

26.01.2017

## **Die UW informierte sich über den Bau des Brennerbasistunnels**

16 Kieferer UW-Mitglieder haben sich am 26. Januar die Baustelle des Brennerbasistunnels bei Innsbruck zeigen lassen. Wie weit sind die Arbeiten fortgeschritten, wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen und welche Bedeutung hat der Tunnel für den Verkehr im Inntal? Nicht zuletzt: Wie ist er in das europäische Verkehrsnetz eingebunden und wie ist der Stand der Planungen und des Baus der übrigen Streckenteile?

Der Tunnel wird mit 64 km Streckenlänge der längste Eisenbahntunnel der Welt werden. Er beginnt für Güterzüge bei Hall in Tirol, führt nach Innsbruck wo dessen Hauptbahnhof angeschlossen ist und die Personenzüge eingeschleust werden, und führt von dort parallel zum Wipptal unter dem Brenner durch bis Franzensfeste in Südtirol.

Bis zum Alpenhauptkamm steigt er mit 6 ‰ sehr flach an und fällt nach der natürlichen Wasserscheide Richtung Italien ebenso wieder ab. Zwei parallel laufende Röhren nehmen je ein Gleis auf. Dazwischen liegt die kleinere dritte Röhre des Erkundungsstollens, die gegraben wird um die Gesteinsformationen für den Baubetrieb exakt zu erkunden, und die nach Fertigstellung den Abfluss des Bergwassers übernehmen wird.

Der Erkundungsstollen wird 2019 den ganzen Berg durchquert haben. Parallel laufen derzeit schon die Grabungen für die Hauptröhren von Innsbruck aus im Sprengbetrieb, weil das Gestein für Tunnelbohrmaschinen dort zu weich ist. Auf österreichischer Seite sind drei Zufahrten zur unterirdischen Baustelle möglich und schon eingerichtet, so dass ab 2019 mit insgesamt 6 Tunnelbohrmaschinen gearbeitet werden kann. Sie sind etwa sieben Mal so schnell wie der Sprengvortrieb. Dadurch wird das Ziel, im Jahr 2025 die Rohtunnel fertig zu haben und 2027 den Fahrbetrieb zu eröffnen, erreichbar sein.

Der Brennerstau für Eisenbahnzüge wird dann der Vergangenheit angehören. Bisher mussten Güterzüge im Tal geteilt und mit je drei Loks langsam den Berg hinaufbefördert werden. Später werden bis zu 1000 m lange zusammengekoppelte Züge problemlos und schnell auf der Flachbahn unter dem Berg fahren können. Personenzüge sollen mit Hochgeschwindigkeit die derzeitige Fahrzeit von Innsbruck nach Bozen von 2,25 h auf 35 Minuten verkürzen.

Tirol erhofft sich, dass der Lkw-Verkehr im Inntal dann verstärkt auf die Schiene umverlagert und die Bevölkerung von Lärm und Abgasen deutlich entlastet wird. Für den Personenverkehr bedeuten schnelle Schienenverbindungen einen Verzicht aufs Flugzeug.

Für das Verkehrsnetz der EU ist die Magistrale Berlin-Palermo die wichtigste Nord-Süd-Verbindung überhaupt. Neben den Warenströmen zwischen Deutschland und Italien (und weiter von und nach Skandinavien) werden auch die über den Suezkanal transportierten Waren von und nach Südostasien hier verstärkt gefahren werden. Schiffe können über den Containerhafen von Gioia Tauro in Kalabrien günstig angebunden werden und brauchen nicht mehr bis Rotterdam und Hamburg zu fahren. Der Hafen hat derzeit etwa 1/3 der Umschlagkapazität von Hamburg.

Zwischen Berlin und Palermo sind inzwischen als Hochgeschwindigkeitsstrecken mit zwei neuen Gleisen (neben den alten) hergestellt: Berlin-Grafing, Kramsach-Innsbruck, Verona-Salerno. In Bau sind: Innsbruck-Franzensfeste (Brenner-Basis-Tunnel) und Salerno-Palermo. Fertig geplant und baureif sind: Langkampfen-Kramsach.

Noch nicht geplant ist einzig die Strecke zwischen Grafing und Langkampfen, also auch durch das bayerische Inntal. Sowohl die Deutsche Bahn AG als auch die Bundes- und Landespolitik hat hier bisher nichts Zählenswertes zu Wege gebracht, auch wenn es sich um ein Premium-Verkehrsprojekt der EU handelt. Österreich kann sein letztes Teilstück nicht planen, weil ein Übergabepunkt an das Deutsche Bundesbahnnetz noch nicht vereinbart ist.

Die Baukosten des Tunnels (der mit allen Verbindungs-, Rettungs- und Belüftungsstollen 234 km Röhrenlänge haben wird) belaufen sich nach heutiger Kenntnis auf 8,5 Mrd. Euro. Bauträger ist die Brennerbasistunnel SE, eine Aktiengesellschaft europäischen Rechts, die zu 50 % von der Republik Österreich (mit den Österreichischen Bundesbahnen) und zu 50 % von der Republik Italien (mit der Italienischen Staatsbahn und den Provinzen Bozen, Trento und Verona) gehalten wird. Sie teilen sich die Kosten. Die EU gibt einen fix zugesagten Zuschuss von 40 % der Bau- und Planungskosten.

Aus der Sicht der Österreicher wurde uns die Empfehlung gegeben, die Bevölkerung im bayerischen Inntal ebenfalls durch Tunnel- und Einhausungstrecken vom zusätzlichen Zuglärm zu entlasten. Im Tiroler Inntal habe man damit beste Erfahrungen gemacht.

Weitere Infos aus erster Hand auf: [www.bbt-se.com](http://www.bbt-se.com)

Robert Haidacher