

(K)ein Licht für das Ende

Artikel vom, 25.05.2005

Das Megaprojekt Brenner-Basistunnel sorgt derzeit für heftige Schlagzeilen.

Die Verkehrsbelastung hat in der Vergangenheit enorm zugenommen und die Vorhersagen sind alles andere als erfreulich. Laut der Brenner Basistunnel Gesellschaft werden derzeit insgesamt 38 Millionen Nettotonnen über den Brenner befördert: 11 Millionen auf der Schiene, 27 Millionen auf der Straße. Die Prognosen gehen davon aus, dass es im Jahr 2015 bereits 65 Millionen Tonnen sein sollen.

Offene Fragen

Fast 20 Jahre sind vergangen, seit der Beschluss für eine Machbarkeitsstudie des Tunnelprojektes gefasst worden war. Inzwischen scheint der Baubeginn vor der Tür zu stehen: Derzeit laufen die Vorbereitungen zur Einleitung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, in einigen Monaten müssen die Geldquellen erschlossen sein, Ende 2006 soll, Medienberichten zufolge, ein Sondierstollen angelegt werden. Das Ganze klingt mehr als konkret und bleibt auf der anderen Seite aber völlig im Dunkeln. Wer soll zahlen, wie hoch wird die finanzielle Belastung für Österreich wirklich, wie viel wird die EU beitragen, wann wird Italien eine Finanzierungszusage geben? Unwahrscheinlich scheint auch, dass der Tunnel tatsächlich die steigende Verkehrsbelastung lösen kann. Wenn die Straße billiger als die Schiene bleibt, wie soll der Verkehr in den Tunnel „gelockt“ werden? Überregionale, regulierende Maßnahmen sind ausständig. Dazu kommt noch: Was werden die geologischen Gegebenheiten für Auswirkungen auf den Bau - beziehungsweise auf den fertigen Tunnel haben? - Man baut schließlich im Bereich einer Erdbebenlinie im Wipptal. Betriebswirtschaftlich kann sich das Projekt nicht rechnen, wie also dann? Es gibt also mehr als genug offene Fragen.

Knackpunkt Finanzierung

Mit fünf Milliarden Euro plus Finanzierungskosten werden die Baukosten für den weltweit längsten Eisenbahntunnel offiziell veranschlagt. Die Gesamtkosten sind noch offen. Die EU wird vermutlich nicht mehr als 20 Prozent zuschießen. Die Rede war zwar vor kurzem von einer EU-Beteiligung von bis zu 50 Prozent, doch der Preis dafür wäre für Österreich zu hoch gewesen. Man hätte die Ein-Prozent-Nettozahler-Position aufgeben müssen. Die EU-Kommission möchte den EU-Haushalt nämlich auf 1,14 Prozent des Bruttonationalproduktes ausweiten. Der EU-Verkehrsminister Jaques Barrot wird demnächst selbst zum Lokalaugenschein auf den Brenner kommen. Angesagt ist sein Besuch für Ende März/Anfang April.

Modelle

Für die Finanzierung und Planung sowie die Vergabe von Ausschreibungen ist die „Brenner Basistunnel BBT SE“ im Auftrag von Österreich, Italien und Tirol zuständig. Vorstandsdirektor Hans Lindenberger stellte zuletzt auf der „ibet 2005“ in Innsbruck Finanzierungsmodelle für den Brenner-Basis-tunnel vor:

1. Rein staatliches Modell
2. Privates Vorfinanzierungsmodell/staatliches Modell
3. Staatliches Errichtungsmodell mit ausgelagerter Betriebsgesellschaft
4. Öffentlich-privates Modell: Gesonderte Errichtungs- und Betriebsgesellschaft
5. Autobahnmodell: Konzessionsgesellschaft als Errichtungs- und Betriebsgesellschaft
6. Rein privates Modell; einheitliche Konzessions-, Errichtungs- und Betriebsgesellschaft.

Von den sechs Varianten liegen zwei im Rennen und sollen eingehend untersucht werden: Ein staatliches Finanzierungsmodell unter Einschluss einer privaten Vorfinanzierung, sowie ein klassisches Public-Private-Partnership (PPP)-Modell. Dabei sollte eine Errichtungs- und eine Betriebsgesellschaft gegründet werden, in denen auch private Partner vertreten seien. Je nach Risikoverteilung gebe es hier acht Unterszenarien. Private Geldgeber haben bereits Interesse angemeldet. Allen voran der Vorstand der „Bauholding Strabag SE“, Roland Jurecka.

Welche Lösung schlussendlich angestrebt wird, entscheidet die Politik. Aufgabe der Basistunnel-Gesellschaft ist es, die Möglichkeiten und deren Auswirkungen aufzuzeigen. Im Sommer sollen den zuständigen Verkehrsministerien in Österreich und Italien die Vorschläge auf dem Tisch liegen.

Unfinanzierbar

Aufhorchen ließ in den vergangenen Tagen ein Vorschlag des Österreichischen Automobil- und Touringclubs (ÖAMTC). Dieser hält den geplanten Bahntunnel für unfinanzierbar und präsentierte als Lösung eine „Tunnelbahn für Lkw“ vor. Die Lkw sollten in zwei Röhren zwischen Deutschland und Italien „elektronisch und per Elektroantrieb automatisch durch die Stollen geschleust werden“, schlägt der Tunnelexperte Willy Matzke vor. Finanziert werden soll über ein PPP-Modell, bei dem eine Beteiligung der Transportwirtschaft denkbar wäre. Laut Matzke solle das zweiröhriige Tunnelsystem bereits in Deutschland beginnen, mit mehreren Anschlüssen zu den vorhandenen Autobahnnetzen. Für den Tunnelfachmann würden so viele Probleme des Brennertransits auf einmal gelöst werden, wie z. B. kein Transitverkehr mehr im Inntal und über den Brenner, keine Konflikte mit Fahrverboten, keine Lkw-Staus und Umweltbelastungen. Es wurde eine Studie im Auftrag des Verkehrsministeriums über „worst case“ und „best case“ bezüglich der Finanzierungsszenarien um den Brenner-Basistunnel angestellt. Schlagzeilen machte bislang nur die erste Variante, unter dem Namen „Milliardengrab“. Eine Ausführung der zwei Szenarien wollte die BBT SE nicht machen. Mit Details wird man sich somit noch einige Monate gedulden müssen, da die „Zwischenergebnisse“ zu dieser Studie erst „voraussichtlich Ende Sommer 2005 präsentiert“ werden, heißt es auf Anfrage bei der BBT SE. Ein Blick auf die möglichen Einflussfaktoren, von denen die Finanzierung abhängt, zeigt, wie sensibel diese Angelegenheit ist. Eine Rolle spielen z. B. neben der Wirtschaftsentwicklung und der Querfinanzierung die EU-Förderungspolitik, Maastricht-Kriterien sowie die Kreditkonditionen. Von Bedeutung sind unter anderem auch die Verkehrsprognosen, die Straßenmaut, das Schienenbenützungsentgelt, die Lkw-Fahrzeugentwicklung, die Projektkosten und die betriebliche Optimierung.

Landessache

Das Bundesland Tirol hält ein Viertel der Aktien der BBT SE. econova hat mit dem Landeschef Herwig van Staa über das Milliardenprojekt gesprochen.

econova: Diskutiert wird derzeit heftig über die Finanzierung. Die Standpunkte reichen von Unfinanzierbarkeit bis zu PPP-Modellen. Was muss Ihrer Meinung nach geschehen, um eine Finanzierung fix zu garantieren?

Van Staa: Eine neue Wegkostenrichtlinie der Europäischen Union und darüber hinaus eine Verlagerungsrichtlinie, wonach der Schwerverkehr von der Straße auf die Schiene verpflichtend umgeleitet werden kann, zählen zu den Voraussetzungen für den Bau und die Finanzierung dieses Tunnels. Die Finanzierung dieses wichtigen Infrastrukturprojektes beruht auf mehreren Säulen: Auf einem Zuschuss der Europäischen Union, auf Beiträgen der Nationalstaaten und als dritte Schiene auf der Querfinanzierung. Das gesamte Projekt muss so attraktiv gestaltet sein, dass auch private Investoren dafür begeistert werden können, sich daran zu beteiligen. Die Mehrheit der Anteile sollte jedoch bei den Nationalstaaten bleiben.

... das gesamte Interview finden Sie in der Printausgabe.

Das Verkehrsprojekt

Fakten

Da die Nord-Süd-Verbindung München-Verona zu den wichtigsten europäischen Verkehrsachsen zählt, wurde der Ausbau der Eisenbahnachse über den Brenner in die Liste der vorrangigen TEN-Projekte (Transeuropäische Verkehrsnetze) gereiht. Davon gibt es insgesamt 14 an der Zahl. Die Gesamtlänge des Basistunnels beträgt 55,6 Kilometer, mit der Umfahrung Innsbruck 64,3 Kilometer, und er wäre nach seiner Realisierung der längste Eisenbahntunnel der Welt. Die Streckenlänge der zweigleisigen Tunnelröhren durch Österreich

wird mit 32,6 Kilometern angegeben. Auf italienischer Seite soll sie kürzer, nämlich 23 Kilometer lang sein. In Tirol sind zwei Einfahrten vorgesehen: beim Bergisel in Innsbruck für den Personenverkehr und bei Baumkirchen für den Güterverkehr. Das Tunnelportal in Südtirol befindet sich in Franzensfeste. Die Betriebsgeschwindigkeit wird mit maximal 250 Stundenkilometern beziffert. Die Längsneigung soll etwa acht, maximal jedoch 12,5 Promille betragen. Gebaut wird in erster Linie für den Güterverkehr, der Anteil des Personenverkehrs soll nur an die 20 Prozent betragen.

Phase II

Nach der projektvorbereitenden Untersuchung (Phase I) ging man im April 2003 in Phase II. Startschuss war eine gemeinsame Erklärung der Infrastruktur- und Verkehrsminister Österreichs und Italiens zur Weiterführung des Projekts für den Bau des Brenner-Basistunnels. Phase II soll Ende 2006 abgeschlossen sein. Der Baustart erfolgt nach einem Entschluss der Eigentümer. Hinter dem Begriff „Phase II“ verbirgt sich die Baureifmachung, also die Planung und Erkundung. Dazu zählt unter anderem die Erstellung des Einreichprojektes und die Erwirkung aller notwendigen Genehmigungen. Weiters gehören dazu das Erarbeiten der verschiedenen Standards (funktional, baulich, betrieblich) für die einzelnen Realisierungsschritte, Wirtschaftlichkeitsanalysen oder die Untersuchung von Finanzierungs- und Betreibermodellen. Die Planungskosten für diesen Abschnitt belaufen sich auf 90 Millionen Euro. Davon gibt es von der EU als „TEN-Finanzierung“ 45 Millionen. Den Rest von jeweils 22,5 Millionen teilen sich Italien und Österreich zu gleichen Teilen. Der Anteil Österreichs wird unter der Republik und dem Land Tirol gesplittet, d.h. Tirol steuert hier 11,25 Millionen Euro bei. Der Hauptteil der Kosten für Phase II wird für die geologische und hydrogeologische Erkundung aufgewendet.

Stand der geologischen Untersuchungen

Bisher wurden in der Phase II im Wipptal acht Bohrungen auf österreichischem Gebiet (Innsbruck, Vals, Gries a. Brenner, Navis, Pfons, Patsch) mit circa 3.000 Bohrmeter gemacht. Teilweise sind die Arbeiten noch im Laufen, heißt es seitens der BBT SE. Mindestens zwei Tiefbohrungen (rund 800 Meter) sind noch ausständig. Auf italienischer Seite erfolgten bereits sieben Bohrungen im Pfitschtal (Avens, Vizzate) mit einer Gesamtbohrleistung von ebenfalls rund 3.000 Bohrmeter, eine Bohrung ist hier noch offen.

Projektarbeit

Schwer eingedeckt mit der Arbeit, die ein Großprojekt wie der Brenner-Basistunnel mit sich bringt, und dementsprechend auch schwer zu erreichen ist der Vorstandsdirektor der BBT SE, Hans Lindenberger. Im Interview mit econova spricht er unter anderem über Kosten und verdrehte Fakten.

econova: Sie haben zuletzt auf der „ibet 2005“ über die Finanzierungsvarianten des Brenner-Basistunnels gesprochen. Die Veranstaltung stand ganz im Zeichen von PPP. Demnach dürfte vermutlich ein solches Modell zum Tragen kommen?

Lindenberger: Ja, sämtliche bisherige Studien und Modellberechnungen beinhalten auch PPP-Varianten. Die Letztentscheidung über die zu wählende Modellstruktur liegt bei den Aktionären der BBT SE.

... Lesen Sie das gesamte Interview in der Printausgabe.

Text: Helene Fiegl

Die Historie zum Projekt finden Sie neben folgenden Wirtschaftsthemen in der Printausgabe der econova:

- * Projekt:N – die geplante Nordkettenbahn ist ein ehrgeiziges Projekt mit vielen Anläufen
- * Zukunftszentrum Tirol: über Gegenwärtiges und Zukünftiges
- * Bildung: Früher fit für die Wirtschaft
- * Salomon-Geschäftsführer Stefan Schwarz im Interview
- * eco.wissenschaft: Unsere neue Rubrik wurde ausgebaut
- Bionorica: neue Forschungsära für Tirol
- Innovacell: Modernstes Reinraumlabor Österreichs in IBK eröffnet
- Hypo: Maßgeschneiderter Businessplan für Spin-Offs