

# 27 000 m wurden schon zur Erkundung gebohrt

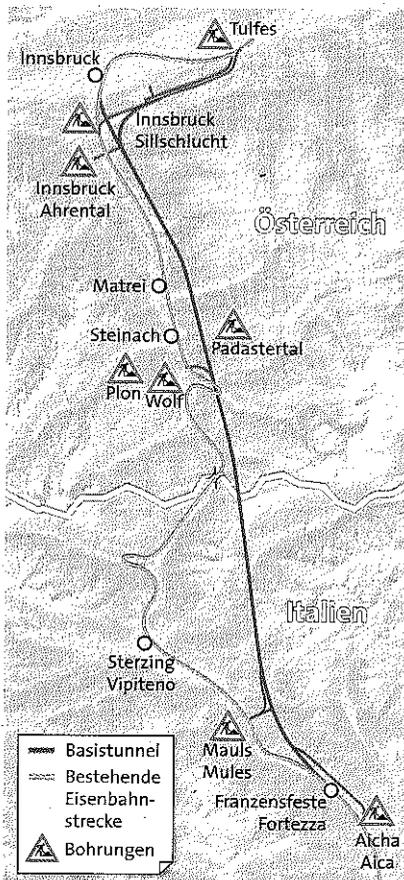
## Österreich Brenner-Basistunnel wird trotz Sparzwängen ab 2016 gebaut

Von Bernhard Hector  
und Wilfried Schneider

Wer sich über den Bau des Brenner-Basistunnels (BBT) informieren will, fühlt sich manchmal wie in einer Achterbahn: Da ist davon die Rede, dass der Bau wegen finanzieller Probleme wohl erst 2016 beginnen kann – oder später? Kurze Zeit danach erreichen einen dann wieder Meldungen, in denen von Bohrungen und Durchbrüchen die Rede ist. Wird denn schon gebaut?

Der Brenner-Basistunnel soll mit 55 km der zweitlängste Eisenbahntunnel der Welt werden nach dem Schweizer Gotthard-Basistunnel mit rund 57 km. Aber es gibt auch schon Streitlustige, die die bestehende österreichische Tunnelstrecke von Innsbruck nach Tulfes dem Brenner-Basistunnel hinzurechnen. Dann käme dieser auf 64 km und wäre der längste Eisenbahntunnel der Welt. Sei's drum.

**10 Mrd. EUR Baukosten.** Die Baukosten für den BBT werden auf rund 10 Mrd. EUR veranschlagt. Laut Wiener Bundesverkehrsministerium sind bereits rund 400 Mio. EUR investiert. „Derzeit und bis 2016 wird an umfangreichen Erkundungsmaßnahmen gearbeitet“, erklärt Walter Fleissner vom Kabinett der Bundesministerin. Insgesamt waren es im Vorfeld bereits über 27 000 m Bohrungen, bestätigt Simon Lochmann von der für die Tunnelerrichtung verantwortlichen Projektgesellschaft BBT SE auf DVZ-Anfrage. Und immer, wenn eine weitere Erkundung erfolgt, ist wieder von Bohrungen für den Brenner-Basistunnel die Rede.



Oder vom Durchbruch für einen Versorgungsstollen.

Dabei soll es erst in vier Jahren richtig losgehen. „Geplanter Baubeginn für den Hauptstollen ist 2016“, erklärt Fleissner. Der Hauptstollen geht von Innsbruck/Österreich bis Franzensfeste/Italien. „Bis dato gibt

keine Informationen über eine Verschiebung oder gar Absage – auch wenn dies medial kolportiert wird“, betont Fleissner.

Derzeit seien alle Baustellen in österreichischem Tirol sowie in Italien aktiv. Laut BBT SE sollen bis 2022 alle Ausbruchsarbeiten im Hauptstollen, fertiggestellt sein. Zeitgleich ist geplant, in bereits fertiggestellten Tunnelabschnitten mit dem Eisenbahntechnischen Einbau zu beginnen. 2026 soll der Tunnel in den internationalen Bahnverkehr eingegliedert werden.

**Spekulationen bleiben.** Probleme gibt es noch mit der deutschen Zulaufstrecke. „Wir wollen dieses Infrastrukturvorhaben im Einklang mit den Bürgerinteressen verwirklichen“, bekennt Peter Ramsauer trotz kritischer Stimmen. Kritik schlägt ihm dabei von den bayerischen Landtagsgrünen entgegen, die angesichts des verschobenen Unterzeichnungstermins mit Österreichs Verkehrsministerin Doris Bures (DVZ 21.2.2012, Seite 2) das Gesamtprojekt kritisch hinterfragen.

Die Verschiebung sorgte für Spekulationen, Wien wolle nun von dem Tunnelprojekt abrücken. Zumal dem BBT-Projekt im Zuge des Wiener Sparkpakets Einsparungen von rund 450 Mio. EUR drohen. Verkehrsministerin Bures ließ jedoch dementieren: „Es wird schon intensiv nach einem für beide Seiten möglichen Unterzeichnungstermin vor der Sommerpause gesucht“, erklärte Pressesprecherin Marianne Lackner. DVZ 6.3.2012

Wilfried Schneider, Fachjournalist, Wien.  
Kontakt über hector@dvz.de