

„Einfach gewaltig“

ARGE Transitverkehr besuchte Bahnprojekte in Tirol, Brennerbasistunnel wird gebaut

Am 18. April fiel in Innsbruck der offizielle Startschuss für den Bau des Brennerbasistunnels. Landrat Josef Neiderhell sowie zahlreiche Bürgermeister und Geschäftsführer der Mitgliedsgemeinden der ARGE Transitverkehr machten sich vor Ort ein Bild. Die Botschaft der Verantwortlichen in Tirol ist eindeutig: Mit Beginn der Hauptbauphase gibt es kein Zurück mehr.

Martin Pellizzari, der Leiter des Projektinformationsmanagements im Unterinntal der ÖBB Infrastruktur AG sprach neudeutsch vom „Point of no return“. Zuvor hatten sich die Österreichische Bundesbahn als Bauherr sowie das Infrastruktur- und das Finanzministerium in Wien auf die Finanzierung verständigt. Die Finanzierungsvereinbarung ist bereits unterzeichnet, damit steht dem Beginn der Hauptbauphase nichts mehr im Weg.

Am 18. April begannen die Arbeiten am Zugangstunnel in Maul. Er wird der mittlere von insgesamt drei Zugangstunneln sein, die seitlich in Richtung des zukünftigen Brennerbasistunnels in den Berg getrieben werden. Nach seiner Fertigstellung werden dort 2016, mitten im Berg, die Arbeiten an den eigentlichen beiden Hauptröhren des Brennerbasistunnels beginnen. Mit Hilfe gewaltiger Bohrmaschinen werden sich die Bergleute in Richtung Innsbruck bzw. Franzensfeste in Südtirol durch den Berg arbeiten. Parallel dazu wird auch an den beiden Enden des zukünftigen Brennerbasistunnels gearbeitet.

An einem weiteren Zugangstunnel in Ahrental bei Innsbruck sind die Arbeiter bereits am Werk. Die Delegation aus Rosenheim konnte sich im Tunnel ein Bild von den Bauarbeiten machen. Alle vier Stunden werden etwa zwei Meter aus dem Berg gesprengt. Anschließend wird das Geröll weggeschafft und der Tunnel mit Spritzbeton gesichert. Mit dieser Methode schafften die Bergarbeiter bisher knapp 600 Meter des später 2,4 Kilometer langen Tunnels.

Längst begonnen haben auch die Arbeiten am Erkundungsstollen. Er wird einige Meter unterhalb der beiden Hauptröhren des Brennerbasistunnels verlaufen und genauso lang wie dieser sein. 2020, so ist es geplant, werden die bergmännischen Arbeiten abgeschlossen sein. Danach wird die Infrastruktur, also Gleise, Elektrifizierung und Beleuchtung eingebaut. 2025 oder 2026 soll der Brennerbasistunnel in Betrieb genommen werden. Ein Zug, der mit 150 Stundenkilometer, erlaubt werden 220 Stundenkilometer sein, durch die 55 Kilometer lange Tunnelröhre fährt wird etwa 20 Minuten von Innsbruck bis nach Franzensfeste brauchen. Eine weitere beeindruckende Zahl ist die der Gesamtkosten: 9,7 Milliarden Euro.

Der Informationsbesuch der ARGE Transitverkehr, organisiert vom Sachgebiet Wirtschaftsförderung im Landratsamt Rosenheim, begann am Vormittag in einem Tunnel der Neubaustrecke zwischen Wörgl und Innsbruck. Die beiden neuen Gleise sind jeweils 40 Kilometer lang, wovon 32 Kilometer in Tunnels verlaufen. Zum Fahrplanwechsel, im Dezember 2012, soll sie in Betrieb gehen. Abgesehen von rund einem Dutzend Fernreisezügen täglich wird die Neubaustrecke überwiegend Güterverkehr aufnehmen. Die Tiroler erhoffen sich eine deutliche Entlastung, denn auf der rund 150 Jahre alten bestehenden zweigleisigen Strecke verkehren derzeit täglich mehr als 350 Züge.

Angesichts der in Tirol geschaffenen Fakten forderte Landrat Neiderhell erneut einen sofortigen Planungsbeginn der Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel auf bayerischer Seite: Wenn für die Planung zwischen Wörgl und Innsbruck 16 Jahre gebraucht wurden, dann müssten wir praktisch morgen beginnen, um im Jahr 2027, also ein Jahr nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels, auch fertig zu sein.

Beeindruckend fanden Bürgermeister und Landrat auch die Suche nach einer geeigneten Bahntrasse zwischen Wörgl und der Landesgrenze bei Kiefersfelden. Das sei so, wie ich es mir wünschte, meinte Neiderhell, über alles wurde geredet, auch über die Kosten. 2005 wurden zunächst rund 25 verschiedene Varianten, verteilt über die gesamte Talbreite, untersucht. Die übriggebliebenen fünf Trassen wurden anschließend im Rahmen eines Regionalforums, in dem alle betroffenen Gemeinden eingebunden waren, offen diskutiert. Die endgültige Entscheidung für eine Trasse traf dann eine Projektgruppe, der auch zwei Bürgermeister angehörten. Sämtliche Beurteilungskriterien wurden offengelegt. Aus diesem Grund erfährt die gefundene Lösung eine hohe Akzeptanz. Auf die nicht vorhandenen Planungen auf deutscher Seite reagierten die Planer der Österreichischen Bundesbahn pragmatisch. Sie legten die eigenen Pläne so aus, dass die zwei neuen Gleise an jeder Stelle der bayerisch-tirolerischen Grenze nach Deutschland übergeben werden können.

Text: Landratsamt Rosenheim, Pressestelle

Inhaltsverzeichnis:

3	Aus der Gemeinde
4	Aus dem Gemeinderat
5	Aus dem Bauausschuss Lebensqualität
6	Ansprechpartner der Gem. Abfallwirtschaft
7	Wasserbeschaffungsverb.
8	Aus unserer Gemeinde
9	VHS/Gemeinde
10	Glückwünsche, Ehrung
11	Senioren
12	Kinder/Jugend
13	Jugend
14	Soziales
15	Soziales/Gesundheit
16	Wichtige Rufnummern
17	Gesundheit Wichtige Rufnummern
18	Gesundheit
19	Sicherheit
20	Aus unserer Tourist-Info
21	Freizeit
22	Evangelische Kirche
23	Katholische Kirche
24	Aus unseren Vereinen
25	Aus unseren Vereinen
26	Aus unseren Vereinen
27	Aus unseren Vereinen
28	Veranstaltungen
29	Veranstaltungen
30	Umwelt
31	Gemischtes
32	Umschlag

