

An das Europäische Parlament, an die Europäische Kommission und deren Mitglieder, an die Verkehrs- und Finanzminister der betroffenen EU Staaten und den jeweiligen Kontrollstellen und Rechnungshöfe - offener Brief - siehe Anhang

**An das zuständige Sekretariat: Ich ersuche dieses Schreiben jeweils auszu-
drucken und zu überreichen:**

**Sehr geehrter Herr Präsident des EU Parlaments
Jose` Manuel Durao Barroso!**

**Das letzte Aufgebot! Vergangenheit trifft Zukunft
Stoppt den Eisenbahn Brenner Basis Tunnel (BBT)
Stoppt die EU Förderungen von € 900 Millionen**

Das derzeit größte grenzüberschreitende Infrastrukturprojekt der EU darf und kann in dieser Form nicht errichtet werden. Hier heißt es Verantwortung übernehmen! Es gibt Alternativen – es gibt neue Entwicklungen (schnell, umweltverträglich, kostengünstig, zukunftsorientiert)

30 bis 40 Jahre Realisationszeit ist für das jetzige Mega- Eisenbahnprojekt von München nach Verona über dem niedersten Paß der Alpen des Brenners nicht mehr zeitgemäß. Der extrem lange 56 km lange Brennerbasistunnel (BBT), ein für die gegenständliche Anwendung überholtes Eisenbahnprojekt auf Basis der Flachbahnphilosophen (max. 8 Promille Steigung) der 1950er Jahre sollte endgültig eingestellt werden. Entwicklungen der Eisenbahntechnik, etwa mit leistungsfähigen Lokomotiven und Bi-modalen Hochleistungstransportsystemen begründen diesen Standpunkt.

Die Kostenschätzungen des 56 km langen Basistunnels sind bereits explodiert. Aus anfänglichen 1,45 Milliarden, später zwei, drei, vier ... im Juni 2009 wurden diese von den Projektanten auf € 9,756 Milliarden evaluiert – dies jedoch ohne Berücksichtigung von Finanzierungskosten. Diese „Anreizsysteme“ sind verwerflich, anscheinend politisch gewollt, Auch die wirtschaftliche Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung geologischer Risiken und Umweltauflagen fehlt größtenteils in dieser Hochrechnung. Die zwischenzeitliche Einstellung des „BBT Probestollens“ bei Franzensfeste, zeigt diese Problematik wegen unerwarteten, starken Wassereinbrüchen deutlich auf. Für den vorgezogenen Erkundungs- Probestollen, als Teil des Hauptstollen, wurden von der BBT SE finanzielle Verpflichtungen von derzeit € 430 Mio eingegangen, obwohl das gesamte Finanzierungskonzept fehlt, geschweige von den notwendigen Teilstreckenausbau der Steilstrecke von Franzensfeste bis Bozen, das die Voraussetzung für einen durchgehenden Betrieb einer Flachbahn darstellt.

Die Gesamtkosten des BBT von München bis Verona werden sich inklusive der Vorlaufstrecken und Finanzierungskosten auf 30 – 40 Milliarden einpendeln. (Schilling

55 Milliarden) Das administrative Defizit des österreichischen Bundes beträgt 2009 lt. Presseaussendung ca. € 13,59 Milliarden (es fehlen darin noch die Defizite der ausgelagerten Staatskonzerne, wie die BIG, die ÖBB, die ASFINAG, die Post etc), das Tiroler Budget beträgt € 2,9 Milliarden und wartet 2009 mit einem Defizit von ca. € 120 Millionen auf. Alleine der Bund will vom Land Tirol einen Kostenbeitrag von ca. € 350 Millionen, die es nicht zahlen kann. Die EU hat für den Brennerbasistunnel nur Förderungen in der Höhe von 900 Millionen bekanntgegeben, die nur ausbezahlt werden, wenn das Gesamtpaket finanzierbar ist.

Die österreichische Bundesbahn ist zu 100% im Staatsbesitz und sitzt derzeit auf einen Schuldenberg von über € 14 Milliarden. Durch Risikovorsorgen von Spekulationspapieren sowie teure Bahnzukäufe in Ungarn verschlechtert sich der Verlust im Jahre 2008 um eine weitere Milliarde. Auflösen von notwendigen Nebenbahnen der ÖBB kann es nicht sein, wir benötigen dringend im Verkehrsverbund eine Flächenverteilungen. Die ÖBB überlegt derzeit, von ihren 5000 km Bahnnetz 1/3 zu verkaufen oder einzustellen bzw. die Bahntarife zu erhöhen. Die nächste Horrormeldung ist, daß vorerst 15 -20 000 Diesel LKW / Jahr den Frachttransport von der Schiene auf die Straße übernehmen, um den Schuldenberg der ÖBB zu vermindern – das ist der Beginn ihrer Bankrotterklärung eines Selbstbedienungsladens.

Von der Verkehrsministerin Doris Bures, vom Finanzminister Josef Pröll und vom ÖBB- Aufsichtsratsvorsitzenden Horst Pöchacker wird Aufklärung erwartet. Es trifft zu 100% den österreichischen Steuerzahler bzw. deren Staatshaftungen.

Die bis jetzt neugebaute Unterinntaltrasse, die als eine Grundwasserröhre mit Gegenverkehr konzipiert wurde, ist aus Sicherheitsgründen extrem stark gefährdet und muß völlig neu, wie die Südumfahrung von Innsbruck umgebaut werden. Das gleiche gilt für den Apennintunnel an der sogenannten „Eisenbahnachse“ von Berlin nach Palermo. Im Unterinntal fehlen noch einige Strecken, die im Grundwasserbereich liegen, abgesehen von der Umfahrung Kufstein. Diese Sanierungskosten, UVP- und Anrainerauflagen scheinen bis dato in keinen Kostenschätzungen auf, das sich ebenso in den Fertigstellungsterminen ausdrücken wird.

Es liegen keine Finanzierungsbeschlüsse vor und Garantien gibt es in dieser Größenordnung nicht. Auch das sogenannte „Memorandum of Understanding“, das in Rom für den BBT unterzeichnet wurde, ist ein „Luftballon“. Es ist unverantwortlich, wie hier mit Steuergeldern gepaßt wird. Durch die derzeitige weltweite Finanzkrise und die nationalen und EU- weiten Budgetdefizite dürfen wir uns solche „Luxus- bzw. Unsinnprojekte“ nicht mehr leisten. Mit dem kommenden Reformvertrag wird die EU effizienter, transparenter und bürgernäher – eigentlich müssen solche Megaprojekte mit einer Volksabstimmung entschieden werden – da es Alternativen gibt. Dieser Gigantismus der BBT Tunnelbauer verlangt darüber hinaus die Einschaltung von begleitenden Kontrollstellen und der Rechnungshöfe. Man darf sich nicht länger hinter "konstruierten" Teilbeschlüssen verstecken.

Die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB stehen vor einem finanziellen Desaster. Die diversen Ausbauprogramme des Schienennetzes übertreffen alle Erwartungen. Der bestehende Betrieb wird bereits in Frage gestellt – die Beschwerden der Nutzer sind

nicht mehr überhörbar! Die Strukturen der Chefetagen sind den derzeitigen Anforderungen in keinster Weise gewachsen.

Mit dem Bau des Brennerbasistunnels (BBT) wurde gegenüber anderslautenden Pressemeldungen, noch „nicht“ begonnen. Der Kosten Nutzen Schlüssel (KNS) des BBT stimmt mit den Erwartungen nicht überein - Technologiesprünge im Verkehrswesen wurden verschlafen – die EU darf unter diesen Bedingungen den Baubeginn nicht genehmigen - die beteiligten Baukonzerne und Deponiebesitzer scharren jedoch bereits in den Startlöchern.

Es gibt in fast in allen EU Staaten bestehende Verkehrsstrassen, die mit Alternativprojekten wirtschaftlich umgesetzt werden. Die langersehnten Forderungen: Schnell, Pünktlich, Verlässlich, Ökologisch und Wirtschaftlich können mit neuen Technologien bereits heute realisiert werden.

Grundsätzlich kann die EU Transversale über den Brenner als Public Privat Partnership (PPP) Modell in einer zeitgemäßen Variante, etwa mit einem **Brennerscheiteltunnel (BST)**, finanziert werden. Der 14 km kurze Brennerscheiteltunnel (BST) ist um 2/3 billiger, als der 65 km lange Brennerbasistunnel (BBT) und kann daher auch wesentlich schneller abgewickelt werden." Derzeit wäre es klüger und vernünftiger für diesen Bau eine Finanzierung mit „**Kommunalkredit**en“ aufzunehmen. Der Betrieb kann als PPP Modell mit integriert werden.

Diese Eisenbahnstrecke mit Steigungen bis maximal 20 Promille, wäre mit modernen 6-achsigen Hochleistungslokomotiven und einer adäquaten Lok-Logistik und 700 m langen, voll ausgelasteten Güterzügen problemlos und gleisschonend zu befahren. Diese Güterzüge benötigen auf der Strecke von Innsbruck nach Bozen statt 1,5 Stunden ohne Aufenthalt nur mehr 1 Stunde und die Transportleistung wird dabei um 100 % gesteigert!

Seit der Eisenbahngründerzeit, vor ca. hundert Jahren bedarf es kluger Innovationsschritte, die die Leistungsfähigkeit des Transportsystems Eisenbahn wieder nach dem neuesten Stand der Technik ökologisch und ökonomisch vertretbar steigern. Die Entwicklungen der Loks in den Alpen waren ausschlaggebend. Nur dem gigantischem Tunnelbau nachjagend, hat man dies offensichtlich vergessen.

Die Entwicklung von 6-achsigen Hochleistungs Mammutlokomotiven ist konzeptionell fertig gestellt und kann bereits 2012/2013 auf den Markt kommen. Zwischenzeitlich gibt es eine weltweite Nachfrage. Es besteht ein Bedarf von einigen 1000 Loks für die jeweiligen Kontinente. Die großen international tätigen Lokomotivenanbieter, wie z.B. Siemens und Bombardier werden dieser Entwicklung folgen.

Mit Hilfe technischer Innovationen, stärkeren Loks, längeren Containerzügen, flexiblen und zeitgemäßen Logistikanwendungen können bis zu 60 % mehr Güter transportiert werden. Dazu bedarf es nicht wie in Amerika, Australien oder Kanada verwendeter Züge bis 1500 m Länge. In Mitteleuropa können durch das dichte Bahnnetz nur maximal 700 m lange Züge eingesetzt werden. Diese können mindestens 60 Stück von 30 Fuß-Containern aufnehmen.

Die vielgelobte, derzeit eingesetzte und geförderte **ROLA**, die Rollende Landstraße, wo ganze LKW Züge auf Niederflurwaggonen inklusive den LKW Fahrern transportiert werden, sollten schnellstmöglich eingestellt werden, um nicht wertvolle Transportkapazitäten zu verschwenden. Zudem müssen die Gewichte der LKW Zugmaschinen mit den Sattlergestellen mittransportiert werden. Das ist ein logistischer und wirtschaftlicher Unsinn.

Diese Überlegungen werden durch **Bi- Modale** Transportkonzepte ersetzt, wo nur die LKW Trailer aufgesattelt auf geeigneten Fahrwerken auf der Langstrecke transportiert werden. Die Zugmaschinen der LKW und die Fahrer bleiben in ihrem Wirkungsradius, etwa 150 km Radius rund um ihre Verteilerknoten.

Die Schweizer Verkehrspolitik ist trotz vorausschauender Maßnahmen in einem finanziellen Dilemma. Derzeit werden alle Maßnahmen für eine durchgehende Verbindung vom Hafen Genua - Mailand nach München bzw. Stuttgart zum Hafen Rotterdam über den 57 km langen **Gotthardbasistunnel** als Flachbahn vorgezogen, wobei die Fertigstellung bis 2017 garantiert wird. Mit Schweizer Umsicht und Gründlichkeit sorgt man sich bereits heute um die Auslastung des Gotthardtunnels. Das gesamte Schienennetz im Radius von 500 km wird in diese Betrachtungen einbezogen, um „bahn-affine“ Transporte von der Brennerachse abzuziehen. Darüber hinaus wird die Elektrifizierung der Strecke Lindau – München zusätzlich mit finanzieller, beträchtlicher Schweizer Hilfe von ca. € 50 Mio, als Vorlaufstrecke zum Gotthardtunnel bereits ausgebaut. Dies geschieht jedoch bevor mit den BBT Baumaßnahmen begonnen wird.

Der Bau des Gotthardtunnels rechnet sich wirtschaftlich trotzdem nicht, es können nicht einmal die Betriebskosten der NEAT daraus finanziert werden. Zudem verändern die EU - Güterzugkonzepte die Transportlandschaft innerhalb Europas.

Im Vergleich mit dem BBT muß erwähnt werden, daß das Gotthardmassiv eine Höhe von ca. 3000 m hat und daher nicht wie der niederste Alpenübergang am Brenner mit neuen starken Loks problemlos überfahren werden kann.

Der Güterverkehr, der über die Umwegtrasse des Brennerbasistunnels (BBT) von München bis Mailand geführt werden sollte, wird teils durch den Gotthardtunnel abgefangen und die Marktstrategie des BBT kann sich nicht mehr erfüllen. Die Brennerbahn hat bereits jetzt ihren Marktanteil verloren, da die Fertigstellung einer durchgehenden Flachbahn von München bis Verona erst ab 2040 möglich sein wird.

Der BBT ist daher heute eine technische und ökologische Totgeburt mit massiven, negativen Folgen für die Ökologie und die Volkswirtschaft, insbesondere für Österreich und Italien.

Es gibt Alternativen: Alle EU Staaten müssen sich auf die neuen technischen Entwicklungen besinnen. Die 700 m langen Güterzüge rollen z.B. mit den Mammutloks quer durch Europa - es kommen damit ca. 60 % mehr Kapazität von

der Straße auf die Schiene. Diese Güterzüge können Steigungen bis 20 Promille problemlos bewältigen – die Frage ist die Kosten Nutzen Rechnung (KSR) der Trassenführung, die am Brenner für den Scheiteltunnel (BST) positiv ausgelegt werden kann. Der Brennerbasistunnel (BBT) rechnet sich niemals und ist daher abzulehnen!

Langfristig werden sich neue Hochleistungsstrecken für den Gütertransport mit den vollautomatischen **Up&Go Systemen** entwickeln. Der einzelne Container wird individuell von A nach B ohne Lokomotiven und ohne Zwischenaufhalte mit annähernd gleicher Geschwindigkeit von angenommen 180 km/h auf die Trasse geschickt. Die Steigungen weit über die 20 Promillegrenzen hinaus können mit Linearmotoren bewältigt werden! Dadurch wird ca. das 10 fache, der bestehenden Kapazität erreicht. „Talpino Öko Trans“ ist eine dieser Entwicklungen, deren Prototyp in Vorbereitung ist. Diese Systeme sind primär von den Containerhäfen Europas zu den Verteilerzentren des Handels und der Industrie zu führen. In den Verteilerknoten (Hubs) werden die Anbindungen zur Straße, zur Eisenbahn, zur Binnenschifffahrt, zu den Flugplätzen etc. möglichst vollautomatisch mit den Containern getätigt.

Lösungsansätze für die Brenner – Eisenbahn:

Der Brennerscheiteltunnel BST – Mögliche Fertigstellung 2017:

Der Brenner, der niedrigste Alpenübergang, braucht nicht mehr mit dem "längsten Tunnel der Welt", dem Brennerbasistunnel von Innsbruck bis Bozen, unterfahren werden. Das Alternativprojekt ist der 14 km kurze Brennerscheiteltunnel (BST), der mit den Mammutloks befahren wird. Dieser kann bis 2017 nach Auskunft der tätigen Baukonzerne mit € 3 Milliarden errichtet werden.

Er wird als doppelte Einrohrtrasse als Mischverkehrsstrecke ausgebildet. Dadurch sind die Sicherheitsabstände und Schleusen wesentlich verkürzt und es kann mit mehr Transportkapazität als beim 56 km langen Brennerbasistunnel gefahren werden. Die Trasse und die Neigungen der Eisenbahnstrecke von Franzensfeste nach Bozen bleiben erhalten und müssen nur an die neuen Anforderungen angepaßt werden. Damit wird mit dem Alternativprojekt des Scheiteltunnels (BST) ca. die gleiche Gesamtlänge von Innsbruck bis Bozen erreicht. Zusätzlich werden die derzeitigen Gleise der grenzüberschreitenden Wipptalgemeinden von Mühlbachl bis Schloß Sprechenstein als Unterflurstrecke „mehrgleisig“, je nach Logistik ausgebaut. Die derzeitigen oberirdischen Gleise werden anschließend fallweise abgebaut und für öffentliche Infrastrukturen (Spazierwege, Radwege, Grünanlagen, Glashäuser, etc) genutzt. Der häßliche Güterbahnhof am Brennerpaß kann für Infrastrukturen des Ortes Verwendung finden. (Brennermarkt, Museum, Tagungshotel, neuer- alter Brennersee im Zentrum, neues Brenner Warmbad, Gewächshäuser, Fischzuchtanlagen auf Grund des Wärmeaustauschers der im abgedichteten Scheiteltunnel mitgeführt wird. etc...

Sämtliche Personen- bzw. Schnellzüge können nach wie vor mit den bestehenden Standardloks die 20 Promilleneigungen bewältigen. Ob der Brenner über oder durch den Brennerscheiteltunnel (BST) unterfahren wird – auch hier gilt es die Umwelt- und

Anrainerprobleme zu lösen. Die einzelnen Orte sind je nach Bedarf mit den Schnell- und Regionalbahnen anzubinden. Die luftgekühlten lauten Güter- und Personen Loks sind durch wassergekühlte, ruhige Loks zu ersetzen. Das alte rollende Material ist durch neues Material auszutauschen (Bremsen, Radkasten, Aufhängung) – begleitende designte Lärmschutzwände, Unterflurtrassen und Tunnels ergänzen diese Anforderungen.

Ebenso sind die weiteren Zulaufstrecken von München bzw. von Verona zum Brenner zu überprüfen. Die Talböden im Südtiroler, Trentiner, im Unterinntal und Bayerischen Bereich weisen noch viele Problembereiche entlang der Strecke auf Bürgerinitiativen entstehen! (Franzensfeste - Waidbruck, Umfahrung Bozen, Salurn -Verona, Umfahrung Trient, die Strecke von Baumkirchen nach Jenbach etc)

Es besteht eine unglaubliche Marktchance für den alternativen Brenner Eisenbahn Scheiteltunnel (BST) für die Güter und Personenzüge, da er sich dann in Konkurrenz zum Gotthardtunnel wirtschaftlich rechnet und sich im Hinblick auf die Reduzierung von Transportdistanzen und als Kapazitätserweiterung durchsetzen wird. Den grenzüberschreitenden Wipptal- Gemeinden kann erstmals eine zeitlich überschaubare Perspektive für ein „lebenswertes Wipptal“ und deren Ortsentwicklungen angeboten werden.

Es kann nicht sein, daß Einsprüche von Betroffenen und Bürgerinitiativen mit rechtlichen Tricks ausgeschaltet werden! Ein Beispiel sind die Prozesse um die Heilquelle Mehrn im Unterinntal und die Ausschaltung von Einsprüchen von Bürgerinitiativen, wie der Verein „Lebenswertes Wipptal unter der Obfrau Evelyn Schlögl, seitens dem „Unabhängigen Verwaltungssenat (UVS), die Parteistellung untersagt wurde. Weiters die Initiativen Wiesen, Umfahrung Trient, Transitforum Tirol, etc. Es geht doch um Grundsätzliches. Die Initiative der Naturschützer des Padastertales ist neu aufzurollen. Es kann nicht sein, daß das Abraumaterial des Nord- und Südtiroler Anteils, des Basistunnels aus zum Teil politischen Gründen in diesem Tal aufgefangen und damit zugeschüttet wird. Nur die Vertragspartner und Grundbesitzer dieser Deponien sind daran interessiert, da es europaweit nicht ausgeschrieben werden braucht. Den Wipptalgemeinden wird und wurde viel zu viel versprochen. Die Anrainergeneration der nächsten 20 Jahre wurde ausgeschaltet - sie wachsen in einer „Verkehrshölle“ der LKW Deponiefahrer der nächsten Jahrzehnte auf. Der kurze alternative Brennerscheiteltunnel (BST) benötigt diese Deponie Padastertal, Ampaß, Ruetztal etc im Gegensatz dazu nicht. Die Natur bleibt für die Nachwelt erhalten.

Die UVP Verfahren für diese Großprojekte sind nicht mehr zeitgemäß – diese dauern viel zu lange und können vielfach kaum behandelt werden. Es geht um Grundsätzliches: **Umweltfreundliche Trassen rechnen sich nur über die Kapazität und diese kosten Geld.** Alternativprojekte sind zuzulassen und sind „begleitend“ im UVP und Wasserrechtsverfahren abzuwickeln. Anrainerschutz (Schallschutz, Sichtblick), Umweltschutz, Quell- und Grundwasserschutz, Landschaftsgestaltung und technische Entwicklungen sind nach dem Letztstand abzuwickeln. Politische Weisungen, darf es nicht geben.

Die Straße hat wieder Zukunft

Die Autobahn hat in den engen Alpentäler enorme Probleme durch Lärm und Abgase ein schlechtes Image. Die bisherigen Benzin- und Dieselmotoren sind nach wie vor extrem laut und bilden trotz Filter gesundheitsschädliche Abgase durch den Feinstaub, das technisch zu lösen gilt. Der PKW, der Bus und der LKW ist das individuellste Verkehrsmittel von A nach B bis in die hintersten Alpentäler, das nicht zu ersetzen ist. Anrainerschutz ist primär das Thema geworden. Der PKW mit maximal 2 bis 4 Sitzen benötigt einen Fahrer und ist daher kein Massenverkehrsmittel. Durchgehende Verkehrsverbundkonzepte mit mind. 30 Personen sind die Zielvorstellung.

Neue Elektro -Speichersysteme, werden sich auf Grund der derzeitigen Forschungsergebnisse schneller durchsetzen als bisher angenommen. Die bisherigen Entwicklungen in der Lithium-Ionen bzw. die Lithium-Sauerstoff Technologie sind bereits überholt. Diese sind zu schwer, erzeugen zu hohe Temperaturen, haben zu kurze Reichweiten (max. 120 - 800km), explodieren und brauchen viel zu lange für eine Ladung. Sie sind für die geforderten dynamisch Be- und Entladzyklen ungeeignet und sind nur als Sondermüll entsorgbar.

Die neue Nano Stromspeichertechnik „Brick“ bildet die Grundlage des Elektroantriebes und der dezentralen Stromverteilung von Haus zu Haus mit Niedervolttechnik von Alternativenergien. Fotovoltaik, Micro Wind- und Wasserräder, Alureaktoren, Biogasanlagen, Biomasseanlagen etc. werden die Primärenergien ersetzen. Öl, Gas, Kohle, Atomstrom etc. mit Ihren Wasserpumpspeicherkraftwerken haben keine Zukunft. !000de kleine Brickspeicher geben in der Summe Megaspicher ab.

Die schweren LKW, Busse, Lokomotiven werden in der ersten Entwicklungsphase mit Hybrid Verbrennungsmotoren im Leistungsbereich von 100 bis 150 kW auskommen und wesentlich leiser und schadstoffärmer sein. Die Bremsenergie wird generell bei allen E-Antrieben in den „Brick“ Speicher zurückgewonnen.

Die zukünftigen E- Busse ohne Verbrennungsmotoren mit “Brick“ Speichern, mit einem Tagesradius und mit einer Nachtauladung sind technisch gelöst und sind in Vorbereitung. Ebenso die Weiterentwicklung im LKW und im Baumaschinenbereich.

Die Grundvoraussetzung all dieser Maßnahmen ist die Stromspeicherung mit neuen Technologien- mit dem Stromspeicher „Brick“ – das Elektroauto ohne Verbrennungsmotoren. Hier liegt die Schlüsselstelle dieser zukünftigen Entwicklung „Vergangenheit trifft Zukunft“

Die E- PKW werden bereits in den nächsten Jahren ausschließlich mit den leichten „Brick“ Speichern gefahren, die einen Radius von 2 500 km mit einer Ladezeit von ca. 1 Stunde ermöglichen! Der Prototyp ist fertig gestellt. Der individuelle Autoverkehr hat wieder Zukunft. Der Feinstaub der Verbrennungsmotoren wird damit ausgeschaltet. Die Luftsanierungsgebiete werden durch die Elektro- Brick- Motoren wesentlich beruhigt. Die Lärmentwicklung reduziert sich drastisch durch die fast lautlosen Automobile. Wir können endlich umdenken!

Eingebaute Induktionsführungslinien in der Fahrbahn, computergesteuerte Lenkhilfen, digitale Autopilotensysteme, Beladungsinformationen und Mautsysteme für die Fahrzeuge sind bereits in den nächsten Jahren in Vorbereitung (GPS und Galileo Navigation) und können angewendet werden, um „gerechtes“ Mauten, Staus und Unfallgefahr zu reduzieren. **Mechanischen Mautschranken wird es in Europa in Zukunft nicht mehr geben.**

Die Auswahl des Verkehrssystems wird letztlich durch die Fahrtkosten, die Fahrzeit, die Verlässlichkeit und die Pünktlichkeit mit den Umsteigekoordinaten geprägt. Die Computerarbeitsplätze am Wohnort und die flexiblen Arbeits- und Urlaubszeiten bauen die täglichen Verkehrsspitzen zusätzlich ab.

Es darf daher keine Querfinanzierung von der Autobahn zur Eisenbahn geben - die einzelnen Verkehrssysteme müssen sich selbst rechnen und in Konkurrenz stehen. In diesem Zusammenhang muss man sich darauf besinnen, dass es eine sinnvolle Ergänzung zu diversen Verkehrssystemen wie Schiene – (Eisenbahn, Talpino Öko Trans, Straßenbahn), Straße – (Auto, Bus), Schiff und Flugzeug etc. geben muss, um eine „relative Optimierung“ zu erreichen, seien sie volkswirtschaftlich, raumplanerisch oder auf das Individuum bezogen. Auch das „Brick“ Fahrrad bzw. der „Brick“ Roller ist zu integrieren, besonders im städtischen Bereich.

Der „geförderte“ Hin- und Her Transport von einzelnen Produkten (z.B. Joghurtbecher) von 1000den km muss eingestellt werden. Es wäre in diem Fall besser, die heimischen Produkte mit ihren Firmen in der Region, besser zu positionieren.

Lösungsansätze Brenner - Autobahn:

Die bestehende Brennerautobahn hat wieder Zukunft. Es sind jedoch weitere Trassenkorrekturen mit ihren Schallschutzmaßnahmen behutsam den Topographien anzupassen. Einige Streckenabschnitte sind als Tunnel- bzw. Unterflurtrassen zu führen. Besonders die großen, hohen Brücken über bestehende Orte wie Matrij, Steinach und Griess oder Gossensass gehören abgerissen und in gleicher Ebene als unterirdische Talschleifen in die Seitentäler ausgebaut. Bürgerinitiativen haben bereits in Schönberg und in Ambras diese Maßnahmen nachträglich erwirkt. Alle sind hier zufrieden – warum können diese Maßnahmen nicht gemeinsam für ein „lebenswertes Wipptal“ bzw. lebenswerte Anrainer fortgesetzt werden?

Die Lärmschutzwände sind völlig neu zu überarbeiten. Hier gehören Landschaftsplaner, Architekten, Akustiker und Designer beauftragt, ein Konzept mit den neuen Anforderungen für „stille“ Elektroautos zu erstellen. Die Schutzwälle können mit begleitenden Fotovoltaikzellen der neuesten Generation für die „Brick“ Speicher genutzt werden. Die Einmaligkeit der Gebirgslandschaft darf nicht nur durch totale Einhausungen für den Autoverkehr versteckt werden. Die derzeitigen „irren“ Schallschutzwände sind zu entfernen.

Die derzeitigen Maßnahmen, wie IG-L Feinstaub, Schallschutz-, Geschwindigkeits-, Nachtfahrverbot und sektorale Fahrverbotsregulierungen werden in Frage gestellt und gehören neu formuliert.

Allgemeine Lösungsansätze - Verkehrsentwicklungen:

Technologiesprünge verändern die Verkehrslandschaft in der EU. Der Slogan: **"Von der Straße auf die Schiene"** ist daher völlig neu zu bewerten. Es gibt auch in Zukunft keine Garantie, dass z.B. ein Brennerbasistunnel die Autos von der Straße auf die Schiene bringt! Die Verkehrssysteme müssen sich selbst rechnen.

Die globalisierten und nationalen Verkehrsentwicklungen in Europa verändern die aufgestellten TEN Pläne, diese sind zu überprüfen und zu überarbeiten. Es wird nicht mehr in Achsen, sondern in verknüpften Netzen gedacht: Schifffahrt, Flugzeug, LKW, PKW, Eisenbahn, People Mover, Up&Go Systeme sind einzubinden. Der Siegeszug der Bi- Modalen und multimodalen Transportsysteme bzw. der Elektroantrieb dient nicht nur der Optimierung von Transportsystemen, sondern bringt Verbesserung der Lebensqualität.

Die EU und die einzelnen Nationalstaaten sind angehalten, diese Argumente nochmals zu überprüfen - es sind Alternativen zuzulassen. Es gibt bereits beachtliche, politische Stimmen, sich aus diesem Milliardenesaster des BBT zurückzuziehen! Es geht um Milliarden von Steuergeldern, die sinnvoller angelegt werden können. Kein Politiker und Entscheidungsträger möchte sein Gesicht verlieren! Verantwortung muss er jedoch übernehmen - die bisherigen Vorbereitungen des BBT wurden nicht umsonst gemacht, diese können für die alternativen Projekte weiterverwendet werden. Diese neuen Verkehrskonzepte können und sollen in allen 27 EU Ländern aufgenommen und in ihre TEN Netze eingearbeitet werden.

Für die Bauindustrie gibt es sofort viele „smarte“ Infrastrukturprojekte, die sich schnell, wirtschaftlich und ökologisch vertretbar umsetzen lassen.

„Im Zweifel für die Wirtschaft – nachhaltig, lebenswerte Räume schaffen!“

Dies hat mit dem Brennerbasistunnel nichts zu tun – im Gegenteil- die Bau- und Zulieferindustrie kann mit alternativen Bahn und Straßenprojekten sofort beginnen: Das Bekenntnis zur Fläche muß bei der Bahn beibehalten bleiben. Die Haupt- und Nebenbahnen sind zu harmonisieren: Die Prioritätslisten der ÖBB und ASFINAG sind voll von internen Projekten – dazu empfehle ich:

Den Ausbau der Tiroler Regionalbahn, Ausbau der Eisenbahn Güterumfahrung in Innsbruck vom Unterland in das Oberland, Ausbau der Eisenbahnumfahrung Kufstein, Ausbau der Oberlandbahn, Anbindung einer neuen Bahn von Landeck nach St. Moritz, Ausbau der Außerfernbahn – von Innsbruck- zum Ötztal Bahnhof neu- nach Nassereith - Lermoos- Reutte und Füssen bis München, der Umbau der Kopfbahnhöfe in

Durchfahrtsbahnhöfe in Wien, München und Stuttgart, der Ausbau der Westbahnstrecke von Salzburg bis Wien, Bratislava, Budapest, der Semmering kann mit den Mammutloks überfahren werden – es ist auch hier kein Basistunnel notwendig. Eine aktuelle Trasse in Deutschland ist die „Geislinger Steige“ mit 22 Promille...etc . Nicht zu vergessen von die Erneuerung und Ausbau von Nebenbahnen mit vollautomatischen Panoramazügen mit „Brickantrieb“ (Kristallzug ins Karwendel mit Verlängerung von Jenbach in das Zillertal)

Ebenso im Straßen bzw. Autobahnbau: Sanierung der Brennerautobahn, der Unter- und Oberinntalbahn, der Perjen Tunnel, Südumfahrung und die Unterflurtrasse des gesamten Südrings und Ausbau der Nordtangente von Innsbruck, diverse Ortsumfahrungen wie z.B. den Scharnitzer Grenztunnels, ...etc. wie auch all die Bahnen und Straßenprojekte in allen Kontinenten. (z.B. Gibraltardamm)

Die Prioritätenliste geplanter Verkehrsprojekte verändert sich im EU Raum durch neue Technologien. Es muß neu gemischt werden.



Gez. DI Michael Prachensky

Atelier für Innovation, Forschung und Entwicklung
A-6100 Seefeld Panoramaweg 560
Homepage: www.prachensky.com

<http://www.prachensky.com/michael/presse/alternativer-brennerbasistunnel.php>

Mammutlok:

<http://www.evoinvent.com/produkte/mammut/projektzweck.html>

Kapazitäten auf der Brennerstrecke:

<http://www.evoinvent.com/produkte/mammut/brenner.html>Brennerstatistik

„Messners Alpen! – TV Film – Verkehrsproblematik über die Alpen – Interview Reinhold Messner mit Michael Prachensky – Talpino Trasse von München – Oberstdorf – Steeg - St. Anton – Ischgl - Bormio – Mailand – Genua. 2009 mehrfach über EU - TV Sender ausgestrahlt.

[Gibraltardamm zwischen Europa und Afrika - unter GOOGEL unter „rettet Venedig“ an erster Stelle.](#)

VERTEILER

Angeführte Verteiler: Schreiben in Deutsch, Englisch und Italienisch –

- An den Präsidenten des Europäischen Parlaments – Herrn Jerzi Busek
- An seinen Kabinettchef mit der Bitte um Verteilung
- An den Präsident der EU Kommission - Herrn Jose` Manuel Durao Barroso
- An die EU-Vizepräsidenten
- An Abgeordnete der 27 EU Mitgliedsstaaten
- An Finanzminister der EU Staaten
- An Verkehrsminister der EU Staaten
- An Umweltminister der EU Staaten
- An die österreichischen Regierungsmitglieder
- An die österreichischen Parlamentsmitglieder
- An Rechnungshöfe jeweiligen EU Staaten
- An weitere Entscheidungsträger BEG, BBT, WK, ÖBB etc.
- An die Tiroler Regierungsmitglieder und Abgeordneten
- An den unabhängigen Verwaltungssenat (UVS) Tirol
- An die Südtiroler Regierungsmitglieder und Abgeordneten
- An den Gemeinderat von Innsbruck - Betreff der Bahnumfahrung Westbahnhof
- VCÖ – Verkehrsclub Österreich, Städtebund
- Anerkannte Verkehrsplaner
 - Prof. Rothengatter TU Karlsruhe
 - Progrtrans Basel – Stefan Rommerskirchen
 - Prof. Herman Knoflach Wien
 - Prof. Sebastian Kummer Wien
 - Beratungsinstitut Roland Berger München
- An die Bürgerinitiativen
 - Lebenswertes Wipptal
 - Transitforum Tirol
 - Bürgerinitiative Trient
 - Bürgerinitiative Wiesen - www.stopp-bbt.it
- Selbstläufer zu anderen Initiativen
- Aufgeschlossene Bürger und Persönlichkeiten
- An die nationale- und internationale Presse
- CEP Corporation (Energy & Traffic & Nano Technology)