

BBT - Miezogna nr. 12

Noi, "quattro gatti", non possiamo certo contrastare la realizzazione di quest'opera.

Siamo già in molti e saremo sempre di più! È nostro diritto far sentire e far valere le nostre tesi. Del resto è proprio dalle nostre tasche che viene spillato il denaro per il tunnel! L'esempio della Val di Susa ci conferma che, se la cittadinanza ed i sindaci stanno dalla stessa parte, si possono creare non poche difficoltà ai promotori di un'opera che in troppi non vogliono veder realizzata!

BBT - Verità nr. 1

Il progetto del traforo del Brennero viene promosso e sostenuto dalle grandi imprese di costruzioni e da quei politici che le appoggiano.

Già negli anni '80 s'è formato un consorzio d'impresе allo scopo di "preparare il terreno" per il progetto del tunnel; tecnici ed esperti in viabilità non ne hanno sin'ora preso parte!

BBT - Verità nr. 2

Ponte Gardena: stop alla costruzione della linea a 4 binari!

Presso Ponte Gardena è previsto che la tratta ferroviaria entri nel tunnel a doppio binario "Sciliar" (già ora questo tunnel viene chiuso giornalmente per manutenzione per quasi 4 ore). Il ventilato progetto di quadruplicamento dei binari s'infrange così nella strozzatura di questo tunnel!

BBT - Verità nr. 3

Dal punto di vista geologico, il tracciato scelto è il meno indicato!

La costruzione delle gallerie è di per sé sempre stata problematica. Che si vada a scavare proprio lì dove, geologicamente parlando, è più complicato, è a dir poco irresponsabile! L'Istituto di Geologia e Paleontologia dell'Università di Innsbruck aveva sollevato la questione già nell'anno 1989; nel 2007, in occasione del simposio di Innsbruck sul BBT, ci è stato fatto nuovamente riferimento.

BBT - Verità nr. 4

Per le tratte d'accesso a sud di Bronzolo non esiste nemmeno un progetto di massima!

Ogni commento è superfluo!

BBT - Verità nr. 5

Forare come una groviera la montagna mette in serio pericolo l'equilibrio del sistema idrico.

Le falde d'acqua termale del Brennero sono diramate, tanto che a Mules hanno trovato acqua calda. Certe fonti e falde acquifere verranno interrotte, deviate e prosciugate.

BBT - Verità nr. 6

Nessuno è stato ancora in grado di argomentare l'utilità di quest'opera.

Agli inizi degli anni '90, gli amministratori dei comuni della valle, da Brennero fino a Cardano, le Comunità comprensoriali Wipptal e Valle Isarco e lo stesso congresso annuale dell' SVP avevano preso una decisione: noi sosterremo il traforo del Brennero alla condizione che questo porti alla popolazione interessata dall'opera maggiori vantaggi rispetto agli svantaggi.

Dove sono questi vantaggi e chi è in grado ora di garantirci che questi effettivamente ci saranno?

BBT: Mille dubbi - E le certezze?

Riggental, 16. September 2006



BBT & Transit

Wir machen da nicht mit!
Non stiamo più al gioco!
Nëus ne son nia a una!

12.05.2007

Protestveranstaltung
Manifestazione di protesta

14 Uhr · Domplatz · Brixen
ore 14 · Piazza del Duomo · Bressanone

Wir wollen verhindern, dass in Sachen BBT weitere Fakten geschaffen werden. Es fehlt der Nachweis, dass die Vorteile des BBT die Nachteile überwiegen und dass das Jahrhundertprojekt sinnvoll ist und unsere Täler wirklich nachhaltig entlastet. Wir wollen nicht hinnehmen, dass unter Hinweis auf das Phantom BBT weiterhin nichts unternommen wird, um die Belastungen aus dem überbordenden Transitverkehr und durch eine vorsintflutliche Eisenbahn drastisch zu verringern.

Deshalb treffen wir uns am 12. Mai in Brixen und bitten unsere Mitbürgerinnen und Mitbürger, ein starkes Zeichen des Protestes zu setzen. Wir können den BBT stoppen und die Belastungen aus dem Transitverkehr reduzieren. — **Wenn wir viele sind!**

Traforo di Base del Brennero: vogliamo fermare la politica dei fatti compiuti. Nessuno ha ancora dimostrato che il tunnel avrebbe più vantaggi che svantaggi, che il progetto sarebbe sensato e che alleggerirebbe veramente il traffico nelle nostre valli. Non accettiamo che "il progetto del secolo" venga usato come pretesto per non intervenire sull'impatto insopportabile proveniente da un traffico di transito sfrenato e da una linea ferroviaria antidiluviana.

Per questo ci troviamo il 12 maggio a Bressanone e chiediamo alle concittadine e ai concittadini di dare un segno deciso di protesta. Possiamo fermare il progetto del traforo di base e l'impatto devastante del traffico di transito. — **Ma dobbiamo essere in tanti!**



www.transitinitiative.it
www.bbt-infopoint.it



Dachverband
für Natur- und
Umweltschutz

Spenden erbeten / Le vostre offerte sono gradite:
BBAN S 06045 58220 000008000000

Auftraggeberin: Transitinitiative Südtirol - Südtirol,
Markus Lobis · Neustiftweg 14 · 39042 BRIXEN
Druck: Europrint · Auflage: 10.000

E tu, lo vuoi il BBT?

I.P.



BBT & Transit

Wir machen da nicht mit!
Non stiamo più al gioco!
Nëus ne son nia a una!

12.05.2007

Protestveranstaltung
Manifestazione di protesta

14 Uhr · Domplatz · Brixen
ore 14 · Piazza del Duomo · Bressanone



Wollen Sie den BBT?

Unterstützt durch:
Con il sostegno di:



The Greens | European Free Alliance
in the European Parliament

Brennerbasistunnel Kritische Anmerkungen

BBT-Unwahrheit Nummer 1

Ohne BBT keine Verlagerung

Die Verlagerung des Warenverkehrs von der Straße auf die Schiene hängt nicht von einem Großprojekt ab, sondern von Steuerungsmaßnahmen, wie etwa einer Mauterhöhung, einer Verteuerung des Diesels in Österreich oder generell der Einführung der Kostenwahrheit. Auf dem Brenner und anderswo.

BBT-Unwahrheit Nummer 2

Die Bahn hat keine freien Kapazitäten mehr

Das alpenquerende Bahnnetz ist nicht ausgelastet (Brennerlinie 50 bis 60 Prozent, Ponteobbana 12 bis 20 Prozent). Auch alle anderen Bahn-Alpenverbindungen haben noch Kapazitäten frei. Zudem sind neue Tunnels bereits in Bau (Lötschberg-Tunnel wird in diesem Jahr fertig gestellt, 2016 der Gotthard-Tunnel).

BBT-Unwahrheit Nummer 3

Italien wird vom Warenverkehr abgeschnitten

Es gibt nach wie vor große ungenutzte Kapazitäten für den Gütertransport.

BBT-Unwahrheit Nummer 4

Europa will den BBT bauen und finanzieren

Die EU bezahlt maximal 20 bis 30 Prozent (abzüglich des Beitrages zum Probestollen). Den Rest müssen die Regierungen selbst aufbringen. Bis heute ist völlig unklar, woher die Gelder kommen sollen, zumal ja nicht nur der Tunnel, sondern auch die Zulaufstrecken finanziert werden müssen.

BBT-Unwahrheit Nummer 5

Beim BBT-Bau wird das Gotthard-Modell zur Anwendung kommen

Gerne. Schreiten wir zur Volksabstimmung ...

BBT-Unwahrheit Nummer 6

Großbaustellen können umweltgerecht betrieben werden

Das sind unverantwortliche Verniedlichungen. Es kommt zu enormen Landschaftseingriffen, zur Störung des Wasserhaushaltes, es müssen riesige Mengen an Material transportiert werden, der Wasser- und Energiebedarf für die Baustellen ist exorbitant hoch.

BBT-Unwahrheit Nummer 7

Mitfinanzierung durch Private

Davon ist inzwischen keine Rede mehr.

Die einzigen „Privaten“ sind Unternehmen in öffentlicher Hand, deren Gewinn anstatt in die öffentlichen Haushalte in das BBT-Projekt fließen wird (z.B. Querfinanzierung durch Brennerautobahngesellschaft).

BBT-Unwahrheit Nummer 8

Die Bestandsstrecke braucht zu viel Energie

Wirklich viel Energie benötigen der Bau des Mega-Tunnels sowie der Betrieb einer Hochgeschwindigkeitsbahn (drei- bis fünfmal mehr Energie als eine konventionelle Zugstrecke).

BBT-Unwahrheit Nummer 9

Der BBT wird rund 4,5 Milliarden Euro kosten

Seriöse Schätzungen für den BBT belaufen sich auf Beträge zwischen 4,5 und 15 Mrd. € (nur für Innsbruck – Franzensfeste). Zum Vergleich: Die Kostenentwicklung bei den Hochgeschwindigkeitsstrecken in Italien: von den 1991 veranschlagten 14 Mrd. € sind wir heute bei 70 Mrd. €, das ist eine Steigerung um 500%. 15 Mrd. Euro sind 28.905 Mrd. Lire. Dafür könnte man 150.000 Wohnungen à 100.000 € bauen.

BBT-Unwahrheit Nummer 10

Der BBT wird als Mischverkehrsstrecke betrieben

Es gibt keine Hochgeschwindigkeitsstrecke, auf der Personenzüge und Güterzüge auf längeren Strecken im Mischverkehr geführt werden. Auch beim Gotthard-Tunnel wird das Mischverkehrskonzept immer wieder zur Diskussion gestellt.

BBT-Unwahrheit Nummer 11

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

Laut Projektbetreibern wird der BBT nur den Verkehrszuwachs von Baubeginn bis Inbetriebnahme aufnehmen. Die Anzahl der LKWs auf der Autobahn wird durch den Tunnel lt. Aussage der BBT-Promotoren nicht verringert.

BBT-Unwahrheit Nummer 12

Wir paar Hanseln können nichts gegen den Bau ausrichten

Wir sind viele und werden immer mehr. Wir haben ein Recht auf überzeugende Argumente. Schließlich müssen wir das Vorhaben auch bezahlen. Die Val di Susa hat's gezeigt: Wenn die BürgerInnen Widerstand leisten und die Bürgermeister auf ihre Seite bringen, wird es für die Befürworter sehr schwierig.

BBT-Wahrheit Nummer 1

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

Seit den Achtzigerjahren arbeitet ein Konsortium von Baukonzernen daran, die Voraussetzungen für das BBT-Projekt zu schaffen. Verkehrsplaner und -techniker sind bei den Planungen bisher nicht zu Wort gekommen.

BBT-Wahrheit Nummer 2

Waidbruck: Schluss mit dem viergleisigen Ausbau

Die Trasse wird bei Waidbruck in den Schlerntunnel geführt (der heute schon für fast vier Stunden am Tag wegen „Wartungsarbeiten“ gesperrt ist). Das war's dann mit dem groß angekündigten „quadruplicamento“, dem viergleisigen Bahnausbau: Waidbruck wird zum Flaschenhals.

BBT-Wahrheit Nummer 3

Die gewählte Trasse ist die geologisch ungünstigste

Tunnelbauten sind an sich bereits problematisch. Dass aber ausgerechnet dort gebohrt werden soll, wo sich die geologisch problematischste Zone befindet, ist verantwortungslos. Bereits 1989 machte das Institut für Geologie und Paläontologie an der Universität Innsbruck auf diesen Umstand aufmerksam, zuletzt

wurde 2007 beim BBT-Symposium in Innsbruck darauf hingewiesen.

BBT-Wahrheit Nummer 4

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

Da ist wohl kein weiterer Kommentar erforderlich.

BBT-Wahrheit Nummer 6

Der Wasserhaushalt gerät durch Eingriffe dieser Art aus dem Gleichgewicht

Das Thermalwasser-System am Brenner ist weiträumig verzweigt, bei Mauls hat man warmes Wasser entdeckt. Quellen werden versiegen – was hilft es uns, wenn wir wissen, wo sie vorher waren?

BBT-Wahrheit Nummer 5

Die Nützlichkeit des BBT-Projektes ist noch nicht erwiesen

Anfang der Neunzigerjahre wurde von den Gemeinderäten von Brenner bis Karneid, von den Bezirksgemeinschaften Wipp- und Eisacktal und von der SVP-Landesversammlung beschlossen, dass der BBT nur unterstützt wird, wenn er nachweislich mehr Vorteile als Nachteile für unser Land bringt. Wo ist der Beweis, dass die Vorteile überwiegen?



BBT: Viele Fragen - keine Antworten ...



Mauls, 10. Dezember 2006

Tunnel di Base del Brennero Annotazioni critiche

BBT - Menzogna nr. 1

Senza tunnel non c'è trasferimento delle merci

Non è un tale grande progetto che sposta i trasporti merci dalla strada alla ferrovia, bensì un sistema tariffario che rispetti i costi reali, con misure come l'aumento dei pedaggi autostradali e del prezzo del diesel in Austria.

BBT - Menzogna nr. 2

La capacità di trasporto ferroviario è satura

I valichi ferroviari transalpini non sono affatto sovraccarichi (la linea del Brennero al 50 – 60 %, Ponteobbana 12 – 20 %). Ci sono inoltre nuovi tunnel in costruzione (il tunnel di base del Lötschberg in Svizzera verrà ultimato entro quest'anno, il Gottardo nel 2016).

BBT - Menzogna nr. 3

L'economia italiana viene isolata e tagliata fuori dal traffico merci

Ci sono tuttora ancora grandi capacità di trasporto merci che non vengono sfruttate.

BBT - Menzogna nr. 4

L'Europa vuole finanziare e costruire il traforo

La Comunità Europea finanzia al massimo il 20 – 30 % dell'opera (da questo importo sarà tolto il contributo per i cunicoli pilota). Il rimanente è a carico dei rispettivi governi. Fino ad ora nessuno sa bene da dove venga preso questo denaro, tanto per il tunnel quanto, soprattutto, per le tratte di adduzione.

BBT - Menzogna nr. 5

Per la costruzione del tunnel del Brennero si seguiranno le stesse modalità che per il Gottardo.

Bene, si arriverà così ad un referendum popolare ...

BBT - Menzogna nr. 6

I grandi cantieri si possono gestire in modo ecologico.

Questo minimizzare è irresponsabile! Andremo incontro ad enormi interventi di distruzione ambientale, si metterà a rischio l'approvvigionamento idrico, dovranno essere trasportate quantità inimmaginabili di materiale ed il fabbisogno d'energia e d'acqua del cantiere sarà enorme.

BBT - Menzogna nr. 7

Concorso in finanziamento attraverso i privati

Di ciò non se ne parla più. Gli unici finanziatori "privati" sono gli imprenditori pubblici che diroteranno i propri profitti dalle casse pubbliche al progetto del traforo (per esempio il finanziamento trasversale attraverso la Società Autostrada del Brennero).

Menzogna nr. 8

L'attuale linea ferroviaria necessita di troppa energia elettrica.

Ciò che assorbirà un'enorme quantità d'energia sarà il cantiere di costruzione, per non parlare della linea ferroviaria ad alta velocità che consumerà da 3 a 5 volte più energia rispetto a quelle convenzionali!

BBT - Menzogna nr. 9

I costi di realizzazione si aggireranno attorno ai 4,5 miliardi di Euro.

Secondo stime più realistiche, i costi saranno fra i 4,5 e i 15 miliardi di Euro (solo per la tratta Fortezza – Innsbruck). Prendiamo ad esempio l'esplosione dei costi che si è verificata per la realizzazione delle linee ferroviarie italiane ad alta velocità: dai 14 miliardi di Euro preventivati nel 1991 si è arrivati ai 70 miliardi di Euro odierni, un aumento quindi del 500%. 15 miliardi di Euro sono circa 28.905 miliardi di Lire; con questa cifra si potrebbero costruire 150.000 appartamenti al costo di 100.000 Euro l'uno!

BBT - Menzogna nr. 10

Il BBT servirà al traffico promiscuo passeggeri/merci.

Non esistono linee ferroviarie ad alta velocità che prevedono un simile traffico; i treni passeggeri ed i treni merci su lunghe tratte non corrono sulla stessa linea. Attualmente prevista per il Gottardo, la gestione promiscua passeggeri/merci viene sempre più insistentemente discussa per questa tratta elvetica.

BBT - Menzogna nr. 11

Non si vedrà, non si sentirà e non si annuserà più nulla.

Secondo i progettisti ed i fautori del traforo del Brennero, quest'opera sarà in grado di sopportare solo l'aumento del traffico veicolare previsto dall'inizio dei lavori fino all'apertura della galleria. Secondo gli stessi, inoltre, il numero dei mezzi pesanti sull'autostrada non è destinato a diminuire, nonostante il BBT. ►