

Bürgersinn vs. Betoniererlobbies – Südtirol heute

Die Transitinitiative Südtirol/Sudtirolo ist Kerngruppe des Widerstands gegen den BBT – und gegen eine demokratielose Politik des Überrollens. Vom Versuch, sich gegen den BBT zu wehren.

Markus Lobis

Der sogenannte „Informationsabend der Landesregierung und der BBT SE“ am 11. Juni 2007 in Wiesen/Pfitsch war der bisherige Höhepunkt der Auseinandersetzung zum Brennerbasistunnel. Solche Debatten werden in Südtirol anders geführt als in funktionierenden Demokratien. In Südtirol zählen Argumente wenig, an die Stelle demokratischer Diskussion als Mittel des Interessenausgleichs und der Meinungsbildung im öffentlichen Raum tritt pure Machtpolitik. Offensichtliche Propaganda wird als Information verkauft und Andersdenkende werden ausgegrenzt bis hin zur Kriminalisierung. Doch Wiesen gibt Mut: Es muss nicht so bleiben. Wenn die BürgerInnen wirklich wollen und ihre Anliegen laut und deutlich vertreten. Wie ist es zu dieser Entwicklung gekommen? Eine Rückblende.

Transitinitiative Südtirol/Sudtirolo wird gegründet

Am 28. November 2002 gründeten mehrere UmweltaktivistInnen in der Stube des Fallmerayerhauses in Pairdorf bei Brixen die Transitinitiative Südtirol/Sudtirolo (TIS). Vor dem Hintergrund katastrophaler Luftwerte in den Alpentälern und nach einem Vortrag von Norbert Lantschner, Direktor des Landesamtes für Luft und Lärm, in der Bezirksgemeinschaft Eisacktal, der den Ernst der Lage schilderte, wurde mir schlagartig klar, dass es an der Zeit war, endlich auch hier etwas gegen den Transit und den ausufernden Verkehr zu unternehmen. Ich ergriff die Initiative. Es war keine große Mühe, in kürzester Zeit engagierte MitstreiterInnen zu gewinnen und nach dem Vorbild des Transitforum Austria/Tirol die TIS zu gründen. Den Gründungsvorstand bildeten Sepp Kusstatscher (Villanders), Walther Dorfmann (Klausen), Dagmar Gnieser (Brixen), Klauspeter Dissinger (Brixen), Konrad Stockner (Brixen), Hanspeter Niederkofler (Bruneck), Walter Harp (Bruneck) und ich. Wenig später schlossen sich Verena Debiasi (Sterzing) und Elisabeth Ladinser (Eppan) an und wurden in den Vorstand aufgenommen.

Sepp Kusstatscher, Walther Dorfmann und Evi Keifl hatten zusammen mit anderen schon Anfang der Neunziger Jahre das Transitforum Südtirol gegründet und eine Broschüre zur damals kurz aufflammenden BBT-Diskussion heraus gebracht. Nachdem es um die BBT-Pläne Mitte der Neunziger-Jahre ruhiger geworden war, stellte das Transitforum Südtirol seine Tätigkeit ein.

Nun starteten wir erneut mit der Transitinitiative Südtirol/Sudtirolo einen Anlauf. In einer Broschüre informierten wir über den Zusammenhang der Luftwerte mit dem LKW-Transit, veranstalteten Aktionstage, machten die Öffentlichkeit über Pressekonferenzen, Stellungnahmen und Leserbriefe aufmerksam. Inzwischen unterstützten uns Bürgerinnen und Bürgern aus ganz Südtirol, mit Geldspenden, mit Informationsarbeit, mit ehrenamtlicher Hilfe und Solidarität, und wir schafften es, unsere Anliegen auf eine breite Basis stellen.

In kurzer Zeit gelang es, parallel zur Debatte in Nordtirol, auch in Südtirol die Bevölkerung in Sachen Umweltbelastungen und Transitverkehr erheblich zu sensibilisieren. Das Selbstverständnis der Transitinitiative hat sich dahin entwickelt, komplexe Themen aus den Bereichen Verkehr und der Mobilität in der Öffentlichkeit darzustellen und den Blick für die Zusammenhänge zu schärfen. Der motorisierte Güter- und Individualverkehr muss zur Diskussion gestellt werden. Der Transitverkehr ist dabei die potenziell bedrohlichste Verkehrsmodalität für unsere Alpentäler und steht aus diesem Grund im Vordergrund.

Während unserer Tätigkeit nahm der LKW-Verkehr am Brenner zudem dramatisch zu, nachdem verkehrspolitische Steuerungsmaßnahmen in der Schweiz (später auch in Frankreich) zu greifen begannen. Der Brenner wurde nach dem Auslaufen der Ökopunkteregelung in Österreich zur Billigtransitstrecke.

Die Wichtigkeit des Themas „Verkehrspolitik“ wurde durch unsere Aktivitäten kontinuierlich mehr wahrgenommen und die Debatte mit Frächtervertretern und Politikern kontrovers geführt. Das konnte man bald auch auf politischer Ebene „spüren“ und es zeigte sich, wie primitiv und unbeholfen das „System Südtirol“ auf die transit-kritischen und ökologisch orientierten Gruppierungen wie Transitinitiative, Dachverband für Natur- und Umweltschutz, Landesverband für Heimatpflege, Plattform Pro Pustertal, Umweltgruppe Vinschgau und viele örtliche Umweltgruppen reagierte. Anstatt den Dialog anzustreben und Anregungen der BürgerInnen aufzugreifen, verbarrikadierten sich Landeshauptmann Luis Durnwalder & Co. hinter markigen Sprüchen, bezichtigten uns der Panikmache, versuchten uns auszugrenzen und zu verunglimpfen. Wider Erwarten stärkte das unsere Position bei der Bevölkerung.

Die Argumente der Gegenseite, sofern solche vorhanden waren, mussten oft von Journalisten quasi erzwungen werden und waren jämmerlich. Johann Erlacher, Frächtervertreter im LVH (Landesverband der Handwerker), gerierte sich als Befürworter grenzenloser LKW-Freiheit, suchte die Umweltprobleme klein zu reden und die Konsumenten vor „Kostenexplosionen“ zu warnen, als Folge der Erhöhung von Transportkosten. Auch LVH-Direktor Hanspeter Munter und der Eisacktaler SVP-Vertreter Walter Baumgartner bagatellisierten die Probleme und stellten unseren Einsatz als Konflikt dar, zwischen ein paar nein-sagenden Fundamentalisten und der segensreichen Wirtschaftswelt, die allen Wohlstand, Komfort und Luxus beschert hätte.

Dabei vergaßen sie zu erwähnen, dass sich die Entwicklung im internationalen Transportgewerbe in diesen Jahren sehr zu Ungunsten der kleinen Südtiroler Transportbetriebe auswirkte. Während etwa das große Logistikunternehmen FERCAM beeindruckend wächst, kommen die Klein- und Mittelbetriebe durch Liberalisierung, Osterweiterung sowie Lohn- und Sozialdumping bei den Kraftfahrern immer stärker unter Druck. Erlacher räumt das ein und beklagt das auch, als Gegenmittel fällt ihm aber nichts anderes ein, als Fördermittel der Landesregierung zu fordern. Ein Widerspruch unter vielen dabei ist, dass er sich mit Vehemenz gegen eine Reglementierung des Transitverkehrs einsetzt, die gerade den Klein- und Mittelbetrieben Konkurrenzfähigkeit zurückgeben könnte.

Im Zuge der öffentlichen Debatte zum Transitverkehr und zu anderen Problemstellungen rund um die Mobilität kam es am 17. März 2003 auch zu einer Fernsehdebatte „Am Runden Tisch“ im Sender Bozen der RAI, zu dem Hanspeter Niederkofler und ich eingeladen waren, um uns mit Landeshauptmann Durnwalder, Autobahnpräsidenten Ferdinand Willeit und dem FERCAM-Eigentümer Thomas Baumgartner zu konfrontieren. Dabei kam es zu einem interessanten und aufschlussreichen Schlagabtausch mit Durnwalder, als ich ihm vorwarf, das BBT-Projekt würde aus Profitgründen von seinen Freunden vorangetrieben und Alternativen wie das von den Südtiroler Ingenieuren Kauer und Trojer entwickelte Konzept „Automatic Tunnel Transport“ würden nicht in Betracht gezogen, weil die Ingenieure von der falschen Seite kämen.

Durnwalders Entgegnung war aufschlußreich: Würde man die von uns favorisierte Alternative „Automatic Tunnel Transport“ realisieren, so der Landeshauptmann: „Dann verdienen halt Ihre Freunde!“ So klingt das Politikverständnis eines Machtmenschen.

Im März-April 2005 veranstalteten wir eine große Tagung zur „Neuen Mobilität in den Alpen“. Die Referate in Brixen und Sterzing und beim Politikerhearing in Bozen hielten Hans Glauber vom Ökoinstitut in Bozen, Verkehrsplaner Prof. Hermann Knoflacher von der TU Wien, Alf Arnold von der Alpeninitiative aus der Schweiz, Walter Moser von der Generaldirektion der Schweizer Bundesbahn, Heike Agthe von der ITE und Karl Fischer von Logistikkompetenzzentrum Prien. Alle Referenten waren sich im Ergebnis einig: Die Alpen sind ein sensibles Ökosystem und ein bedrohter Lebens- und Erholungsraum. Die Verkehrsmodalitäten wie bisher fortzuschreiben, zerstört die Alpen und ist auch global gesehen nicht zulässig. Die Verkehrspolitik müsse kritisch hinterfragt und im Sinne von Nachhaltigkeit, Umwelt- und Menschenschutz umgestaltet werden.

Es ist bezeichnend, dass das Politikerhearing in Bozen die am schwächsten besuchte Veranstaltung der Tagungsreihe war. Die Opposition war gut vertreten, von der Mehrheit war nur SVP-Fraktionssprecher Walter Baumgartner für kurze Zeit anwesend. Die Abwesenheit der Mehrheitsvertreter hatte gute Gründe: Gelernte Südtiroler Politiker aus der zweiten Reihe wissen, dass Großprojekte Chefsache sind und dass man lieber die Finger davon lässt.

Das BBT-Phantom bekommt ein Gesicht

In der Zwischenzeit - im Sommer 2003 - hatte die Debatte um den BBT plötzlich ungeahnte Aktualität erhalten. Beim Durchblättern der Tageszeitungen entdeckten wir – gut versteckt im hinteren Teil – die laut Gesetz zu publizierenden Ausschreibungen für die Umweltverträglichkeitsprüfung der so genannten „Zulaufstrecke Süd“, das wäre das Anschlussstück zwischen Franzensfeste und Waidbruck.

Mitglieder der Transitinitiative arbeiteten sich durch 60 Ordner an Unterlagen und sammelten Einwände zur mangelhaft aufbereiteten Dokumentation, die auf acht Seiten aufgelistet und begründet wurden. Die Einwände wurden im weiteren Verfahren von einer Beamtengruppe um den Verantwortlichen der UVP, Dr. Walter Huber, entweder rundweg abgelehnt oder in stark abgeschwächter Form und verallgemeinert übernommen.

Huber spielt im Südtiroler Teil des BBT-Projekts und im ganzen „System Südtirol“ eine höchst ambivalente Rolle: Er ist Leiter des Umweltressorts und damit dem zuständigen Landesrat gegenüber weisungsgebunden. Er hat sich zu einem engagierten Befürworter des Mega-Projekts entwickelt und tritt in den Medien als solcher auf. Gleichzeitig sollte er als „oberster Umweltschützer“ ein neutraler, überparteilicher und unabhängiger Fachmann

sein, der sich für den Schutz von Lebensräumen einsetzt. Schilda lässt grüßen, aber wie es scheint, heiligt der Zweck in Südtirol alle Mittel.

Für die Transitinitiative begann eine arbeitsreiche Zeit. Das UVP-Verfahren, die Entwicklungen und Debatten zum BBT-Projekt in Österreich, Deutschland und auf Staatsebene wurden intensiv verfolgt. Langsam kamen Details zum BBT-Projekt und den Zulaufstrecken an das Licht der Öffentlichkeit, die wir mit Stellungnahmen und Kundgebungen begleiteten. Ende 2006 und im Frühling 2007 organisierten wir eine Reihe von „BBT-kritischen Veranstaltungen“ in zahlreichen Orten des Eisack- und Wipptals, bei denen wir Widersprüchlichkeiten und offenen Fragen aufdeckten, die mit dem BBT-Projekt und den vielfach ungeklärten Zulaufstrecken verbunden sind.

Die Hauptkritik richtet sich gegen den Umstand, dass zwar einiges über die technische Machbarkeit des BBT und zur Finanzierbarkeit zu erfahren war. Niemand hielt es auf politischer Ebene aber für nötig, die Nützlichkeit und Sinnhaftigkeit des BBT-Projekts als verkehrspolitische Maßnahme zu beweisen. Dies vor dem Hintergrund einer mehr als dürftigen und zweifelhaften Faktenlage. Zudem ging die dem BBT-Projekt zu Grunde liegende Prograns-Studie von Anfang an davon aus, dass der BBT lediglich den Verkehrszuwachs aufnehmen könne, der zwischen Baubeginn und Inbetriebnahme anfallen wird. Im Klartext heißt das, dass der BBT nicht in der Lage sein wird, die bereits seit Jahren untragbare Schadstoff- und Lärmbelastung an den Transitrouten zu verringern. Ein Nordtiroler Gemeinderat der Grünen brachte es auf den Punkt: „Wer den BBT befürwortet, akzeptiert die aktuelle Belastung an den Transitachsen“.

Verkehrspolitische Zusammenhänge und Ungereimtheiten zum BBT

Was bestürzt und für Kopfschütteln sorgt, ist die Tatsache, dass es kein konkretes Betriebskonzept zum BBT und keine fundierten Kapazitätsberechnungen für Güter und Personen gibt. Zur Zeit herrscht der Eindruck vor, dass der BBT als Hochgeschwindigkeitsstrecke für den Personentransport gebaut wird. Eine Absicht, die durch Aussagen des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn, Hartmut Mehdorn, und des EU-Verkehrskommissars Jacques Barrot untermauert ist.

Verwunderlich ist ein Beschluss der Südtiroler Landesregierung vom Oktober 2003 im Zusammenhang mit dem UVP-Verfahren für die südliche Zulaufstrecke Franzensfeste-Waidbruck: Danach sollen nach Inbetriebnahme des BBT 158 Züge auf der bestehenden Bahnstrecke verkehren und es wurde festgeschrieben, dass die bestehende Trasse im Südtiroler Unterland 220 Züge aufnehmen kann. Heute fahren darauf täglich nur 110 bis 130 Züge. Nach Fertigstellung des Tunnels sollen demnach mehr Züge auf der Bestandsstrecke fahren? Alles deutet in die Richtung: Hochgeschwindigkeitsbahnen, die als energiefressend und defizit-gefährdet gelten, sollen für wenige Passagiere durch den Berg fahren. Auf der Bestandsstrecke werden jedoch weiterhin die alten und lauten Güterwaggons bleiben. Um sie mit neuem Rollmaterial zu ersetzen, wird der Bahn das Geld fehlen. Und auf der Autobahn wird es wie eh und je lärmern und stinken.

Der BBT wird, das hat Prof. Sebastian Kummer von Institut für Transportwirtschaft und Logistik der Wirtschaftsuniversität Wien in einer Studie vorgerechnet, auf Grund hoher Bau- und enormer Betriebskosten ein chronischer Defizitbetrieb sein, der zudem wegen billiger Konkurrenzstrecken in unmittelbarer Nähe kaum ausgelastet sein wird. Die Reaktion des Landeshauptmannes auf die Kummer-Studie im Morgentelefon des Sender Bozens war bezeichnend für Durnwalders schwache Pro-BBT-Argumente: Er bezeichnete Prof. Kummer als Wichtigtuer, ohne im Übrigen auf dessen Argumente einzugehen. So wird mit fundierten Positionen von anerkannten Fachleuten in Südtirol umgegangen.

Ignorieren von Argumenten und Fakten hat in Südtirol System. So fasste der Südtiroler Landtag am 10. Juni 1994 einen Grundsatzbeschluss, den die SVP-Fraktion am 20.4.1994 beantragt hatte und der – im Wesentlichen – festhält, dass Südtirol nur dann einem Großprojekt wie dem BBT zustimmen wird, wenn die Vorteile der Lösung größer sind, als die Nachteile. Dieser Nachweis fehlt beim BBT. Der Beschluss des Landtages wurde nie außer Kraft gesetzt. Durnwalder ignoriert ihn ganz einfach, so wie ähnlich lautende Beschlüsse der Gemeinden von Brenner bis Karneid, der Bezirksgemeinschaften Eisack- und Wipptal sowie der SVP-Landesversammlung.

Auch auf der Grundlage dieser Fakten vertreten wir den Standpunkt, dass die Südtiroler Landesregierung, die sich in der Person des Landeshauptmanns seit Jahren vehement für den BBT einsetzt, kein politisches Mandat für diese unkritische Befürwortung des Projekts hat.

In der Logik des Grundsatzbeschlusses des Landtags ist auch die Forderung berechtigt, dass die Zulaufstrecken im Unterland zeitgleich und unterirdisch realisiert werden müssen. Um die anfänglich von Landeshauptmann Durnwalder laut vorgebrachten Versprechungen dazu ist es in den letzten Monaten still geworden. Fakt ist, dass es nur für die prioritären Abschnitte der Zulaufstrecke Absichtserklärungen und Planungsschritte von staatlicher

bzw. von Seiten der Bahn gibt. Für die prioritäre Strecke von Franzensfeste nach Waidbruck gibt es ein Vorprojekt, an dem mit Ausnahme der Einspeisung in den Schlerntunnel seit 2003 nicht mehr gearbeitet wurde. Für die Umfahrung von Bozen und die Verbindung mit Verona bei Domegliara existieren nur Vorstudien. Von einer Realisierung der Zulaufstrecken südlich von Branzoll ist in keinem offiziellen Dokument des Staates oder der Bahn die Rede. Lediglich in den Unterlagen zur UVP wurde notiert, man würde ab 2030 an die Planung herangehen, sofern die entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung stünden. Was es aber sehr wohl gibt: Die im Beschluss der Landesregierung festgehaltene Absicht, binnen weniger Jahre mit 220 Zügen pro Tag wesentlich mehr Trassen als derzeit durch das Unterland zu führen.

Unsere Argumente werden durch die verkehrspolitische Analyse untermauert, die Prof. Hermann Knoflacher vom Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien im Rahmen von Veranstaltungen der Transitinitiative in Sterzing und Brixen dargestellt hat. Knoflacher analysierte das Projekt „BBT“ und entlarvte es als reinen Mythos, der verkehrplanerisch keinen Sinn macht.

Was Knoflacher fundiert und mit Fakten belegt nachweist, hatten auch wir von Anfang an vermutet. Der BBT ist kein verkehrplanerisch ausgereiftes Projekt, sondern eine Idee der Banken und Baukonzerne, die auf diese Weise an öffentliche Mittel kommen wollen, um ihre Profite zu steigern.

Für uns ist es nicht nachvollziehbar, dass die Landesregierung ihre Zustimmung zum BBT nicht von klar definierten und einklagbaren Verlagerungszielen der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene abhängig macht. Auf einer großen Anti-BBT-Demo am 12. Mai 2007 beschlossen wir die „Deklaration von Brixen“, in der wir einen Staatsvertrag zwischen den bauenden Staaten und der EU fordern. In diesem Vertrag soll festgeschrieben werden, dass nach einer eventuellen Errichtung von Tunnel-Infrastrukturen kein Transit-LKW mehr durch unser Land fahren darf.

Darüber hinaus verstehen wir nicht, warum diese von der Wirtschaft so massiv geforderte Struktur nicht auch zum Großteil oder zur Gänze privat finanziert werden kann.

Das Wichtigste: Ein Tunnelbau macht nur Sinn, wenn er in ein vollständiges Paket verkehrspolitischer Steuerungsmaßnahmen eingebunden ist, die dazu geeignet sind, sinnlose Hin- und Herfahrierei zu unterbinden und dem Prinzip des kürzesten Weges zum Durchbruch zu verhelfen. Rund ein Drittel der LKWs, die heute über den Brenner fahren, nehmen Umwege bis zu 300 km in Kauf, um die durch die „Leistungsbezogene Schwerverkehrsabgabe“ in der Schweiz umgesetzte Kostenwahrheit und das dortige Nachtfahrverbot zu umfahren und um die französischen Alpenübergänge zu meiden, die nach schlimmen Unfällen und dem Brand im Montblanc-Tunnel verkehrsbegrenzenden Maßnahmen unterzogen wurden. In der Schweiz und letztlich auch in Frankreich nehmen die LKW-Transitfahrten ab, am Brenner steigen sie anscheinend einem Naturgesetz folgend an. Wer da nicht versteht, dass es verkehrspolitische Maßnahmen braucht, sollte nicht als Politiker tätig sein.

Das Prinzip der Kostenwahrheit im Transport wurde erstmals in der Alpenkonvention verankert und als zulässiges Instrument der Verkehrspolitik eingeführt, auch wenn der Weg zur Umsetzung noch steinig sein wird. Kernpunkt der Kostenwahrheit ist die Zurechnung aller Kosten auf die verschiedenen Mobilitätsträger, unter Mitberücksichtigung direkter und indirekter Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit. Auf dieser Basis haben Fachleute die Grundlagen für die „Leistungsbezogene Schwerverkehrsabgabe“ in der Schweiz errechnet, wo für jeden LKW-Kilometer ein Gegenwert von ca. 70 €-Cent eingehoben wird. Zum Vergleich: In Italien werden die LKWs mit einem Betrag von 12 bis 15 €-Cent bemautet.

Auch die Alpen transitbörse, eine Idee der Alpeninitiative Schweiz, wäre ein umsetzbares Instrument: Fahrten durch die Alpen würden damit nach Belastbarkeit der Strecken kontingiert und an einer Börse gehandelt. Nachtfahrverbote sind bewährte Mittel, um Anrainer und Berufskraftfahrer zu schützen und zu vermitteln, dass uneingeschränkter LKW-Verkehr kein Grundrecht der Unternehmen ist. Die Forderung nach einem sektoralen LKW-Transportverbot für Güter wie Schrott, Müll, Autos, Holz etc. sollte trotz gegenteiliger Signale von Seiten der EU-Kommission immer wieder massiv vorgebracht und auch mit Hilfe von weiteren Protestversammlungen auf der Autobahn durchgesetzt werden.

Diese Ansätze zeigen: Die gebetsmühlenartig vorgebrachten Behauptungen, es gebe keine Alternativen zum BBT, entbehren jeder Grundlage. Es trifft zu, dass die Landesregierung keine Alternativen geprüft hat, was eine schwerwiegende Unterlassung darstellt. Die Südtiroler Politik hat sich den Promotoren des aktuell diskutierten BBT-Projekts an den Hals geworfen, die aus einem Konsortium von Baukonzernen und Banken hervorgegangen sind. Diesem Konsortium geht es nicht um eine Lösung für den Transitverkehr, sondern um das Bauen und um das Geldverdienen. Das wird dadurch erhärtet, dass die BBT SE kein Interesse daran hat, die von ihr

vorangetriebene BBT-Lösung später selbst zu betreiben. Die BBT SE-Manager wissen, dass der schöne Alpentunnel im Betrieb enorme Defizite einfahren wird. Aber das kann ihnen egal sein.

Von den aufgezeigten Alternativen, die vom ATT-Automatic Tunnel Transport, über CARGOCAP und Talpino bis hin zu einem Binnenschifffahrtskanal reichen, scheint uns das ATT-Konzept der intelligenteste und beste Lösungsansatz zu sein. Die Südtiroler Ingenieure Kauer und Trojer haben eine aussagefähige technische Studie vorgelegt, die im wesentlichen darauf abzielt, drei Tunnelröhren mit geringen Querschnitten zu bauen und darin bei geringen Geschwindigkeiten (80-100 km/h) und mit Hilfe ferngesteuerter Züge ausschließlich Güter zu transportieren. Diese Lösung wäre viel billiger, würde die Voraussetzungen für den Güterverkehr auf der Straße radikal verschlechtern und den Weg frei machen, um auf der Bestandsstrecke einen attraktiven und modernen Personentransport zu organisieren, der eines Tourismuslandes würdig ist.

Herbst 2006 - Die Bagger fahren auf

Durch den Beginn der Baustelleneinrichtung für den Pilotstollen in Mauts und in Aicha wurde der Tunnelbau direkt in den Alltag der Menschen in Wipp- und Eisacktal katapultiert. Dagegen waren es Ende Juni 2006 noch lächerliche Baggerspiele, als der damalige österreichische Bundeskanzler Wolfgang Schüssel am letzten Tag der EU-Präsidentschaft Österreichs in Aicha und bei Innsbruck aus wahltaktischen Gründen den „Spatenstich“ inszenieren ließ. Im Spätherbst aber begannen Motorsägen und Bagger in Mauts und Aicha ihr zerstörerisches Werk. Ohne Ankündigung wurde bei Mauts ein rund 1,2 km langes Waldstück brachial gerodet, was der Bevölkerung drastisch vor Augen führte, was alles auf die Täler und Landschaften unseres Landes zukommen könnte. Und das alles für ein Projekt, dessen Sinnhaftigkeit bisher niemand glaubhaft darlegen konnte.

Unsere anschließenden Informationsveranstaltungen in Mauts, Wiesen, Mittewald, Waidbruck, Klausen, Villanders und Vahrn waren sehr gut besucht und die Berichterstattung in den Medien überraschend detailliert und objektiv, sodass sich die BBT-kritische Stimmung vor allem im Eisack- und Wipptal im Frühling 2007 massiv verstärkte. Dies zeigte sich nicht zuletzt auch an der Anwesenheit von über 1.000 BBT-Gegnern bei der Anti-BBT-Demo der Transitinitiative am 12. Mai in Brixen.

In Vorbereitung unserer BBT-kritischen Informationsabende hatten wir im Herbst 2006 alle im Landtag vertretenen Parteien eingeladen, an unseren Veranstaltungen aktiv teilzunehmen und ihre Positionen darzulegen. Die Grünen und die Freiheitlichen bekundeten ihr Interesse und beteiligten sich an den Veranstaltungen mit eigenen Referenten. Die anderen Parteien fanden es nicht der Mühe wert, sich zurückzumelden.

Unsere Zusammenarbeit mit Parteien wurde von SVP-freundlicher Seite kritisiert und so dargestellt, als hätten wir damit unsere Unschuld verloren. Es ist eigenartig, dieses System Südtirol: Wer mit der Opposition zusammenarbeit, setzt sich dem Vorwurf aus, parteipolitisch zu agieren, während die politische Mehrheit in unserem Land mit der größten Selbstverständlichkeit den vopolitischen Raum fast zur Gänze besetzt. Und nicht zu vergessen: Unsere Einladung vom Herbst ging an alle im Landtag vertretenen Parteien.

Im Nachhinein betrachtet, würde ich heute wieder die selbe Vorgangsweise vorschlagen. Denn durch unser Kooperationsangebot an die Südtiroler Parteien ist es uns gelungen, die Thematik BBT auf eine politische Ebene zu heben. Es bleibt dabei: Der BBT und Großprojekte im allgemeinen sind politische Entscheidungen und müssen auf politischer Ebene behandelt werden. Die SVP sah sich auch in der Folge genötigt, darauf zu reagieren.

Als direkte Folge unserer Aufklärungsbemühungen entstand nach einer Informationsveranstaltung, die wir mit den Südtiroler Grünen und der Umweltgruppe Wipptal am 11. Jänner 2007 in Wiesen im überfüllten Vereinshaus durchführten, die BBT-kritische Bürgerinitiative „STOP BBT-Wiesen“. Sie wird vom unermüdlichen Umweltaktivisten Willi Seppi und dem „Newcomer“ Klaus Schuster vertreten und genießt den Rückhalt beinahe der gesamten Bevölkerung von Wiesen/Pfitsch. Die sog. „Wiesner Erklärung“, die an jenem denkwürdigen Abend beschlossen wurde, brachte die Stimmung der Menschen vor Ort auf den Punkt.

Die Bewohner von Wiesen fürchten, dass ihr idyllisches Dorf am Eingang des Pfitscher Tales durch das fragwürdige BBT-Projekt nachhaltig in Mitleidenschaft gezogen wird, ohne dass das Megaprojekt eine Entlastung im Autobahn-Transitverkehr mit sich bringen würde. Die „Wiesner Erklärung“ wurde in der Woche nach dem 11. Jänner von fast tausend Wiesnern unterschrieben und in der Folge dem Bürgermeister übergeben. Solchermaßen in die Pflicht genommen, blieb Bürgermeister Johann Frei nichts anderes übrig, als sich hinter die Bevölkerung zu stellen. Er war der erste Bürgermeister, der dem Landeshauptmann in Sachen BBT berichtete, was die BürgerInnen wollen und sich nicht darauf beschränkte, den Willen Durnwalders vor Ort zu exekutieren.

Die Bürgermeister spielen in der BBT-Debatte eine sehr fragwürdige und undankbare Rolle. Selbst oft nur dürftig über das BBT-Projekt informiert und mangels verkehrspolitischer Debatte und Argumentation vielfach persönlich nicht von der Sinnhaftigkeit des Projektes überzeugt, müssen sie gegenüber der Landesregierung und dem allmächtig scheinenden Landeshauptmann spüren. Tun sie das nicht, müssen sie negative Konsequenzen befürchten: Die Gemeindehaushalte sind in Südtirol so gestaltet, dass bei vielen Gemeindevorhaben der Bettelgang nach Bozen auch für die Bürgermeister unausweichlich ist.

Diese Stimmung und die befürchteten Auswirkungen auf die Landtagswahlen im Herbst 2008 veranlassten die Südtiroler Volkspartei und die Südtiroler Landesregierung zu einer dezidiert als solche bezeichneten „Gegenoffensive“: Sie sah neben einer Reihe von politischen Absichtserklärungen auch eine sog. „BBT- Informationskampagne“ vor. Die Erklärungen der SVP und der Landesregierung übernahmen zwar im wesentlichen die verkehrspolitischen Forderungen der verkehrs- und BBT-kritischen Organisationen, Gruppen und Parteien, allerdings nur in unverbindlicher Form und ohne konkrete Ziele und Termine zu formulieren. Trotzdem ist es ein Schritt in die richtige Richtung, wenn wir nun die von uns und anderen Umwelt- und Verkehrsinitiativen jahrelang vorgebrachten Forderungen in den Dokumenten der Mehrheitspartei und der Landesregierung wieder finden. Unsere Aufgabe ist es nun, den Verbindlichkeitsgrad der Aussagen zu erhöhen, auf eine Konkretisierung der Ziele und Maßnahmen zu drängen und weiter voraus zu denken.

Trotz harscher Kritik von Seiten der Bevölkerung und zunehmenden Widerstands versucht Durnwalder, das Projekt BBT durchzuziehen und möglichst konkrete Fakten zu schaffen. Bei allen Personalentscheidungen in Sachen BBT werden verlässliche Ortspolitiker und SVP-Funktionäre ausgewählt. Eine Beteiligung von BürgervertreterInnen im Umweltbeirat oder anderen begleitenden Gremien ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Der BBT soll – so vermutlich das Kalkül von Durnwalder – so weit vorangetrieben werden, dass in der heißen Phase des Wahlkampfes 2008 der Eindruck besteht, es sei alles schon entschieden und politisch nichts mehr zu machen.

Sicherlich wird die SVP 2008 wieder versuchen, autonomiepolitische Bedrohungsszenarien aufzubauschen und damit die Voraussetzungen für das berühmte und demokratiefeindliche „Z'ämmhåltln!“ zu schaffen. Ob diese Rechnung aufgeht, ist nicht sicher. Irgendwann wird der Moment kommen, an dem es sich die Südtiroler Politik gefallen lassen muss, sich auch an Sachergebnissen messen zu lassen. Verantwortungslose und bürgerferne Entscheidungen, wie sie in Sachen BBT laufend getroffen werden, könnten sich in diesem Sinne als Katalysatoren erweisen, die Südtirols Weg in „normale“ politische Verhältnisse beschleunigen.

Die Botschaft von Wiesen/Pfitsch

Der Informationsabend von Wiesen war ein starkes Signal. Es war der Aufstand der Bürgerinnen und Bürger, die kein Vertrauen haben, in die Politiker, die am Podium altväterlich und mit gespielter Ernsthaftigkeit vor sich hin reden und ein Projekt loben, von dem sie wohl selbst nicht wissen, welche Auswirkungen es auf unser Land haben könnte.

Die Zusammensetzung des Podiums und die Beiträge der Referenten beweisen, was die Südtiroler Landesregierung unter „Information“ versteht: Es ging und geht nicht darum, Argumente gegeneinander abzuwägen und die wesentlichen Elemente für einen Entscheidungsprozess herauszuarbeiten. Information betrachten Durnwalder und die Drahtzieher der Landespolitik als Instrument, die getroffenen Entscheidungen zu kommunizieren. Wenn die BürgerInnen das nicht gleich verstehen, wird halt die Lautstärke erhöht.

In der Diskussion in Wiesen wurden grundsätzliche Fragen gestellt und es wurde evident, dass eine verkehrspolitische Debatte zum BBT auf Ebene der Landespolitik nie stattgefunden hat. Die Landesregierung spielt nicht mit offenen Karten oder überschätzt ihre Möglichkeiten auf bestürzende Weise, wenn sie glaubt, zu einem späteren Zeitpunkt Einfluss auf das Betriebskonzept des BBT nehmen zu können. Es ist die selbe Landesregierung, die festgeschrieben hat, nach dem BBT auf der Bestandsstrecke die Züge auf 158 am Tag zu erhöhen. Das bedeutet alle neun Minuten ein Zug. 220 Züge im Unterland, ein Zug alle sechseinhalb Minuten .

Diese Landesregierung ist nicht glaubwürdig. Sie handelt entweder im Interesse einzelner mächtiger Akteure aus der Bau- und Finanzwirtschaft oder – was nicht tröstlicher wäre – sie überblickt nicht die Tragweite der Entscheidungen, die mit dem BBT verbunden sind. Die Landesregierung hat in den für die Lebensqualität in Südtirol so wichtigen Verkehrsfragen keine Strategie und entwickelt je nach Medienlage verkehrspolitischen Aktionismus, der sehr oft über Absichtserklärungen nicht hinaus reicht. Zudem wird er durch vorausseilende Zweifel über die eigenen Kompetenzen und die Durchschlagskraft auf dem nationalen und europäischen politischen Parkett konterkariert.

Vor diesem Hintergrund ist es für die Entwicklung unseres Landes wichtig, das dilettantische und verantwortungslose Vorgehen der Landesregierung in Sachen BBT in aller Deutlichkeit aufzuzeigen.

Die Rolle des Südtiroler Landtages

Eine Frage muss erlaubt sein: Warum hat die Landesregierung in Sachen BBT einen so breiten Spielraum und kann sich – ohne politische Konsequenzen fürchten zu müssen – über die demokratisch legitimierte Meinungsbildung im Landtag hinwegsetzen? Der Landtag hat in dem zitierten Grundsatzbeschluss aus dem Jahr 1994 eine durchaus kritisch-ablehnende Haltung gegenüber dem BBT eingenommen. Der Beschluss wurde nie zurückgenommen. Trotzdem fühlt sich die Landesregierung legitimiert, ohne Rücksprache mit dem Landesparlament oder einen entsprechenden Grundsatzbeschluss des Landtages Entscheidungen zu fällen, die Südtirols Zukunft weit über die Amts- und vermutlich auch die Lebensdauer der Akteure hinaus massiv beeinflussen werden.

Dieser Mangel an demokratischer Kultur hat meiner Meinung nach unmittelbar mit dem politischen System Südtirol zu tun. Die Übermacht des Landeshauptmannes, die fehlende Perspektive eines Machtwechsels und das geringe Selbstwertgefühl der Landtagsabgeordneten der politischen Mehrheit ergeben einen demokratiepolitisch bedenklichen Mix. Letztere verstehen sich nicht als selbstbewusste VolksvertreterInnen, sondern sehen den Landtag sehr oft nur als Zwischenstation für „höhere“ Aufgaben, deren Zuteilung in entscheidendem Maß vom Wohlverhalten in der Warteschleife abhängt. Vertreter der Opposition leisten eine enorme Sisyphos-Arbeit und nicht selten wird ihre Kontrollaufgabe durch schiere Machtausübung der SVP unterlaufen, die mit ihren Stimmen auch Untersuchungsausschüsse des Landtags mühelos zur Bedeutungslosigkeit verurteilen kann, unabhängig von den Unregelmäßigkeiten, die durch deren Arbeit an das Tageslicht befördert werden.

Jede/r neue Landtagspräsident/in hat bisher in der Antrittsrede feierlich versprochen, den Landtag aufwerten zu wollen. Konkrete Ergebnisse hat das bisher kaum gebracht. Eine Aufwertung des Landtages kann nur durch die WählerInnen erfolgen. Nur eine Veränderung der politischen Mehrheiten kann zu einer neuen Demokratiepolitik in Südtirol führen und die erforderliche Kontrolle des Landtages über die Tätigkeit der Landesregierung sicher stellen. Ohne konkrete politische Wechselperspektive kann der politische Filz, der sich in den letzten Jahrzehnten in Südtirol gebildet hat, nicht aufgebrochen werden.

www.transitinitiative.it

Ortstermin Wiesen, 11. Juni 2007

„Wir sind das Volk!“

Wiesen/Pfisch am Abend des 11. Juni 2007. Vor der Festhalle stehen einige Frauen aus Wiesen, sie haben ihre Kinder mitgebracht, und halten Transparente in die Höhe: „STOP BBT“, „Steht zu Eurer Verantwortlichkeit“, „Pfisch – BBT-freie Zone“ und „BBT - Bohren, Betonieren, Täuschen“. Am Dorfeingang, an den Scheunen, Fenstern und Balkonen hängen Transparente „Stop BBT“, oft von Kinderhand gemalt, mit Blumen und einer Sonne, die weiter über einem ungestörten Dorfidyll scheinen soll.

Landeshauptmann Luis Durnwalder kommt steigt aus seiner dunklen Dienstlimousine und geht zur Festhalle. Heute kommt er allein, die Schar von Ortsgrößen, SVP-Funktionären, Bürgermeistern und politischen Adabels, die sonst den Landeschef bei seinem Erscheinen umringt, fehlt. Sarkastisch will Durnwalder von den Frauen hinter den Transparenten wissen, ob sie nichts Besseres zu tun hätten. Der Scherz kommt heute gar nicht gut an. Eine der Frauen antwortet lächelnd: „Wir haben eben mehr zu tun, als immer nur Eröffnungsbänder durchzuschneiden!“ Der Landeshauptmann grinst ostentativ und geht in den Saal.

In der Festhalle drängen sich die BürgerInnen. Die meisten aus Wiesen und dem Wipptal, aber auch Grüppchen von auswärts: Die Unterlander von der ALU (Arbeitsgemeinschaft lebenswertes Unterland) sind da, Pusterer von der PPP (Plattform pro Pustertal), Brixner und Sterzinger, Bürger aus dem nahen Nordtirol, NO-TAV-Aktivistinnen aus Bozen, Trient und Rovereto. Durnwalder wird kaum beachtet, setzt sich zu den übrigen politischen Vertretern in der ersten Reihe. Direkt daneben halten mutige Bürger aus Wiesen ihre Transparente hoch, auch auf den T-Shirts vieler Anwesender steht: STOP BBT!

Wenig später tritt der Moderator ans Rednerpult und verkündet, dass die Einladung zur Informationsveranstaltung zum Brenner-Basistunnel von der Landesregierung und der BBT SE ausgesprochen worden sei. Auf der Homepage des BBT-Infopoints scheint allerdings die Gemeinde Wiesen/Pfisch als Gastgeber auf. Ein kleines, aber relevantes Detail: Umsonst hatte sich die Bürgerinitiative „STOP BBT“, die den Rückhalt des übergroßen Teils der BürgerInnen von Wiesen/Pfisch hat, darum bemüht, BBT-kritische Fachleute und Redner auf das Podium zu bringen. Vergebens, wie so oft werden auch bei der BBT-Debatte grundlegend demokratische Regeln missachtet. Das Podium besteht nur aus BBT-Befürwortern. Aus Politikern der Südtiroler Volkspartei, aus Ingenieuren, Managern und Beamten die für das BBT-Projekt arbeiten.

Es beginnt die – wie es später es aus dem Saal schallt – „Propagandaveranstaltung“, „eine Art Tupperware-BBT-Party“. Nacheinander sprechen BBT-Österreich-Geschäftsführer Konrad Bergmeister, BBT-Italien-Geschäftsführer Ezio Facchin, Walter Huber von der Landesumweltagentur, EU-Parlamentarier Ebner und zuletzt Durnwalder.

Bergmeister ist eloquent und souverän, spitzt seine Aussage zu: Der BBT sei wichtig, um Verlagerung zu erreichen. Er sagt aber auch sehr deutlich, dass dazu ein entsprechender ordnungspolitischer Rahmen geschaffen werden muss. Irgendwann entschlüpft Bergmeister der Halbsatz: „Ja wenn der Tunnel überhaupt gebaut wird.“ Hören die Politiker diese Aussagen überhaupt?

Facchin erregt den Unmut der ZuhörerInnen. Er spricht leise, undeutlich und gelangweilt bringt er sein Statement vor und zeigt Bilder, auf denen man kaum was erkennen kann. Huber stellt kurz die Umweltbeobachtungsstelle vor, die aus lauter linientreuen Bürgermeistern und Beamten besteht – überzeugte Fachleute klingen anders.

Danach tritt EU-Parlamentarier Michl Ebner (SVP) ans Pult und eröffnet seine Rede mit einem jovial-großherzigen vorgebrachten „Guten Abend, liebe Landsleute“. Ein gellendes Pfeifkonzert ist die Antwort. Ebner gibt sich weltläufig und spricht davon, dass der Tunnel gebaut werden müsse, dass Südtirol zu klein sei, um sich dagegen wehren zu können, es werde eben anderswo über diese wichtigen Infrastrukturen entschieden. Am Ende seiner Ausführungen klatschen nur wenige ZuhörerInnen im Saal, über 400 pfeifen und buhen Ebner aus. Die Stimmung ist gereizt.

Dann der Auftritt von Durnwalder in gewohnter Lautstärke, die Tunnel-Gegner kanzelt er als Fundamental-Neinsager ab. Er redet erst wie ein guter Vater zu trotzigen Kindern, dann – nach ersten Unmutsäußerungen aus dem Publikum – wie ein zorniger Patriarch zu unbotmäßigem Nachwuchs.

Einleuchtende Begründungen für den Tunnel oder Zusicherungen, dass dieser wirklich den Verkehr reduziert, kann er nicht liefern: Der Tunnel muss halt gebaut werden und basta!

Die Pfiffe und Buhrufe irritieren ihn sichtlich, bringen ihn aus seinem Konzept, Durnwalder verstrickt sich in Details. Mit Mühe bringt er seine Rede zu Ende. Waren schon die einige Tage vorher durchgeführten Pro-BBT-Veranstaltungen in Waidbruck und Brixen kein Honigschlecken für Durnwalder gewesen, so ist der heutige Abend ganz und gar nicht nach dem Geschmack des Landeshauptmanns: Er muss erkennen, dass nicht ganz Südtirol aus braven Untertanen besteht, sondern dass die „Landsleute“ beginnen, ihre ureigenen BürgerInnenrechte einzufordern und klar zu sagen: „Wir sind das Volk!“

Markus Lobis

ist Sprecher der Transtinitiative Südtirol/Sudtirolo, Gemeinderat der Grünen Bürgerliste/Alternativa Ecosociale in Brixen sowie verkehrspolitischer Berater und Assistent des grünen EU-Parlamentariers Sepp Kusstatscher.