

# Was auf Südtirol zurollt: Wie sieht der Chef der Umweltagentur die Pläne für die Brennerbahn? Tunnel durch Papierberg

Ab 1. Juli liegen die Planungsunterlagen für Brennerbasistunnel und Zulaufstrecken in Bozen auf. Walter Huber hat sich für die „Zett“ durch den Berg an Unterlagen gegraben: Was rollt wirklich auf das Land zu?

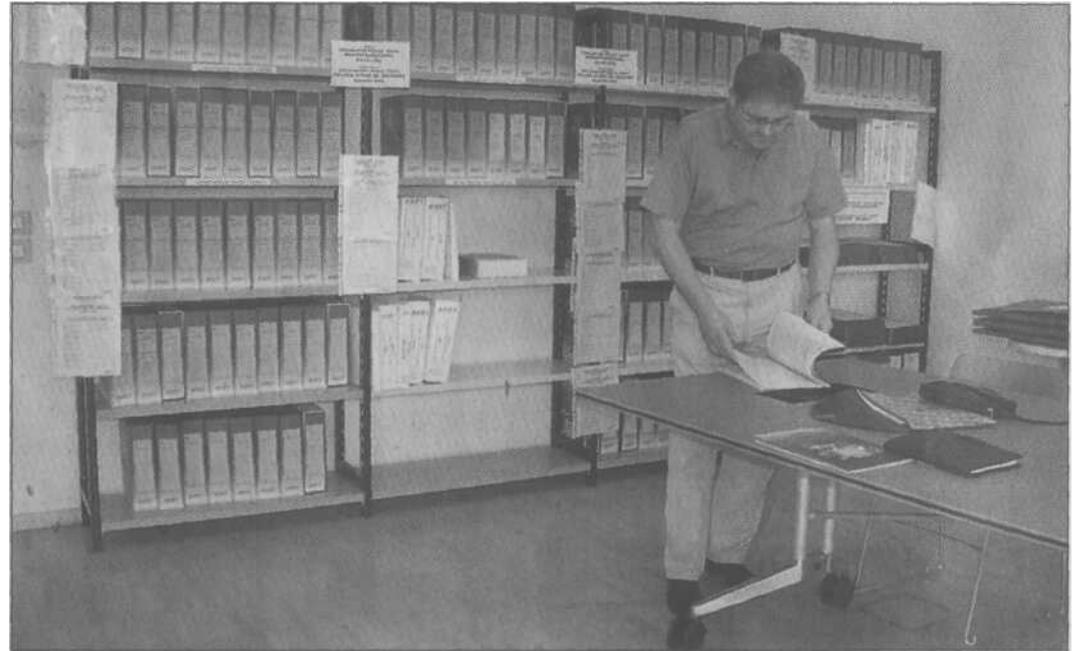
**SÜDTIROL** 63 Aktenordner, vollgestopft mit Plänen allein für den Basistunnel; noch einmal fünf dicke Ordner mit der Umweltverträglichkeitsstudie: Diese gigantische Menge Planungsmaterial lässt erahnen, was auf Südtirol in voraussichtlich drei Jahren zurollt. Die größte Baustelle in der Geschichte des Landes, zwischen Sterzing und Salurn, voraussichtlich neun Jahre lang. Ab 1. Juli können Interessierte ein Loch durch diesen Papierberg graben. Für 60 Tage liegen Pläne für Tunnel und Zulaufstrecken im Amt für Umweltverträglichkeitsprüfung in Bozen und in Gemeinden zur Einsicht auf: Landet Aushubmaterial auf meinem Grundstück? Ist auf Gemeindegebiet eine Deponie geplant?

„Private wie Gemeinden können in dieser Zeit die Pläne unter die Lupe nehmen und dann Eingaben machen“, sagt Walter Huber von der Umweltagentur. Wird der Einspruch etwas nützen oder ist

der Zug längst schon abgefahren? Huber: „Wir hatten bislang ein relativ großes Mitspracherecht in der Planung der Umweltverträglichkeitsstudien (UVS): Die Eurac fertigte die Studie der Zulaufstrecken an, das Büro Pasquali war an der Erstellung der UVS des Basistunnels beteiligt. Der UVP-Beirat wird die Eingaben und Stellungnahmen der Gemeinden und Bürger bündeln, bearbeiten und dann der Kommission in Rom vorlegen. Wir können also wichtige Vorentscheidungen treffen.“

Der Zeitplan sieht vor, dass die Einwände aus Südtirol Ende September nach Rom kommen und dort innerhalb Oktober entschieden wird. Baubeginn könnte 2006 sein, neun Jahre später könnten die Züge über die Zulaufstrecke von Salurn bis Franzensfeste rollen und dort in den Tunnel bis Innsbruck eintauchen.

Wie viel wird von den täglich bis zu 400 Zügen zu sehen und vor allem zu hören sein? „Die Diskussion über die Streckenführung durch das Unterland ist noch offen. Die Landesregierung drängt auf die unterirdische Variante“, erklärt Huber. Ab Bozen kommt der Zug dann kaum noch ans Tageslicht. Über die bestehenden Tunnels bis Waidbruck führt die Strecke bis nördlich von Klausen, wo das Tal an der Villnösser Haltestelle



„Bisher hatten Wir Viel Mitspracherecht“, meint Umweltagenturchef Walter Huber, der einen Blick in die gesammelten Pläne für die neue Brennerbahnstrecke wirft. Ab 1. Juli liegt der Aktenberg (im Bild) zur Einsicht auf. Foto: ler

überquert wird. Dann öffnet sich der Schalderer Tunnel bis oberhalb von Vahrn; dort überquert der Schienenstrang wieder das Tal, um auf der gegenüberliegenden Seite in den Basistunnel zu münden.

Güterverkehr und schnellere Personenzüge würden im Dunkeln durch Südtirol rollen, auf der bestehenden Bahnstrecke

sind Regionalzüge unterwegs. „Schon damit erreichen wir eine Reduzierung der Lärmbelastung“, argumentiert Huber.

Das ist nicht der einzige gute Grund dafür, dass der Leiter der Umweltagentur im Jahrhundertbau nicht das Monster sieht, das die Längsachse des Landes verwüstet. „Wir müssen dieses Projekt im größeren

Zusammenhang sehen: Wenn wir den Zuwachs an Güterverkehr von der Autobahn auf die Schiene bringen, ersparen wir uns neue Verbindungen wie die Alemagna oder die Ulm-Mailand. Bei solchen Projekten würde viel mehr zerstört. Wenn wir nichts tun, werden wir sicher vom Verkehr überrumpelt.“ (ler)