

# BBT

Lügen und Wahrheiten zum „Jahrhundertvorhaben“

## Prämissen

Bei großen Infrastrukturvorhaben ist Misstrauen angebracht und berechtigt. Um welchen „Fortschritt“ geht es? Für wen?

- Die Welt steht vor vielen Fragen, eines ist unbestritten: Die Fortschreibung unserer Wirtschaftsweise und der nachgeordneten Systeme ist nicht (mehr) zulässig

## Der ungleiche Kampf...

Lobby des  
Kapitals, des  
Betons, der  
Konzerne

versus

Lobby der Vernunft und  
der Nachhaltigkeit

... muss nicht immer ausgehen, wie geplant!



# Die TEN-Strecke Berlin-Palermo

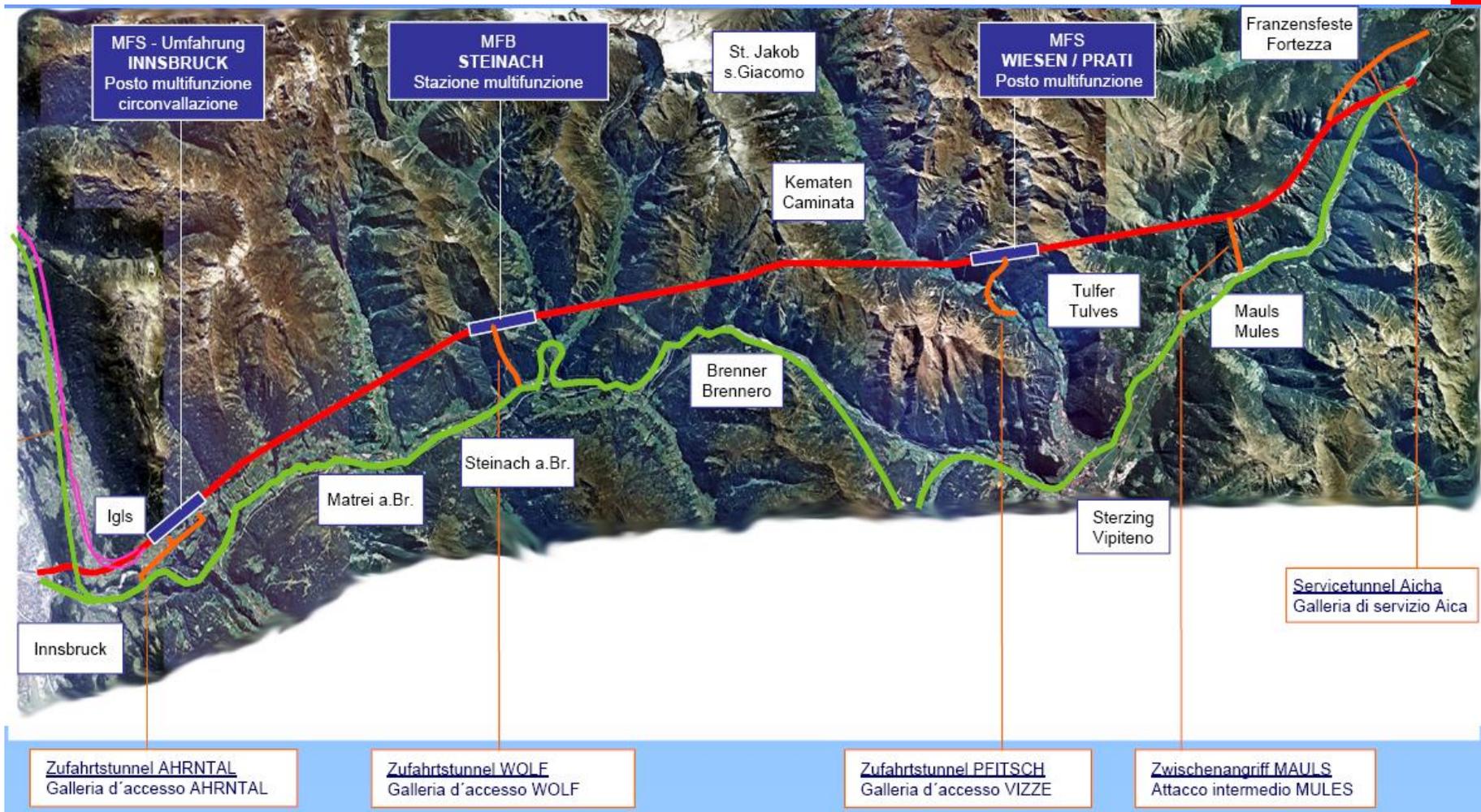


 In Betrieb / In esercizio

 In Bau / In fase di costruzione

 In Planung / In fase di progettazione

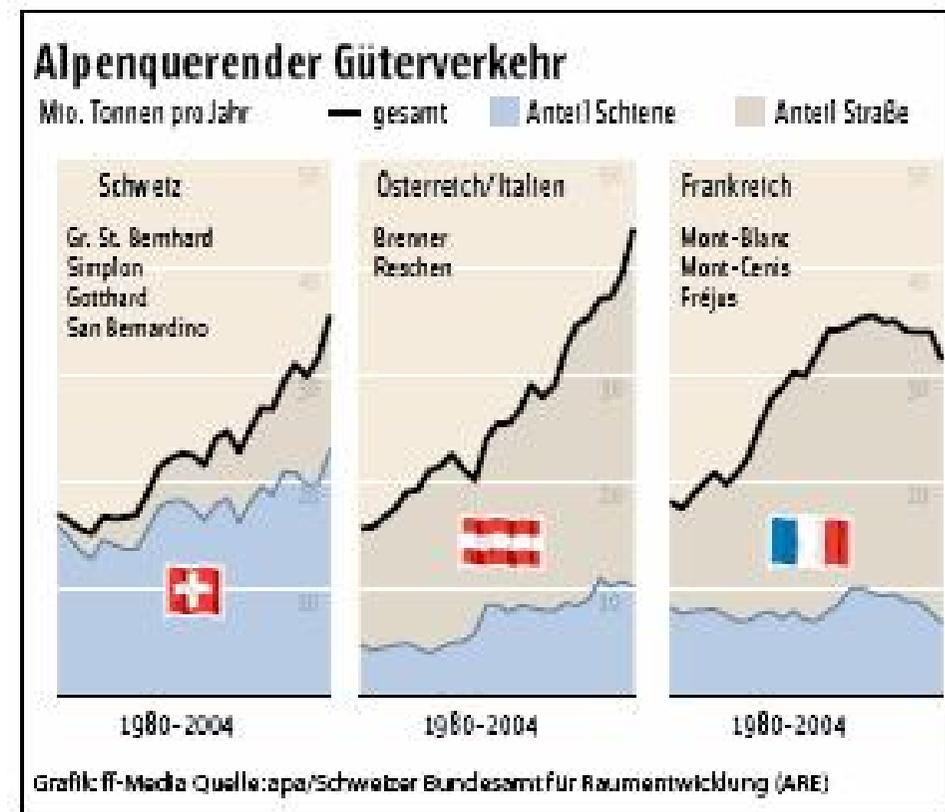
# Der Traum für Betonierer und Ingenieure – der Alptraum für die AnrainerInnen und SteuerzahlerInnen



# BBT-Lüge

## Ohne BBT gibt's keine Verlagerung von der Straße auf die Schiene

- Verlagerung ist nicht ein Frage von teuren Großprojekten, sondern erfolgt nur, wenn tarif- und ordnungspolitische Maßnahmen ergriffen werden:
  - Mauterhöhung für LKW;
  - Angleichung des Dieselpreises in Österreich;
  - **Umsetzung der Kostenwahrheit**



# BBT-Lüge

## Die Bestandsstrecke ist ausgelastet

- Alpen-Bahnnetz ist nicht ausgelastet
  - Pontebbana: 12 – 20%
  - Brenner-Linie: 50 – 60% (110/130 Züge vs. 240 Kap.)
  - auch andere Linien haben Kapazitäten frei
- Flaschenhals Unterinntal
  - 330 Züge (davon 20 mit „rollender LS“ bis Brenner)
  - Ausbau auf vier Geleise bis 2012
- Ausblick:
  - noch heuer: Lötschberg geht in Betrieb
  - 2016: Gotthard-Tunnel wird in Betrieb genommen (BBT bestenfalls 2030, Kummer)

# BBT-Lüge

## Großbaustellen können umweltgerecht betrieben werden

- Unverantwortliche Beschönigungen durch beauftragte Landesbeamte, die alles in einem sind (Promotor, UVP-Sachbearbeiter, Kontrolleur und politisch weisungsgebundener Ressortleiter);
- Enorme Eingriffe in die Landschaft
- Zerstörung des Wasserhaushaltes
- Enormer Transportbedarf
- Enormer Wasser- und Energiebedarf

Das ist erst der Anfang...



Das ist erst der Anfang...



Das ist erst der Anfang...



**Baustelle Pilotstollen Aicha**





# BBT-Lüge

## Der BBT wird rund 4,5 Milliarden Euro kosten

- Kostenentwicklung bei den TAV-Strecken in Italien:
  - Ansatz 1991                      14 Mrd. €
  - Schätzung 2006                70 Mrd. €                      = Steigerung um 500%
- Schätzungen für BBT belaufen sich auf Beträge zwischen 4,5 und 15 Mrd. € (nur für IBK-Franzensfeste)
- 15.000.000.000.- € = 28.905.000.000.000.- Lire  
(100.000 Wohnungen à 150.000.- €)

## BBT-Lüge

Für die Finanzierung wird es ein PPP-Modell geben

- Sicher nur beim Kassieren;
- Kosten werden zu 100% von den Steuerzahlern bestritten werden müssen;
- Querfinanzierung ist Entnahme von Gewinnen, die der Öffentlichkeit zustehen;
- Wo sind die Investoren?



## BBT-Lüge

### Der BBT wird als Mischverkehrs- strecke betrieben werden

- Es gibt weltweit keine Hochgeschwindigkeitsstrecke, auf der Personenzüge und Güterzüge im Mischverkehr geführt werden (höchstens auf Teilstrecken, z.B. Dover-Calais);

## BBT-Lüge

Man wird nichts mehr riechen, nichts mehr sehen, nichts mehr hören

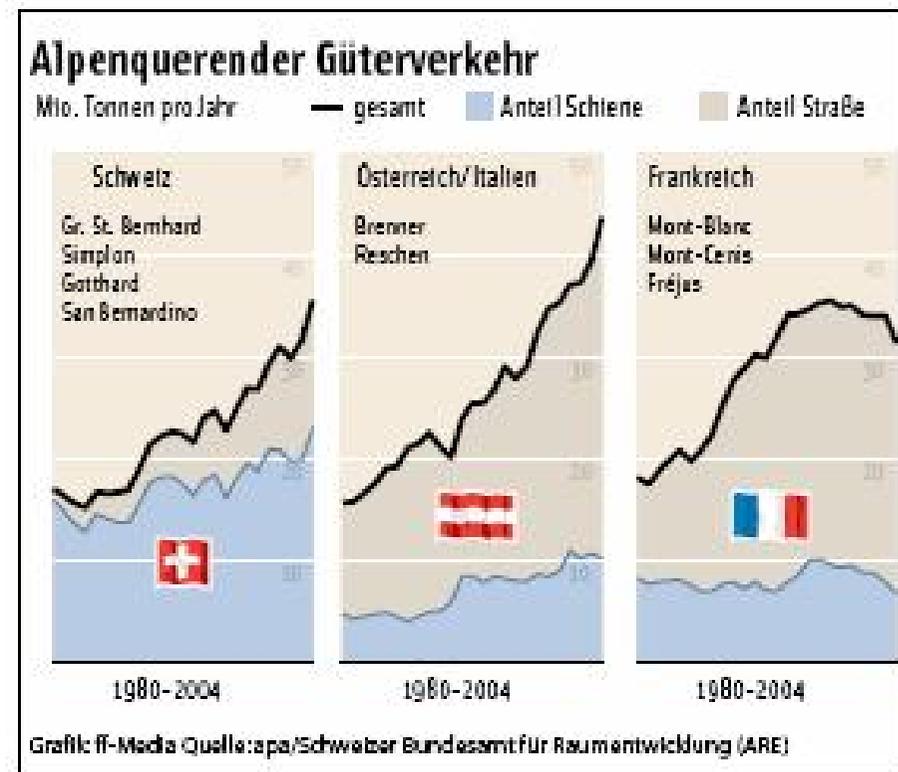
- Lt. Projektbetreibern wird der BBT nur den Verkehrszuwachs von Baubeginn bis Inbetriebnahme aufnehmen;
- Was wir heute schon auf der Autobahn haben, wird weiter stinken, ins Auge stechen und lärmern



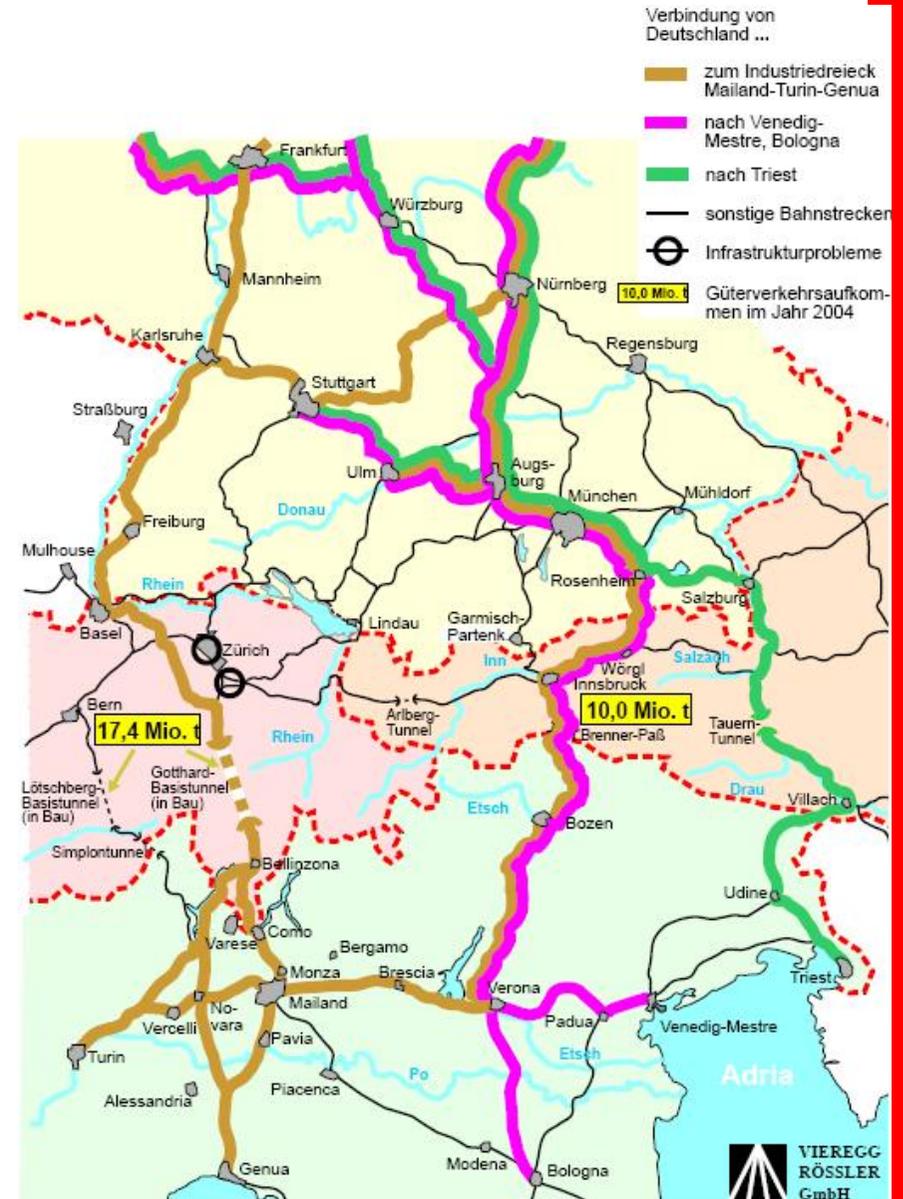
# BBT-Wahrheit

## Der Brenner ist eine Dumpingstrecke für LKWs

- Billig-Maut in Italien (9-11 €Cent/km)
- Billiger Diesel in Österreich (Einsparung ca. 150.- €/Tankf.)
- Kaum Verkehrsbeschränkungen (Nachtfahrverbot im Bundesland Tirol nützt auch Südtirol)
- Umwegverkehr am Brenner:
  - Ca. ein Drittel (HK Innsbr.)
  - Strecke Stuttgart **Bà** Mailand über Brenner: + 232 km



# Die Schweiz macht's vor!



## BBT-Wahrheit

### In den Alpen entstehen zur Zeit große Eisenbahnkapazitäten (Schweiz)

- - 2016 der Gotthardtunnel
- - 2007 Lötschberg-Tunnel
- Organisation eines hochkapazitiven Zulauf zum Gotthard
  - Elektrifizierung München und Lindau am Bodensee
- Alternative zur Brenner-Route für:
  - die Güterströme Rhein-Achse/ /Großraum Stuttgart **Bà** Nord-westitalien/lig.-tosk. Häfen
  - ganz Bayern (Nürnberg-Mailand über CH 40 km kürzer, als über die Brenner-Route).



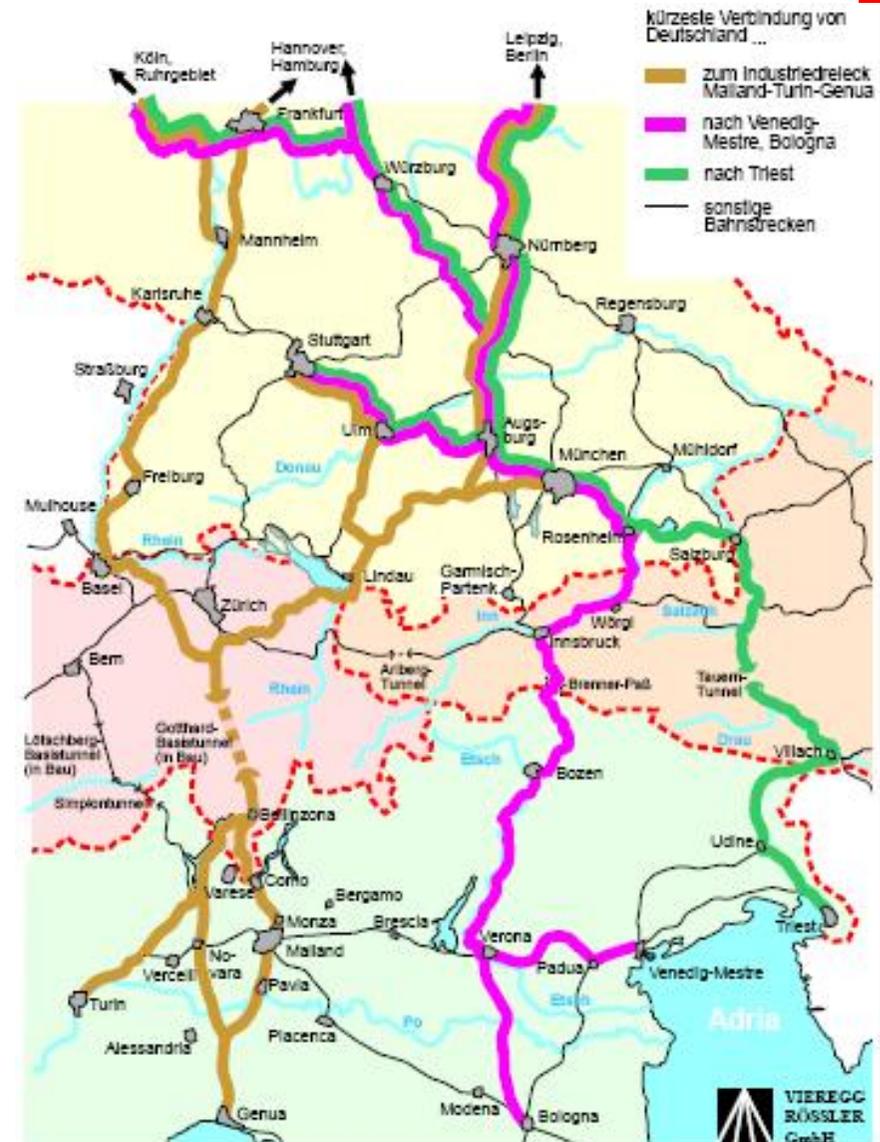
# BBT-Wahrheit

## Der Brenner verliert für den Güterverkehr an Bedeutung

- Schweiz wird sehr leistungsfähig
- „Logische“ TEN-Achse verläuft weiter östlich (Berlin-Prag-Linz-Villach-Triest)
- Brenner gerät aus dem transportpolitischen Focus

### SCHLUSSEFOLGERUNG:

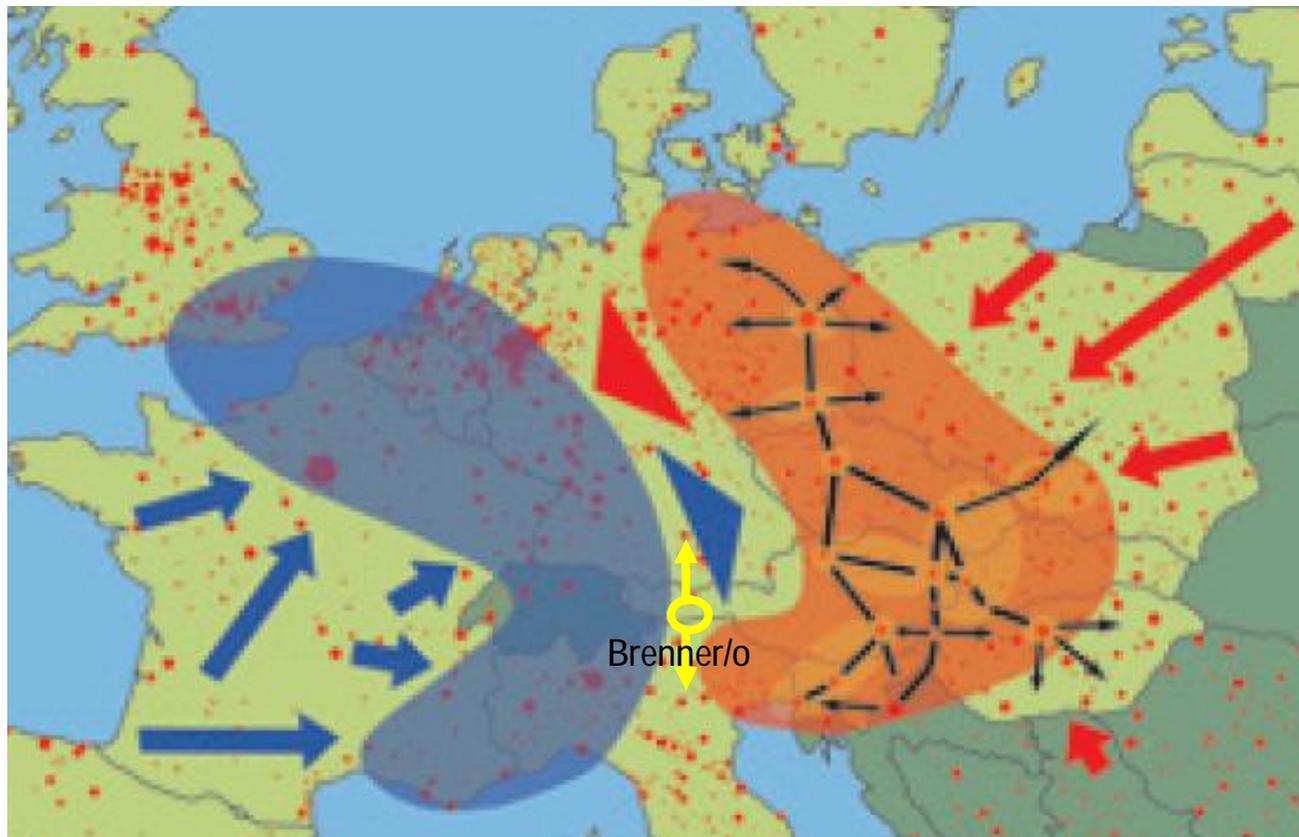
Es ist nicht zulässig vom heutigen LKW-Verkehr ausgehend künftige Bahnkapazitäten am Brenner zu planen



# Die wahren TEN-Prioritäten

Zwischen der blauen Banane und der gelben Melone...

- Das sind die Verkehrsprioritäten in der EU



## BBT-Wahrheit

Für die Zulaufstrecken südlich von  
Branzoll gibt es nicht einmal ein  
Vorprojekt

- Kein weiterer Kommentar erforderlich;

## BBT-Wahrheit

# Das BBT-Projekt baut auf sehr fragwürdigen Grundlagen auf

Zwei wichtige Studien zur Grundlagenforschung:

- Vieregg-Rössler GmbH
  - Auswirkungen Lötschberg/Gotthard
  - Vorschläge für Optimierung des Zulaufes
  - BBT, wenn überhaupt, frühestens 2030
- Prof. Sebastian Kummer (Institut für Transportwirtsch./Uni Wien)
  - Hochgeschwindigkeitsbahn nicht Ziel führend, Zug im Alpenraum mit Flugzeug nicht konkurrenzfähig (Zeit)
  - effizientes und leistungsstarkes Schienensystem mit Zügen, die bis 200 km/h fahren – Alternative zum Auto
  - BBT-Grundlagen (PROGTRANS) sehr fragwürdig,
  - Progtrans-Ströme über Bestandsstrecke möglich.
  - exorbitante Kosten für den BBT: Strecke kann nicht zu konkurrenzfähigen Konditionen angeboten werden.

## BBT-Wahrheit

# Das BBT-Projekt wird von der Bauwirtschaft und ihren politischen Ministranten vorangetrieben

- Seit den Achtziger-Jahren arbeitet ein Konsortium von Baukonzernen daran, die Voraussetzungen für das BBT-Projekt zu schaffen;
- Verkehrsplaner und -techniker haben bisher keine Rolle gespielt;

## BBT-Wahrheit

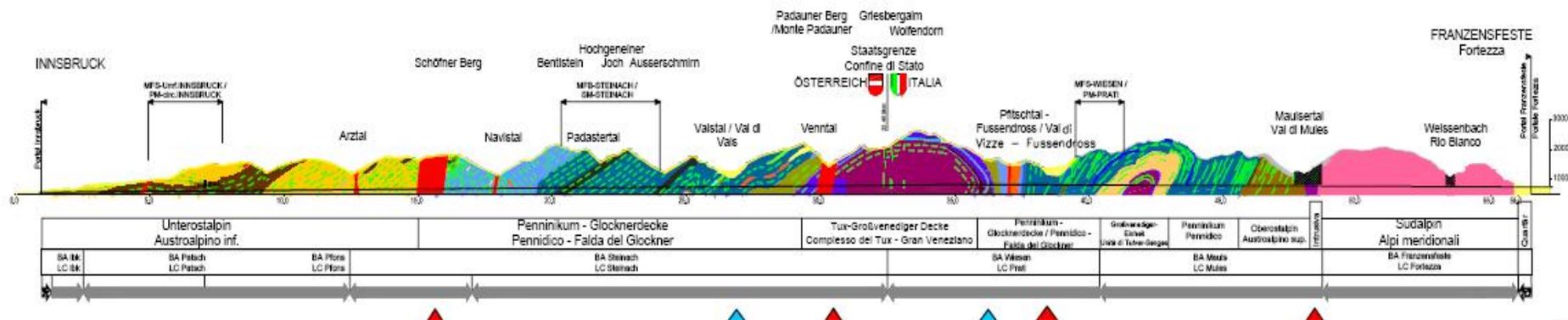
### Bei Waidbruck ist Schluß mit dem „quadruplicamento“

- Die Trasse wird bei Waidbruck in den Schlerntunnel geführt (der heute schon für fast vier Stunden am Tag wg. „Wartungsarbeiten“ gesperrt ist). Das war's dann mit dem „quadruplicamento“...

# BBT-Wahrheit

## Die gewählte Trasse ist die geologisch schwierigste und ungünstigste

- Diese Aussage wurde 1989 erstmals im Institut für Geologie und Paläontologie an der Universität Innsbruck gemacht und beim BBT-Symposium 2007 wiederholt.



## BBT-Wahrheit

Die Nützlichkeit des BBT-Projektes ist  
noch nicht erwiesen

- Es fehlt der Beweis, dass die Vorteile überwiegen

## BBT-Wahrheit Nr. 6

# Der Wasserhaushalt gerät durch Eingriffe dieser Art aus dem Gleichgewicht

- Thermalwasser-System weiträumig verzweigt (Probebohrung Mauls)
- Quellen versiegen
- Was hilft es mir, wenn ich weiß, wo sie vorher waren?



*„Soll ich meinen Kühen Geld  
zum Saufen geben,  
wenn ich auf der Alm kein  
Wasser mehr habe?“*

Ein junger Bauer aus Pfitsch bei der Protestversammlung am 19. Jänner

# BBT-Wahrheiten Nr. 7 + 8



*„Wir Eisack- und Wipptaler  
würden nicht an, sondern  
in der Baustelle leben“*

Klaus Schuster (Sprecher von STOP BBT – Wiesen)

- 10.000.000.000.- bis 15.000.000.000.- € nur für den BBT
- Nie da gewesene Landschaftszerstörung
- Staub, Arsen, Uran, Asbest in der Atemluft
- 30 und mehr Jahre leben in der Baustelle
- Kein nennenswerter Verlagerungseffekt auf die Schiene
- Verschwinden von Quellen, Feuchtbiotopen und Seen
- Flaschenhals in Waidbruck, keine Zulaufstrecken im Süden

**Und das alles für eine  
Kathedrale in der Wüste?**



BBT & TRANSIT – wir machen da nicht mit!  
**Bürgerprotest gegen eine  
verfehlte Verkehrspolitik**  
12. Mai 2007  
BRIXEN / Domplatz

[www.transitinitiative.it](http://www.transitinitiative.it)  
[www.bbt-infopoint.it](http://www.bbt-infopoint.it)