

Jahresversammlung der Transitinitiative Südtirol/Sudtirolo

Die TIS-Eingaben zum Umweltverträglichkeitsverfahren des Brenner-Basistunnels und der Zulaufstrecke

Die Transitinitiative hat sich mit dem Thema Brenner-Basistunnel und südliche Zulaufstrecke intensiv auseinandergesetzt. Wir nehmen grundsätzlich eine äußerst kritische Position zu diesem Vorhaben ein. Wir glauben, dass mit diesem Projekt nicht das Transit-Problem einer Lösung zugeführt wird, denn in den Unterlagen zu diesem Projekt selbst ist enthalten, dass der Brenner-Basistunnel nur den Zuwachs der Transporte aufnehmen kann. Somit werden wir entlang der Autobahn also auch trotz BBT dieselben Belastungen haben und obendrein noch jene zusätzlichen die die neue Bahn mit sich bringen wird, überall dort wo sie an die Oberfläche tritt und das tut sie laut vorgestellten Projekt an einigen Stellen in Südtirol: in Franzensfeste, am Eingang zu Villnössertal, in Waidbruck, in Blumau und auf der gesamten Strecke zwischen Branzoll und Salurn.

Das war der Grund, warum die Transitinitiative zu diesem Jahrhundert-Projekt ausgiebig Stellung bezogen hat. Zahlreiche Stellungnahmen wurden verfasst und zeitgerecht in die Medien gebracht. Kontakte mit örtlichen Behörden und Verbänden wurden geknüpft und schließlich haben wir auch zu dem irreführenden, zweigleisigen UVP-Verfahren (BBT und Zulaufstrecke) jeweils getrennte Einwände eingereicht.

In der Folge die wichtigsten Kritikpunkte zum Projekt, die wir in unseren **Einwänden zum UVP-Verfahren** festgehalten haben.

Mängel und Fehler im Verfahren:

- Sowohl für die Projekterstellung (vor allem für die Zulaufstrecke) als auch für das UVP-Verfahren waren äußerst kurze Zeitvorgaben vorgesehen, wodurch eine seriöse und korrekte Bürgerbeteiligung unmöglich gemacht wurde.
- Weiters wurden zwei parallel laufende Verfahren eingeleitet, wodurch große Verwirrung gestiftet wurde. Ein Verfahren für den Brenner-Basistunnel und ein weiteres für die Zulaufstrecke mit unterschiedlich langen und etwas verschobenen Zeitrahmen. Die beiden Verfahren wurden erst mitten im Verlauf zusammengelegt.
- Bei bereits laufendem Verfahren wurden dann auch noch verschiedene Akte und Planungsunterlagen ausgetauscht (Planungstechnischer und umwelttechnischer Bezugsrahmen).
- Das Projekt wurde erst zu einem späten Zeitpunkt, während des UVP-Verfahrens, in den betroffenen Gemeinden vorgestellt, weshalb für den Bürger nur mehr wenig Zeit für eine fundierte Bewertung des Projektes und der damit zusammenhängenden Umweltauswirkungen blieb. Aufs waren nur Projektbefürworter geladen.

Mangelhafte Unterlagen zum Projekt als auch zur Umweltverträglichkeitsstudie und späte Projektpräsentationen:

- Auch die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden haben zu Beginn des Verfahrens völlig unzureichende und in keinster Weise aussagefähige Unterlagen erhalten.
- Teilweise mussten klare Fehler in den Unterlagen, oder auch verzerrende Angaben festgestellt werden; auch an Übersichtlichkeit ließen die Unterlagen sehr zu wünschen.
- Gewisse für die Umwelt sehr relevante Aspekte wurden erst gar nicht untersucht (Auswirkungen auf Mensch und Umwelt in Blumau).
- Variantendiskussionen wurden erst gar nicht geführt (z.B. Trennung des Güter- vom Personenverkehr, Varianten zum Trassenverlauf).
- Keine Zielformulierung und kein begleitender Maßnahmenkatalog für Güterverlagerung.

Schwerwiegende Umweltbelastungen

- Belastungen in der Bauphase: Abraumtransport durch LKW, große Staub- und Schadstoffbelastungen, Fensterstollen in Wohngebieten (Klausen, Leifers), Auswirkungen auf den Fremdenverkehr.
- Große Belastungen in der Betriebsphase an den offen geführten Streckenabschnitten (in Franzensfeste, am Eingang zu Villnössertal, in Waidbruck, in Blumau und auf der gesamten Strecke zwischen Branzoll und Salurn).
- Große Ungewissheiten bezüglich der hydrologischen Auswirkungen (Ausbleiben von Oberflächengewässern, wie Quellen)
- Große landschaftliche Eingriffe und zwar sowohl temporäre als auch bleibende: große Baustellen, große Areale für die Verarbeitung als auch Ablagerung des Aushubmaterials (Riggertal), neue einschneidende Landschaftsbarrieren (Doppelbrücke im Bereich Villnösser Haltestelle).

Konrad Stockner

Bozen, 13.02.2004