

TIROL

THEMA DES TAGES

tiroler@kronenzeitung.at

DARUM MACHEN WIR ES ZUM THEMA

Der Brenner Basistunnel (BBT) ist das größte einzelne Verkehrsprojekt in der Geschichte des Landes und soll zur Lösung des jahrzehntelangen Transitproblems beitragen. Aber gelingt die Verlagerung auf die Schiene?



Im Gegensatz zum benachbarten Baulos H41 (Sillschlucht-Pfons) können die Tübbinge im Baulos H53 (Pfons-Brenner) nicht direkt auf der Baustelle hergestellt werden. Eine Firma in Bayern produziert die Elemente, die per Bahn angeliefert werden.

54.000 Tunnelschalen rollen

Eine von vielen Logistik-Monsteraufgaben für den Brenner Basistunnel: Die Betonelemente für die Innenschale (Tübbinge) müssen beim Baulos Pfons-Brenner aus Deutschland geliefert werden.

Ganz im Gegensatz zum benachbarten Baulos H41 (Sillschlucht-Pfons) können die Tübbinge im Baulos H53 (Pfons-Brenner) nicht direkt auf der Baustelle hergestellt werden. „Grund dafür sind die beengten Platzverhältnisse“, sagt Christoph Mellitzer, stellvertretender Bauleiter der BBT SE für den Abschnitt Pfons-Brenner.

Und so produziert die Firmengruppe Max Bögl aus Mengenthal in Bayern die Schalenelemente. Sechs da-

von ergeben einen von 7760 vollständigen Ringen. Diese werden von den Tunnelbohrmaschinen „Wilma“ und „Olga“ gleich nach den Bohrarbeiten eingebaut. „Die ersten Tübbinge trafen kürzlich ein“, bestätigt Andreas Ambrosi, Sprecher der Brennerbasistunnel Gesellschaft (BBT SE).

530.000 Tonnen Tübbinge sind insgesamt notwendig

Am Ende werden es unglaubliche 530.000 Tonnen davon sein. Ein Logistik-

Leistung auch für die ohnehin stark beanspruchte Schiene auf der Inntalroute.

Bei der BBT ist man stolz, dass kein einziger Lkw-

triebs sind abgeschlossen. Die hohe Zahl ergibt sich durch die zwei Hauptrohre (je 8,1 Meter breit, 40 bis 70 Meter Abstand), Erkundungsstollen und vier seitliche Zufahrtsstollen. Alle 333 Meter verbindet ein Querstollen die Röhren.

Die Scheitelhöhe liegt auf 790 Metern, 580 Meter tiefer als der Brenner (1370 Meter).

DATEN & FAKTEN

➤ **Dimensionen:** Der BBT verläuft auf 55 Kilometern zwischen Innsbruck und Franzensfeste (bei Brixen in Südtirol). Samt Umfahrung Innsbruck ist er 64 Kilometer lang. Er ist das Herzstück der neuen Bahnverbindung München-Verona.

➤ **Projektstand:** 1200 Personen arbeiten derzeit am BBT. Rund 75 Prozent des 220 Kilometer langen Vor-

Transport auf der Straße notwendig ist. Lediglich die Strecke vom Baustellenlager bis zu den Tunnelbohrmaschinen im Berg muss mit

60

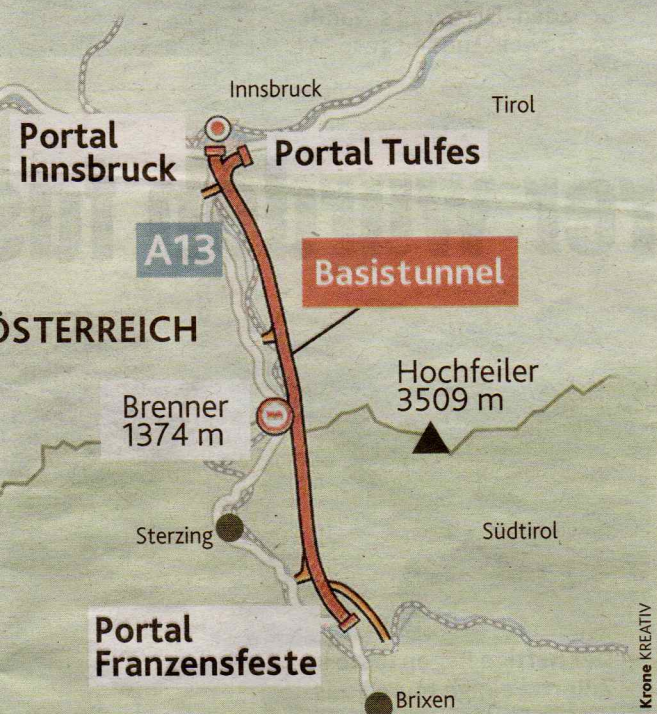
JAHRE

liegen zwischen BBT-Baubeginn und einer Idee des italienischen Ingenieurs Giovanni Qualizza im Jahr 1847, einen Tunnel unter dem Brenner zu errichten.

WENIGER ENERGIEVERBRAUCH

Eine Studie des Landes sagt: Bei einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die vorhandenen Schienen würden im Vergleich zu Diesel-Lkw 72 Prozent weniger Energie pro Tonne verbraucht. Sämt BBT und Wegfall der Brenner-Steigung sogar 81 Prozent.

BRENNERBASISTUNNEL



ach Steinach

ial-Lastwagen zurück-
gt werden. Rund zwölf
er pro Tag kämpfen sich
und 180 Meter langen
chinen vor. Das Baulos
Pfnos-Brenner ist das
te im österreichischen
-Projektgebiet.

etriebsnahme ist derzeit as Jahr 2032 geplant

e Jahre war die Inbe-
nahme des BBT für
B geplant. Schwierige
ogische Verhältnisse
Corona wirkten er-
erend. Gravierend war
ein Stopp beim ge-
nten Baulos Pfnos-Bren-
denn der Vertrag mit
Porr-Konsortium wur-
nach Unstimmigkeiten
elöst. Beim Fertigstel-
stermin geht man inzwi-
n von 2032 (hinter vor-

gehaltener Hand 2034) aus.
Die Gesamtkosten wurden
mehrfach nach oben korri-
giert, zuletzt war von 10,5
Milliarden Euro die Rede.

Die Landesregierung ist
vom Mega-Projekt weiter-
hin überzeugt: „Der BBT
wird das Herz des transeuro-
päischen Verkehrsnetzes,
das sich in Zukunft über die
ganze Europäische Union
spannen wird“, unterstreicht
Verkehrs-LR René Zumto-
bel die Bedeutung. Er
mahnt: „Die Herausforde-
rungen am Brennerkorridor
werden aufgrund nötiger
Bauarbeiten dies- und je-
nseits des Brenners weiter zu-
nehmen“, bei den noch offe-
nen Zulaufstrecken in
Deutschland sei es wie bei
einem Herz, für das die Aor-
ta nötig sei... Andreas Moser

Vor 20 Jahren: BBT-Staatsvertrag

Abkommen zwischen Österreich
und Italien stellte erste Weichen

Einige frühe politische
und technische Mei-
lensteine des riesigen In-
frastruktur-Projektes:

- ◊ Am 30. April 2004 unterzeichnen die Verkehrsminister Österreichs und Italiens, Hubert Gorbach und Pietro Lunardi, einen Vertrag zum Bau des Jahrhundertprojekts.
- ◊ Am 7. Juli 2004 fällt im Nationalrat der Beschluss Nr. 537: Er ratifiziert den Staatsvertrag zur Realisierung des BBT.
- ◊ Am 30. Juni 2006 erfolgt der symbolische Spatenstich bei einer Feier am Brenner und im August 2007 beginnt der tatsächliche Bau eines ersten Erkundungsstollens zwi-

schen Aicha und Mauls in Südtirol.

- ◊ Am 19. Februar 2008 entscheidet das EU-Parlament, den Brennerbasistunnel mitzufinanzieren – mit 902 Millionen Euro bis zum Jahr 2013.
- ◊ Am 4. Dezember 2009 beginnen die Bauarbeiten in Österreich, konkret der Erkundungsstollen Sill-schlucht, 5,4 Kilometer.
- ◊ Am 16. Juli 2010 wird der Zufahrtstunnel im Ahrental in Angriff genommen, die Länge beträgt 2,4 Kilometer.
- ◊ 4. April 2011: Das Baulos Wolf I in Steinach wird gestartet, auch der Tunnel ins Padastertal (für Aushub) beginnt.



30. Juni 2006, Brenner: LH van Staa und Verkehrsminister Hubert Gorbach beim symbolischen Baustart.