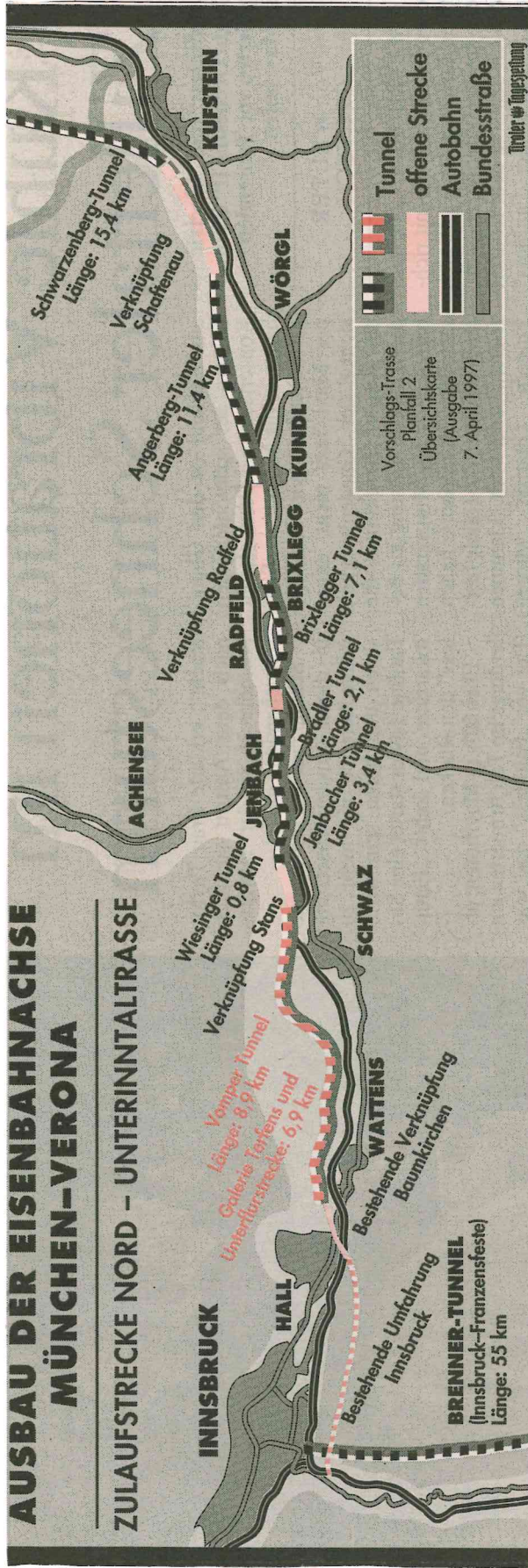


AUSBAU DER EISENBahnACHSE MÜNCHEN-VERONA

ZULAUFSTRECKE NORD – UNTERINNTALTRASSE



EINE UMLANUNG erfolgte vor allem beim Vompertunnel, der ursprünglich mit einer Länge von 15,4 km projektiert war. Im Raum Baumkirchen wird die Bahn auf einer Doppelstocktrasse fahren, in Telfens soll eine Galerie und eine Unterflurtrasse gebaut werden. Der „neue“ Vompertunnel ist 8,9 km lang. TT-Grafik

Unterinntaltrasse: „Neuer“ Vompertunnel – Finanzierung über Schieneninfrastrukturgesetz?

Geologie bereitete Probleme

Geologische Probleme machten eine Umplanung der Unterinntaltrasse notwendig. Der Direktor der Brenner Eisenbahngesellschaft, Hans Lindenberger, lobt die gute Gesprächsbasis mit den Gemeinden.

INNSBRUCK (lei). Innerhalb von 18 Monaten muß die am Freitag eingereichte Umweltverträglichkeitsprüfung der Unterinntaltrasse Kundl-Baumkirchen abgeschlossen sein. Gegenüber der „alten“ Trassenführung, weist die nunmehrige Projektierung Änderungen – vor allem im Bereich des Vompertunnels – auf. „Probebohrungen haben ergeben, daß die Realisie-

rung des ursprünglichen Vompertunnels zu einer längeren Bauzeit und zu höheren Kosten führen würde“. Dies betonte Hans Lindenberger anlässlich einer Präsentation am Montag in Innsbruck. Insgesamt wurden bisher 800 Millionen für die Baureif-

machung des Projekts investiert. Bereits 1999 soll mit dem Bau begonnen werden, ist Lindenberger zuversichtlich. Davor gelte es jedoch, Probleme auszuräumen. Lindenberger lobte die „gute Gesprächsbasis“ mit den betroffenen Gemeinden. Nach dem Vorliegen des Umweltgutachtens muß das Projekt nochmals präsentiert werden. Als letzter Schritt wird der Tras-

senverlauf verordnet. Ungeklärt ist derzeit noch die Finanzierung des 16-Mrd.-S-Projekts. Ein Teil der Kosten soll aus Mitteln des Schieneninfrastrukturgesetzes finanziert werden, ein anderer privat. Tirols Politik ist für die Querfinanzierung Straße-Schiene.

Die geänderte Trassierung bedeute keine zusätzliche Belastung für die Anrainer, so Lindenberger. Der Vompertunnel, der ursprünglich zwischen Baumkirchen und Stans geplant war, wurde zwar verkürzt. Im Bereich Baumkirchen-Wattens verläuft die neue Strecke allerdings in einer Unterflur- bzw. Galerie-

strecke. In Baumkirchen wird eine „Doppelstock“-Lösung verwirklicht: Über der Unterflurtrasse verläuft die bestehende Westbahnstrecke, die in Neuterfens in einer Galerie eingehaust werden soll. Diese Bauweise reduziere die Lärmbelastung für die Anrainer wesentlich, so Lindenberger.

In einem Tunnel unterfährt die Neubaustrecke den Vompertunnel bis Stans. Die Anbindung von Stans wird nördlich der Autobahn errichtet und unter der Autobahn geführt. Durch diese Umlagerung können die veranschlagten Baukosten gehalten werden, glaubt Lindenberger. In anderen Abschnitten weicht die Neutrassierung um bis zu einhundert Metern ab.



HANS LINDENBERGER, Chef der Brenner Eisenbahngesellschaft, lobt das gute Gesprächsklima. TT-Foto: Paffner