

Ö1 Inforadio

Inland

12:00

Mi, 02.03.2005

Verkehr

Länge: 2:56 min

Ö1 Mittagsjournal - Peter Daser

Brennerbasistunnel: Baubeginn im nächsten Jahr?

Der Chef der Brenner-Basistunnel-Gesellschaft, Hans Lindenberger, sagt, der Tunnel sei die einzige Möglichkeit, den steigenden Güterverkehr zu bewältigen.

Längster Eisenbahntunnel der Welt

Der Brennerbasistunnel wird für den Güter- und den Personenverkehr gebaut. Auf Nordtiroler Seite gibt es zwei Einfahrten: für den Personenverkehr beim Bergisel in Innsbruck, für den Güterverkehr bei Baumkirchen. Auf Südtiroler Seite ist die Einfahrt in Franzensfeste. Mit 64 Kilometern soll es der längste Eisenbahntunnel der Welt werden. Derzeit läuft die Umweltverträglichkeitsprüfung, sagt Hans Lindenberger, der Chef der Brennerbasistunnel-Gesellschaft, die im Auftrag von Österreich, Italien und Tirol Tunnel und Finanzierung plant und die Ausschreibungen vergibt.

Ende 2006 geht es los

Baubeginn des Sondierstollens ist laut Lindenberger Ende nächsten Jahres. Wo mit den Bauarbeiten begonnen wird, hänge von der Bauleistik ab, aber auch von der Erteilung der Teilgenehmigungen. Insgesamt könnte an neun verschiedenen Stelen zu bauen begonnen werden.

"Tunnel wird nötig sein"

Wie aber soll der Verkehr dazu gebracht werden, den Tunnel zu benutzen? Schon jetzt ist nach EU-Meinung die Straßenmaut am Brenner zu hoch. Wann eine neue Wegekostenrichtlinie kommt, die hohe Mauten zulässt, ist offen. Noch nicht fest steht auch, dass mit den Mauteinnahmen ein Eisenbahntunnel bezahlt wird. Lindenberger meint aber, auch ohne finanziellen Zwang werde der Tunnel genutzt werden: Vor 20 Jahren habe man 20 Millionen Tonnen Güter über den Brenner transportiert, derzeit seien es 38 Millionen und 2015 bis 2020 würden es 65 Millionen Tonnen sein. Die Straße allein schaffe das nicht, so Lindenberger.

Wer zahlt?

Ein weiterer wesentlicher Unsicherheitsfaktor ist die Finanzierung: derzeit kann niemand sagen, was der Tunnel wirklich kostet. Lindenberger spricht von fünf Milliarden Euro Baukosten, Verkehrsminister Hubert Gorbach (FPÖ) von sechs Milliarden. Dazu kämen zwei Milliarden an Finanzierungskosten. Die Europäische Union wird nach derzeitigem Stand höchstens 20 Prozent übernehmen.

Es ist laut Lindenberger auch noch nicht ausgemacht, wie die Kosten zwischen Österreich und Italien geteilt werden. Lindenberger hat zuletzt von der Beteiligung privater Investoren über PPP-(Public Private Partnership) Modelle gesprochen. Details nennt er nicht.

"Langfristiges Umweltprojekt"

Es handle sich um einen Bau in einer Gesamtachse, der betriebswirtschaftlich für sich allein nicht berechnet werden kann. Der Tunnel solle ja helfen, die Umwelt in diesem Alpenkamm zu entlasten, gibt der Manager zu bedenken. Man müsse das Projekt auch langfristig sehen, ein Eisenbahntunnel sei schließlich für hundert Jahre in Betrieb. Fertig soll der Tunnel im Jahr 2015 sein. Lindenberger sagt, wenn die Politik einen früheren Zeitpunkt wünsche - Gorbach hat zuletzt 2012 genannt- werde man prüfen, ob das machbar sei.