente negativo, e l'intreccio politica-affari risulta a molti commentatori aver raggiunto livelli intollerabili.*<sup>17</sup>

Übersetzung:

*Der Fall Japan. Eine Bestätigung der Überlegungen in den vorangegangenen Absätzen kann im Fall Japans gefunden werden. Dieses Land befindet sich seit mehr als 15 Jahren in einer negativen oder stagnierenden Konjunktur, und es hat systematisch auf Programme von großen Infrastrukturen gesetzt, um diese Tendenz umzukehren. Das Resultat erscheint höchst negativ: der wirtschaftliche Zyklus hat die Vorzeichen nicht geändert, während das öffentliche Defizit unverhältnismäßig angestiegen ist (heute eines der höchsten weltweit), die Schäden für die Umwelt waren enorm, und die Verwicklungen zwischen Politik und Geschäftswelt haben aus Sicht vieler Kommentatoren mittlerweile nicht mehr tolerierbare Ausmaße erreicht.*

<sup>16</sup> I FARAONICI PROGETTI DI TRASPORTO DELL'UNIONE EUROPEA Rémy Prud'homme, 2008, <http://www.notavtorino.org/documenti/prudhomme-su-costi-tent-apr-08.pdf>

<sup>17</sup> Ponti, Marco, La valutazione economica dei progetti della "Legge Obiettivo", <http://www.traspol.polimi.it/documenti/Assessment/Ponti-2003-LOintroduzione.PDF>

Ausgaben für Eisenbahnen in Österreich und Italien	
Österreich	Italien
Subventionen: ca. 4 Mrd. Euro/Jahr	Subventionen: ca. 8 Mrd. Euro / Jahr
Haftung für Schulden: derzeit ca. 16 Mrd. Euro	Haftung für Schulden: derzeit ca. 9 Mrd. Euro
Wiederholt Entschuldung der ÖBB durch Kostenübernahme des Staates, zuletzt 2004 (ca. 6 Mrd. Euro, ohne Zinsen)	Entschuldung der Eisenbahn: seit 1990 Übernahme von ca. 44 Mrd. Euro (ohne Zinsen) durch den Staat
Bisher geplante Schuldenaufnahme bis 2020 weitere 10 Mrd. Euro (ohne BBT)	Kosten für Vollendung der geplanten TEN-Strecken (Turin-Lyon, Berlin-Palermo): ca. 100 Mrd. Euro

### 3.6 Europarechtliche Voraussetzungen

Art. 155 EGV (Art. 171 AEUV) verlangt, dass bei TEN-Projekten, die von der EU mitfinanziert werden, deren „wirtschaftliche Lebensfähigkeit“ zu berücksichtigen sei. **Was den BBT betrifft, so muss aufgrund der fehlenden bzw. der wenigen von unabhängiger Seite vorliegenden Zahlen bezweifelt werden, dass die EU oder die EIB diesen überhaupt finanzieren darf.**

- Bürgerinitiativen und NGOs aus Österreich und Italien haben daher die Petition 1512/2009 im Europäischen Parlament eingebracht, die laut Nachricht vom 12.02.2010 für zulässig erklärt wurde. Der Petitionsausschuss hat die Europäische Kommission um Auskunft ersucht. In ihrer Antwort vom 22. April 2010 hat die Kommission unter anderem ausgeführt: **„Die Kommission hat die Verpflichtung von Artikel 171 AEUV eingehalten, wonach die potenzielle wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Vorhaben zu berücksichtigen ist. Sie hat die Rahmenbedingungen für eine intensive Zusammenarbeit aller beteiligten Partner und für konkrete Maßnahmen über die Weiterführung eines reinen Infrastrukturvorhabens hinaus geschaffen. [...] Die Finanzierung des Vorhabens erfolgt zum Teil über das Mehrjahresprogramm 2007-2013 für TEN-V, was vom Europäischen Parlament und von den Mitgliedstaaten befürwortet wurde. Die Arbeitsgruppe Querfinanzierung, der Österreich, Italien und die EIB angehören, hat eine ausführliche Finanzprüfung des Vorhabens durchgeführt. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe sind im vierten jährlichen Tätigkeitsbericht des Europäischen Koordinators Karel Van Miert nachzulesen.“**

**Im erwähnten vierten jährlichen Tätigkeitsbericht von Karel van Miert ist nachzulesen:**

*„Im Hinblick auf die anstehenden Beschlüsse über Bau und Finanzierung des Brenner Basistunnels setzte der Koordinator Ende 2008 eine Arbeitsgruppe ein, die sich mit der gesamten Finanzierung des Vorhabens befassen und ausreichende Garantien festlegen soll für die Durchführung des Vorhabens bis zum Abschluss und zur Inbetriebnahme. Diese wurden vom Koordinator als „Ausfallbürgschaften“ bezeichnet. Wie in der Arbeitsgruppe besprochen sollte eine solche Bürgschaft auch alle Risiken abdecken, die auftreten und zu unvorhergesehenen Kostensteigerungen oder Schwierigkeiten bei der Planung führen könnten, so dass das Vorhaben möglicherweise aufgegeben wird, sich verzögert oder nicht wie anfangs geplant betriebsbereit ist.*

*Der Koordinator hat alle Beteiligten (Österreich und Italien, die EIB und BBT SE) aufgefordert, sich an dieser genau definierten und zeitlich befristeten Arbeit zu beteiligen. Leider konnte Italien sich noch nicht an der Arbeitsgruppe beteiligen. **Daher konnte das***

**Ziel, die verschiedenen Interessengruppen zusammenzubringen und eine einheitliche Finanzstruktur zu erörtern und festzulegen, nicht erreicht werden.**

**Kurzfristig müssen Antworten für eine Reihe wichtiger Fragen gefunden werden:**

- die Definition des künftigen Betreibers der neuen Eisenbahninfrastruktur,
- vollständige Kenntnis der finanziellen Garantien der Mitgliedstaaten, einschließlich der Deckung von Risiken, die in der Bauphase auftreten könnten, und der Entscheidung über ein klares Instrument für das Projektmanagement,
- die detaillierte Finanzstruktur und zugrundeliegende Modelle, die einen umfassenden Ansatz des gesamten Vorhabens ermöglichen, einschließlich Finanzströmen wie EU-Finanzierung, Querfinanzierung, Schienenentgelte und sonstige Einnahmen,
- der Grad an unabhängiger Bewertung des Vorhabens,
- die mögliche Einführung eines ÖPP-Modells für die Eisenbahnausrüstungen,
- die Finanzierung der Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel.

Die EIB legte die vom Koordinator geforderte detaillierte Übersicht über das Vorhaben vor, die auf den heute verfügbaren Informationen basierte und Empfehlungen enthielt.

**Beim Treffen der zwischenstaatlichen Kommission am 16. Juni 2009 in Rom rief der Europäische Koordinator alle Parteien auf, die Arbeitsgruppe Finanzen unter Beteiligung aller Parteien wiederzubeleben, um die vorstehend genannten Fragen zu klären.“**

Wir sehen nicht, dass die Politik ihre Aufgaben bereits erfüllt hätte. Vor allem ist aber darauf hinzuweisen, dass wir unter „Wirtschaftlichkeit“ etwas anderes als unter „Finanzierbarkeit“ verstehen. Staaten haben genügend Gelder, um auch das unsinnigste Projekt finanzieren zu können – es wurde jedoch nie untersucht, inwieweit das Projekt BBT betriebs- und volkswirtschaftlich verlust- oder gewinnbringend ist. Wir weisen nochmals darauf hin, dass alle unabhängigen Gutachten von Verkehrsexperten negativ ausfallen.

- Ebenso darf die Europäische Investitionsbank gemäß ihrer Satzung nur wirtschaftliche Projekte finanzieren – wir fordern auch hier volle Transparenz und Veröffentlichung der Entscheidungsgrundlagen. Wir fordern die Einhaltung des Menschenrechts auf eine gute Verwaltung und effizienten, sparsamen Einsatz von Steuermitteln!

### **3.7 Der Bericht des italienischen Rechnungshofes vom 2. Juli 2010**

Der italienische Rechnungshof hat sich in den letzten Jahren wiederholt sehr kritisch zum Projekt TEN-Strecke 1 München-Verona geäußert. Bereits im Jahr 2008 hat er Gelder für die Planung der Zulaufstrecke Franzensfeste-Brenner blockiert, da er entsprechende Ausgaben für sinnlos erachtete, so lange die Finanzierung der Zulaufstrecke nicht gesichert ist (siehe auch Fußnote 9).

Die italienische Regierung hat mit dem Finanzgesetz 2009 eine Gesetzesänderung mit beschlossen, wonach mit dem Bau von Großprojekten auch dann begonnen werden darf, wenn nicht die Finanzierung des gesamten Projekts, sondern lediglich die Finanzierung eines wesentlichen Teiles (10 oder 20%) sichergestellt ist. Dennoch hat der italienische Rechnungshof zum BBT und zum TEN-Projekt Brenner-Verona im Beschluss 18/2010/G vom 2. Juli 2010<sup>18</sup> unter anderem ausgeführt,

- dass das italienische Finanzministerium keine rechtlichen Verpflichtungen zur Finanzierung des BBT und der Zulaufstrecken eingegangen ist, sondern gemäß gängiger italienischer

<sup>18</sup> Presseaussendung: [http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/\\_documenti/documenti\\_comunicati\\_stampa/2010/comunicato\\_stampa\\_n\\_48\\_2010.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/documenti_comunicati_stampa/2010/comunicato_stampa_n_48_2010.pdf),

Beschluss: [http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/\\_documenti/controllo/sez\\_centrale\\_controllo\\_amm\\_stato/2010/delibera\\_18\\_2010\\_g\\_e\\_relazione.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sez_centrale_controllo_amm_stato/2010/delibera_18_2010_g_e_relazione.pdf)

Praxis nur eine Rahmenvereinbarung mit der italienischen Eisenbahn-Infrastrukturgesellschaft ohne klare Garantien und ohne Finanzierungszeitrahmen besteht;

- dass der italienische Rechnungshof darüber beunruhigt ist, dass im Laufe seines Ermittlungsverfahrens 2010 das zentrale Rechnungsamt des Staates nie anwesend war und keine Erklärungen abgegeben hat, wie man die Finanzierung des BBT und der Zulaufstrecken und damit den Erhalt der EU-Förderungen garantieren könne;
- dass der Rechnungshof derzeit daher genauso wie 2008 zu keinem positiven Prüfergebnis gelangt und die Bewilligung der Gelder für die Projektierung der Zulaufstrecke daher nicht erteilen kann.

Die mit dem Finanzgesetz 2010 eingeführte gesetzliche Regelung erlaubt zudem nach Ansicht des Rechnungshofs, dass einzelne Teilprojekte realisiert werden könnten, ohne dass diese später nutzbar sind. Beim BBT sei die italienische Regierung derzeit nicht in der Lage, eine Finanzierung von 20% des Gesamtprojektes aufzubringen. Der italienische Rechnungshof kritisiert gleichzeitig, dass das italienische Finanzierungsmodell von Infrastrukturen nach dem „Gießkannenprinzip“ dazu führt, dass viele Projekte begonnen werden, ohne dass klare Prioritäten und Zeitrahmen gesetzt werden oder die Sicherheit besteht, dass Projekte vollständig realisiert werden.

**Schließlich teilt der Rechnungshof auch die Ansicht des italienischen Regierungskommissär für die TEN-Strecke 1, dass es angesichts der langen Dauer, die die Realisierung der TEN-Linie 1 München-Verona benötigt, große Fragezeichen hinsichtlich der Effizienz dieser Investition gibt, da sich in der Zwischenzeit die wirtschaftlichen und faktischen Rahmenbedingungen bei den internationalen Güterverkehrsströmen vollständig ändern könnten. Damit bestätigen offizielle Stellen einen zentralen Kritikpunkt der Bürgerinitiativen – wir brauchen Lösungen für die Verkehrsprobleme der kommenden Jahre, die schnell greifen. 2030 wird der Gotthardbasistunnel samt Zulaufstrecken längst in Betrieb sein, werden die Warenströme sich stärker in Richtung Ost-West-Verkehr verlagert haben und die demographische Entwicklung zu weiteren Rückgängen im Güterverkehr über den Brenner beitragen. Am Tag, an dem der BBT eröffnet würde, wird er überflüssig sein.**

### 3.8 Weiterführende Literatur

Ergänzend zum Kapitel 3 zur Wirtschaftlichkeit verweisen wir auf folgende Dokumente (auf denen z.T. auch unsere Angaben basieren):

- Do the selected Trans European transport investments pass the Cost Benefit test? Stef Proost, Fay Dunkerley, Saskia Van der Loo, Nicole Adler, Johannes Bröcker, Artem Korzhenevych 1, 2010 ([http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1545730](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1545730))
- Italienischer Rechnungshof (Corte dei Conti):  
[http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/documenti/controllo/sez\\_centrale\\_controllo\\_amm\\_stato/2008/delibera\\_25\\_2008\\_g\\_relazione.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/documenti/controllo/sez_centrale_controllo_amm_stato/2008/delibera_25_2008_g_relazione.pdf)  
[http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/documenti/controllo/sez\\_controllo\\_ent/2009/delibera\\_44\\_2009\\_relazione.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/documenti/controllo/sez_controllo_ent/2009/delibera_44_2009_relazione.pdf)  
[http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/documenti/controllo/sez\\_controllo\\_ent/2009/delibera\\_56\\_2009\\_relazione.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/documenti/controllo/sez_controllo_ent/2009/delibera_56_2009_relazione.pdf)
- <http://www.lastampa.it/redazione/cmsSezioni/economia/200812articoli/39602girata.asp>
- <http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/493872/>
- <http://www.lavoce.info/articoli/pagina1000734.html>
- <http://www.lavoce.info/articoli/pagina1000801.html>
- [http://www.lavoce.info/articoli/-infrastrutte\\_trasporti/pagina1001824.html](http://www.lavoce.info/articoli/-infrastrutte_trasporti/pagina1001824.html)

- <http://www.lavoce.info/articoli/pagina2735.html>
- <http://www.notavtorino.org/documenti/prudhomme-su-costi-tent-apr-08.pdf>
- Beria, P. TRANSPORT MEGAPROJECTS IN ITALY: UN'INDAGINE SUI GRANDI PROGETTI INFRASTRUTTURALI E LE LORO PROCEDURE DI VALUTAZIONE. Abstract:

*Il progetto di ricerca si inserisce nel filone di ricerca sui megaprojects infrastrutturali, sui loro limiti e sulle procedure con cui essi vengono progettati, valutati, gestiti e utilizzati.*

*La prima parte del lavoro, tuttora in corso, si configura come un'indagine sulle metodologie di valutazione delle opere pubbliche, infrastrutture di trasporto in questo caso, alla ricerca dei limiti dell'approccio ai problemi della mobilità attraverso grandi progetti.*

*La letteratura internazionale sull'economia dei trasporti e delle infrastrutture ha prodotto alcune pionieristiche ricerche sui reali impatti dei grandi progetti infrastrutturali, i cosiddetti "megaprojects", e sulle metodologie con cui essi vengono valutati. E' stata così dimostrata in campo internazionale una sistematica sovrastima della domanda assieme a sottostime dei costi e dei tempi di costruzione.*

*Scopo della presente ricerca, che si inserisce in tale filone, è di produrre nuova documentazione sulle procedure di valutazione, sugli impatti reali, sui processi decisionali e il loro livello di informazione;*

*ri-valutare progetti in un'ottica ex-post, sia migliorando le tecniche di valutazione che le informazioni disponibili;*

*effettuare analisi comparative per evidenziare pattern nelle procedure di valutazione usate;*

*studiare le cause degli errori e dei successi nelle scelte di infrastrutturazione: optimism bias, ignoranza, informazione imperfetta, mancato uso di strumenti analitici, assenza di analisi di rischio, deformanti processi di decisione, assenza di autorità indipendenti di valutazione.*

- Beria P. (2006), Transport megaprojects in Italy. Evaluation of large infrastructural projects economic feasibility in Italy: a comparative analysis
- Brambilla M., Erba S., Ponti M., "La pianificazione e la valutazione delle infrastrutture in Italia: la legge obiettivo ed il caso del ponte sullo Stretto di Messina";  
<http://www.traspol.polimi.it/documenti/Assessment/BrambErbaPonti-2002-PianValInfraIta.pdf> , Abstract:

*Estendendo le analisi di valutazione ad un coerente orizzonte temporale i risultati ottenuti evidenziano che sia dal punto di vista economico che dal un punto di vista finanziario il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina non è conveniente. Proseguendo lungo la traiettoria metodologica, ovvero all'interno di una analisi di sensitività che considera la variazione dei parametri principali (domanda, costi e tempi), solo all'interno di scenari particolarmente favorevoli si ha una inversione del giudizio.*

*Sfruttando i più recenti sviluppi metodologici dell'analisi costi – benefici, ovvero con riferimento al costo – opportunità marginale dei fondi pubblici, è stato svolto un ulteriore approfondimento al fine di determinare quale utilizzo dei fondi pubblici (in un contesto di vincoli di bilancio) possa generare il massimo miglioramento del benessere sociale. I risultati emersi mettono in evidenza che il migliore risultato per la collettività si ha riducendo l'impegno dello Stato nella erogazione di fondi pubblici.*

*I risultati ottenuti, come evidenziato, hanno consentito di rispondere alla prima domanda iniziale in modo univoco e indirettamente alla seconda questione posta; in particolar emerge che i risultati sfavorevoli per il progetto hanno indotto la pubblica amministrazione a rinunciare alla metodologia costi – benefici al fine di non dover giustificare un utilizzo non efficiente delle risorse pubbliche.*

- Prud'homme, Rémy. 2009. (responsable du groupe de travail et rapporteur). Réduction de la dépense publique : Plaidoyer pour une nouvelle politique des transports. 45p. Fondation



Concorde (Nouvelles Visions), [http://rprudhomme.com/resources/2009.Polit+Transp+\\$28Concorde\\$29.pdf](http://rprudhomme.com/resources/2009.Polit+Transp+$28Concorde$29.pdf)

- Prud'homme, Rémy. 2008. "Les péages ferroviaires en France". Transports. N° 450, pp. 249-54. Cette note, écrite pour une audition de la Commission Mariton, critique l'application au rail du principe de tarification au coût marginal social, et préconise une tarification au coût complet. [http://rprudhomme.com/resources/2008+P\\$C3\\$A9ages+ferroviaires.pdf](http://rprudhomme.com/resources/2008+P$C3$A9ages+ferroviaires.pdf)
- Analyse coûts-bénéfices du projet Lyon-Turin: la faible importance des valeurs paramétriques . Rémy Prud'homme. Rome, 13 Juin 2007, <http://rprudhomme.com/resources/ACBLyon-Turin%20Roma%206.07.ppt>
- I FARAONICI PROGETTI DI TRASPORTO DELL'UNIONE EUROPEA Rémy Prud'homme, 2008, <http://www.notavtorino.org/documenti/prudhomme-su-costi-tent-apr-08.pdf>
- Didier, Michel & Rémy Prud'homme. 2007. Infrastructures de transport, mobilité et croissance. Paris. La Documentation Française. 240p. (Rapport du Conseil d'Analyse Economique) [http://rprudhomme.com/resources/2007+Infra+transport+\\$28CAE\\$29.pdf](http://rprudhomme.com/resources/2007+Infra+transport+$28CAE$29.pdf)
- THE ITALIAN EXPENDITURE IN TRANSPORT INFRASTRUCTURE: A SURVEY, Ing. Paolo Beria, Ing. Marco Brambilla, Ing. Stefano Erba, Bergamo 2004, <http://dinamico2.unibg.it/highways/paper/brambilla.pdf>
- Ponti, Marco, Contesto economico per un traffico transalpino più sostenibile, 2008, <http://www.monitraf.org/download/164dextFsvuYP.pdf> (Politecnico di Milano)
- 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);
- Flyvbjerg, Bent, Megaproject Policy and Planning: Problems, Causes, Cures, 2007
- <http://derstandard.at/1267743381392/Wifo-Empfehlung-Kostenbremse-fuer-OeBB-und-Asfinag>
- "High-Speed Rail: Lessons for Policy Makers from Experiences Abroad", Daniel Albalade and Germà Bel, GiM-IREA Universitat de Barcelona, Working Paper 2010/03, [http://www.ub.edu/irea/working\\_papers/2010/201003.pdf](http://www.ub.edu/irea/working_papers/2010/201003.pdf) , Auszug:

*In this paper, we have highlighted the main questions that policy makers must consider when designing high speed rail networks to reduce traffic congestion, cut dependence on foreign oil and improve the environment. A number of obvious lessons can be drawn from the five cases we review here. First, the project design must take into consideration the specific characteristics of the urban patterns and economic structure of the country, including its traffic patterns, because of the overriding importance of a country's mobility characteristics.*

*Second, cost considerations are of central relevance when making choices concerning HSR projects and their implementation. The fixed costs of HSR investment are huge, and cost overruns notoriously high. In addition, political factors (on the supply as well as on the demand side) can contribute to further increase costs. Therefore, the potential demand for HSR services must be particularly high in order to make investment in HSR socially profitable.*

*This means its main targets must be those corridors linking densely populated metropolitan areas, suffering severe road congestion problems, and deficient air links. These constraints also hinder the use of PPPs and governments must be prepared to intervene in constructing their HSR networks.*

*While HSR is more environmentally efficient than air transportation and the use of the private car, it is responsible for more CO<sub>2</sub> emissions than conventional intercity trains. For this reason, HSR is not a very useful tool for fighting CO<sub>2</sub> emissions. Finally, the economic impacts of HSR are somewhat limited. The largest cities in the network might receive limited gains, but this is not the*

*case for intermediate cities, which might see economic activities being drained away and suffer an overall negative impact.*

*The present paper was based on a review of the main HSR experiences around the world.*

*Future research should seek to draw on recent developments in U.S. transportation planning, which provides an increasing number of project analyses, including those already underway in California and Florida. Additionally, new lessons should be learned by comparing the American HSR planning process and the context in which it is being undertaken (political system, mobility patterns, energy policy, fiscal constraints) with the experiences and contexts of other countries around the globe.*

- Ponti, Marco, La valutazione economica dei progetti della “Legge Obiettivo”, <http://www.traspol.polimi.it/documenti/Assessment/Ponti-2003-LOintroduzione.PDF>
- The British Department for Transport Procedures for Dealing with Optimism Bias in Transport Planning Guidance Document June 2004, <http://flyvbjerg.plan.aau.dk/0406DfT-UK%20OptBiasASPUBL.pdf>
- Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition, Bent Flyvbjerg, Nils Bruzelius and Werner Rothengatter, Cambridge University Press, Cambridge, UK, 2003

(Review: [http://josephcoates.com/pdf\\_files/268\\_Megaprojects\\_and\\_Risk.pdf](http://josephcoates.com/pdf_files/268_Megaprojects_and_Risk.pdf))

- Weitere Dokumente: <http://www.trasportiambiente.it/infra.html>

## 4 Verkehrsverlagerung und Umweltaspekte

Aus einer rechtlichen Sicht erfordert die Umweltverträglichkeitsprüfung drei Voraussetzungen, damit ein Projekt genehmigt werden darf:

1. Der Nutzen des Projekts übersteigt den Schaden für die Umwelt und wird effektiv erzielt – im Falle des BBT geht es um die Verkehrsverlagerung des LKW-Schwerverkehrs weg von der Brennerautobahn auf die Schiene
2. Fehlen weniger umweltschädlicher Alternativen
3. Im Falle öffentlicher Investitionen muss das Projekt einen volkswirtschaftlichen Nutzen aufweisen

### 4.1 Der BBT: Personen- oder Güterverkehrsstrecke?

Aus Sicht der betroffenen Bevölkerung und der Regionalpolitiker dient der BBT in erster Linie dazu, dass Güterverkehr von der Brennerautobahn auf die Schiene verlagert wird. Umso mehr verwundert es, dass führende BBT-Befürworter darüber nicht informiert sind. Bei einem Hearing des Landtages von Trient zur südlichen BBT-Zulaufstrecke am 27. November 2009 etwa pries der Chef der italienischen Eisenbahnen Innocenzo Cippolletta die "Hochgeschwindigkeit" als Mittel, das die urbanen Zentren des Landes zum Wohle seiner Bürger schnell und effizient verbinde – sehr zur Verwunderung der anwesenden Lokalpolitiker. Er ging nämlich nicht näher darauf ein, dass die Hochgeschwindigkeitsstrecke München-Verona keine urbanen Zentren mit nennenswertem Personenverkehr verbindet und die meisten Städte entlang dieser Strecke umfahren würden. Tatsächlich ist der Personenverkehr mit dem Zug im Projektgebiet – entgegen der Prognosen der BBT SE-Studien – seit Jahren rückläufig, und mit dem neuen Fahrplan von Dezember 2009 bieten die italienischen Staatsbahnen gar keine internationalen Verbindungen mehr über den Brenner an. Diese werden nun von der Deutschen Bahn und den ÖBB gemeinsam bedient, dennoch ist die Anzahl der internationalen Fernverbindungen über den Brenner heute niedriger als noch vor einigen Jahren, und in jedem Fall muss man in München umsteigen. Dem regionalen öffentlichen Personennahverkehr könnte die neue Strecke von Innsbruck bis Verona jedoch niemals zu Gute kommen, da sie ja praktisch durchgehend in Umfahrungstunnels verläuft. Das eigentlich Erstaunliche an den Aussagen Cippollettas war aber seine **offensichtliche Unkenntnis darüber, dass die Anwohner der Brennerautobahn und der bestehenden Eisenbahnstrecke in den Alpen nicht von Hochgeschwindigkeitsverbindungen nach Rom oder Berlin träumen, sondern eher von einer Lärmentlastung durch Verlagerung der LKWs und der Güterzüge in die geplanten Tunnels.** Regionalpolitiker fragten anschließend kritisch nach, ob man nun von einer Hochgeschwindigkeitsstrecke für Passagierzüge oder einer Hochkapazitätsstrecke für Güterzüge spreche. Am 27.11.2009 wurde dadurch nicht nur deutlich, dass die Vertreter der italienischen Eisenbahnen nichts von den Wünschen der lokalen Bevölkerung nach Verkehrs- und Lärmentlastung wussten, sondern dass es auch kein konkretes Betriebskonzept für den Südzulauf gibt und dieser vermutlich nicht die gesamte BBT-Transportkapazität übernehmen könnte, da mit niedrigeren Zugfrequenzen geplant wird. Es gibt zwar auch für den BBT kein Betriebskonzept, dessen Einhaltung verbindlich wäre, aber jedenfalls ist unbestritten, dass ein Hochgeschwindigkeitszug mit 250 km/h einen Güterzug mit maximal 160 km/h nicht so einfach überholen könnte und jeder Hochgeschwindigkeits-Personenzug daher die Kapazität des Tunnels bzw. der TEN-Linie München-Verona für die maximale Anzahl an täglichen Güterzügen herabsetzt.

Der Vollständigkeit halber sei hier angemerkt, dass auch im aktuellen Konsultationsverfahren der



EU zu den TEN-Strecken das Teilstück BBT in den vorliegenden Studien als Personenverkehrsstrecke ausgewiesen ist<sup>19</sup> – auch hier im Widerspruch zu Versprechen der lokalen Politik und dem österreichischen Genehmigungsbescheid des BBT, der die Umweltschäden des Projekts explizit deshalb in Kauf nimmt, da Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden könne.

Lassen wir aber die Nebensächlichkeiten der Zulaufstrecken zum BBT und der Finanzierung des Gesamtprojekts beiseite, und gehen wir optimistisch von der geplanten Fertigstellung des gesamten Korridors 2025 aus. Könnte die TEN-Strecke Nr. 1 denn wenigstens den Verkehr auf der Straße aufnehmen und jener "Grüne Korridor" werden, von dem bisweilen die Rede ist?

## 4.2 Der BBT verlagert keinen Verkehr

Gemäß offiziellen Daten der Europäischen Union hat in den vergangenen zwei Jahrzehnten der Anteil der Güter im „modal split“, die auf der Schiene transportiert werden, in Westeuropa konstant abgenommen und erreicht heute durchschnittlich nur noch 17%,<sup>20</sup> im grenzüberschreitenden Verkehr sogar noch deutlich weniger.<sup>21</sup> Diese Entwicklung zeigte sich auch in Ländern wie Spanien, Frankreich und Deutschland, die bereits lange vor Italien in Hochgeschwindigkeitsstrecken investiert haben und bereits seit Jahren über ausgedehnte Streckennetze verfügen. Jene Länder wie Polen, in denen die Schiene einen Anteil von mehr als 50% im „modal split“ hat, befinden sich hingegen – mit Ausnahme des Nicht-EU-Landes Schweiz – ausschließlich in Osteuropa und verfügen über keine einzige Hochgeschwindigkeitsstrecke. Seit diese Staaten der EU beigetreten sind, ist auch hier eine steigende Bedeutung des LKW-Verkehrs zu beobachten.<sup>22</sup>

Daraus lassen sich zwei eindeutige Schlüsse ziehen: Der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken reicht erstens nicht aus, Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, ist aber zweitens auch keine unbedingte Voraussetzung dafür, wie die Schweiz und andere Staaten beweisen.

Das ist keine wirklich neue Erkenntnis, sondern wird auch vom Schweizer Institut *Prograns* bestätigt, das die Verkehrsprognosen für die BBT SE ausgearbeitet hat. In der Untersuchung von vier verschiedenen Szenarien 2003 bis 2030 kommt diese zum eindeutigen Schluss, dass **im besten Fall – einer Eröffnung des BBT 2022 und politischen Begleitmaßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene – auf der Brennerautobahn fast exakt gleich viele LKW fahren würden wie heute** (siehe Grafik auf der nächsten Seite).<sup>23</sup> Verlagert würden also nur die prognostizierten Schwerverkehrszuwächse, für die Anwohner des BBT und der Autobahn würde kein konkreter Vorteil erzielt. Berücksichtigt man nun noch, dass das erwähnte unvollständige Betriebskonzept nicht nur Güterzüge im BBT bzw. auf der Neubaustrecke, sondern auch auf der bestehenden Brennerbahn 22-80 Güterzüge täglich vorsieht, die vor allem die günstigen nächtlichen Trassenpreise nutzen würden, werden die Anwohner der Verkehrswege überhaupt keine Verbesserungen durch den BBT bemerken. Insofern ist fraglich, ob ein ausreichendes öffentliches Interesse am Projekt, das dieses genehmigungsfähig erscheinen ließe, überhaupt existiert. Schon allein die genannten Zahlen zeigen nämlich, dass der BBT nicht im Interesse der österreichischen Bevölkerung liegen kann. Besonders jene im Projektgebiet leidet unter den Folgen von Eisenbahn und Autobahn – Lärm und Abgase beeinträchtigen die Gesundheit, die Infrastrukturen selbst das

<sup>19</sup> Die Studie ist auch in anderer Hinsicht inhaltlich anzuzweifeln. So geht sie beispielsweise davon aus, dass bei einer Fortführung der Entwicklung der vergangenen 20 Jahre der Güterverkehr auf der Schiene in Europa um über 40% steigt – während alle offiziellen Zahlen belegen, dass in den letzten Jahrzehnten der Schienengüterverkehr kontinuierlich abgenommen hat, sowohl anteilmäßig im modal split als auch in absoluten Mengenangaben.

<sup>20</sup> [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-SF-08-035/EN/KS-SF-08-035-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-08-035/EN/KS-SF-08-035-EN.PDF)

<sup>21</sup> [http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/bbt/uvp/prograns\\_prognose.pdf](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/bbt/uvp/prograns_prognose.pdf), S. 146 ff.

<sup>22</sup> <http://nui.epp.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do?dvsc=7>

<sup>23</sup> [http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/bbt/uvp/prograns\\_prognose.pdf](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/bbt/uvp/prograns_prognose.pdf), S. 197.

Teil 2 der Ergebnisübersicht zum Aufkommen im Güterverkehr im Alpenbogen B in Millionen Tonnen je Jahr

Parte 2 della panoramica dei risultati relativi al volume di traffico merci nell'arco alpino B in mln. all'anno

Mio. Tonnen mln di tonnellate		Basis-Trend Inerziale		Trend Tendenza		Minimum Minimo		Störfall Caso anomale		Worst Case		Konsens Consenso	
		Straße	Schiene	Straße	Schiene	Straße	Schiene	Straße	Schiene	Straße	Schiene	Straße	Schiene
		Strada	Rotaia	Strada	Rotaia	Strada	Rotaia	Strada	Rotaia	Strada	Rotaia	Strada	Rotaia
Reschen Resia	2004	2.0		2.0		2.0		2.0		2.0		2.0	
	2015	2.6		3.5		3.6		3.6		3.6		3.5	
	2020	2.9		4.0		4.0		4.1		4.1		4.4	
	2025	3.2		4.6		4.5		4.6		4.6		5.6	
	2030	3.4		5.1		4.8		5.0		5.0		6.8	
Brenner Brennero	2004	31.5	10.7	31.5	10.7	31.5	10.7	31.5	10.7	31.5	10.7	31.5	10.7
	2015	43.9	14.9	38.8	14.9	38.9	14.9	38.8	19.8	38.9	19.8	31.9	14.9
	2020	47.3	20.8	41.8	21.6	41.8	16.6	41.8	27.6	41.7	22.0	31.8	22.6
	2025	50.6	28.1	44.7	30.2	44.9	16.4	44.5	37.6	44.7	24.5	30.9	32.3
	2030	54.2	31.8	47.8	33.2	47.2	19.5	45.8	49.1	48.0	27.0	30.9	36.2
	2004	19.1	5.8	19.1	5.8	19.1	5.8	19.1	5.8	19.1	5.8	19.1	5.8
	2015	22.5	5.3	21.0	5.3	20.9	5.3	21.0	5.4	20.8	5.4	19.8	5.3

Landschaftsbild und die Natur. Bereits heute zahlen die Bewohner Tirols einen hohen Preis für die sogenannten öffentlichen Interessen Österreichs und Europas. Der BBT bedeutet für sie mindestens 15 Jahre Baustellen und erheblichen Zusatz-Verkehr, enorme Feinstaubwerte in Deponienähe und den Verlust der letzten Naherholungsräume im Wipptal. Das Projektgebiet wird kaum wiederzuerkennen sein, wenn auf den Baustellen erst einmal Vollbetrieb herrscht. All dies könnte nur dadurch gerechtfertigt werden, dass die Umweltschäden durch anschließende Vorteile aufgewogen werden – genau diese werden aber laut der vorliegenden Studie nicht eintreten. Im **Genehmigungsbescheid des österreichischen BMVIT** zum BBT sieht Mag. Holzerbauer dies anders: *„Aus der Sicht der Behörde ist bereits allein die Möglichkeit einer Verlangsamung der Zunahme des Straßengüterverkehrs mit erheblichen Vorteilen für die Öffentlichkeit verbunden.“*<sup>24</sup> Diese „erheblichen Vorteile“ scheinen alle Nachteile – neben den Umweltschäden insbesondere auch die Belastung der SteuerzahlerInnen mit bis zu 12 Mrd. € und dauerhafte Folgekosten – zu rechtfertigen. **Die Bürgerinitiativen sehen aus den genannten Gründen hingegen kein die Schäden überwiegendes öffentliches Interesse am Projekt, das Voraussetzung für eine Genehmigung in einem UVP-Verfahren wäre.**

Wie bereits erwähnt bräuchte es politische Maßnahmen, damit ein gewisser Verlagerungseffekt überhaupt zustande kommt – ansonsten entwickelt sich der Verkehr auf der Brennerautobahn mit und ohne BBT praktisch identisch (siehe Grafik unten). Das BMVIT geht im österreichischen Genehmigungsbescheid zum BBT nicht näher auf diese Frage ein, sondern beschränkt sich z.B. auf S. 54 auf folgende Aussage: *Hiezu ist anzumerken, dass die Beantwortung dieser Fragen nicht Gegenstand dieses UVP-Verfahrens bzw. Genehmigungsverfahrens sind. Im Umweltverträglichkeitsgutachten wird aber auf diese Fragestellung insofern eingegangen, als die Sachverständigen aus fachlicher Sicht zum Ergebnis kommen, dass für eine Verkehrsverlagerung die Errichtung des gegenständlichen Tunnels nur eine Voraussetzung darstellt, aber diese Verlagerung für sich allein noch nicht zu erreichen vermag, sondern jedenfalls verkehrspolitische Begleitmaßnahmen zu treffen sein werden.*<sup>25</sup> Wir bezweifeln jedoch, dass der BBT eine notwendige Voraussetzung zur

<sup>24</sup> <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/bbt/uvp/genehmigungsbescheid.pdf>, S. 106

<sup>25</sup> <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/bbt/uvp/genehmigungsbescheid.pdf>

Verkehrsverlagerung ist – dazu später mehr.

Sind wenigstens politische Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs in Sicht?

Was dieses Thema betrifft, so muss auf europäischer Ebene seit Jahren völliger Stillstand beklagt werden. Im Mai 2009 erreichten die Projektbetreiber der BBT SE einen „Erfolg“, den sie medial verbreiteten: die Unterzeichnung einer nicht verbindlichen Absichtserklärung<sup>26</sup> durch Regionalpolitiker von München bis Verona, die Verkehrsminister und Vertreter der staatlichen Eisenbahnen von Deutschland, Österreich und Italien. Darin entschließen sie sich zu einer Reihe von Plänen zur Verkehrsverlagerung – nur leider ist seitdem nichts passiert, es wurden keine konkreten Schritte gesetzt.

Das ist umso bedauerlicher, als aus dem Dokument eindeutig hervorgeht, dass noch nicht einmal die tatsächlichen Kapazitäten der bestehenden Eisenbahnstrecke München-Verona, die größten Flaschenhälse (die vermutlich nicht am Brenner liegen) und das Ausbaupotenzial der Altstrecke jemals berechnet wurden.

Und was soll man von Maßnahmen halten, die im Mai 2009 in der Absichtserklärung gefordert wurden und einen Monat vorher im April 2009 im Europäischen Parlament von Parteifreunden der unterzeichnenden Verkehrsminister abgelehnt worden waren? Konkret handelt es sich um den jahrelangen Kampf von Bürgerinitiativen zur Internalisierung externer Kosten, die der LKW-Verkehr verursacht. Die Besteuerung von Schäden an Umwelt und Gesundheit (inklusive Unfällen), die der LKW-Verkehr verursacht, würde Kostenwahrheit schaffen und die Schiene im Kostenvergleich zur Straße attraktiver und konkurrenzfähiger machen. Just die Vertreter Italiens und Deutschlands lehnten jedoch bei der Novellierung der „Eurovignette III“ – also jener EU-Richtlinie, die diese Thematik regelt – wirkliche Fortschritte ab. Erzielt wurde ein Minimalkompromiss, der am bestehenden Ungleichgewicht nichts ändern wird. In den letzten 20 Jahren erfolgten in Europa keine einschneidenden Maßnahmen, die den Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern würden. **Es ist jedenfalls festzuhalten, dass alle wissenschaftlichen Aussagen belegen, dass das Ziel der Verlagerung von Schwerverkehr auf die Schiene durch den BBT nicht erreicht wird. Dieser Befund verpflichtet jedoch die Handelnden rechtlich, nach Alternativen zum Projekt zu suchen.**

#### 4.3 Alternativen zum Brenner-Basis-Tunnel

Die von der BBT SE in den Genehmigungsverfahren des Projekts vorgelegte Studie verglich lediglich die Auswirkungen eines *BBT mit gleichzeitigem Setzen politischer Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung* mit einer „Nullvariante“ ohne BBT und ohne politische Maßnahmen, was methodisch falsch ist. **Interessant wäre natürlich, inwieweit der Verkehr auf der Brennerautobahn ohne einen BBT, allein durch politische Maßnahmen reduziert werden könnte, zudem müsste auch geprüft werden, ob es technische Alternativen gibt, die ökologisch günstiger zu bewerten wären.**

**Es wurden hunderte Millionen Euro in die Planung des BBT gesteckt, aber kein Cent in die Bewertung technischer Alternativvorschläge und von Projekten zur Verkehrsverlagerung, die von verschiedenen Seiten angeregt wurden, oder zur Erstellung von unabhängigen Studien und Gutachten zu möglichen Alternativen. Diese Vorgehensweise ist rechtswidrig. Eine seriöse Bewertung der vorhandenen Alternativvorschläge ist derzeit jedenfalls nicht möglich und die UVP damit vermutlich nicht rechtskonform, zumindest ist die Vorgehensweise aus Sicht der Bürger inakzeptabel, da sie sich die bestmögliche Investition der Steuergelder erwarten dürfen.**

<sup>26</sup> GEMEINSAME ABSICHTSERKLÄRUNG über die Umsetzung des vorrangigen Vorhabens Nr. 1 Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo, <http://www.brennerbahn.info/de/Aktuelles/gemeinsame-absichtserklaerung-dichiarazione-di-intenti-pp1-2009-05-18-rom-roma.pdf>

Auch die gesamte TEN-Politik sollte nicht mit Milliarden volkswirtschaftlich sinnlose Strecken fördern, sondern z.B. vermehrt in die Erforschung technologischer Alternativen zu fossilen Brennstoffen und innovativer Transportlösungen investiert werden.

Neben technischen Alternativen gibt es eine ganze Reihe von Vorschlägen zur Verkehrsverminderung entlang der Brennerachse, und es wäre dringend eine Frage zu beantworten, auf die die im Genehmigungsverfahren des BBT vorgestellte Studie nicht eingeht: nämlich, ob der BBT überhaupt notwendig wäre, wenn alternative Maßnahmen gesetzt werden.

Zunächst muss man sich vor Augen halten, dass am Brenner mehr Güter transitieren als auf sämtlichen Schweizer Alpenpässen gemeinsam. Die Ursache dafür ist einzig und allein das Ergebnis der Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte und hauptsächlich dem Umstand geschuldet, dass die Strecke München-Verona heute der bei weitem billigste Alpenübergang ist.

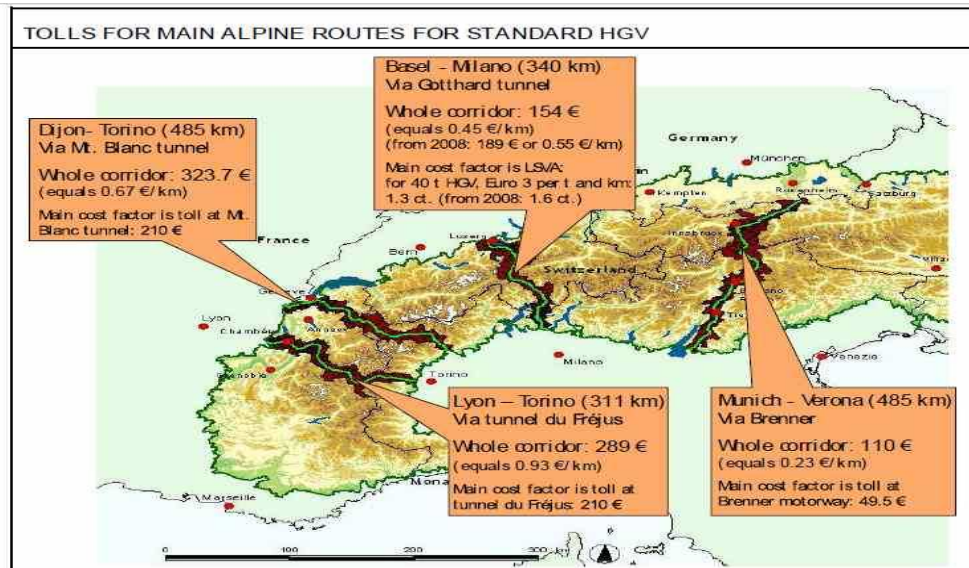
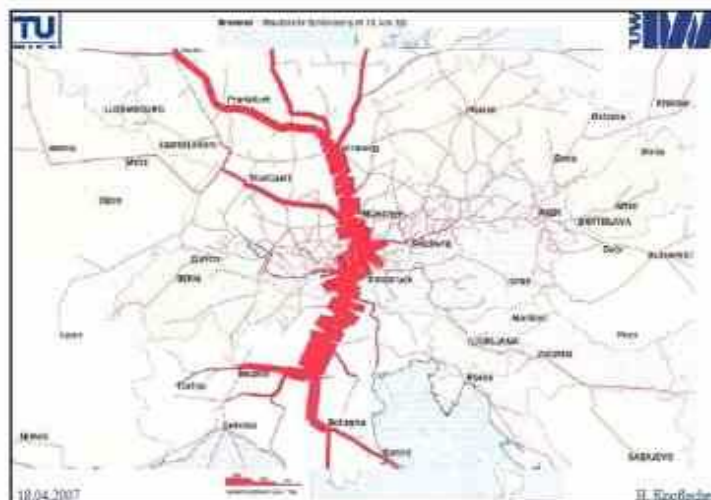


Figure 24: The information shows tolls for a standard HGV (Euro 3, 40 t, 5 axes) as of 01.01.2008. All information excludes value added tax. Source: MONITRAF 2008

Hinzu kommen die niedrigeren Dieselpreise in Österreich, die etwa 20% unter dem Niveau der Nachbarländer liegen und für jeden modernen Transit-LKW mit bis zu 1.400 Litern Tankvolumen nochmals mehrere hundert Euro Ersparnis bringen. Als Ergebnis dieser Kostenentwicklung wählen allein im Vergleich zum Gotthard etwa 30% aller LKW über den Brenner eine Route, die gegenüber der kürzesten und direkten Verbindung einen Umweg von mindestens 60 km bedeutet, oft aber auch 200 km.<sup>27</sup> Die folgende Grafik illustriert dies sehr anschaulich:



Quelle: H. Knoflacher

<sup>27</sup> <http://www.monitraf.org/download/162dext3lygal.pdf>



Allein die Anhebung der Maut entlang der Strecke München-Verona und die Anpassung des Dieselpreises in Österreich an das Niveau der Nachbarländer würde daher mindestens 30% des Schwerverkehrs vom Brenner weg verlagern (ca. 560.000 LKW/Jahr). Sie würde außerdem dazu beitragen, dass Österreich seine eingegangenen Verpflichtungen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion besser erfüllen könnte und nicht in den nächsten Jahren in erheblichem Umfang Emissionsrechte kaufen muss (wofür bereits über 1 Mrd. Euro budgetiert sind). Es geht dabei nicht um ein Abschieben des Problems – wir erinnern daran, dass der Brenner am weitaus stärksten belastet ist und diese Maßnahme zur wünschenswerten, da ökologischeren Wahl der direktesten Verbindung beiträgt. Sie kann nur ein Baustein sein, der von weiteren Maßnahmen begleitet wird.

Es gibt jedoch noch weitere Möglichkeiten zur Verkehrsverminderung. Wir wissen, dass über 20% aller Transit-LKWs völlig leer sind. Nach dem Vorbild der Schweiz könnte ein Mindestladegewicht vorgeschrieben werden, das dort im Zeitraum 1999-2004 zu einer Steigerung des durchschnittlichen Ladegewichts von 8,2 auf 11,7 Tonnen (+42%) pro LKW geführt hat und entsprechend LKW-Fahrten verringert hat.<sup>28</sup>

Es ist kaum bekannt, dass der größte Teil der Schiffe, die aus Fernost über den Suezkanal nach Europa gelangen, nicht in südeuropäischen Häfen ihre Ladung löschen, sondern eine Reise von weiteren 4-5 Tagen zu den nordeuropäischen Häfen in den Niederlanden und Deutschland unternehmen. Der Hauptgrund dafür sind die langsamen und umständlichen Zollprozeduren in Italien und Griechenland. Es ist jedoch geradezu ein Skandal, dass 30% aller Gütertransporte, die alpenquerend von Nord- nach Südeuropa erfolgen, nicht notwendig wären, wenn die südeuropäischen Häfen effizienter würden. Die EU hat das Problem zwar mittlerweile erkannt, doch es müssen Maßnahmen zur Harmonisierung des Zollwesens und Warenverkehrs in ganz Europa gesetzt werden, die es bei den anderen Transportwegen schon lange gibt.<sup>29</sup>

Ein weiterer Vorschlag ist die Einführung der Alpentransitbörse, die eine Obergrenze an Transit-LKWs über die Alpen festschreiben würde, damit mehr Effizienz der europaweiten Verkehrsströme erzwingen würde und die Verlagerung auf die Schiene fördern würde.<sup>30</sup> Sie wird mittlerweile von der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino offiziell unterstützt und gefordert.

Alternativen zum BBT	
Ausbau der bestehenden Brennerereisenbahn	Kapazitätserhöhung bis zu 250%
Technische Alternativen	nicht erforscht
Anhebung der Streckenmaut München-Verona und des österreichischen Dieselpreises	-30% am Brenner
Vorschreiben eines Mindestladegewichts	-20% am Brenner
Ausbau der Häfen Südeuropas, Harmonisierung der Zollprozeduren	-30% aller alpenquerenden Transporte
Alpentransitbörse	Beschränkung der Anzahl an Transithfahrten
Lastunabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) nach Schweizer Vorbild	kontinuierliche Steigerung der Effizienz im Transportwesen und Verkehrsreduktion

Vorbild ist die Schweiz auch mit der lastunabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), mit der

<sup>28</sup> <http://www.monitraf.org/download/162dext3lygal.pdf>

<sup>29</sup> [http://ec.europa.eu/transport/maritime/ports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/ports_en.htm)

<sup>30</sup> <http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/00655/00699/00706/index.html?lang=it>

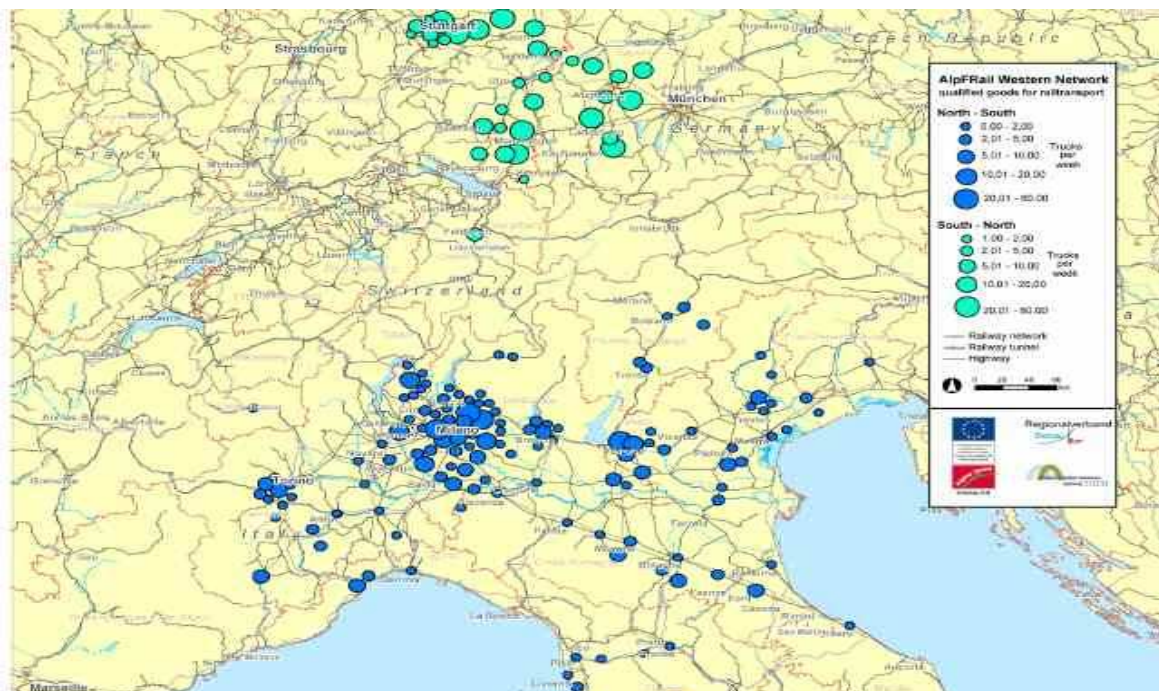
jeder gefahrene LKW-Kilometer auf sämtlichen Straßen bemautet wird. Wer glaubt, dass derlei Maßnahmen nicht nur den Verkehr reduzieren, sondern auch die Wirtschaft schädigen, kann beruhigt werden: in der Schweiz wird geschätzt, dass die Abgabe die Waren durchschnittlich um 0,11% verteuert hat, während der LKW-Verkehr deutlich zurückgegangen ist.

Einen weiteren Beleg für die Ineffizienz des Transportwesens hat die Wirtschaftskrise geliefert. 2007-2009 ist die Zahl der Transit-LKW zum Gütertransport europaweit um etwa 20% gesunken, ohne dass in den Regalen der Warenhäuser irgend etwas gefehlt hätte – Effizienzgewinne sind auch weiterhin möglich.

Würden alle zur Verfügung stehenden Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung konsequent umgesetzt, wie es die Schweiz seit Jahren vormacht, wäre es mit Sicherheit möglich, kurz- und mittelfristig den gesamten alpenquerenden Verkehr deutlich zu reduzieren. Da die Transitstrecke München-Verona zu den größten Stickstoffoxid-Sanierungsgebieten (NOx) Europas zählt und die Anwohner in den engen Tälern besonders unter Lärm leiden, wird die Bevölkerung sicher nicht bis 2025 oder darüber hinaus warten, ob der Bau des BBT vielleicht Entlastung bringt. Es müssen heute endlich entschiedene Schritte gesetzt werden – besonders am Brenner könnten in wenigen Jahren mit den genannten Vorschlägen mindestens 50% des Transitverkehrs eingespart werden.

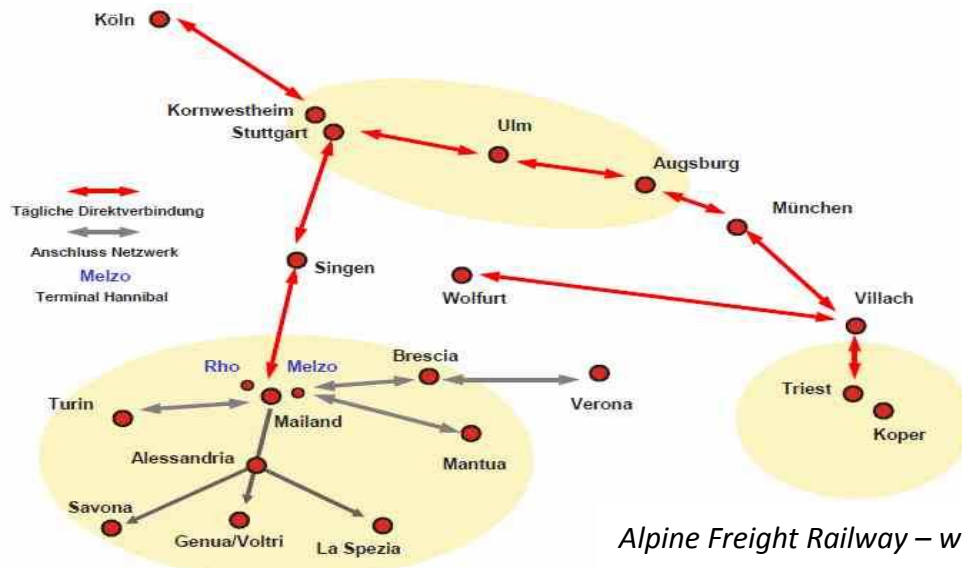
**Die Bürger fordern Sofortmaßnahmen, aber auch die Prüfung, ob der BBT dann überhaupt noch notwendig ist. Das hängt damit zusammen, dass eine Verlagerung jener 50% des gesamten Schwerverkehrs auf der Brennerstrecke, die Start und Ziel im Großraum München-Verona haben, realistischerweise nicht auf die Schiene verlagert werden können.**

Wir haben bereits erwähnt, dass die derzeitige Bedeutung der Verkehrsverbindung über den Brenner nicht der realen Bedeutung in einem verkehrspolitisch unverzerrten Transportmarkt entspricht. Verschiedene Studien haben die Verkehrsflüsse über den Brenner, die Ursprungs- und die Zielorte analysiert. Die Resultate sind eindeutig: objektiv gesehen hätte der **Brenner nur lokale bzw. regionale Bedeutung**, die Hauptverkehrsströme würden in einem unverzerrten Transportmarkt durch die Schweiz und auf der Achse München-Tauern-Venedig/Triest verlaufen.



Alpine Freight Railway – [www.AlpFRail.com](http://www.AlpFRail.com)

Die Nachfrage nach Logistikangeboten müsste sich demnach auf diese beiden Achsen konzentrieren, was von Studien auch so bestätigt wird. Das von der EU kofinanzierte Projekt AlpFRail – Alpine Freight Railway – hat als Resultat vier Transportrouten für den kombinierten Schienengüterverkehr eingerichtet, die alle über die Tauernstrecke verlaufen. Noch eindeutiger ist das Ergebnis der **Potenzialstudie: Keine einzige der 150 Verbindungen, die untersucht wurden, verläuft über den Brenner.**



Auch in der Realwirtschaft finden sich Belege für die **mangelnde Nachfrage nach Transporten auf der Schiene über die Brennerstrecke**: diese ist nicht nur nach offiziellen Zahlen der ital. Staatsbahnen zu gerade 50% ausgelastet – auch das Netz des größten europäischen Anbieters für kombinierten Güterverkehr, der privaten Gesellschaft Hannibal, das in den vergangenen 40 Jahren gewachsen ist, spiegelt exakt die Ergebnisse der Potenzialstudie wieder.<sup>31</sup>

## Intercontainer Netzwerk 2007

Mehr als 150 Shuttle-Züge pro Woche

intercontainer

[www.icfonline.com](http://www.icfonline.com) / [www.hannibalweb.com](http://www.hannibalweb.com)

<sup>31</sup> [http://www.lkzprien.de/files/alpfrail-PDF-Dokumente/RVDI\\_Pilotrelation\\_ICF\\_Hannibal.pdf](http://www.lkzprien.de/files/alpfrail-PDF-Dokumente/RVDI_Pilotrelation_ICF_Hannibal.pdf)

Auch die Investitionen in das Schienennetz der vergangenen 20 Jahre konzentrierten sich weitgehend auf die beiden genannten alpenquerenden Routen. Als der BBT 1990 geplant wurde, waren diese noch nicht vorhersehbar, die bereits weitgehend durchgeführten Ausbauprogramme stellen die Notwendigkeit des Projekts BBT jedoch zusätzlich ernsthaft in Frage. Der zweigleisige Ausbau der Strecke München-Salzburg-Venedig/Triest ist beinahe abgeschlossen,<sup>32</sup> bereits 2007 wurde der über 30 km lange Lötschbergtunnel in der Schweiz eröffnet (derzeit einspurig, bei Ausbau des ital. Zulaufs jedoch zweisepurig ausbaubar), und 2017 wird der 56 km lange Gotthardbasistunnel eröffnet, bei dem Anfang 2011 mit dem Ende der Ausbrucharbeiten gerechnet werden kann – er wird mindestens 10 Jahre vor dem BBT bereits zur Verfügung stehen.

**Abb. 7: Güterzug-Zulaufstrecke zum Gotthard-Basistunnel aus Ulm, Augsburg und München: Baumaßnahmen**



Verkehrsexperten bezeichnen jedoch die Kapazität der bereits heute existierenden 7 alpenquerenden Schienentrassen als theoretisch ausreichend, um den gesamten Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Sie kritisieren den BBT unter anderem auch, da er den bestehenden Strecken weitere Konkurrenz macht und wegen der hohen Wartungskosten von Hochgeschwindigkeitsstrecken das Eisenbahnnetz insgesamt verteuert – damit würde die Eisenbahn in der **Konkurrenzfähigkeit zum LKW weiter zurückfallen**. Diese Befürchtungen werden durch entsprechende Erfahrungen mit der BETUWE-Linie in den Niederlanden, aber auch durch die Entwicklung der Trassenpreise am Lötschberg bestätigt.

Wir haben bereits einmal darauf hingewiesen, dass Italien leider nicht gewillt scheint, die politischen Versprechen gegenüber der Schweiz zu erfüllen und die (vergleichsweise kurzen und billigen) Zuläufe zur Schweizer NEAT auszubauen, obwohl auf der Verkehrsachse Rotterdam-Genua die Güterverkehrsströme der Zukunft verlaufen werden und sowohl die Niederlande als auch Deutschland und die Schweiz den Ausbau dieser Strecke kontinuierlich vorantreiben – auch den Zulauf von München aus. Ursprünglich waren italienische Machbarkeitsstudien und die Variantenwahl für 2006 vorgesehen<sup>33</sup>, zwischenzeitlich waren sie bis 2010 versprochen,<sup>34</sup> der

<sup>32</sup> [http://www.oebb.at/infrastruktur/de/Projekte\\_Planung\\_und\\_Bau/Tauernachse/Lueckenschluss\\_Tauernsuedrampe/index.jsp](http://www.oebb.at/infrastruktur/de/Projekte_Planung_und_Bau/Tauernachse/Lueckenschluss_Tauernsuedrampe/index.jsp) : ursprünglich war die Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaues für 2010 vorgesehen, wurde aber wegen der Wirtschaftskrise und der europaweiten deutlichen Rückgänge im Schienengüterverkehr auf den noch verbleibenden 11 Kilometern zurückgestellt.


<sup>33</sup> [http://www.presseportal.ch/de/pm/100001260/100498387/bundesamt\\_fuer\\_verkehr\\_bav](http://www.presseportal.ch/de/pm/100001260/100498387/bundesamt_fuer_verkehr_bav)

<sup>34</sup> <http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/00474/00492/index.html?lang=it&msg-id=25191>





konkrete Ausbau scheint jedoch jedenfalls nicht vor 2030 zu erfolgen.<sup>35</sup>

Wir fordern, dass Italien die Zuläufe zu den neuen Trassen (Lötschberg seit 2007 in Betrieb, Gotthard ab 2017) entsprechend ausbaut, damit diese Transportkapazitäten genutzt werden, und eine Prüfung erfolgt, ob der BBT angesichts dieser 1990 noch nicht vorhersehbaren Streckenausbauten überhaupt noch notwendig ist.



## 4. Unterschiedliche technische und strategische Rahmenbedingungen für den Betrieb und den Ausbau der Bahnnetze

- 2 Gleise (CH) versus 4 Gleise (I)
- Unterschiedliche Kapazität der Gleise (CH > I)
- Mischverkehr (CH) versus Verkehrsentsflechtung (I)
- Elektronik vor Beton (CH): Ausreizen betrieblicher Möglichkeiten
- Zugfolgezeiten: IN CH kürzer als in I
- Zuglängen: CH > I
- Leistung Stromnetz: CH > I



Die Weiterführung der Eisenbahnverbindungen südlich des Gotthard | Informationsanlass LITRA | 13.5.2009  
Toni Eder, Vizedirektor, Bundesamt für Verkehr

31

Auch auf der **Tauernachse** gibt es Probleme: es fehlt vor allem ein kapazitativ ausreichender Anschluss des Hafens von Triest ans Schienennetz – obwohl er von der Bevölkerung und der Politik der Region Friaul-Julisch-Venetien ausdrücklich gefordert wird, da zu Recht Ängste bestehen, dass ansonsten der LKW-Verkehr dort nach dem Hafenausbau drastisch zunehmen wird.

**Die Gründe für die Konzentration auf eine TEN-Güterverkehrsstrecke am Brenner** (eine Strecke für den Passagierverkehr hat hier mangels Nutzern ohnehin keinen Sinn) **sind nicht nachvollziehbar und bleiben im Dunkeln.** Die Deutsche Bahn jedenfalls hat keine Ausbaupläne Richtung Brenner, sie setzt auf Gotthard und Tauern.

Abschließend ist es wichtig festzuhalten, dass auch die Korridore Rotterdam-Genua und München-Venedig/Triest nicht ausreichen werden, Schwerverkehr auf die Schiene zu verlagern. Die Abbildungen zu Herkunft und Zielorten der Warenverkehrsströme belegen anschaulich die Feststellung von Logistikexperten (z.B. des Projekts AlpFRail), dass das **bisherige Konzept von „Korridoren“ des TEN-Programms nicht geeignet** ist, die verfolgten Ziele zu erreichen. Vielmehr erfordern die **Güterverkehrsströme** ein dichtes **Netz der Verteilung** und entsprechende

<sup>35</sup> [http://www.litra.ch/dcs/users/2/Folienreferat\\_Eder\\_20090513.pdf](http://www.litra.ch/dcs/users/2/Folienreferat_Eder_20090513.pdf) , p. 32

**intermodale Terminals** sowie Verbindungen zwischen den nachgefragten Destinationen. In diese notwendigen Voraussetzungen für Güterverkehr auf der Schiene müsste viel stärker investiert werden anstelle von überbauten TEN-Trassen – Verkehrsexperten, auch von AlpFRail, fordern das schon lange, und wieder einmal macht die Schweiz vor, wie Verkehr tatsächlich verlagert werden kann. Wir müssten lediglich diesem Beispiel des weltweit erfolgreichsten und effizientesten Bahnunternehmens folgen.

**Wir halten zu diesem Thema nochmals fest, dass es ohne BBT und mit vergleichsweise geringfügigen Investitionen möglich wäre, den Güterverkehr auf der Brennerautobahn deutlich zu reduzieren. Eine völlige Verlagerung auf die Schiene ist hingegen unrealistisch – bei Strecken unter 400 km und damit einem großen Anteil der Transporte wird die Eisenbahn nie ein ernsthafter Konkurrent des LKW werden, diese Transporte lassen sich nicht auf die Schiene verlagern.**

Auch unter einem weiteren Aspekt sollten wir von den Schweizern lernen. Es kann nicht sein, dass Milliarden für Eisenbahntrassen ausgegeben werden, gleichzeitig aber die Qualität und der Service des Personenverkehrs und des Gütertransports auf der Schiene kontinuierlich schlechter werden und außerdem veraltetes Rollmaterial die Strecken benutzt. In der Schweiz sind moderne Güterzüge kaum hörbar – das normalerweise größte Problem von Anwohnern ließe sich heute lösen. Außerdem regen wir gerade für die Brennerstrecke statt des BBT einen Ausbau der Bestandsstrecke und Unterflurtrassen in den bewohnten Gebieten an, um Lärmprobleme nachhaltig zu lösen.

## **5 Weitere Umweltprobleme**

### **5.1 Fehlende Strategische Umweltprüfung des BBT und des TEN-T-Programms der EU**

Es wurde keine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt – weder für den BBT noch für das TEN-Programm der Europäischen Union, das für den Zeitraum 2007-2013 bereits definitiv der Richtlinie unterlag, wie auch das Europäische Parlament festgestellt hat.

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.

Gerade eine SUP würde die Möglichkeit bieten, die von uns angesprochenen Alternativen zum BBT auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen sowie darüber hinaus nach gänzlich neuen Lösungen für die Verkehrsprobleme zu suchen. (Wir erinnern daran, dass bei den BBT-Genehmigungsverfahren wie aufgezeigt keine rechtskonforme Alternativenprüfung durchgeführt wurde, die nicht nur gemäß SUP, sondern auch gemäß UVP-RL vorgeschrieben ist. Die Untersuchung der „Nullvariante“ erfolgte methodisch nicht korrekt und damit rechtswidrig.)

Außerdem dürfte der Planungshorizont nicht mit 2030, wenn der BBT in Betrieb gehen würde, enden. Bei einem Projekt mit erheblichen finanziellen Auswirkungen über einen viel längeren Zeitraum sollte auch eine entsprechende Zeitspanne betrachtet werden und Faktoren wie die demographische Entwicklung Europas u.a. in den Verkehrsprognosen stärker Berücksichtigung finden.

## **5.2 Es wurde kein grenzüberschreitendes Verfahren gemäß ESPOO-Konvention gewählt, sondern einzelstaatliche Genehmigungsverfahren**

Als Grund dafür wurde von den Behörden der Staatsvertrag zwischen Italien und Österreich von 1990 angeführt, der getrennte Verfahren vorsieht. Da das EU-Recht jedoch anwendungsbevorzugt ist, ist auch hier zu prüfen, ob nicht eine Verletzung der Espoo-Konvention (die mit einer Novelle der EU-Richtlinie zur Umweltverträglichkeitsprüfung für die EU umgesetzt wurde) vorliegt.

## **5.3 Das Projekt TEN-Linie Nr. 1, Teilstück Kufstein-Verona, ist nicht energieeffizient.**

Energieeffizienz war bislang bei Großprojekten in Österreich gesetzlich nicht Prüfungsgegenstand – obwohl wir schon seit über zehn Jahren an die Kyoto-Ziele gebunden sind. Auch beim BBT wurde diese Frage nur marginal behandelt, was von den Umweltschützern im Verfahren immer bemängelt wurde.

Von den Projektbetreibern des BBT war zur Energieeffizienz immer nur das Argument zu hören, dass der BBT eine Flachbahnstrecke werde und daher gegenüber der alten Passstrecke energetisch effizienter sei. Diese Aussage klingt zunächst einleuchtend, ist aber leider nicht haltbar. Was die Passstrecke betrifft, so mag ein Zug beim Anstieg viel Energie benötigen, als Ausgleich im Abstieg aber umso weniger. Außerdem haben moderne Loks aus Passstrecken die Möglichkeit, bei der Talfahrt die Bremsenergie ins Stromnetz einzuspeisen und so einen Großteil der Energie bei der Bergfahrt wieder zurückzugewinnen.

Der Vergleich einer Passstrecke zu einer Flachbahn im Freien fällt daher nicht besonders ungünstig aus. Anderes gilt aber für einen **Zug im Tunnel**, da er dort auf eine Luftsäule vor ihm trifft, deren Widerstand er überwinden muss. Je schneller der Zug fährt, desto stärker wird er dabei behindert – bei hohen Geschwindigkeiten gehen daher nach Expertenaussagen **bis zu 80% der Traktionsenergie durch den Luftwiderstand verloren**.<sup>36</sup> Wenn man bedenkt, dass für die Hochgeschwindigkeitsstrecke München-Verona insgesamt 250 km Tunnels geplant sind, so müsste schon allein dies ein Anlass sein, über das Projekt und mögliche Alternativen noch einmal nachzudenken.

Umfangreiche Studien beim 2007 eröffneten Lötschberg belegen mittlerweile auch anhand realer Zahlen, dass eine Tunnelstrecke gegenüber einer Bergstrecke keine Energie einspart – mit steigender Geschwindigkeit und unter Einrechnung der möglichen Stromrückgewinnung bei Talfahrten geht insgesamt Energie verloren.

Zusätzlich muss aber berücksichtigt werden, dass ein 56 km langer Tunnel nicht nur enorme Energiemengen im Bau verschlingt, sondern auch in der Betriebsphase. Aus den Projektunterlagen geht hervor, dass im Tunnel aufgrund der hohen Gesteinsüberlagerung die Temperaturen ganzjährig über 40° Celsius ansteigen würden, die Luftfeuchtigkeit wird dauerhaft bei etwa 99% liegen. Damit die Tunneltechnik da noch mitspielt, ist eine ständige Belüftung notwendig. Das

---

<sup>36</sup> Siehe z.B. den Gastbeitrag von Prof. Brändli, ETH Zürich, in der *Tiroler Tageszeitung* vom 14.11.2008, S. 6.

Konzept der Betreiber sieht vor, dass diese Belüftung durch die Züge im BBT erfolgen soll, die eben nicht nur auf die erwähnte Luftsäule treffen, sondern sie auch vor sich „herschieben“.<sup>37</sup> Der Haken an der Sache: Sollte der Tunnel nicht ausgelastet sein oder der Luftaustausch durch die Züge nicht ausreichen, wird zwingend eine Belüftung zugeschaltet werden müssen. Die Prognosen zu den tatsächlichen Temperaturen im BBT sind unsicher, von den Geologen gibt es dazu keine eindeutigen Aussagen, und die Belüftung wird daher vorsorglich auch eingebaut – in der Bauphase ist sie sowieso unverzichtbar. Sollte sie aber auch im Betrieb notwendig sein, wird sich nicht nur der Energieverbrauch des Tunnels enorm erhöhen, sondern es wird auch bei den Portalen der Belüftungsanlagen an der Oberfläche mit Nebelbildung gerechnet. Für die Anwohner keine erfreulichen Aussichten!<sup>38</sup> Und selbst aktuelle Überlegungen in Italien, die Tunnelwärme für Fernheizung zu nutzen, können die Energiebilanz bestenfalls ein bisschen aufbessern – die Belüftung ist wegen der hohen Luftfeuchtigkeit dennoch unverzichtbar.

Obwohl von den Projektbetreibern immer verschwiegen und im Genehmigungsverfahren nie behandelt: **Tatsächlich gehen auch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) davon aus, dass mit der Eröffnung des BBT der Energiebedarf erheblich steigen wird**, und sie haben bereits konkrete Pläne für neue Kraftwerksbauten in Tirol. Die Tiroler Landesregierung hat mit Bescheid vom September 2009, Gz. U-14.182, die „Beileitung Ost“ des Kraftwerks Spullersee der ÖBB genehmigt. Dabei geht es darum, dass am Oberlauf des Tiroler Lech, eines der letzten Alpenflüsse, der auf großen Teilstrecken noch ungehindert mäandrieren kann, Wasser entnommen und Richtung Vorarlberg umgelenkt wird. Aus dem Genehmigungsbescheid geht eindeutig hervor, dass dadurch etwa 5 ha Fluss-Lebensräume verloren gehen könnten und das **Natura-2000-Gebiet „Tiroler Lech“ erheblich beeinträchtigt** wird. Im Genehmigungsbescheid heißt es dazu auf S. 15:

*Durch Leistungssteigerungen bei den Triebfahrzeugen, durch Geschwindigkeitserhöhungen zur Verkürzung der Fahrzeiten, durch Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehrsnetz (Hochleistungstrecken, Brennerbasistunnel, mehrgleisige Ausbauten von Hauptstrecken) erhöht sich der Leistungsbedarf im Bahnstromnetz laufend. So hat sich der Energiebedarf der ÖBB von etwa 1.450 GWh im Jahre 1980 auf etwa 2.100 GWh im Jahre 2005 erhöht. In diesen 25 Jahren ist daher eine Steigerung um 650 GWh bzw. von im Mittel 26 GWh/Jahr eingetreten.*

*Für künftige Entwicklungen mit forcierten Anstrengungen zur Priorisierung des öffentlichen Schienenverkehrs ist mit ständig steigenden Energiebedarfsentwicklungen bei den ÖBB zu rechnen.*

Die „Beileitung Ost“ soll dazu führen, dass das Kraftwerk Spullersee jährlich 53 GWh Strom zusätzlich erzeugt. Dies mit dem BBT zu begründen, ist aber alleine deshalb schon absurd, weil der Tunnel frühestens in etwa 15 Jahren in Betrieb gehen wird. Wenn man bedenkt, dass die „Beileitung Ost“ gerade den zusätzlichen Strombedarf der nächsten 1,7 Jahre bei den ÖBB abdecken wird, lässt das für die Zukunft nichts Gutes erwarten: Man scheint bereit, für die „Hochgeschwindigkeit“ und den Glauben an ständig steigende Güterverkehrsströme auch die letzten noch erhaltenen Naturräume, darunter unsere Flüsse, zu opfern. So ist es ganz wesentlich

---

<sup>37</sup> Dies ist auch der Grund dafür, weshalb Hochgeschwindigkeitstunnels heute zweiröhrig konzipiert werden – die Begegnung von zwei Zügen bei hoher Geschwindigkeit gilt als Sicherheitsrisiko. Bei der im Bau befindlichen weitgehend unterirdischen „Unterinntaltrasse“ Radfeld-Baumkirchen in Tirol, die eine einzige, zweispurige Röhre aufweist, wurde die fehlende Trennung von Experten immer wieder kritisiert.

<sup>38</sup> Der Vollständigkeit halber kann hier angemerkt werden, dass die Belüftung natürlich auch die Betriebskosten erhöht und die ohnehin nicht gegebene Rentabilität des Projekts in der Betriebsphase dauerhaft verschlechtern würde – aber dieser Frage wird sich ein anderer *BBT-Umweltletter* widmen.

auf die Stromerzeuger und deren politischen Druck zurückzuführen, dass in der Novelle zum UVP-Gesetz Österreichs, die erst kürzlich im September 2009 in Kraft trat, ursprünglich zwar die Energieeffizienz von Großprojekten stärkere Berücksichtigung als bisher finden sollte, letztlich aber von einem ambitionierten Entwurf nur ein zahnloser Papiertiger übrig blieb.

Wesentliche Begründung für den BBT war immer die geringere Steigung gegenüber einer Pässstrecke. Bei Passagierzügen kann dies jedoch kein Argument sein – es gibt Hochgeschwindigkeitsstrecken mit Steigungen, die jene am Brennerpass übersteigen. Im Güterverkehr hingegen können sechsachsige Lokomotiven, die bereits in der Vergangenheit am Brenner eingesetzt wurden und heute noch in der Schweiz Verwendung finden, höhere Lasten als die 4-achsigen Lokomotiven ziehen. Zudem wird es die bis zu **zwei Kilometer langen Züge**, die laut BBT SE im BBT fahren könnten, **niemals geben** – das europäische Streckennetz und insbesondere die Bahnhöfe sind lediglich für max. 800m lange Züge ausgelegt.

**Wegen der Genehmigung des Projektes „Spullersee“ ist eine Beschwerde bei der Europäischen Kommission anhängig. Diese Folgen des Projekts „BBT“ und dessen Energiebedarfs wurden darüber hinaus aus unserer Sicht rechtswidrig im UVP-Verfahren nicht behandelt, die Interessensabwägung war deshalb mangelhaft. Eine Strategische Umweltprüfung des TEN-T-Programms, wie wir sie fordern, müsste auch den Energieaspekt bei Hochgeschwindigkeitsstrecken einbeziehen.**

#### **5.4 Eine ursprünglich negative Interessenabwägung zum Trassenverlauf des BBT im Brennergebiet wurde ebenso wie andere Auflagen ignoriert**

Auszug aus dem Beschluss der Südtiroler Landesregierung vom 20. Oktober 2003, Nr. 3749 (UVP des Erkundungstollens):

*Umweltverträglichkeitsprüfung.*

*Stellungnahme zum Vorprojekt betreffend den viergleisigen Ausbau der Brenner-Eisenbahn München-Verona auf dem Gebiet der Autonomen Provinz Bozen Südtirol, Abschnitt Basistunnel, mit den Auflagen, welche im Einreichprojekt und bei der Ausschreibung einzuhalten sind.*

*[...]*

*Dies vorausgeschickt,  
beschließt die Landesregierung,*

*[...]*

*das Vorprojekt der Brenner Basistunnel EWIV zum viergleisigen Ausbau der Brenner-Eisenbahn München-Verona auf dem Gebiet der Autonomen Provinz Bozen Südtirol Abschnitt: Basistunnel, mit Ausnahme des Abschnittes Brenner – Pfitsch, zu genehmigen, wobei die im Gutachten des UVP-Beirates Nr. 11/2003 enthaltenen Auflagen einzuhalten sind;*

*[...]*

Auszug aus dem Gutachten Nr. 11/2003 des UVP-Beirates für Südtirol:

*[...]*

*Dies vorausgeschickt, erteilt der UVP-Beirat im Sinne des Art. 7 des Landesgesetzes vom 24. Juli 1998, Nr. 7*

***zustimmendes Gutachten***

*hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Projektes zum viergleisigen Ausbau der Brenner-Eisenbahn München-Verona auf dem Gebiet der Autonomen Provinz Bozen Südtirol, Abschnitt*

Basistunnel, in den Gemeinden Brenner, Pfitsch, Freienfeld, Franzensfeste Mühlbach, Natz/Schabs und Vahrn, **mit Ausnahme des Abschnittes Brenner – Pfitsch**. Es sind jedoch folgende grundsätzliche Aspekte zu berücksichtigen:

#### **Lärm**

Da die zunehmende Zugfrequenz bereits jetzt zu großen Belastungen der anwohnenden Bevölkerung führt und auf Grund der steilwandigen Täler sich der Lärm auch weit in die Höhe fortpflanzt, muss die Lärmdämmung auf der Bestandsstrecke ab sofort begonnen werden. Den größten Lärm verursachen die Lastzüge; deshalb muss der gesamte Güterverkehr in den Tunnel verlegt werden.

[...]

#### **Personen- und Gütertransport**

Personenzüge müssen auch in Zukunft möglichst oberirdisch auf der Bestandsstrecke geführt werden. Alle Personenzüge, auch die internationalen, müssen in Bozen halten.

Gütertransporte müssen auf jeden Fall unterirdisch verlaufen.

[...]

#### **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.

#### **Abschnitt Brenner-Pfitsch**

Für den Trassenverlauf im Abschnitt Brenner – Pfitsch muss aus folgenden Gründen **negatives Gutachten** erteilt werden:

- Das Projekt sieht vor, die Entwässerung der Tunnelröhren in Richtung der Neigung der Trasse durchzuführen, wobei der Scheitelpunkt auf italienischem Staatsgebiet etwa 4,2 km südlich der Staatsgrenze liegt. Daraus folgt, dass die Entwässerung eines Großteils der Strecke zwischen der Staatsgrenze und dem Fensterstollen Pfitsch nach Österreich erfolgen wird. Der Scheitelpunkt des Brennerbasistunnels muss aus wasserwirtschaftlichen Gründen an der Staatsgrenze liegen.
- Die in der Örtlichkeit Brennerbad austretende Thermalquelle „St. Zacharias“ wird mit großer Wahrscheinlichkeit durch den Vortrieb des Tunnels beeinträchtigt. Der Aquifer wird durch den Tunnelvortrieb angeschnitten bzw. das ausgewiesene Quellschutzgebiet durchquert. Laut Dekret mit welchem das Quellschutzgebiet ausgewiesen worden ist, dürfen innerhalb dieses Schutzgebietes weder Strassen errichtet, noch gefährliche Stoffe transportiert werden. Es könnten sich somit irreversible, ständige, negative Auswirkung ergeben, welche insbesondere die Bereiche Bevölkerung (Tourismus, Kurbetrieb, Kultur, Wirtschaft – die Brenner Thermalquellen sind offiziell als Mineralwasser anerkannt, werden abgefüllt und zu Kuren verwendet) und den Wasserhaushalt betreffen. Die Trasse des Brennerbasistunnels muss auf jeden Fall außerhalb des Schutzgebietes verlegt werden und durch weitere geologische und hydrogeologische Untersuchungen muss festgestellt werden, wie weit die Trasse nach Osten verlegt werden muss, damit eine Beeinflussung des Aquifers ausgeschlossen werden kann.

Es müssen folgende Auflagen eingehalten werden:

#### **Allgemeine Auflagen**

[...]

4. Wo wasserführende Schichten gequert werden, sind Abdichtungsmaßnahmen vorzusehen um eine Beeinträchtigung der Grundwasservorkommen zu vermeiden; diese Maßnahmen sind im Einreichprojekt im Detail für den Pilotstollen und die 2 Eisenbahnrohren darzustellen.

[...]

Baustelle Fensterstollen Pfitsch

1. Der gegenständliche Fensterstollen stellt ein hohes Risiko für die Quellen „Brunnental-Zamesleite“ und „Kaltwasser“ dar, die zurzeit als Trinkwasserversorgung von Afens und Wiesen/Pfitsch dienen. In diesem Zusammenhang muss die Möglichkeit geprüft werden, den Stollen auf die orographisch linke Talseite zu verlegen um so eine Beeinträchtigung der genannten Quellen zu vermeiden, ohne jedoch andere Quellen zu gefährden.

Andernfalls müssen alle Vorkehrungen getroffen werden, um das Austrocknen der Quellen zu vermeiden. Die Trasse muss so abgeändert werden, dass das Risiko für die Quellen minimiert wird. Die Abdichtung des Fensterstollens muss für die gesamte Strecke vorgesehen werden, in der der Aquifer der genannten Quellen gefährdet ist. Hier ist es besonders wichtig, die

Maßnahmen laut Punkt 11 der allgemeinen Auflagen detailliert auszuführen.

[...]

Es wird darauf hingewiesen, dass für den Abschnitt Brenner-Pfitsch keine Auflagen formuliert wurden, da dieser auf Grund des negativen Gutachtens nicht genehmigungsfähig war. Der Fensterstollen Pfitsch wurde mittlerweile durch ein Abänderungsprojekt aus dem Projekt

gestrichen, dies ändert jedoch für das betroffene Gebiet die möglichen Beeinträchtigungen durch die Hauptstollen nicht, wie aus offiziellen Dokumenten der BBT SE hervorgeht: *Es kann also geschlussfolgert werden, dass die Prognosen über die Auswirkungen auf die Oberflächengewässer, die im ursprünglichen Projekt gemacht wurden, auch für das neue Projekt Gültigkeit haben.*

Der folgende Abschnitt behandelt den Bereich Pfitsch:

*Was die Auswirkungen betrifft, so wird durch die Entscheidung, den Pfitscher Tunnel nicht zu errichten, eine Überschneidung mit gewissen geologischen und hydrogeologischen Elementen vermieden, die die Ursache für die Versiegeungsgefahr der Quelle Kaltwasser und Brennerbad sind.*

*Insbesondere werden jene Verwerfungen, von denen angenommen wird, dass sie mit der Versorgung der Quelle Kaltwasser verbunden sind (siehe hydrogeologischer Bericht des Einreichprojekts) nicht mehr durchquert und dräniert. Dadurch besteht der Haupt-Risikofaktor dieser Quelle nicht mehr. **Es bleibt jedoch ein Restrisiko bestehen, weil der Haupttunnel in jedem Fall einen Marmorabschnitt durchqueren und dränieren wird, der möglicherweise ein wasserwirtschaftliches Element darstellt, welches mit den genannten Verwerfungen im Gleichgewicht steht.***

*Auch die Verwerfung S05, die eines der wasserwirtschaftlichen Elemente darstellen könnte, die Teil des Brennerbad-Systems sind (siehe hydrogeologischer Bericht des Einreichprojekts) wird nicht mehr durch den Pfitscher Tunnel durchquert und dementsprechend nicht dräniert. Auch in diesem Fall **wird die Struktur jedoch vom Ausbruch des Haupttunnels durchquert und daher bleibt ein Restrisiko.***

*Zusammenfassend werden die Risikofaktoren durch den Wegfall des Pfitscher Tunnels in diesem Bereich nicht beseitigt; trotzdem verringert sich die Wahrscheinlichkeit, dass die kritischen hydrogeologischen Elemente gekreuzt werden (vor allem im Fall der Quelle Kaltwasser). Ein weiterer bedeutender Aspekt liegt in der Tatsache, dass die Kontrolle und die Handhabung eventueller Auswirkungen während der Ausbruchphase des Haupttunnels viel einfacher zu handhaben wird, da zahlreiche Dränpunkte mit möglichen negativen Auswirkungen durch den Wegfall des Zugangstunnels vermieden werden.*

*Was die Multifunktionsstelle betrifft, hat ihr Wegfall keinen bedeutenden Einfluss auf die dränierte Wassermenge und auf die Auswirkungen auf die Gewässer, da diese in jedem Fall parallel zum Haupttunnel gelegen wären, welcher nach wie vor ein potientiell Dränelement in diesem Bereich darstellt.*

Wir gehen daher davon aus, dass das negative Gutachten des UVP-Beirates für den Abschnitt Brenner-Pfitsch missachtet wurde, da dieser festgestellt hat:

***Die Trasse des Brennerbasistunnels muss auf jeden Fall außerhalb des Schutzgebietes verlegt werden und durch weitere geologische und hydrogeologische Untersuchungen muss festgestellt werden, wie weit die Trasse nach Osten verlegt werden muss, damit eine Beeinflussung des Aquifers ausgeschlossen werden kann.***

Gleichzeitig ging der UVP-Beirat davon aus, dass dieser Trassenabschnitt selbst unter Vorschreibung von Abdichtungsmaßnahmen (siehe oben die allgemeine Auflage 4) nicht umweltverträglich ist. Es ist vollkommen unverständlich, weshalb die Trasse nicht verlegt wurde, da das österreichische UVP-Gutachten eindeutig festhält, dass keine der untersuchten Trassenvarianten geologisch gesehen konkrete Vor- oder Nachteile aufweist. Weshalb dann an einer für die Gewässer im Brennergebiet äußerst ungünstigen Trasse festgehalten wird, ist für die betroffenen Bürger, deren Naherholungsräume und Gewässer inkl. Trinkwasserressourcen



geschädigt werden, nicht nachvollziehbar.

**Wir halten daher die bisherigen Projektänderungen durch die BBT SE nicht für ausreichend.**

**Dasselbe gilt für die weiterhin nicht erfüllte Auflage, wonach der Scheitelpunkt der Trasse an der Staatsgrenze liegen muss.**

Im übrigen weisen wir darauf hin, dass auch die anderen oben zitierten Auflagen der Experten, die dieses UVP-Gutachten erstellt haben, bislang nicht sichergestellt sind. Die zuständigen Stellen haben sich darüber hinweggesetzt.

## **5.5 Es besteht die Gefahr, dass auf Druck von Tiroler Lokalpolitikern der Probestollen gebaut wird, ohne den Hauptstollen jemals fertigzustellen.**

Der Bau könnte durch einen vorgeschobenen Grund eingestellt werden, z.B. „unvorhersehbare“ geologische Schwierigkeiten im bekanntermaßen kritischen Projektgebiet am Brenner oder daraus folgende Unfinanzierbarkeit. Der Probestollen könnte dann für Infrastrukturen (Strom-, Telekommunikationsleitungen) dienen und dafür um weitere EU-Gelder angesucht werden. Dieser Vorsatz wäre aus unserer Sicht allerdings rechtswidrig, da ein derartiges Projekt nicht Antragsgegenstand der UVP war und nicht genehmigt wurde. Außerdem wäre dies eine möglicherweise unzulässige Doppelförderung ein und desselben Projekts. Daher vertreten wir die Rechtsauffassung, dass die EU in einem solchen Szenario u.U. das für die TEN-Trasse bezahlte Geld im Regressweg zurückfordern müsste.

Obwohl bei verschiedenen Behörden wiederholt nachgefragt wurde, inwieweit über die Verlegung von Infrastrukturleitungen im Probestollen nachgedacht wurde, halten sich diese alle bislang bedeckt – lediglich im letzten Jahresbericht von Karel van Miert findet sich ein Hinweis, dass eine Studie zur Verlegung einer Gasleitung eingeholt wurde, deren Inhalt jedoch unbekannt ist.

## **5.6 Die Entsorgung von bis zu 1 Million Tonnen Betonschlämmen, bei denen Schwermetallbelastungen zu befürchten sind, ist ungeklärt.**

Im Genehmigungsverfahren des BBT wurden die Behörden auf folgenden Auszug eines Fachartikels<sup>39</sup> hingewiesen:

*„Beim Bau des Gotthard-Basistunnels fallen große Mengen schlammartiger Materialien an. Die entwässerten Schlämme sind zum Teil erheblich mit Kohlenwasserstoffen, Nitrit und Chromat belastet.*

*Die Belastungen stammen vom Einsatz von Schmiermitteln, Treibstoffen und Hydraulikflüssigkeiten,*

*Sprengmitteln sowie vom Rückprall und von Auswaschungen aus den eingesetzten Spritz- und Ortsbetonen. Die Schlämme aus der Aufbereitung des Tunnelwassers weisen so hohe Belastungen auf, dass sie auf entsprechenden Deponien entsorgt werden mussten.“*

Beim BBT wurde die Möglichkeit solcher Schwermetall-Belastungen immer wieder dementiert, auch bei der Unterinntaltrasse habe man keine entsprechenden Probleme gehabt.

Erstmals wurde dies nun jedoch in Beantwortung einer Anfrage gemäß Umweltinformations-

<sup>39</sup> Verwertung belasteter Schlämme aus dem Gotthard-Basistunnel

Autoren: Walter Schneebeil, AlpTransit Gotthard AG, Luzern; Arthur Hitz, Dorrit Marti & Tino Reinecke, Ernst Basler + Partner AG, Zollikon Quelle: Tagungsband der DepoTech

([http://www.alptransit.ch/fileadmin/documents/PDF/Fachartikel/2006\\_verwertung\\_belasteter\\_schlaemme\\_gbt.pdf](http://www.alptransit.ch/fileadmin/documents/PDF/Fachartikel/2006_verwertung_belasteter_schlaemme_gbt.pdf))

gesetz so nicht bestätigt. Dort heißt es von Seiten der zuständigen Behörde (Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz, Geschäftszahl U-5124/694):

*Im Rahmen des Bauvorhabens Unterinntaltrasse wurden umfangreiche abfallanalytische Untersuchungen durchgeführt. Diese Untersuchungen wurden entsprechend den Vorgaben der Deponieverordnung durchgeführt. Bei diesen Untersuchungen werden die Abfälle nicht nur hinsichtlich Schwermetallen untersucht, sondern auch andere Parameter analysiert.*

[...]

*Hinsichtlich der Bauschlämme bzw. schlammartigen Materialien kann festgehalten werden, dass diese entweder einer bautechnischen Verwertung zugeführt wurden, oder falls dies technisch oder ökologisch nicht möglich war, einer geordneten Entsorgung zugeführt wurden.*

Die angeforderten Kopien der konkret vorgenommenen Analysen und der Messwerte wurden allerdings nicht übermittelt.

Weiterhin stellt sich für die Bürgerinitiativen daher die Frage, ob alle problematischen Stoffe (oder nur jene, die die Deponieverordnung fordert) untersucht werden, und wo diese Stoffe schließlich entsorgt werden. Es gibt in Nordtirol nämlich derzeit keine geeignete Deponie für derartige Problemstoffe. Damit stellt sich aber auch automatisch die Frage, ob Rechtsvorschriften verletzt werden, ob die Problemstoffe im Ausland entsorgt werden, etc. All dies war nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens des BBT und die Fragen der Bürger wurden konsequent ignoriert.

**Wir fordern, dass hier entsprechende Aufklärung stattfindet und die EU-rechtlichen Normen zur Abfallentsorgung eingehalten werden bzw. auch die neueren Erkenntnisse aus der Schweiz Berücksichtigung finden. Dort sind teilweise die selben Baufirmen wie beim BBT-Erkundungsstollen tätig.**

## **5.7 Das Deponierungskonzept ist nicht schlüssig und widerspricht den europäischen Vorgaben, wonach Wiederverwertung an erster Stelle steht**

Die Deponien waren und sind aus unserer Sicht in der geplanten Form nicht genehmigungsfähig, da sie den abfallrechtlichen Grundsätzen widersprechen, insbesondere dem Prinzip des Vorrangs der Abfallvermeidung und -verwertung. Hinsichtlich der Bauschlämme wird auf obige Angaben verwiesen, hinsichtlich des Tunnelausbruchs auf folgende Gründe:

a) Laut Bundes-Abfallwirtschaftsplan für Österreich 2006 lag der Anteil des wiederverwerteten Bodenaushubs (zu dem auch Inertmaterial zählt) 2004 bei 72% (siehe S. 52: Die Verwertung von sortenreinen Aushubmaterialien (Schotter, Kiese, Sande u. ä.) erfolgt zumeist als Füll- und Schüttmaterial für Geländekorrekturen (Wieder- bzw. Weiterverwendung). Beim BBT liegt der Anteil bei nur 3%.

b) Die BBT SE und das Gutachten des Amt sachverständigen geben selbst an, dass etwa 30% des Materials im Prinzip verwertbar sind (z.B.: Dammbau). So weit dargestellt wird, dass eine Verwertung wegen des raschen zeitlichen Anfalls kaum möglich ist, können wir dies nicht nachvollziehen. Da das Material über einen Zeitraum von zumindest 12 Jahren anfällt, bedeutet dies österreichweit unter der Annahme, dass nur 30% verwertbar sind, lediglich eine Steigerung der zu verwertenden jährlichen Menge an „Bodenaushub“ von max. 3%. Da das Material außerdem ohne Zweifel ein „bahnaffines Gut“ darstellt, könnten Straßentransporte entfallen.

c) Österreichweit wird bei Tunnelausbruch zu wenig nach Verwertungsmöglichkeiten gesucht, wir verweisen dazu auf die Artikel der Presse vom 8.10.2008 und aus den Salzburger Nachrichten vom 2.3.2009 sowie auf die diesen zu Grunde liegenden Äußerungen der Experten der Montanuniversität Leoben.

d) Prof. Bergmeister hat im Verfahren selbst von einem Auftrag an die Univ. München

gesprochen, nach Verwertungsmöglichkeiten zu suchen – dies ist gleichsam ein Eingeständnis der nicht ausreichenden Befassung mit diesem Thema und die Bestätigung der Aussagen der Montanuniversität Leoben. Auch auf der Website der BBT SE selbst wirbt diese mit einem Beprobungskonzept, das im Verfahren selbst allerdings nicht zugesichert wurde.

e) Im Umkreis des BBT gelegene, bereits genehmigte Deponien, die z.T. seit Jahren auf Verfüllung warten und mit der Bahn und Förderbändern zu erreichen wären sowie befüllt eine Verbesserung des Landschaftsbildes darstellen würden, werden nicht genutzt. Eine Auflistung aller Deponien steht uns nicht zur Verfügung, aber es gibt einige im Umkreis weniger Kilometer um die BBT-Trasse. Aus unserer Sicht wäre dies wesentlich, um alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die Deponien – insbesondere die nach wie vor wegen Problemen mit der Standsicherheit nicht genehmigte im Padastertal – zu verkleinern, und ist aus unserer Sicht auch für die Interessenabwägung bei der Bedachtnahme auf die allgemeinen öffentlichen Interessen sowie bei der vorgeschriebenen Alternativenprüfung entscheidend.

f) Soweit die Verwertung oder der Transport an andere, genehmigte Deponien im Genehmigungsverfahren als „unwirtschaftlich“ bezeichnet wird, ist diese Aussage nicht nachvollziehbar. Den entstehenden Zusatzkosten müssten nämlich jene für eine praktisch immerwährende Nachsorge der geplanten Deponien gegenübergestellt werden. Eine nachvollziehbare Begründung für diese gutachterliche Äußerung fehlt, insbesondere auch, da wir anzweifeln, dass mit der behördlich vorgeschriebenen Sicherheitsleistung von insgesamt etwa einer Million Euro für fünf große Deponien die dauernde Bestandssicherung kostenmäßig abgedeckt ist und nie entsprechende Berechnungen vorgelegt wurden. **Die Einbeziehung der Langzeitkosten in eine vollständige Kosten-Nutzen-Analyse wäre jedoch erforderlich.**

Auch hier kann wieder die Schweiz und das Projekt „Gotthardbasistunnel“ als Vorbild dienen – dort werden überhaupt keine Deponien errichtet, beim BBT umfassen sie etwa 12 Mio. m<sup>3</sup>. Es handelt sich bei der 78 m hohen, steilen Deponie „Padastertal“ mit 7,7 Mio. m<sup>3</sup> um eine der größten, die jemals in Österreich in einem Berggebiet geplant wurden. Nicht wirklich beruhigend ist die Aussage von Prof. Bergmeister im Verfahren, wonach die Basis-Drainage unter der 78 m hohen Deponie – von deren Funktionieren die Standfestigkeit abhängt – gemäß Ö-Normen auf „mindestens 100 Jahre“ haltbar ist. Es ist angesichts der Dimensionen der Deponie auszuschließen, dass im drohenden Katastrophenfall rasch Abhilfe geschaffen werden könnte; das mögliche Ausmaß einer Rutschung wäre hingegen unvorstellbar.

## **5.8 Fledermauspopulationen im Padastertal werden erheblich beeinträchtigt**

Laut Gutachten des naturkundlichen Amtssachverständigen sind die großen Vorkommen streng geschützter Fledermäuse mit Errichtung der Deponie „Padastertal“ zum Untergang verurteilt, eine Umsiedlung oder Ausgleichsmaßnahmen sind nicht möglich. Die Generalanwältin des EuGH Juliane Kokott schrieb in ihren Schlussanträgen vom 22. Januar 2009 in der Rechtssache C-75/08, Randnr. 54: *Dagegen ist die mögliche Beeinträchtigung eines Fledermausquartiers eine Frage der Belastbarkeit der Natur im Sinne von Anhang III Nr. 2, dritter Spiegelstrich der UVP-Richtlinie. Zwar werden diese Quartiere nur ausdrücklich erfasst, wenn sie gemäß Buchst. e Bestandteil von Schutzgebieten, insbesondere von Gebieten im Sinne der Habitatrichtlinie(31) sind. Doch müssen die Mitgliedstaaten nach Art. 12 Abs. 1 Buchst. d und Anhang IV der Habitatrichtlinie einen strengen Schutz aller Fledermausquartiere gewährleisten, da es sich um Fortpflanzungs- und/oder Ruhestätten streng geschützter Arten handelt. Nur unter bestimmten, eng begrenzten Bedingungen wäre es zulässig, Fledermausquartiere zu beeinträchtigen. Daher ist eine Beeinträchtigung von Fledermausquartieren grundsätzlich eine erhebliche Umweltauswirkung, die*

eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfordert (vgl. auch das Urteil vom 11. Januar 2007, Kommission/Irland, C-183/05, Slg. 2007, I-137, Randnr. 47, 34 ff., sowie vom 14. Juni 2007, Kommission/Finnland, C-342/05, Slg. 2007, I-4713, Randnrn. 25 ff).

Aufgrund der Vierteilung des österreichischen UVP-Verfahrens haben wir immer schon bemängelt, dass keine integrative Gesamtschau der Umweltauswirkungen, die das UVP-Gesetz vorschreibt, möglich ist, wenn die teilkonzentrierten Verfahren des Landeshauptmannes als reine Anlagengenehmigungsverfahren betrachtet werden, in denen viele Umweltauswirkungen nicht mehr zu prüfen sind. Gleichzeitig hat der Verhandlungsleiter des BMVIT-Verfahrens bei Fragen zu Deponien und Gewässern immer auf die teilkonzentrierten Verfahren verwiesen. Letztendlich haben die Behörden sich die Verantwortung gegenseitig zugeschoben, ohne dass viele Fragen inhaltlich jemals ausreichend behandelt worden wären. Nicht nur Fledermäuse, auch andere Umweltauswirkungen wurden nie ausreichend berücksichtigt, weshalb aus unserer Sicht die Interessenabwägung immer unvollständig und mangelhaft blieb.

## **6 In den Genehmigungsverfahren des BBT war man weit von Bürgernähe und Transparenz entfernt, und es bestehen Interessenskonflikte.**

Es ist problematisch, wenn jene Behörden, die über Jahrzehnte ein Projekt verfolgen und die Planung in Auftrag geben, dann gemeinsam mit den Projektplanern auch die Umweltverträglichkeitsgutachten und die Genehmigungsverfahren durchführen.

Einerseits müssten unserer Meinung nach unabhängige Behörden ohne Eigeninteresse für die UVP-Verfahren zuständig sein. Dass es ansonsten zu Interessenskonflikten bis hin zur Befangenheit kommt, zeigt besonders exemplarisch das wasserrechtliche Genehmigungsverfahren.

Wir verweisen in erster Linie auf die Stellungnahme des Landeshauptmannes von Tirol, der in erster Instanz für die Genehmigung der Deponien und (nicht unumstrittenermaßen) für die wasserrechtlichen Genehmigungen zuständig war, im UVP-Verfahren des BMVIT, Verhandlungsschrift vom 11. November 2008, GZ. BMVIT-220.151/0050-IV/SCH2/2008 DVR:0000175, S. 35 von Seiten des Verhandlungsleiters des TKV WRG, Mag. Moser (ebenso auch auf das wortgleiche Originalschreiben des Landeshauptmannes als Anlage zu den Verhandlungsakten): „[...] Nach Vorliegen dieser Konkretisierungen und Abschluss der fachlichen Begutachtungen kann die Wasserrechtsbehörde unter Berücksichtigung des Verschlechterungsverbotes, gegebenenfalls auch mittels Interessenabwägung gem. §104 a WRG, die Eingriffe in den Bergwasserkörper sowie die Eingriffe in Oberflächenwässer durch die Baumaßnahmen beurteilen.

*Bei Beachtung und entsprechender Umsetzung der zwingenden Maßnahmen auch im Teilgenehmigungsverfahren Eisenbahnrecht, welches wasserrechtliche Tatbestände materiell mit vollzieht, wird seitens des Landeshauptmannes von Tirol als Wasserrechtsbehörde kein Einwand erhoben.“*

Diese Stellungnahme erfolgte zu einem Zeitpunkt, zu dem die mündliche Verhandlung des wasserrechtlichen Verfahrens noch nicht einmal ausgeschrieben war, noch nicht die angeforderten Fachgutachten vorlagen und damit das Ermittlungsverfahren noch keineswegs beendet war.

Es ist aber auch problematisch, wenn Projektplaner „ihr“ Projekt – das ihnen im konkreten Fall einen Arbeitsplatz über Jahrzehnte sichern würde – im Genehmigungsverfahren vertreten, dies müsste vielmehr unabhängigen Experten ohne Eigeninteresse überlassen sein.

Dementsprechend haben sich alle Beteiligten auch in den UVP-Verfahren gegenüber den Bürgern verhalten – Fragen wurden nicht zugelassen oder nur ausweichend beantwortet, v.a. wurde und wird die Parteistellung der Bürgerinitiativen in den Verfahren bekämpft oder gar nicht

erst zugesprochen, und die direkt Betroffenen im angrenzenden Staatsgebiet wurden bei den Verfahren jeweils verfahrensrechtlich benachteiligt (z.B. mangelnde Kundmachung / Möglichkeit der Beteiligung) – aus unserer Sicht widerspricht das dem grundsätzlichen Diskriminierungsverbot im EU-Recht. Es ist ohnehin absurd, das Projekt BBT in zwei Teile aufzuspalten, die national genehmigt werden, und zu behaupten, dass es jeweils keine Auswirkungen auf das andere Staatsgebiet gebe, um damit Bürgern die Beteiligung an Verfahren zu verwehren.

### **6.1 Die Behörden verzögern die Berufungsverfahren**

Wir weisen darauf hin, dass derzeit am BBT in Österreich trotz fehlender Genehmigungen nur gebaut werden darf, weil verwaltungsrechtlich höchst umstrittene Bescheide (Artikel in der Zeitschrift „Profil“ vom 17.05.2010, S. 31) einen Baubeginn vor rechtskräftiger Genehmigung ermöglicht haben. Das Bestreben der BBT SE, Fakten zu schaffen, damit selbst im Falle einer späteren Aufhebung der Genehmigungsbescheide weitergebaut werden darf (Schutz der bereits getätigten öffentlichen Investitionen), ist offensichtlich. So etwas hat mit Demokratie, umfassender Prüfung aller Einsprüche von Bürgern, dem Recht auf transparente und gute Verwaltung sowie nachhaltiger und sparsamer Verwendung von Steuergeldern nichts mehr zu tun. Über die Berufungen im Wasserrecht hat das Umweltministerium seit mittlerweile über einem Jahr nicht entschieden – rechtlich hätte grundsätzlich eine Entscheidung innerhalb von sechs Monaten erfolgen müssen.

## **7 Abschließende Überlegungen**

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.

Was die weitere Planung der TEN-Programme betrifft, so muss hingegen festgehalten werden, dass technische Vorschriften, die auf die 50-er Jahre des vergangenen Jahrhunderts zurückgehen und einen wesentlichen Grund für die enorm teuren Hochgeschwindigkeitsstrecken darstellen (insbesondere die Vorgabe von max. 1,2% Steigung), heute ebenso veraltet sind wie das ursprüngliche Konzept von 1990. Aufbauend auf den Erfahrungen der vergangenen 20 Jahre und den Herausforderungen der kommenden Jahrzehnte (Energieeffizienz, demographischer Wandel, Verlagerung der Verkehrsströme, technologische Fortschritte u.v.m) muss das TEN-Programm aktualisiert werden. Eine Fortführung des bisherigen, volkswirtschaftlich unhaltbaren Kurses und der bisherigen Misserfolge bei der Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf die Schiene stellt die demokratische Legitimität des TEN-Programmes ohne deutliche Änderungen grundsätzlich in Frage.