

Durch die Alpen?

Der Alpen transitverkehr nimmt zu, und immer öfter ist von bombastischen Tunnelprojekten die Rede. Doch liegt in der Untertunnelung der Alpen wirklich die Lösung des Problems?



Kommt der Brennerbasistunnel (BBT), der geplante, 55 km lange Tunnel für Personen- und Güterverkehr zwischen Innsbruck und Franzensfeste? Und wenn ja, wo wird die Zulaufstrecke in Bayern gebaut? Seit Jahren bewegen die Fragen viele Gemüter. Klare Aussagen machte das Bundesverkehrsministerium bisher nicht, sondern weicht aus: „Demnächst gibt es eine Bedarfsanalyse. Die warten wir ab, und dann schauen wir, ob, wo und wie groß wir bauen.“ Nur: Die Bedarfsanalyse kommt nicht. Ein Finanzplan der Deutschen Bahn weist aus, dass sich wegen massiver Unterfinanzierung sogar vordringliche Bauprojekte bis 2025 verzögern. Längst fertig projektierte Vorhaben der zweiten Reihe (u.a. Strecken wie Karlsruhe–Basel und die Elektrifizierung München–Lindau) könnten erst nach 2025 beginnen. Der Brennerbasistunnel (BBT) bleibt unerwähnt – wohl ein Aufschub zum Sankt-Nimmerleins-Tag. Ein herber Rückschlag für den Alpen transit?

Die klammen Finanzen zwingen zum Nachdenken über Prioritäten. Dabei muss auch entscheiden, welche Nebenwirkungen der BBT für die Bevölkerung hat, denn die Brennerregion ist vor allem ein Lebensraum. Heikle geologische Voraussetzungen im Brennermassiv, das Risiko versiegender Quellen, Wassereinbrüche, Fragen zum Abraum, zur Lärm- und Staubbelastung in dem engen Tal, und wo hat die große Baustelle Platz? – Nichts ist gelöst. Existenziell ist die Frage nach der Verkehrswirkung. Die „Südtiroler Transitinitiative“ hat es auf den Punkt gebracht: „Die Bürgerin-

nen und Bürger an den Transitrouten befürworten grundsätzlich die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und wären bereit, die enormen Einschränkungen der Lebensqualität und die Belastungen für Mensch und Umwelt hinzunehmen, die eine Mega-Tunnelbaustelle mit sich bringt. Aber nur unter einer Bedingung: Durch den Tunnel und die riesigen Investitionen, die dafür aus Steuergeld aufgewendet werden, müssen die Lebens- und Umweltbedingungen nach dessen Inbetriebnahme erheblich und nachhaltig verbessert werden.“ Ähnlich argumentieren Nordtiroler Bürgerinitiativen – sie alle lehnen den BBT heute klar ab, und verschiedene Gemeinden tun es ihnen gleich. Sie haben den Glauben an den Sinn des Projekts verloren. Wohl zu Recht: Der enorme LKW-Verkehr über den Brenner ist künstlich aufgebläht, und mit ihm die Prognosen für den zukünftigen Bedarf. Wahr ist zwar, dass der Brenner der niedrigste und bequemste Alpenpass ist. Wahr ist aber auch, dass die Produktionszentren in Bayern und Oberitalien, die viel Verkehr erzeugen, kürzere Wege nutzen könnten, z. B. die Strecken durch die Schweiz. Vorausgesetzt, die Zubringer durch Südwestdeutschland und das Allgäu würden ausgebaut – das wären sinnvolle prioritäre Maßnahmen. Aber mit billigen Mineralölsteuern werden LKWs regelrecht zur Brennerautobahn gelockt: Wer in Tirol tankt, zahlte Ende April für den Liter Diesel € 1,13. In der Schweiz war er 4 Cent teurer, in Deutschland 10, in Italien 9. Moderne LKWs fassen leicht 1000 Liter: 100 Euro pro Füllung gespart – das wird gerne genutzt. Die

Brennerautobahn ist verstopft, während auf der parallel laufenden Bahn rund ein Drittel Kapazitäten frei bleiben – es liegt also an den Rahmenbedingungen, kaum an fehlender Infrastruktur. 73 % der Güter rollten vor der Wirtschaftskrise über die Brennerstraße, nur



Heike Aghte (54) ist Präsidentin der „Europäischen Verkehrsinitiative“. Beruflich betreibt sie ein Büro für Umweltkommunikation, mit den Schwerpunkten Alpen, Verkehr und Tourismus. Sie lebt in Neubeuern am Inn und in Berlin.

27 % über die Brennerbahn. Alpenrekord in Sachen Straßenlastigkeit!

Geht man davon aus, dass ab etwa 2020 mehr Bahnkapazität notwendig sein wird, hilft der BBT dennoch nicht. Die Engpässe sind die Zulaufstrecken, nicht nur in Deutschland, sondern mehr noch bei der südlichen Fortführung: 100 km Strecke zwischen Verona und Bologna sind nur einspurig! Ausbaupläne? Nein. Wir müssen damit rechnen, dass der BBT als Bauruine ohne Verkehrswirkung sinnvollerer Projekten Geld entziehen wird. Unterdessen ist die Konkurrenz in der Schweiz viel weiter. Der Gotthardbasistunnel ist so dimensioniert, dass er den Verkehrszuwachs dauerhaft aufnehmen kann. Erst vor kurzem gaben die Bauherren stolz bekannt: Noch 5 km bis zum Durchstich – wir liegen in der Zeit, 2017 wird eröffnet!

In Österreich und Italien wird derzeit an je einem Probestollen für den BBT gebaut. Besser wäre es jedoch, man würde den Straßenverkehr reduzieren, indem man die Mineralölsteuer in Österreich erhöht und indem Deutschland und die EU höhere LKW-Mauten akzeptieren. Und ausgesprochen hilfreich wäre die „Alpen transitbörse“, eine innovative Idee aus der Schweiz, bei der mit Durchfahrtsrechten für LKWs gehandelt wird. Sie könnte versuchsweise am Brenner eingeführt werden und dann gezielter bei den Problemen ansetzen als jeder Tunnelbau. ◀



„Ich bin dann mal weg...“

...sagte die Blase an der Ferse

Joggen im Wald, Wandern, Rad- oder Klettertouren in den Bergen – mit den Sport-Pflegeprodukten von efasit sind Ihre Füße dabei jederzeit ideal geschützt und gepflegt. Ihr Apotheker berät Sie gerne!



