

## Brennertunnel: „Allein mit Fahrkarten nicht rentabel“

*Das Interesse privater Investoren für das weltgrößte Tunnelprojekt ist groß.*

INNSBRUCK (red.). Der Brennerbasistunnel könne rechtzeitig bis 2015 fertig sein. Davon ist der Vorstandsdirektor des größte Tunnelprojekts der Welt, Hans Lindemberger, überzeugt. Im „Presse“-Gespräch macht er aber darauf aufmerksam, dass sich der Tunnel „betriebswirtschaftlich allein mit dem Fahrkartenverkauf nicht rechnen“ werde. „Sonst gäbe es schon drei Brennertunnels“, so der Manager.

Lindemberger ist aber überzeugt, dass das Projekt kein Milliardengrab ist. Zum einen müsse man das Gesamtnetz betrachten, und es gebe Umwegrentabilitäten. Zum anderen aber erwartet er, dass bis 2015 die Attraktivität der

Straße für Gütertransporte so weit zurückgegangen ist, dass man „auf die staufreie Schiene warten“ werde. „Der Verkehr wird stattfinden, weil die Wirtschaftsräume zusammenwachsen“, so Lindemberger.

Während die Politik mit Baukosten von neun Milliarden Euro rechnet, beziffert der Brennertunnel-Chef die Kosten mit fünf Milliarden – zuzüglich der Finanzierungskosten, die derzeit aber nicht beziffert werden können, weil noch nicht klar ist, wie das Projekt finanziert wird. Als Favorit gilt ein „Public Private Partnership“-Modell, bei dem die öffentliche Hand mit Privaten in Gemeinschaftsunternehmen kooperiert.

Das Interesse der Privatwirtschaft ist laut den Projektbetreibern groß. Viele Firmen wollen sich auch an der Finanzierung beteiligen, um beim Bau zum Zug zu kommen.

Seite 17

## Das Projekt Brennerbasistunnel soll nächstes Jahr baureif sein



Der Eisenbahn-Tunnelbau in Tirol – im Bild bei der Inntaltrasse – bringt auch Umwegrentabilitäten.

[Foto: BEG/apa]

### INTERVIEW

# „Mit Tickets allein rechnet sich das nie“

**Der Brennerbasistunnel (BBT) werde kein Milliardengrab, sondern eine Investition für die nächsten hundert Jahre, sagt BBT-Chef Hans Lindenberger.**

VON MIRIAM KOCH UND SUSANNE KUMMER

**Die Presse: Der Brennerbasistunnel wird laut Politikern neun Mrd. Euro kosten. Mit welchen Kosten kalkulieren Sie?**

**Hans Lindenberger:** Wir haben die Baukosten mit fünf Mrd. Euro angegeben. Dazu kommen noch die Finanzierungskosten, die man jetzt noch nicht beziffern kann, weil nicht klar ist, wie das ganze finanziert wird. Im Sommer wird es ein Finanzierungskonzept geben.

**Wird sich der Tunnel rechnen?**  
**Lindenberger:** Betriebswirtschaftlich allein mit dem Fahrkartenverkauf wird er sich nicht rechnen, sonst täte es schon drei Brenner-Tunnels geben. Man muss das in einem Gesamtnetz sehen, es gibt ja nicht nur den Tunnel, sondern auch die Zulaufstrecken. Außerdem gibt es umwelt- und verkehrspolitische Aspekte. Und zudem

führt der Bau auch zu einer Umwegrentabilität – etwa Beschäftigungseffekte, die Ausgaben der Bauarbeiter vor Ort.

**Was soll einen Frachter dazu bewegen, von der Straße auf die Schiene umzusteigen?**

**Lindenberger:** Bis 2015 wird die Attraktivität der Straße so weit zurückgegangen sein, dass man auf die staufreie Schiene warten wird. 1985 wurden über den Brenner 20 Mill. Tonnen Güter transportiert, heuer werden es 38 Mill. Tonnen sein und 2015 dann 65 Mill. Tonnen. Wo sollen die denn fahren? Der Verkehr wird stattfinden, weil die

Wirtschaftsräume zusammenwachsen. Das ist mit Sicherheit ein Riesensmarkt, wo man hineininvestieren kann.

**Der Tunnel wird in einem geologisch schwierigen Gebiet gebaut. Kann das nicht noch zu einer Kostenexplosion führen?**

**Lindenberger:** Wir haben bis jetzt zwölf große Bohrungen gemacht, derzeit sind 21 am Laufen. 40 sind insgesamt geplant, zum Teil bis 1300 Meter Tiefe, so etwas hat es noch nie gegeben. Allein von den Projektkosten in Höhe von 90 Mill. Euro gehen 42 Prozent für die Erkundungen auf. Natürlich wird es

Probleme geben, aber die Problemzonen werden erfasst und bei der Planung, der Kalkulation und beim Bau berücksichtigt. Es gibt ja auch andere Projektideen.

**Was spricht gegen einen kürzeren Tunnel etwa von Steinach in Nordtirol nach Sterzing in Südtirol?**

**Lindenberger:** Es gibt über 30 Ideen. Aber der Brennerbasistunnel ist die einzige Lösung für die nächsten hundert Jahre.

**Wann soll denn mit dem Bau begonnen werden?**

**Lindenberger:** Im Staatsvertrag für den Tunnel zwischen Italien und Österreich steht, dass Ende 2006 ein baureifes Projekt vorliegen soll.

**Wie lange dauert der Bau?**

**Lindenberger:** Derzeit wäre noch 2015 machbar. Aber dann müsste davor alles passen und es nicht dauernd Bedenken-Management geben.

**Und was machen Sie, wenn der Tunnel nicht gebaut wird?**

**Lindenberger:** Ich mach mir keine Sorgen und spring nicht in den Inn. Meine Reputation ist durch das Projekt vier mal so viel wert geworden.

### PORTRÄT

## Der „Tunnelberger“

Hans Lindenberger (55) fing 1980 „ganz klein“ bei den ÖBB an. Dort wurde er Projektmanager für die Güterumfahrung Innsbruck und 1992 der jüngste ÖBB-Direktor für Tirol und Vorarlberg. Anschließend wechselte er in die Brenner-Eisenbahngesellschaft, seit Jänner ist er Brennerbasistunnel-Vorstandsdirektor. Er wird von ÖVP und SPÖ gelobt – und in Tirol „Tunnelberger“ genannt. [Foto: wiko]



### BRENNER-BASISTUNNEL



Quelle: Brenner Basistunnel EWT/apa  
Die Presse / ORF

### PUBLIC PRIVAT PARTNERSHIP

## „Es geht nicht nur ums Betonieren“

**Privatfirmen wollen den Brennerbasistunnel mitfinanzieren, um beim Bau zum Zug zu kommen.**

**INNSBRUCK (suk).** Obwohl die Kosten für den Bau des Brennerbasistunnels (BBT) noch nicht feststehen, ist das Interesse unter den privaten Investoren laut Projektbetreibern bereits groß. Das Finanzierungsmodell für den längsten Tunnel der Welt soll bis Sommer vom Verkehrsministerium entschieden werden.

Als Favorit gilt ein klassisches PPP-Modell: Dabei werden eine Errichtungs- und eine Betrei-

bergesellschaft gegründet, in denen jeweils ein privater Partner vertreten ist. Staat und Private sind an Finanzierung, Errichtung und Betrieb beteiligt.

Wie hoch der Finanzierungsanteil der Privaten sein muss, ist noch offen, so BBT-Vorstandsdirektor Hans Lindenberger. Erst müsse geklärt werden, wie sich das Risiko zwischen Staat und Privaten aufteilt: „Der Staat darf aber nicht einfach das Risiko an die Privaten abschieben“, sagte er beim „5. Forum für Finanzierung und Beteiligung“.

Die Finanzierung des Tunnels wird von mehreren Faktoren beeinflusst: Kreditkonditionen, Verkehrsprognose, ob der Tun-

nel in der vorgegebenen Zeit bis 2015 fertig gestellt werden kann, wie viel die EU mitzahlt. Weiters von der Höhe der Straßentunnel, die die Lkw auf die Schiene zwingt – und umgekehrt: vom Schienenbenützungsentgelt.

Großes Interesse am Brennerbasistunnel zeigt mittlerweile die Bauholding Strabag. „Wir müssen uns beteiligen, nur so können wir den Bauauftrag erreichen“, sagt Strabag-Vorstand Roland Jurecka. Lindenberger schränkt ein: „Es geht nicht nur ums Betonieren.“

Die Strabag weiß das: Sie hat bereits eine Tochterfirma gegründet, die sich um den Ausrüstungsbereich kümmern soll.



VON JOSEF URSCHITZ

## Im schwarzen Loch

**B**etriebswirtschaftlich werde sich der Brennerbasistunnel nie rechnen, sagt der Brennertunnel-Bauherr. Was das Loch im Berg kosten wird, weiß man auch nicht so genau. Und ob es Sinn macht, schon gar nicht. Denn mit den Bahn-Zulaufstrecken in Italien hapert es ein wenig, und die bestehende Brennerbahn hat ziemlich viel ungenutzte Kapazität.



Aber immerhin: Der Bauwirtschaft nützt es, und die tunnelgrabenden Bauarbeiter werden ja das eine oder andere Bier kaufen, so dass sich eine schöne Umwegrentabilität ergibt. Ja dann!

Ein schöner Einblick in die Gedankenwelt der heimischen Verkehrsplanung. Die Bahnhöfe verludern, die Mehrzahl der Personenzüge ist in eher erbärmlichem Zustand. Die Transportorganisation treibt den Straßenfrächtern das Geschäft förmlich zu, die Bahn-Verbindungen ins boomende Zentraleuropa sind elend. Kurz: Die Bahn ist für Passagiere und Transportwirtschaft ziemlich unattraktiv.

Statt hier anzusetzen, werden vom Verkehrsministerium buchstäblich um jeden Preis die beiden teuren Prestigeprojekte Koralm- und Brennerbasistunnel forciert. Die (schon mehrfach nach oben revidierten) Kosten für die beiden Bauwerke werden (entgegen den schöngefärbten Hausnummern aus dem Verkehrsministerium) zusammengenommen – konservativ geschätzt – mehr als 20 Milliarden Euro betragen. Weil die finanziert werden müssen, gibt das (ebenso konservativ geschätzt) mehr als eine Milliarde Zinsbelastung. Pro Jahr. Auf Jahrzehnte. Zwei schwarze Löcher, die anderswo dringend benötigte Steuerzahler-Euro magisch anziehen und für immer verschwinden lassen. Hauptsache, die Bauwirtschaft ist zufrieden. Auch so kann man Verkehrspolitik machen.

*Milliarden  
werden im Berg  
vergraben –  
statt damit die  
Bahn  
attraktiver zu  
machen.*



[josef.urschitz@diepresse.com](mailto:josef.urschitz@diepresse.com)