

# Brenner-Basis-Tunnel

Artikel im Buch „Tunnelblick – Der Brennerbasistunnel, Fakten-Argumente-Meinungen“  
von Jutta Kußstatscher (Herausgeberin); Studienverlag 2008

## Umdenken durch den Ärmelkanal

**Die Baulobby diktiert die Verkehrspolitik – von der Begeisterung über die Ernüchterung sind beim EU-Parlamentarier Sepp Kusstatscher nur noch die Zweifel zum Brennerbasistunnel geblieben.**

Der damalige Südtiroler Bautenlandesrat Luis Kofler erzählte mir im Jänner oder Februar 1991 in einem privaten Gespräch, dass für ihn sein kurz vorher erfolgter Besuch an der Baustelle des Euro-Tunnels am Ärmelkanal sehr ernüchternd gewesen sei. Er verglich ihn mit dem Seikan-Tunnel, einem ähnlich langen Eisenbahntunnel in Japan. Luis Kofler zweifelte in diesem persönlichen Gespräch sehr stark an der Sinnhaftigkeit solcher Großprojekte. Es seien teure Bauwerke, die in das bestehende Verkehrsnetz nicht genügend eingebunden seien und somit aus verkehrspolitischer Sicht nur geringen Nutzen mit sich brächten. Es seien echte Kathedralen in der Wüste.

Damals ging es noch um die Grundsatzentscheidung, wo und wie eine neue Alpen querende Eisenbahn zwischen München und Verona genau verlaufen soll. Die Entscheidung fiel dann auf eine Trasse parallel zur bestehenden Brenner-Eisenbahn und auf einen „Basistunnel“ zwischen Innsbruck und Franzensfeste. Mehrere Varianten standen vorher zur Diskussion, u.a. auch ein Scheiteltunnel von Matrei bis Sterzing, Varianten wie München–Garmisch–Zirl–Meran–Bozen–Verona oder wie die von München nach Wörgl und dann unter den Zillertaler Alpen hindurch bis nach Brixen.

Ich war damals Abgeordneter im Südtiroler Landtag für den (sozialdemokratischen) Flügel der Arbeitnehmer innerhalb der Südtiroler Volkspartei und Mitglied der Dritten Gesetzgebungskommission. Zunächst war ich durchaus davon überzeugt, dass eine neue, weitestgehende unterirdisch verlaufende Eisenbahn durch die Alpen unser Land von vielen Problemen verschonen könnte. Ich wohne selbst im Eisacktal und als Anrainer könne ich doch niemals etwas gegen eine Eisenbahn haben, zumal nicht, wenn sie unterm Berg verschwindet. Ich vertraute damals noch der Behauptung, wie viele heute noch glauben,

dass vor allem der Güterverkehr in die langen Tunnels verlagert würde. Da könne man doch nicht dagegen sein. Da höre man nichts, sehe nichts und die Luft würde nicht durch Abgase verpestet.

## **Besichtigung der Eurotunnel-Baustelle am Ärmelkanal**

Nach dem Gespräch mit Landesrat Kofler regte ich damals an, dass die Dritte Gesetzgebungskommission, zuständig für Wirtschaft, Haushalt und Verkehr, unter dem damaligen Vorsitzenden Oskar Peterlini, eine Erkundungsfahrt zur Baustelle am Ärmelkanal und zum französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV machen möge.

Ende Mai 1991 kam diese Studienfahrt zustande. Wir waren bei Besprechungen und Besichtigungen in London, an der Baustelle an beiden Seiten des Ärmelkanals und schließlich in Paris und fuhren auch mit dem französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV.

Während dieses Besuches am Ärmelkanal wurde ich vor allem durch zweierlei verunsichert, was in mir immer stärker ein Umdenken ausgelöst hat.

1. Auf den riesigen Baustellen in Folkstone, auf der englischen Seite des Ärmelkanals, und in Coquelles auf der französischen Seite arbeiteten damals insgesamt rund 15.000 Leute. Die Baumaßnahmen waren für uns alle gewaltig und beeindruckend. Wir konnten uns ähnlich große Baustellen in unseren engen Tälern kaum vorstellen.

2. Ich führte ein längeres Gespräch mit einem der leitenden Ingenieure aus Deutschland. Er erklärte ziemlich offen, dass dieser Tunnel unter dem Ärmelkanal nie rentabel sein werde und er könne sich einen Erfolg des ähnlich konzipierten Tunnels unter dem Brenner in den dünn besiedelten Alpen noch viel weniger vorstellen. Er zweifelte vor allem an der Sinnhaftigkeit des Mischverkehrs, besonders durch derart lange Tunnels, also daran, dass auf ein und derselben Bahnstrecke normale Güterzüge und Hochgeschwindigkeitszüge für Personen gleichzeitig verkehren dürfen.

## **Der Eurotunnel ist pleite**

Heute wissen wir, dass dieser Euro-Tunnel unter dem Ärmelkanal zum Unterschied der großen Hoffnungen der privaten Geldgeber, d.h. von weltweit agierenden Banken, stark defizitär ist. Dabei würden durch den Eurotunnel London mit Paris, zwei Metropolen mit einem Einzugsgebiet von jeweils zwölf Millionen Menschen miteinander verbunden. Seit der

Eröffnung dieses Tunnels haben sich neun Milliarden Euro Schulden angesammelt. Die Betreibergesellschaft Eurotunnel soll im Frühsommer 2007 von einem Entschuldungsprogramm gerettet werden. Wenn das fehlschlägt, muss sie Konkurs anmelden.

Eines der Probleme am Eurotunnel sind die viel zu spät gebauten Zulaufstrecken. Auf englischer Seite gibt es die heute noch nicht: Bei Kent, zwischen Tunnelausgang und der englischen Metropole, fahren die Züge 13 Jahre nach dem Ende des Tunnelbaus noch auf alten Trassenführungen. Zudem haben die bereits ohnehin hohen Gebühren durch den Tunnel den Verkehr auf die flexibel ausgebauten Schiffsfähren vertrieben. Würde man die Gebühren weiter erhöhen, was man aufgrund der Defizite tun müsste, wäre der Tunnel noch weniger ausgelastet.

Das finanzielle Desaster zeigt sich deutlich am versuchten Börsengang der Eurotunnelgesellschaft: Eine Aktie hatte 1989 einen Kurswert von umgerechnet 19,51 Euro, zwischenzeitlich wurde die Aktie wegen der hohen Verluste von der Pariser Börse genommen, am 20. April 2007 schloss das Papier mit 0,43 Euro.

Dass der Eurotunnel dermaßen eine Pleite sein würde, konnte man damals zwar noch nicht erahnen. Aber nach der Rückkehr dieser Studienfahrt, schaute ich mit einem ganz anderen Blick auf das Projekt des Brennerbasistunnels. Denn was sich am Eurotunnel immer mehr bestätigt hat, ist die Tatsache, dass gerade der Mischverkehr ein Problem ist. Konventionelle Lastenzüge dürfen im Eurotunnel unter dem Ärmelkanal gar nicht durchfahren. Gefährliche Transporte mit brennbaren, explosiven oder giftigen Gütern sind verboten. Es fahren also nur Hochgeschwindigkeitszüge für Personen durch und moderne schnelle Güterzüge mit ungefährlichen Gütern.

### **Bauwirtschaft macht Verkehrspolitik**

Bei näherer Auseinandersetzung mit dem BBT stellte ich verwundert fest, dass der Vorschlag für dieses Großprojekt nicht von Verkehrsplanern oder von Fachleuten aus den Verkehrsministerien stammt, sondern von 19 großen Baufirmen aus Deutschland, Österreich und Italien. Diese haben in den 80er Jahren den Bau einer neuen Brenner-Eisenbahn vorgeschlagen.

Es ist zumindest sonderbar, wenn von dieser Seite Großbauprojekte als verkehrspolitische Lösungen vorgeschlagen werden. Folgende drei „Partner“ hatten sich in den 80er Jahren als „Internationales Brennerkonsortium“ vereint und Vorprojekte ausarbeiten lassen:

### **„Italienische Partner“:**

Folgende fünf Firmen hatten sich zum „CONSORZIO STUDI FERRO-VARIE“ mit Sitz in Rom zusammengeschlossen:

1. Italstrade S.p.A. mit Sitz in Rom
2. Cooperativa Muratori e Cementisti, Ravenna
3. Cogefar Impresit SpA, Turin (Beteiligung der FIAT)
4. Girola SpA, Mailand
5. Lodigiani S.p.A., Mailand

Anmerkung: Die Firmen Cogefar, Girola und Lodigiani haben sich um 1990 gemeinsam mit der Planungsfirma Castelli nach verschiedenen Turbulenzen als Firma Impregilo SpA mit Sitz in Mailand zusammengeschlossen; sie haben inzwischen über 10.000 Beschäftigte.

### **„Österreichische Partner“:**

Folgende sieben Firmen, zusammengeschlossen als „Studien- und Arbeitsgemeinschaft für die Brenner-Eisenbahndurchquerung“ in Wien:

1. A.Porr A.G., Wien
2. Kralingerbau, Wien
3. Universale Bau A.G., Wien
4. Neue Reformgesellschaft m.b.H., Wien
5. ILF – Ingenieurgesellschaft Lässer-Feizlmair, Innsbruck
6. Bau Holding Aktiengesellschaft, Spittal an der Drau
7. Stuag-Bau A.G., Wien

### **„Deutsche Partner“**

Folgende sieben Firmen, zusammengeschlossen als „Konsortium Brennerstrecke“ in München:

1. Philipp Holzmann A.G., Frankfurt a.M. (2002 Insolvenz)
2. Engelbert Heitkamp GmbH, Herne
3. Obermeier Planen und Beraten GmbH, München
4. Bilfinger & Berger Bau A.G., München

5. Dyckerhoff & Widmann A.G., München
6. Hochtief A.G., Essen
7. De-Consult Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH, Frankfurt a.M.

## **Die Macht des global agierenden Kapitals**

Ich stelle immer mehr fest, dass mit der Globalisierung immer mehr überschüssiges Geld vorhanden ist. Die Macht des global agierenden Kapitals wird immer größer. Es zeigt sich, wie Karl Heinz Roth in seinem Buch „Der Zustand der Welt – Gegen-Perspektiven“ geschrieben hat, „dass das kapitalistische Weltsystem ein aggressiver und expansiver Prozess der ‚schöpferischen Zerstörung‘ und der Enteignung ist.“ Unter Enteignung versteht Roth Privatisierung.

Seit 1984 gibt es in der Europäischen Union den European Round Table (ERT), in dem – zunächst unter dem Vorsitz des Volvo-Chefs Pehr Gyllenhammar – die 23 mächtigsten Konzerne der EU-Länder und der Schweiz zusammenarbeiten. Heute sind in dem exklusiven ERT-Club die 53 mächtigsten europäischen Wirtschaftsbesitzer versammelt. Eine der ersten strategischen Veröffentlichungen des ERT trug den Titel „Missing Link“ (1985). Darin finden sich mehr oder weniger alle Großprojekte aufgelistet, die im Laufe der Zeit als TEN-Projekte von der EU-Kommission übernommen worden sind. Die Mission des Kapitals, Einfluss auf die europäische Politik zu nehmen, scheint damit gelungen. Dabei verzichtet man selbst auf Diskretion: Der ERT rühmt sich auch, maßgeblich am Maastrichter Vertrag mitformuliert zu haben.

## **Politisch ausgewählte Planer**

Dass das keine Verschwörungstheorien sind, zeigt sich auch im lokalen Geschehen. Von Anfang an waren die beauftragten Projektanten für den BBT nur solche, die in die lokalpolitische Nomenklatur gepasst haben: die Büros von Siegfried Unterberger in Meran mit Federico Pasquali in Bozen, die Ingenieurgesellschaft Lässer-Feizlmayr LFI in Innsbruck und das Büro der Brüder Gentilini von Trient. Diese Planungsbüros sind bis heute immer noch an den Planungen für das Tunnelprojekt beteiligt – mit Ausnahme der Brüder Gentilini, die in den 90er Jahren im Sumpf der Tangentopoli versunken sind. Die Planer blieben und bleiben aber immer völlig im Hintergrund, denn sie erhielten mit ihren Planungsaufträgen immer auch strenge Schweigepflicht auferlegt.

Klar, die beauftragten Planer studierten und studieren die Machbarkeit des Bauvorhabens. Sie wurden ja nicht beauftragt, Alternativen zu prüfen, z.B. wie eine sinnvolle Reduzierung von Verkehren und Transporten erreicht werden könnte. Die verkehrspolitische Sinnhaftigkeit und die Notwendigkeit des BBT wurden somit nie hinterfragt. Es wäre Aufgabe der Politik, solche Fragen zu stellen.

### **Betonierer in der Politik**

Es ist wohl auch nicht zufällig, dass an die Spitze der Verkehrsministerien und der Bahnverwaltungen vielfach nicht Verkehrsexperten, sondern Straßenbauer waren und sind. **Pietro Lunardi**, ein Straßenplaner und Bauunternehmer, spezialisiert auf Tunnelbauten, wurde Verkehrsminister in der Regierung Berlusconi. Einer seiner Unterstaatssekretäre war vorher Direktor der italienischen Frächtervereinigung. Ähnlich laufen auch die Uhren in Österreich. Dort wurde erst kürzlich **Horst Pöchhacker** zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Österreichischen Bundesbahnen und als Vize bei der staatlichen Straßenbaugesellschaft ASFINAG bestellt. Herr Pöchhacker war vorher 25 Jahre lang Direktor der Porr-AG, einer der Firmen im „Internationalen Brennerkonsortium“. Nun sitzt dieser Straßenbauer sogar im Vorstand der BBT se.

### **Lobbyisten als oberste Berater**

Wie mächtig und erfolgreich die Lobbyisten auch auf europäischer Ebene arbeiten, zeigen auch folgendes: Der Parlamentarische Staatssekretär Achim Großmann hat als Vertreter des deutschen Verkehrsministers Tiefensee am 27. März 2007 vor dem Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr in Brüssel die Halbzeitbilanz der deutschen Ratspräsidentschaft vorgelegt. Dabei ging er zunächst auf Klimaschutz und Energiefragen ein.

Wörtlich sagte er: „Die Thematik können wir nicht allein den Umweltexperten überlassen. Bereits beim Verkehrsministerrat am 22. März sind wir sehr konkret in diesen Themenkomplex eingestiegen. Eingeleitet wurde dieser Diskussionsprozess am Vorabend des Verkehrsministerrates. Die Minister habe bei einem Abendessen mit Vertretern der Automobilwirtschaft und der Mineralölindustrie über die drängenden energie- und klimaschutzpolitischen Fragen diskutiert.“

Es ist allgemein bekannt, dass diese Lobbyisten der Auto- und Erdölindustrie die Politik massiv beeinflussen wollen und es auch tun. Dass aber Spitzenpolitiker diese einseitige Beeinflussung mit einer solchen Selbstverständlichkeit und Offenheit eingestehen, das macht mich mehr als nachdenklich. Zorn und Trauer befallen mich gleichzeitig, wenn diese Lobbyisten die klimaschutz- und energiepolitischen Berater der Verkehrsminister sind. Und sie schämten sich nicht.

### **Sinnhaftigkeit zuerst prüfen, dann erst Machbarkeit und Finanzierbarkeit!**

Je mehr ich mich mit dem Projekt auseinandergesetzt habe, desto mehr kamen mir Zweifel an der Sinnhaftigkeit. Die Machbarkeit und Finanzierbarkeit haben mich kaum interessiert. Auch jetzt als Mitglied im Transportausschuss im Europäischen Parlament versuche ich zwar immer wieder die Logik der Projekt-Befürworter zu verstehen. Je mehr ich mich damit auseinandersetze, desto mehr verfestigen sich aber meine Zweifel. „Wenn ihr so verkehrt, dann verkehrt ihr verkehrt!“

Zuerst müssen ethische und politische Fragen gestellt und beantwortet werden.

Es muss doch erlaubt sein, folgende Grundsatzfragen zu stellen:

- Ist so viel Verkehr wirklich notwendig und energie- und umweltpolitisch verantwortbar?
- Warum soll der Verkehr weiterhin so stark zunehmen, wenn die Bevölkerung in Europa eher schrumpft und wenn die Wirtschaft stagniert?
- Ist eine Produktionssteigerung insgesamt verantwortbar, wenn jetzt schon eines der größten Probleme Europas die Überproduktion ist? Sind übermäßige Spezialisierungen (wie z.B. Äpfelanbau in Südtirol und der Gemüseanbau in Almería in Südspanien) wirtschaftlich und ökosozial nicht widersinnig?
- Sind die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen Autobahn, Eisenbahn und eine Bundesstraße über den Brenner für den regionalen und interregionalen, ja auch für den internationalen Verkehr zwischen Nord und Süd nicht leicht ausreichend? Wieso braucht es genau hier noch eine zusätzliche potente Verkehrsinfrastruktur wie diese neue TEN-Strecke? Wären neue Eisenbahnen zur Belebung wirtschaftlich unterentwickelter Regionen z.B. in den

neuen EU-Mitgliedsstaaten nicht viel nützlicher und vordringlicher? Und im Flachland auch viel billiger?

- Mehr als 30 Prozent des derzeitigen Verkehrs am Brenner ist Umweg-Verkehr, weil hier die Alpen am billigsten gequert werden können. Warum wehrt man sich so stark gegen eine echte Kostenwahrheit? Dürfen die Schäden, die der Verkehr an Mensch und Umwelt anrichtet, volkswirtschaftlich ausgeklammert werden?
- Auf der Bahn wären Kapazitäten frei. An der bestehenden Strecke über dem Brenner ist ohnehin eine Potenzierung von 130 Zügen auf 230 pro Tag schon offiziell beschlossen worden.
- Die Schweizer bauen die Nord-Südverbindungen stark aus (Lötschberg- und St.-Gotthart-Tunnel). Die östlich vom Brenner verlaufende Nord-Süd-Bahn (von Wien bzw. Salzburg über Villach nach Triest bzw. Venedig) könnte mehr als viermal so viel Verkehr aufnehmen. Warum will man unbedingt diese neue Hochgeschwindigkeits-Eisenbahn, während man die alten Bahnen nicht ausnutzt, ja sogar vergammeln lässt?
- Wieso wird eine unterirische Personen-Hochgeschwindigkeitsstrecke geplant und den Leuten vorgegaukelt, dass auf dieser neuen Trasse vorwiegend Güter transportiert werden sollen?
- Wieso soll mit dem Bau des BBT so schnell begonnen werden, wenn große Teile der Zulaufstrecken noch nicht einmal geplant werden? Dieser Tunnel würde wohl über Jahre viele Unkosten verursachen und kaum einen Nutzen erbringen, viel schlimmer als der Euro-Tunnel am Ärmelkanal.
- Ist es verantwortbar, dass so viele Steuergelder auf dieses Großprojekt konzentriert werden, während für die Instandhaltung der bestehenden Bahn hinten und vorne das Geld fehlt?

Diese Fragen können nicht von Technikern beantwortet werden, sondern von politischen Entscheidungsträgern. In der Grundsatzfrage, ob so viel Steuergeld für ein solches Projekt ausgegeben werden soll, darüber muss das Volk entscheiden, so wie in der Schweiz.

Bei der Frage, ob durch den BBT Güter oder Personen verkehren werden, muss ich auf eine Pressekonferenz verweisen, die vor mehr als einem Jahr Hartmut Mehdorn, der Chef der



Deutschen Bahn, in Brüssel gehalten hat. Er betonte dabei, dass die neuen Hochgeschwindigkeitsbahnen quer durch Europa vor allem aus zwei Gründen gebaut werden sollen:

1. als Konkurrenz zum Flugverkehr auf Entfernungen bis zu rund 1000 km und
2. damit die bestehenden Bahnstrecken für den Güterverkehr frei würden.

Ich stellte Herrn Mehdorn anschließend die Frage, ob das auch für den BBT gelte. Es würde nämlich immer beteuert, dass auf der neuen Linie unter dem Brenner Güterverkehr vorgesehen sei und dass auf der Bestandsstrecke vorwiegend Personenzüge fahren würden. Mehdorn antwortete dazu lakonisch: „Das ist ein österreichisches Märchen!“

Als einige Zeit später diese Aussage des deutschen Bahnchefs dem Landeshauptmann von Südtirol mitgeteilt wurde, soll dieser gesagt haben: „Das, was auf der Bahn passiert, das werden schon wir entscheiden, nicht der Mehdorn.“

### **Personenverkehr durch eine 250-km-lange Tunnelkette**

Der größte Widerspruch besteht darin, dass das Projekt für Hochgeschwindigkeitszüge ausgelegt ist. Es wäre doch ein Unding, die Reisenden durch so viele und durch so lange Tunnels zu schleusen. Zwischen München und Verona wäre – so der Plan der TEN-Strecke – ein Fahrgast rund 250 Kilometer unter der Erde (70 Prozent der Strecke würden unterirdisch verlaufen). Die Güter hingegen würden nur zum Teil durch den Tunnel gefahren, der große Anteil würde aber entweder auf der Autobahn – solange dort Platz ist – oder vorwiegend auf der bestehenden Bahnstrecke durch die Ortschaften und durch die engen Täler transportiert. Das ist doch schon rein philosophisch ein Schwachsinn. Der Verkehr in den Alpen wäre im großen Stil gleich verkehrt wie jener am Stachus in München, wo die Fußgänger und die Verkäuferinnen in unterirdischen Passagen verbannt werden und die Autos heroben in Luft und Sonne sich bewegen dürfen.

### **Wer hat den Nutzen, wer den Schaden?**

Eine totale Fehleinschätzung ist meines Erachtens der Hinweis, dass mit einem solchen Großprojekt wie der BBT auch die lokale Wirtschaft angekurbelt werden könne. Erstens sind solche kapital- und maschinenintensive Baumaßnahmen ein interessantes Objekt für einige

wenige Großkonzerne der Bauwirtschaft. Der betriebswirtschaftliche Nutzen der Baumaßnahme selbst ist sicher nicht gegeben, sonst würden sich doch private Geldgeber als Aktionäre reihum melden. Aber: keiner in Sicht. Auch volkswirtschaftlich ist dieses Unterfangen sehr zweifelhaft. Da wäre Verkehrsvermeidung wohl viel sinnvoller als die Förderung von Hin- und Her-Transporten gleicher und ähnlicher Waren quer durch Europa und durch die ganze Welt.

Es gibt inzwischen wirtschaftswissenschaftliche Studien genug, die belegen, dass schnelle und potente Verkehrsinfrastrukturen die Konzentration von Unternehmen in den großen Ballungsräumen fördern, und gleichzeitig die regionalen Wirtschaftsräume dazwischen benachteiligt werden.

## **Der Zwang zur Größe**

Die lineare Fortschreibung der Entwicklung der letzten Jahrzehnte ergibt keine positive Zukunft. Der Trend zu immer größerer Konzentration von Wirtschaft (und somit von Macht) ist beängstigend, ganz gleich ob Private oder der Staat diese Konzentrationspolitik betreiben. Die Beschäftigten und die Konsumenten werden zu Produktionsfaktoren und sind oft nur mehr ökonomische Größen. Transparenz, Mitsprache und Mitentscheidung werden bei übergroßen Konzernen und komplizierten Zusammenschlüssen und Verschachtelungen immer schwieriger.

Der berühmte Philosoph und Nationalökonom Leopold Kohr, ehemals Lehrstuhlinhaber an den Universitäten Mexiko City, in Cambridge und in Puerto Rico, der zu den bedeutendsten Gestaltern des 20. Jahrhunderts zählt, hat einmal betont, dass eines der größten Probleme unserer Zeit, dem wir nicht Herr werden können, Größe und Überwachstum sei. Das sei genau so Krebs im politischen und soziologischen Körper, wie es im biologischen Körper der Fall ist, wenn sich eine Zelle zu schnell vergrößert. Kohrs Empfehlung war die „Abkehr vom Lawinengeist der Größenverehrung“. Man sollte überall wieder zurückzukommen zu kleineren Dimensionen. Dezentralisation und die Rückkehr zum kleinen Maß sind das Rezept, welches Prof. Kohr empfiehlt. Wörtlich: „Klein sein oder nicht sein, das ist die Frage unserer Zeit.“

Auch der Wirtschaftswissenschaftler Adolf Kruppa schreibt, dass der prognostizierte Bedarf nicht einfach als Sachzwang hingenommen werden darf. „An der Grenze der ökonomischen

Rationalität endet die Fachkompetenz der Ökonomie. Zur Entscheidung benötigen wird die Bewertungskompetenz der Ethik.“

## **Das Diktat der Wirtschaft**

Man könnte mir Überheblichkeit vorwerfen. Es sei ja nur eine kleine Minderheit, die den Brennerbasistunnel bzw. die Hochgeschwindigkeits-Eisenbahn an der Brennerlinie anzweifelt. Übergroße politische Mehrheiten in den Regionen, in den Mitgliedsstaaten Italien, Österreich und Deutschland sowie auf EU-Ebene würden die TEN-Strecke Berlin-Palermo mit dem „Herzstück Brennerbasistunnel“ schon seit Jahren als vorrangig einstufen.

In der Tat ist es der Bauwirtschaft gelungen, den BBT zu einem Dogma zu erheben, das offenbar nicht hinterfragt werden darf. Erst vor kurzem hat ein hoher Beamter der EU-Kommission bei einem ausgiebigen Vieraugen-Gespräch mir bestätigt, dass er die meisten meiner Argumente und Bedenken teile. Nur, das Projekt stünde schon seit mehr als zehn Jahren immer auf der Prioritätenliste der EU ganz oben. Die Regierungen entlang der TEN-Achse von Rom bis Berlin würden es immer stark befürworten. Dieser Beamte teilte auch die von mir aufgeworfenen Schwierigkeiten, die bei der Finanzierung bestünden.

## **EU-Koordinator Karel van Miert unter vier Augen**

Mit Karel van Miert, dem Koordinator für das TEN-Projekt Berlin-Palermo, hatte ich am 13. Oktober 2005 eine persönliche Aussprache. Dabei habe ich ihm auch schriftlich meine Bedenken gegen den BBT vorgelegt. Er versprach mir bei dieser Aussprache sehr unmissverständlich, dass er vor allem drei Punkte zur Bedingung machen werde, bevor er seine Unterschrift unter eine Empfehlung für die Mitfinanzierung durch die Europäische Kommission setzen werde:

1. Das Projekt muss wirtschaftlich sein. Die Europäische Investitionsbank würde eine klare Kosten-Nutzen-Rechnung machen.
2. Es muss sicher gestellt sein, dass alle Zulaufstrecken von Verona bis zum BBT und von München bis zum BBT gleichzeitig realisiert werden.
3. Italien und Österreich müssen die Restfinanzierung des BBT und die volle Finanzierung der Zulaufstrecken garantieren.

Bei der Gelegenheit kam unser Gespräch auch auf die Kosten. Van Miert war klar, dass der BBT allein eher acht Milliarden als bloß die – damals noch – vorgeschlagenen 4,5 Milliarden Euro (heute sechs Milliarden) kosten würde.

Selbst das ist noch eine vorsichtige Annäherung auf die tatsächlichen Kosten. Auf einer Tagung von Wirtschaftsfachleuten in Wien im Frühjahr 2007 sprach der Vertreter einer Baufirma, der am Lötschberg in der Schweiz gearbeitet hat und die Schwierigkeiten am St.-Gotthard-Tunnelbau gut kennt. Er schätzt die Baukosten allein für den BBT auf mindestens elf Milliarden Euro. Die südlichen Zulaufstrecken von Franzensfeste bis Verona, die über 170 km lang sind und unterirdisch verlaufen sollen, sind dabei nicht mitenthalten und er sagte, er könne die Zulaufstrecken nicht beziffern. Denn da gibt es noch keine Planungen. Eines aber stellte er schon klar: Die Zulaufstrecken würden sicher nicht weniger kosten als der BBT selbst.

### **Vergleich mit Schweiz hinkt**

Von den BBT-Befürwortern wird gerne der Vergleich mit der Schweiz angestellt. Auch dort baue man mit dem Gotthard-Tunnel einen ähnlich großen Tunnel. Tunlichst verschweigt man aber, dass die Schweizer vorher klare verkehrspolitische Vorgaben zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene gemacht haben und dass sie dann die Bevölkerung informiert und befragt haben. Verschwiegen wird zudem, dass auch die Schweiz mit großen Problemen vor allem beim Bau des Gotthard-Tunnels zu kämpfen hat.

### **Vermessener Glaube an ein mehr als zweifelhaftes Projekt**

Wie sehr der BBT zum Dogma geworden ist, beweist eine Aussage des Landesrates für öffentliche Arbeiten in Südtirol, der in Vahrn bei einer Versammlung im Frühjahr 2007 öffentlich erklärt hat, dass man an das Projekt einfach glauben müsse. Ich habe mit diesem Dogma größte Schwierigkeiten. Ich tu mich mit Dogmen in der Politik überhaupt sehr schwer. Angesichts der schalen Argumente der Tunnelbefürworter und der nicht nachvollziehbaren Details des Projektes wirft sich mir die Frage auf, ob man derart schlecht vorbereitet einen derart massiven und kostenintensiven Eingriff in den Alpen machen kann. Frei nach dem Motto des Sponti-Spruchs aus den 70er Jahren: „Nieder mit den Alpen – freier Blick aufs Mittelmeer!“

Das Konzept BBT ist voller Widersprüche. Es wird sich schwer rächen, wenn er gebaut werden sollte. Dixi et salvavi animam meam! (Ich habe es gesagt und damit meine Seele gerettet.)

Sepp Kusstatscher

ist Grüner Europaparlamentarier. Er war Mitglied der Südtiroler Volkspartei, bekleidete zahlreiche politische Ämter, war Bürgermeister von Villanders, Landtagsabgeordneter und Vorsitzender des linken Flügels der SVP, von der er 1993 austrat, um in seinen Beruf als Berufsschuldirektor zurückzukehren. Durch sein Engagement zur Unterstützung der Grünen – vor allem wegen der Verkehrspolitik in seinem Heimatbezirk, dem Eisacktal – wurde er 2003 überraschend wieder in den Südtiroler Landtag gewählt. Seit 2004 ist er als Grüner Vertreter Italiens in Brüssel und Mitglied des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament.

**Diesen Text habe 2008 verfasst. Er hat meines Erachtens auch heute noch weitgehend Gültigkeit. Deshalb soll er hier festgehalten werden.**