



Keine Alternative für Brennerbasistunnel

Foto: BEG

Univ.-Prof. Eckart Schneider:
„Jetzt muss rasch ein Finanzierungskonzept her.“

Für den Bau des Brennerbasistunnels gibt es keine vernünftigen Alternativen, sagt Univ.-Prof. Eckart Schneider. Er mahnt die rasche Fixierung eines Finanzierungskonzepts ein.

Für die einen ist der Brennerbasistunnel die einzige Möglichkeit zur Verminderung des Transitproblems, für die anderen ist er ein Milliardengrab. Was stimmt jetzt wirklich?

Schneider: Ich bin überzeugt, dass der Brennerbasistunnel eine richtige und notwendige Maßnahme ist. Denn den Transitverkehr auf dem Verordnungsweg einzuschränken, ist nicht möglich. Die Alternative ist daher, die Bahnverbindung auszubauen und attraktiver zu gestalten. Dass wir damit nicht so falsch liegen, zeigt das Beispiel der Schweiz oder zeigt das geplante Tunnelprojekt zwischen Frankreich und Italien – ein Projekt in ähnlichen Dimensionen wie der Brennerbasistunnel.

Aber wird sich das Projekt überhaupt rechnen? Daran hat es gerade in der jüngsten Vergangenheit wieder massive Zweifel gegeben.

Schneider: Rechnen wird sich der Tunnel aus heutiger Sicht nicht. Das Projekt muss man aber volkswirtschaftlich sehen. Es kann den Zuwachs des Verkehrs auf die Schiene bringen, und man erspart sich teure Ausbauten der Autobahnen. Die Bau-

kosten können durch die Tunnelmauteinnahmen nicht verdient werden. Der Betrieb alleine sollte sich aber tragen.

Wenn nun aber die EU, wie von der Tiroler Politik erhofft, eine Richtlinie erlässt, die Transporte bestimmter Güter (Schrott etc.) auf die Schiene zwingt, was ändert sich dann?

Schneider: Das würde sicher die Rentabilität steigern und einen Beitrag zur Amortisation der Investitionskosten liefern.

Nun liegt die Befürchtung sehr nahe, dass beim Brennertunnel, ähnlich wie bei vielen anderen Tunnelprojekten, die Baukosten zum Teil maßlos überschritten werden. Wie kann man das verhindern?

Schneider: Durch sorgfältige und gründliche Planung, Baugrunduntersuchung und straffes Management. Die Mehrkosten, die zum Beispiel bei den Schweizer Tunnelprojekten entstanden sind, rühren nicht so sehr aus einem kostspieligen Bauverfahren, sondern aus Forderungen der Gemeinden, der Anrainer, der Grundstückshalter. Ungeplante Mehrkosten kommen überwiegend aus Rücksichtnahmen auf solche Interessen und auf immer höhere Auflagen in punkto Sicherheit. Es kommen ständig neue Vorschriften, und ein Ende dieser Entwicklung ist noch nicht absehbar. Da werden die Ansprüche unendlich hoch geschraubt. Das sind also alles in erster Linie hausgemachte Mehrkosten.

Der Tunnel gilt aber als geologisch sehr sensibel und unberechenbar?

Schneider: Ja, der Brenner ist eine geologische Schwächezone, deshalb ist es gut, dass jetzt der Erkundungsstollen fixiert und gesichert ist. Der Erkundungsstollen macht sehr viel Sinn, damit man wirklich Klarheit über die Geologie gewinnt. Man kann damit die Risiken enorm eingrenzen.

Drohen massive Bauzeitverzögerungen?

Schneider: Die Bauzeit von acht Jahren ist realistisch. Selbst bei geologischen Überraschungen ist mit geringen Verzögerungen von maximal etwa sechs Monaten zu rechnen.

Kann die Universität Innsbruck einen Beitrag zum Tunnel liefern?

Schneider: Die Universität arbeitet kräftig mit. Prof. Rainer Brandner (Institut für Geologie und Paläontologie) spielt eine entscheidende Rolle bei der geologischen Erkundung. Das Institut für Eisenbahnwesen und Öffentlichen Verkehr (Prof. Kopp) ist ebenso wie das Institut für Baustofflehre engagiert. Letzteres entwickelt Vorschläge zur Bauausführung, zu Tunnelwandsegmenten und ist an der Entwicklung der Betonqualitäten beteiligt. Ich selbst arbeite bei der Erstellung der Ausschreibungen mit und bin in ein Projekt mit der Zementfirma Schretter für den Ausbau mit Tunnelwandsegmenten involviert.



Ein Erkundungsstollen der BEG in Brixlegg im Rahmen der Unterinntaltrasse. Foto: BEG



Der „Sautrog“, über den der Verkehr zum Brennertunnel rollen wird. Rechts: Erste Bohrungen in Mauts (Südtirol) zum kürzlich begonnenen Bau des Erkundungsstollens für den Brennerbasistunnel. Fotos: Parigger, APA/Wallig



Kann sich Österreich als Standort für Tunnelbau profilieren?

Schneider: Österreich hat gute Voraussetzungen z.B. große Ingenieurbüros und viel Tunnel-Know-how. Österreichweit ist zwar die TU Graz auf diesem Gebiet führend, aber die Universität Innsbruck kommt dann gleich an nächster Stelle.

Ist der Tunnel aber überhaupt finanzierbar?

Schneider: Von den Baukosten – geschätzte fünf Milliarden Euro ohne Finanzierungskosten – würden für Österreich und Italien je 2,5 Milliarden entfallen, den EU-Beitrag noch gar nicht eingerechnet. Das ist nicht so viel mehr als die 1,8 Milliarden für die Unterinntaltrasse. Das Problem ist nur, dass in Österreich selbst die Prioritätenliste der Verkehrsprojekte offenbar nicht so fest geschrieben ist und relativ schnell geändert wird. Der Brenner konkurriert da mit einem Ausbau der Semmering- und der Koralmbahn. Irgendwann muss aber eine Entscheidung fallen, woher das Geld für den Basistunnel fließen soll. Die Finanzierung sollte schnell auf die Beine gestellt werden.

Ist es denn dann vorstellbar, dass der Brennertunnel nicht gebaut wird?

Schneider: Die derzeit im Bau befindliche Unterinntaltrasse hat ja hauptsächlich den Sinn, als Zulaufstrecke für den Brennertunnel zu dienen, daher wäre es eher

sinnlos, den Brennertunnel nicht zu bauen. Ohne Brennertunnel würde die Unterinntaltrasse auch kaum eine Entlastung vom Transitverkehr bringen. Und schließlich ist der Tunnel natürlich auch von volkswirtschaftlichem Nutzen für den Wirtschaftsstandort.

Aus der Transportwirtschaft hört man oft, der Brennertunnel ist ok., man sollte ihn aber nicht als Bahn-, sondern als Straßentunnel errichten. Gibt es Alternativen zum Bahntunnel?

Schneider: Ein 56 Kilometer langer Straßentunnel bringt fast unlösbare Probleme z. B. in punkto Sicherheit und Unfallgefahr. Auch andere Alternativen scheiden aus, um die Kapazitäten auf den bestehenden Schienen besser auszulasten. Damit das Transitproblem zu lösen, ist illusorisch. Daher ist der Brennerbasistunnel unbedingt notwendig.

Wann könnte der Baubeginn sein?

Schneider: Baubeginn könnte, wenn die Finanzierungsfrage gelöst wird, in zwei Jahren sein, also Mitte 2008. Die Universität Innsbruck veranstaltet dazu am 1. und 2. März 2007 ein internationales Symposium, bei dem über Geologie, Geotechnik, Finanzierungsmodelle, Bahntechnik, Umwelt- und Sicherheitsaspekte gesprochen wird. Informationen gibt es dazu unter www.bbt-symposium.eu

michael.riedler@tt.com ■

ZUR PERSON



Foto: Riedler

Eckart Schneider

Univ.-Prof. Eckart Schneider (65), gebürtiger Vorarlberger, hat internationale berufliche Praxiserfahrungen von Spanien, Indien, Türkei bis nach Afghanistan, hat Stollen- und Tunnelprojekte in Deutschland als Bauleiter gemanagt und ist 1996 zum Vorstand des Institutes für Baubetrieb, Bauwirtschaft und Baumanagement (IBBB) an der Bau fakultät der Universität Innsbruck berufen worden.

Schneider ist auch als Sachverständiger und Gutachter tätig. Er ist Mitglied im Österreichischen Normungsinstitut und hat beim Brennerbasistunnel-Report 2002 mitgemacht, der eigentlichen „Machbarkeitsstudie“ für das Projekt. Er hat dort die Themen Bauverfahren, Vortriebsverfahren, Bauablauf, Bauzeit und Kostenbausteine behandelt.