

Arbeitsgemeinschaft Stop Transit
Bereich Kärnten, Ost- und Südtirol
A-9900 Lienz
Österreich
2003

Lienz, 18-08-

An die
Europäischen Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
TEN-T Revision
Büro- : DM 24 7/16
Kontaktperson : Martine Genoux-Stawiarski
B - 1049 Brüssel
Belgien
tren-ten-transport-revision@cec.eu.int

Stellungnahme zur Anpassung der Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes
(Entscheidung Nr.1692/96/EC):
Nein zur Aufnahme neuer Straßenverkehrsachsen in den Alpen in die transeuropäischen Netze (z.B. der "Alemagna" Venedig-München oder der "Venezia-Alpi") und Nein zu deren finanzieller Förderung durch die Europäische Union

Sehr geehrte Damen !

Sehr geehrte Herren !

Da die Europäische Kommission bekanntgegeben hat, allen Interessenvertretern und interessierten Gruppen die Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Anregungen bezüglich der TEN-T-Revision. zu geben, erlauben wir uns, als Arbeitsgemeinschaft Stop Transit, die sowohl in Süd-Österreich als auch in der benachbarten italienischen Provinz Südtirol tätig ist, folgende Stellungnahme abzugeben und ersuchen die Europäische Kommission, diese bei ihrer Entscheidung über die TEN-Revision zu berücksichtigen:

Im Gegensatz zu anderslautenden Bestrebungen in der Region Veneto und deren Provinz Belluno sowie einzelner Osttiroler Lokalpolitiker bedarf es zwischen den beiden bereits derzeit eingetragenen transeuropäischen Nord-Süd-Transitachsen Tauern-Autobahn (A10) und der Brenner-Autobahn (A13) keiner weiteren alpenquerenden Straßenverbindungen.

Solche neuen alpenquerenden Verbindungen im Gebiet der ökologisch hochsensiblen Dolomiten widersprechen nicht nur dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention, sondern auch der EU-Richtlinie über den Immissionsschutz (wegen schon bestehender hoher PM10-Feinstaub-Belastung in den betroffenen Gebieten) und mehreren Grundsätzen, wie sie zum Beispiel im Standpunkt des Europäischen Parlaments - festgelegt in erster Lesung am 30. Mai 2002 im Hinblick auf den Erlass der Entscheidung Nr. .../2002/EG des Europäischen Parlaments - und des Rates zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über

gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes enthalten sind.

Wie mehreren Zeitungen der Region Veneto (Italien) zu entnehmen war, haben mehrere Wirtschaftsverbände der Provinz Belluno (Assindustria, Ascom, Coldiretti, Unione Agricoltori, Unione Artigiani, Appia-Cna e Camera di Commercio) vor kurzem an die europäische Kommission den Appell gerichtet, nunmehr die Straßen-Achse "Venedig-Alpen" ("Venezia-Alpi") in die Leitlinien für die transeuropäischen Netze aufzunehmen, nachdem der ursprüngliche Antrag aus der Region Veneto auf Aufnahme der "Alemagna"-Achse Venedig-München ("Venezia-Monaco") von der hochrangigen Expertengruppe unter der Leitung des ehemaligen EU-Kommissärs Karel van Miert nicht berücksichtigt worden ist.

Tatsächlich handelt es sich bei diesem neuen Appell der Wirtschaftsverbände aus dem Belluno, der offenbar bereits an die Europäische Kommission abgeschickt wurde, nur um einen Wechsel der Etikette: das grundsätzliche Ziel, eine neue hochrangige alpenquerende Transitachse zwischen Brenner- und Tauern-Autobahn - eventuell in Etappen - zu schaffen, blieb unverändert erhalten: Verlängerung der Alemagna-Autobahn A27 vom derzeitigen Autobahnende bei Pian di Vedoia bis Macchietto oder sogar bis Lorenzago im Cadore (Provinz Belluno), im Anschluss daran neue Schnellstraße zur hochrangigen Ost-West-Verbindung im Drau- und Pustertal (Europastraße E66) mit anschließender Anbindung im Osten an die transeuropäische Nord-Süd-Transit-Achse Tauern-Autobahn A10 (bei Spittal-Drau) oder im Westen an die Brenner-Autobahn (bei Fortezza/Franzensfeste).

Im Appell der Wirtschaftsverbände aus dem Belluno wird diese Achse nunmehr verharmlosend als Verbindung zwischen Tälern ("collegamento intervallivo") bezeichnet, die nur die Funktion einer niederrangigen Verbindung zwischen den Hauptachsen des transeuropäischen Netztes hätte und nur der Aufwertung der Verbindungen zwischen den Regionen Veneto, Tirol und Kärnten dienen sollte ('funzione di "arteria minore di raccordo tra le maglie principali della Rete transeuropea,e per la valorizzazione dei rapporti transfrontalieri" fra Veneto e Tirolo-Carinzia', Zitat aus L'Amico del Popolo, 09-08-2003). Andererseits sei die Achse "Venedig-Alpen" die einzige große vertikale Verkehrsachse auf dem Gebiet der Region Veneto und die bekannten wirtschaftlichen Aktivitäten bewirkten, dass die Achse Venedig-Alpen vom lokalen und internationalen Güter- und Personenverkehr intensiv genutzt würden, was Grund genug sei, den Qualitätsstandard eines transeuropäischen Projektes zuzuerkennen ('Da secoli naturale collegamento tra Venezia e l'Austria», si legge nell'appello, l'Asse Venezia-Alpi "è l'unico grande asse verticale di trasporto in territorio veneto". "Esso serve la mobilità interna di un bacino di oltre due milioni di persone, che raddoppiano nei periodi turistici, caratterizzato da elevato livello di industrializzazione, dalla portualità di Venezia e da ambiti turistici di eccellenza: le attività connesse fanno sì che l'Asse Venezia-Alpi sia intensamente utilizzato dal traffico locale e internazionale di merci e persone". Motivi sufficienti per chiedere la garanzia di standard qualitativi da itinerario transeuropeo', Zitat aus L'Amico del Popolo, 09-08-2003)

Dass es sich im Appell der Wirtschaftsverbände Bellunos in Wahrheit nicht bloß um den Wunsch nach einer besseren grenzüberschreitenden Straßen-Verbindung zwischen den Tälern des Veneto, Tirols und Kärntens handelt, drückte einer der Hauptbetreiber des Weiterbaus der Alemagna-Autobahn, der Assessor für Tourismus und Berggebiete des Veneto, Floriano Pra folgendermaßen aus (laut Zitat in Il Gazzettino: 1. Mai 2003: "Es ist wahr, dass die Region Veneto im Ausgang nach Norden eines ihrer strategischen Ziele sieht ..die Lösung besteht in der Verbindung Belluno-Lienz, der alpinen Schnellstraße, über die wir mit den

österreichischen Behörden reden. Wenn wir einmal dort sind wird es ein Leichtes sein, eine Verbindung nach Spittal und zur Autobahn nach Nordeuropa herzustellen." (Floriano Pra.: "È vero che la Regione Veneto ha nello sbocco a nord uno dei suoi obiettivi strategici - spiega Pra -, ma per quel che ci riguarda la soluzione è nella Belluno-Lienz, la superstrada alpina di cui stiamo parlando con le autorità austriache. Una volta lì, sarà facile raggiungere Spittal e quindi le autostrade per il nord Europa").

Einer der Hauptgründe, der von den Befürwortern dieser neuen alpenquerenden Verbindung immer wieder genannt wird, ist, dass die Region Veneto die einzige norditalienische Region sei, die keinen eigenen Ausgang nach Norden habe. Erstens stimmt diese Behauptung nicht, denn es gibt ja schon lange die als 'Alemagna' bezeichnete Staatsstraße SS 51, die in Dobbiaco/Toblach (Südtirol) in die Ost-West-verlaufende Europastraße E66 einmündet. Zweitens kann es wohl nicht Ziel und Aufgabe der europäischen Kommission sein, den Ehrgeiz von Regions-Vertretern zu befriedigen, die für ihre Region auch einen eigenen Ausgang nach Nordeuropa haben wollen, und dafür Mittel der EU bereitzustellen.

(Assessor Floriano Pra gegenüber dem Il Gazzettino über die Zukunft der Alemagna: "Il Veneto è l'unica regione che non ha un collegamento autonomo verso nord ed è costretto a servirsi o del passaggio a ovest per la provincia autonoma di Bolzano verso il Brennero oppure di quello a est attraverso il Friuli-Venezia Giulia verso Tarvisio". [Il Gazzettino](#) 14-12-02)

Diese de facto neue alpenquerende Transitachse "Venezia-Alpi" widerspräche in mehrfacher Hinsicht den Grundsätzen, die das Europäische Parlament und der Rat in ihren Grundsätzen (P5_TC1-COD(2002)0229) zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes genannt haben:

"Punkt 3) Bei der Festlegung und Durchführung der Politik im Bereich der transeuropäischen Netze gemäß Artikel 6 des Vertrags müssen die Erfordernisse des Umweltschutzes einbezogen werden. Demzufolge sollten vor allem Verkehrsträger, die geringere Umweltschäden verursachen, wie der Eisenbahnverkehr, der Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschifffahrt gefördert werden.

(7) Das von der Kommission in ihrer Mitteilung über eine Strategie der Europäischen Union für die nachhaltige Entwicklung (3) vorgeschlagene wichtige Ziel, die Zunahme des Verkehrs spürbar vom Wachstum des BIP zu entkoppeln, um die Verkehrsüberlastung und andere negative Nebenwirkungen des Verkehrs zu reduzieren, muss umgesetzt werden.

Das Netz soll

... gleichzeitig zur Verwirklichung der Ziele der Gemeinschaft, insbesondere im Bereich des Umweltschutzes

beitragen

...voll und ganz den Bestimmungen des Umweltrechts der Europäischen Gemeinschaft entsprechen,

... zur Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum beitragen und dazu letzteres verringern,

....eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten gestatten,

....soweit möglich wirtschaftlich lebensfähig sein, ...

Die Region Veneto mit der Provinz Belluno, aber auch Tirol und Kärnten haben schon aufgrund ihrer geografischen Lage mitten in Europa keine insulare oder periferen Lage.

Außerdem sind alle diese Regionen ausreichend bzw. bestens verkehrsmäßig erschlossen bzw. angebunden. Durch die Region Veneto führt ja der paneuropäische Korridor 5, deren nördliche Provinz Belluno ist an diesen Korridor mittels der bereits bestehenden Autobahn A 27 angeschlossen.

Der Bezirk Osttirol/Österreich ist schon derzeit über das benachbarte Südtiroler Pustertal mit der Staatsstraße SS51, die von Dobbiaco/Toblach in die Provinz Belluno führt, mit der Region Veneto bzw. deren Provinz Belluno verbunden (Straßen-Entfernung von der Grenze Osttirols zu jener Bellunos zirka 20 Kilometer). Das einzige Manko besteht in einer fehlenden Eisenbahnverbindung zwischen Belluno und Süd- bzw. Osttirol. Die Eisenverbindung von Calalzo (Cadore) nach Dobbiaco/Toblach (Südtirol) wurde 1964 eingestellt.

Die Region Veneto und damit auch deren Provinz Belluno können als Ausgang in den Norden sowohl die Autobahnen als auch Eisenbahnen in den benachbarten Regionen (Trentino-AltoAdige/Südtirol - Brenner-Achse bzw. in Friaul-Julisch-Venetien - Tauern-Achse) nützen. Ähnliches gilt für Tirol (Brenner-Autobahn und Eisenbahn). und Kärnten (Tauern-Autobahn und Eisenbahn).

Eine neue alpenquerende Straßenachse "Venezia-Alpi" zwischen der Brenner- und der Tauern-Achse, wie sie die Wirtschaftsverbände Bellunos in ihrem Appell an die Europäische Kommission wünschen, widerspräche nicht nur der Alpenkonvention (Verkehrsprotokoll etc.) sondern würde auch die Auslastung und damit die Rentabilität der künftigen Brenner-Eisenbahnachse mit dem Brennerbasistunnel gefährden und die Bemühungen, den alpenquerenden Güterverkehr vermehrt von der Straße auf die Schiene zu verlagern, torpedieren bzw. erschweren.

Aufgrund der besonderen topografischen und klimatischen Bedingungen in den Südalpen-Tälern (enge Tal- und Beckenlagen, häufige Inversionslagen, schlechte Durchlüftung) genügt bereits der derzeitige noch großteils lokale Verkehr und der Hausbrand, um im Winter häufig hohe Belastungswerte vor allem bei PM10-Feinstaub hervorzurufen: im Bezirk Lienz/Osttirol wurden seit Messbeginn im Jahr 2001 laufend Grenzwert-Überschreitungen bei PM10- und TSP-Feinstäuben gemäß dem Immissionsschutz-Gesetz Luft gemessen, einem Gesetz, das ja auf einer entsprechenden EU-Richtlinie beruht.

Häufige PM10-Grenzwertüberschreitungen gibt es auch in der Region Veneto bzw. deren Provinz Belluno.

Zusätzlicher Verkehr durch eine neue Nord-Süd-Verkehrsachse "Venezia-Alpi" würde die PM10-Belastung noch weiter erhöhen und damit die Einhaltung der Grenzwerte der EU-Richtlinie (ab 2005 nur mehr 30 und ab 2010 nur mehr 25 Überschreitungen des Tagesmittelwertes pro Jahr erlaubt) völlig unmöglich machen. Bestehenden emissionsverursachenden Betrieben müssten strengere und damit kostenintensivere Auflagen erteilt werden. Das gleiche gilt für neue, emissionsverursachende Betriebe, die durch die strengen Auflagen - im Gegensatz zu den Erwartungen und Hoffnungen der Befürworter dieser neuen Verkehrsachse "Venezia-Alpi" - von einer Ansiedlung in der Provinz Belluno oder Osttirol abgeschreckt würden. Die Bemühungen in Osttirol und Oberkärnten, einen wertschöpfungssträchtigen Qualitätstourismus bzw. Gesundheitstourismus zu entwickeln, würden zunichte gemacht.

Eine neue Verkehrsachse "Venezia-Alpi" würde, wie jede neue leistungsfähige Straßenverkehrsverbindung neuen Straßenverkehr und damit auch zusätzliche treibhauswirksame Abgase bewirken und damit dem verbindlichen Kyoto-Ziel zur Reduzierung der treibhauswirksamen Abgase diametral entgegenwirken. Die Alpen sind

bekanntlich durch den Treibhauseffekt besonders betroffen.

Mehrere regional-wissenschaftliche Untersuchungen (z.B. Horst Lutter: Raumwirksamkeit von Fernstraßen, Deutsche Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung 1980), zeigten, dass Fernstrassenbau in periferen Gebieten nicht geeignet ist, dort wirtschaftliche Entwicklungsprozesse auszulösen, dass Abwanderungsprobleme in solchen Regionen dadurch sogar noch verstärkt werden können (z.B. Kesselring u.a.).

Bestehende Strukturprobleme in Belluno und Osttirol können nicht durch spektakulären Straßenausbau gelöst werden, sondern nur durch viele auf einander abgestimmte bzw. vernetzte, meist kleinräumige Maßnahmen.

Leider fehlt bei den meisten politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträgern das nötige, fundierte regionalwirtschaftliche Wissen mit der Folge, dass - häufig vergeblich - alle Hoffnungen in großräumigen Straßenausbau als vermeintlichem goldenem Schlüssel zur Regionalentwicklung gesetzt werden.

Der Schlüssel zur Regionalentwicklung liegt dagegen vielmehr in der Forcierung der regionalen Kreislaufwirtschaft und der Ausnützung der lokalen Stärken (Vgl. zum Beispiel Studien von Stephan Brückl).

Die Ausbildung in Regionalwirtschaft ist derzeit - zumindest in Österreich - nur in rudimentären Ansätzen vorhanden.

Es nützt unserer Ansicht nach wenig, Milliarden an Euros in die EU-Regionalförderung zu pumpen, wenn denjenigen, die diese Projekte für ihre Region, Provinz oder Kommune sinnvoll umsetzen sollen, häufig die nötige regionalwirtschaftliche Sachkompetenz fehlt.

Daher unser Alternativ-Vorschlag:

- Die EU-Institutionen sollten nicht nur die universitäre Ausbildung sondern auch die post-universitäre Ausbildung in Regionalwirtschaft und vernetztem Denken flächendeckend fördern.
- Verstärkung der regionalwirtschaftlichen Forschung für Gebiete mit spezifischen Gegebenheiten: z.B. für die Alpen
- Die betriebswirtschaftliche Beratung für die Unternehmen sollte massiv verbessert werden: 80 Prozent der Firmenpleiten in Österreich sind laut österreichischem Kreditschutzverband von 1870 auf innerbetriebliche Management-Fehler zurückzuführen. Österreich hat im EU-weiten Vergleich eine sehr hohe Insolvenz-Rate.

Schlussfolgerung:

Wir ersuchen die Europäische Kommission eindringlich, keine weiteren Straßenachsen in den Alpen in die Leitlinien für die transeuropäischen Netze aufzunehmen, wie sie zum Beispiel im gegenständlichen Fall in Form der "Alemagna" bzw. der sogenannten "Venezia-Alpi" von den Wirtschaftsverbänden Bellunos oder der Region Veneto gewünscht werden, und auch keine EU-Förderungs- und Kreditmittel dafür bereitzustellen.

Stattdessen sollten vermehrt EU-Mittel in die flächendeckende Ausbildung und Forschung in Regionalwirtschaft, differenziert nach den unterschiedlichen Gegebenheiten in der EU (z.B. alpine Gebiete), sowie für die kontinuierliche betriebs- und volkswirtschaftliche Aus- und Weiterbildung der Führungskräfte in den kleinen und mittelgroßen Unternehmen der EU zur

Verfügung gestellt werden.

Die EU-Regionalförderung sollte, sofern das heute nicht schon geschieht, auf die Förderung der regionalen Kreislaufwirtschaft konzentriert werden bzw. auf die Verträglichkeit mit den Grundsätzen einer regionalen Kreislaufwirtschaft überprüft werden.

Mit freundlichen Grüßen

Arbeitsgemeinschaft Stop Transit
Bereich Kärnten, Ost- und Südtirol
A-9900 Lienz
Österreich