

# Unterinntaltrasse – der große Graben

Sechs Bürgerinitiativen gründeten sich in den vergangenen Wochen – sie wollen beim Genehmigungsverfahren ein Mitspracherecht



Die Terfner Felder: Ein 800 m langer, 30 m tiefer und 150 m breiter Graben ist hier geplant



Laut UVE-Unterlagen sollte hier eigentlich eine ökologische Ausgleichsfläche entstehen

Alex Paschinger

Der Euphorie, den zahlreichen und langen Informationsabenden, Planabänderungen sowie der Ernüchterung in bezug auf die Finanzierung der Unterinntaltrasse folgte in den vergangenen Wochen eine Gründungswelle von Bürgerinitiativen entlang der Strecke zwischen Wörgl und Baumkirchen. Insgesamt sechs sind es ihrer Zahl, jeweils unterstützt von den geforderten 200 Unterschriften. Derzeit überprüft das Verkehrsministerium die Listen, demnächst wird (formal) entschieden, ob diese Bürgerinitiativen die Parteienstellung für das UVP-Verfahren erhalten.

## „Unvollständige Unterlagen“

Vergangenen Montag ging die erste Bürgerinitiative – jene von Schwaz, Jenbach und Buch – in die Öffentlichkeit. Mit schweren Attacken gegen die Unterlagen, die die Brennerbahn-Gesellschaft (BEG) in die Umweltverträglichkeits-Erklärung (UVE) im April des Vorjahres eingebracht hatte. Vor allem an der Kurzfassung spießten sich die Vertreter der Initiati-

ve: „Einige Punkte sind schlichtweg falsch in der Kurzfassung, die am meisten gelesen wird“, so Josef Ascher, der Naturschutzbeauftragte des Bezirkes Kufstein.

Darunter seien sogar einige Kuriositäten:

● Der Neubau der Strecke beginnt, laut Kurzfassung, an der Gemeindegrenze Kundl-Radfeld. „Da werden einfach fünf Kilometer auf Breitenbacher Gebiet ausgespart“, so Ascher.

● Die Pläne sind nicht am neuesten Stand: So wurde etwa die neugebaute Autobahn-Ausfahrt „Zillertal“ in

Richtung Kufstein von der BEG zum Teil als Fläche für „ökologische Ausgleichsmaßnahmen“ ausgewiesen. Sämtliche Bürgerinitiativen, die zum größten Teil erst nach der Gemeinderatswahl entstanden sind, betonen allerdings: „Wir sind nicht gegen den Bau der Unterinntaltrasse, wir wollen nur die Mitsprache beim Verfahren.“

## 800 m lang, 30 m tief und 150 m breit

Deutlich zeigt sich dieser Umstand in Terfens: Ursprünglich war dort das Planungsgebiet für den über 15

km langen „Vomper Tunnel“. Inzwischen ist das Projekt wegen geologischer und hydrologischer Probleme eingeschränkt worden: Der Tunnel sollte nun in sogenannter offener Bauweise über die Terfner Felder Richtung Vomperbach vorangetrieben werden. Eine Horrorgeschichte für die Gemeindeglieder: Ostlich des Ortes soll ein rund 800 Meter langer, 30 bis 40 Meter tiefer und 150 Meter breiter Graben ausgehoben werden – für eine Bauzeit von fünf Jahren.

„Wenn zwischen zwei und drei Uhr der untere Wind bläst, dann Gute Nacht“,

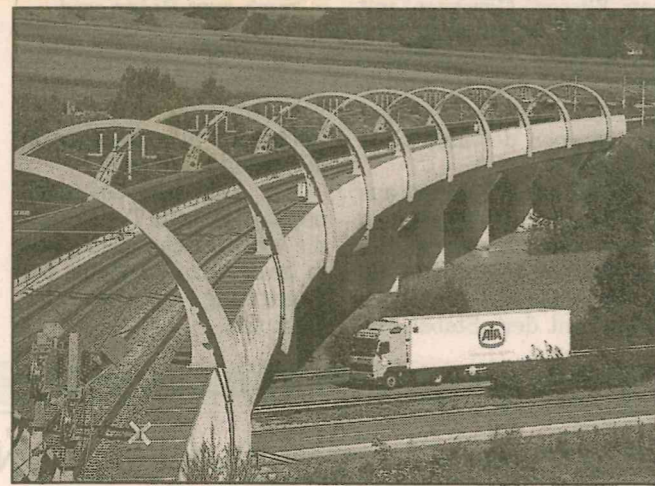
meint ein Terfner aufgeregt. Über 300 Unterschriften wurden binnen kürzester Zeit in der Gemeinde gesammelt.

So viel Erdbewegung braucht natürlich auch Deponien. Rund die Hälfte des Aushubes sollten auf diese Weise entsorgt werden: Rund zwei Millionen Kubikmeter. Kritikpunkt Aschers: Diese Deponien sind laut UVE nicht Bestandteil des Verfahrens. Auch würden Anlagen zur Herstellung der Baustoffe, Aufbereitung des Ausbruchsmaterials, Zwischen- und Enddeponien nicht berücksichtigt.

Ebenfalls kritisiert wird

der Umgang mit den Altlasten entlang der Strecke: Immerhin geht aus den Unterlagen der UVE hervor, daß nicht weniger als vier derartige Lagerstätten von Restmüll angefahren werden. Gerade was Altlasten betreffe, so Ascher, gebe es das Problem, daß diese einst in Lehmwannen angelegt wurden. Beschädigungen wären fatal für das Grundwasser.

Bezüglich der Risikoabschätzung für die Grund- und Quellwasserversorgung wirft der Umweltbeauftragte für Kufstein der BEG vor, daß sie unzureichend gearbeitet seien.



Die Eisenbahn-Innbrücke bei Volders war als Unterführung geplant

## Die Angst der Bürgerinitiativen vor der Spar-Variante

Terfens, Schwaz-Buch-Jenbach, Brixlegg, Radfeld, Stans und Vomp-Fiecht sind die sechs Bürgerinitiativen, die sich jeweils mit mehr als 300 Unterschriften formiert haben. Sie wollen ihre Rechte gewahrt wissen.

Herbert Gasparin, Sprecher der Schwazer, verweist auf die Entwicklung der Unterinntaltrasse: Vor dem EU-Beitritt habe es geheißsen, daß die EU das Unterinntal samt Brennerbasistunnel mitzählen solle, schließlich wurde eine Zur-Verfügung-

Stellung der EU-Finanzierungs-Instrumente daraus, und endlich beschloß der österreichische Ministerrat, die 16 Unterinntal-Milliarden selbst zu zahlen.

Gasparin sieht darin auch den Grund, daß etwa der Vomper Tunnel während der bisherigen Projektzeit dermaßen geschrumpft ist. Und er befürchtet, daß weiterhin gespart wird: Vor allem, was die beiden Inn-Unterführungen angeht. Denn auch bei der Inntal-Brücke bei Volders, die ursprünglich als

Inn-Unterführung geplant war, wählte man letztendlich die offene Streckenführung über den Fluß.

„Und beim Vomper Tunnel könnte ich mir vorstellen, daß schlußendlich der ursprüngliche 15-km-Tunnel nur noch die 800-m-Variante von Terfens sein wird“, mutmaßt er. Gerade in Sparzeiten wie diesen, ergänzt der grüne Landtagsabgeordnete Max Schneider, sei eine solche Vorgangsweise im Laufe der Projektzeit zu befürchten.

Artikel-Nr. Z/13/1007

vom 06.04.1998

Tirol Kurier