

Michael Prachensky

Dramatik um den Brennerbasistunnel (BBT)

Zwischen überholten Verkehrskonzepten und unkalkulierbaren Schulden

Entweder wird sofort über Alternativen nachgedacht oder es gibt keine mehr. Wenn der BBT heute fertig gestellt wäre, müsste ich gratulieren. Er wurde seit den 70er Jahren in den „goldenen Zeiten“ des Wirtschaftsaufschwungs schlichtweg verschlafen. Heute sind die enorm langen Flachbahntunnels durch die technischen Entwicklungen der Antriebssysteme genauer betrachtet nicht mehr notwendig.

Auch durch den Bau des Gotthardtunnels, der bereits in 4 Jahren (2016) in Betrieb gehen wird, werden sich die Verkehrsströme innerhalb der EU stark verlagern. Sogar die italienische Vorlaufstrecken nach Mailand und die bayerische von Lindau nach München werden von der Schweiz zum Teil vorfinanziert. Das heißt, die Schweiz kann dann konkurrenzlos anbieten, ist ihr Korridor von Amsterdam nach Genua über die Industrie- und Handelshochburgen des Ruhrgebietes doch um ca. 250 km kürzer als der über den Brenner. Zudem ist der Brennerbasistunnel (BBT) seitens der Nationalstaaten unfinanzierbar geworden.

Die geschätzten Verkehrszunahmen haben sich durch die derzeitige Wirtschaftslage, durch den Ausbau der Containerhäfen rund um Europa und durch neue Verteilungsphilosophien zusätzlich verändert. Die Häfen, u.a. Triest (Koper), Genua (La Spezia), Livorno, Gio Tauro (Reggio Calabria) im Mittelmeer bzw. im Norden Rotterdam, Hamburg und weiter bis nach St. Petersburg in der Ostsee sind oder werden weiter ausgebaut.

Vom Containerhafen Triest (Koper) führt ein direkter Korridor über Laibach, Marburg, Graz, alternativer Semmeringtunnel Richtung Wien und weiter über Warschau, Krakau und Moskau bis zum Containerhafen St. Petersburg. Damit werden die Transporte der Container auf der Bahn und Straße quer durch Europa wesentlich reduziert. Der „Koralmtunnel“ wird dadurch mit einer kürzeren Strecke umfahren. Ein bisschen europäisch sollte in der Trassenführung doch gedacht werden.

Die viel gerühmten TEN-(Trans-European-Networks)-Pläne stimmen mit den heutigen Anforderungen nicht mehr überein. Diese Pläne gehören den neuen Situationen angepasst. Es werden sich wenige, aber dafür Hochleistungs-Güter-Trassen entwickeln, die sich von den Containerhäfen zu den Seehäfen, den Handelszentren bzw. Industriehochburgen mit ihren weiteren Verteilernetzen erstrecken.

Doch neben einem Umdenken, was die Trassen der konventionellen Bahn betrifft, sollte man auch nach logistischen und technologischen Alternativen Ausschau halten. Einer mit Pferden vorgespannten Kutsche Scheibenbremsen einzubauen macht daraus kein leistungsfähiges Transportmittel. Das "Killerargument", nur die Eisenbahn ist mit der Eisenbahn kompatibel ist falsch. Kein Güterzug wird sich auf eine TGV- oder ICE-Schiene verirren. Zur Zeit der Erfindung der Eisenbahn, der "chemin de fer", also des Weges aus Eisen, gab es keine Straßen oder betonierte Fahrbahnen. Damals war das Rad auf einer Schiene eine geniale Idee, nur heute gibt es bessere Lösungen für einen spurgeführten Transport. Diese Lösung heißt TALPINO-ÖKO-TRANS. Eine Plattform mit Niederdruckgleitkissen auf einem ebenem Betonband, das Ganze einzeln, ohne Zugsbildung, mit einem Asynchron-Linear angetrieben. Die Zugsbildung ist auch ein Relikt aus Zeiten, wo es nur schwere große Dampfmaschinen gab, auch ganze Fabriken wurden damals mit nur einer Dampfmaschine angetrieben, warum heute nicht mehr?

Durch all diese heute gängigen Bausteine hat das Konzept des neuen Verkehrssystem TALPINO-ÖKO-TRANS eine ca. 100fache Leistungsfähigkeit gegenüber einer modernen Gütereisenbahn; eine Leistung, die die Eisenbahn, das Rad-Schiene-System, einfach nicht erbringen kann. Es wird eine Art vollautomatischer „Rohrpost“ für den Containertransport kommen. Durch dessen hohe Kapazität lassen sich die Strecken weitgehend als Unterflurtrassen konzipieren - nur an gewünschten Stellen können Umlade- bzw. Einstiegsstationen errichtet werden, die mit der verzweigten Eisenbahn bzw. den flächendeckenden Straßen angebunden sind. Man sieht, hört und spürt (Körperschall) kaum etwas von diesem Hochleistungs-Transportsystem. Es ist keine Eisenbahn-Flachbahn von 3-8 Promille mehr notwendig, denn die Linearmotoren können problemlos 35 Promille Neigungen überwinden. Die erhöhte Energieaufnahme wird durch die Bremsenergie, die in den neuen Nano-Strom-Bricks gespeichert wird, wieder ausgeglichen. Auf diesen Talpino-Einzelplattformen können die 40-Fuß-Standard-Container mit bis zu 30 Tonnen Bruttogewicht aufgelegt werden. Die einzelnen Plattformen schweben dann auf einem Luftgleitfilm über den glatten Tunnelboden und werden über Linearmotoren mit dem Strom aus den integrierten „Nano-Strom-Bricks“-Speichern gezogen. Mit dieser Kapazität lässt sich der Betrieb

für eine anrainerfreundliche, umweltfreundliche Unterflur- bzw. Tunneltrassen erstmals rentabel finanzieren. Diese Vision ist real viel näher, als geglaubt wird.

Diese „großen“ in Zukunft notwendigen Verkehrs-Infrastrukturprojekte hätte die EU zur Gänze zu übernehmen. Es kann nicht angehen, dass Nationalstaaten wie Deutschland, Österreich (Tirol) und Italien (Südtirol) den Brennerbasistunnel (BBT) mit seinen Vorlaufstrecken seit Jahrzehnten vor sich „hertümpeln“ lassen. Die Aufschreie von diversen Regionalpolitikern und Bürgermeistern aus den berührten Gebieten und von einschlägigen Bau-Lobbyisten sind auf Eigeninteressen und beschränktem Blickwinkel aufgebaut. Aber ein solches „zentrales Verkehrsprojekt für Europa“ darf nicht nur ein politisches „Scheinprojekt“ zum Beispiel für die kommende Landtagswahl 2013 in Tirol sein. Innovationen, Visionen und technische Entwicklungen haben kein „Mascherl“, das dem Zeitgeist genehm ist. Sie treten ein und verändern plötzlich althergebrachte Anschauungen.

TALPINO – Das Beispiel einer Alternative

TALPINO ist ein Beispiel für eine angedachte Trassen-Alternative in unserem Raum. Es wurde schon einmal vorgestellt im Fernsehfilm „Mit der Rohrpost durch die Alpen“ mit dem bayrischen FS und später „Über die Alpen“ mit Reinhold Messner und Michael Prachensky. Die 385 km Hochleistungsstrecke TALPINO führt vom Containerhafen Genua über Mailand nach Bergamo und quert die Alpen von Bormio, Münster, Scoul, Ischgl, St. Anton, Holzgau/Steeg, Obersdorf, Kempten bis nach München. Damit können in diesem Falle neben dem Güterverkehr auch die Tourismushochburgen bzw. das Lechtal erstmals wetterunabhängig nach Norden und Süden auch für den Personenverkehr angebunden werden. Diese Strecke ist um ca. 150 km kürzer als über die Umwegtrasse des Brenners! – Sie kreuzt kein Lawinen- und Hochwasserbereiche – was das für diese Tourismusorte bedeutet, kann sich jeder selbst vorstellen.

Die Strecke von München bis Mailand dauert ca. drei Stunden von Zentrum zu Zentrum – da kommt keine Flugverbindung, geschweige denn ein ICE Zug trotz BBT, annähernd hin!

Die ca. zehn Tunnels haben maximale Längen von 20–25 km, was bautechnisch, zeit- und kostenmäßig enorme Vorteile bringen. Die Bauzeit dieser Strecke könnte durch die vielen Angriffsportale in sechs Jahren abgewickelt werden. Der Bau müsste seitens der EU errichtet und über Ausschreibung an private Betreiber vergeben werden.

Verkehrs-Infrastrukturmodelle in der EU sollten grundsätzlich nach den neuesten, prognostizierten Verkehrsströmen überlegt werden. Große Verteilungen über die Hochleistungsstrassen mit TALPINO, flächige Verteilung anschließend über die Eisenbahn bzw. die Autobahn und das höherrangige Straßennetz. Die Vorteile der Einsparungen aus den einzelnen Systemen sollen letztlich dem EU-Bürger zugutekommen. Natürlich braucht es Übergangslösungen:

Die Eisenbahn mit ihrer Doppelfunktion von einer schnellen ICE-Strecke, einer Regionalbahn bzw. einer langsamen Güterstrecke weist enorme Nachteile auf, die sich nicht koordinieren lassen. Langsame Züge müssen den schnellen in den Bahnstationen ausweichen, damit ist der Güterverkehr in Europa auf eine Durchschnitts-Geschwindigkeit von ca. 30 km/h gesunken. Wo bleibt da die allseitig eingeforderte Wettbewerbsfähigkeit? Buchstäblich „auf der Strecke“!

Besonders die Güter-Verschubtechnik der Waggons ist „tiefstes Mittelalter“. Zum Beispiel gibt es den Querverschub, wie bei TALPINO möglich, nicht. Die händisch zu bedienenden Kupplungen, die Bremstechnik, die lauten, luftgekühlten Taurus-Lokomotiven ebenso wie die gewerkschaftliche Personalpolitik mit Problemen bei den grenzüberschreitenden Lokführern etc. sind Sehenswert und abenteuerlich. Die stark geförderte „rollende Landsstraße (ROLA)“ von Wörgl/Tirol bis zum Brenner bzw. nach Verona ist technisch überholt. Die Niederflurwägen der Eisenbahn weisen enorme Schäden u. a. auch im Gleiskörper (Weichen) auf. Diese gehörten umgehend eingestellt und auf rationelle 500 m lange Containerzüge mit dementsprechenden leisen und gleisschonenden Zugmaschinen wie die 6-Achs-Mammutlok umgerüstet. Das sind nur einige Beispiele für sinnvolle Maßnahmen in einer Übergangsphase.

Das Match „Straße gegen Schiene“ gewinnt der LKW

Die angestrebte Verlagerung des Schwerverkehrs „von der Straße auf die Schiene“ ist innerhalb der gegenwärtigen Verkehrsplanungen der EU eine Illusion und kann entgegen allen schönen Worten so gar nicht erfolgen. Nach wie vor ist der LKW auch für den Ferntransport der EU liebstes Kind. Stichwort: der neue Giga-Liner bzw. EuroCombi, mit seinen neuesten, schadstoffarmen Motoren. Je befördertem m³ werden 30 % weniger Dieselkraftstoff verbraucht, zeigte die neueste Studie.

In der Fläche ist der LKW nun mal wesentlich flexibler und schneller als die Eisenbahn. Neue technische Entwicklungen müssen und sollen sich den ökologischen und der Verhinderung von gesundheitsschädigenden Folgen unterordnen (Lärm, Abgase, Trassenfindung und

Landschaftsbild). Wie kommen die Anrainer dazu, neben diesen störenden Mega-Betonbauten zu leben. Anrainer erhalten in Zukunft wesentlich mehr Einspruchsrechte – bei großen Verkehrs-Infrastrukturprojekten müssen bindend Volksbefragungen durchgeführt werden. Diese sind grenzüberschreitend in den betroffenen Regionen durchzuführen. Nach wie vor ist die Schweiz hier ein Vorbild – im Gegensatz zu Stuttgart 21 und dem BBT mit seinen nicht durchdachten Vorlaufstrecken. Aber eben dafür benötigen wir neue Konzepte für den Gütertransport über weite Strecken.

Die derzeit stark diskutierten Staub- und Lärmbelastungen im Straßenverkehr u. a. im Sanierungsgebiet Tirol werden, wenn auch zögerlich, zunehmend EU-weit gelöst. Seit dem 1. September 2009 gilt bei der Typenprüfung für neue PKW die Euro-5-Norm, welche seit Januar 2011 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge bindend ist. Für Lastkraftwagen muss eine neue Euro-6-Norm ab Januar 2013 für Neuzulassungen und ein Jahr später für alle Fahrzeuge berücksichtigt werden; für PKW sind diese ab August 2014 bindend.

Mit diesen Maßnahmen können aus Sicht der EU „step by step“ die LKW-Nachtfahrverbote, die sektoralen Fahrverbote, die differenzierten Geschwindigkeits-Begrenzungen aufgelöst und angepasst werden. Die Anforderungen an die Gesundheit und der Anrainerschutz bekommen Vorrang und werden mit neuer Technologie berücksichtigt werden. Die Fahrverbote für LKW der Euroklasse 1 und 2 werden folgen usw.

Aber alle diese Umweltprobleme und deren möglicher Lösung haben mit der Notwendigkeit eines Brennerbasistunnels (BBT), dem werbemäßig „längsten Tunnel der Welt“ überhaupt nichts zu tun! Der Brenner ist immerhin der niedrigste Pass der Alpen, der im Gegensatz zum Gotthardtunnel problemlos überfahren werden kann.

Was an Neuem vor der Tür steht

Neue Entwicklungen kommen schneller als gedacht: Die fast lautlosen Elektro- Linearmotor-Fahrzeuge mit den Nano-Strom-Bricks der LKW, GIGA-LINER, BUS und PKW entlang des Straßenverkehrs sind in Entwicklung und werden die Lithium-Ionen und die Brennstoffzellen-Entwicklung ablösen. Große Erleichterung bringt in Zukunft die „automatisch geführte Bus bzw. Lkw „Slot-Spur“ entlang der bestehenden Autobahnen. Im Staufalle weicht der Fahrer den Problembereichen aus und klinkt sich wieder nach Bedarf ein. Diese Technik wurde bereits als „Begleitende Autobahn“ (BGA) in den verkehrspolitischen Wortschatz aufgenommen. Im Bereich der Eisenbahn wird in absehbarer Zukunft die Bremsenergie in den „Nano-Bricks“ in den Loks oder in den Triebwägen selbst gespeichert und dann verwendet werden, wenn sie benötigt wird. Es wird keine Oberleitungen mehr geben, was enorme Vorteile in der Vershubtechnik bringt. Diese Technik wird in den nächsten Jahren bereits am Markt angeboten werden. Sicherlich noch vor der theoretischen Fertigstellung des BBT mit seinen Vorlaufstrecken bis Verona bzw. nach München!

Der Ausbau gemäß heutigem Stand der Technik der gesamten Strecke mit insgesamt 2.200 km, also des so genannten TEN Korridor Nr.1 von Berlin über die „Mega“-Berlusconi-Brücke nach Palermo auf der Insel Sizilien steht wohl „in den Sternen“.

Die ICE-Personen-Strecken benötigen nicht die Flachbahnstrecken der Güterzüge, die Triebwerksantriebe schaffen problemlos steilere Strecken, wie z.B. die Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm, die zum Teil Neigungen von 35 Promille (!) aufweist. Es ist auch angenehmer, in Zukunft mit diesen Personen-Triebwerkszügen in offener Landschaft und durch eher kurze Tunnels ohne Oberleitungen zu fahren als durch den 64 km langen BBT samt Südumfahrung bei Innsbruck.

In Frankreich gibt es für den Personenverkehr bereits eigene TGV-Hochgeschwindigkeitszüge auf eigenen Strecken – sicherlich die bessere Entscheidung für ein zukünftiges Europa. Die Länder Deutschland, Österreich und Italien sollten endlich nachziehen. Die derzeitigen veralteten Infrastrukturen der Eisenbahn stellen beträchtliches, zum Teil ungenutztes Vermögen dar, wenn man nur z.B. an die frei werdenden Flächen, die verkauft werden können, denkt.

Die dramatische finanzielle Situation

Die dramatische, finanzielle Situation in Italien und die unvermeidliche Schuldenbremse in Österreich (Tirol) zwingen zu einem effizienteren Einsatz der Budgetmittel in dem vorgesehenen Sparpaket von mindestens € 10 Milliarden. „Es ist in Wahrheit ungewiss, ob durch den Brennerbasistunnel eines Tages auch Züge mit LKW durchfahren werden“, meinen Experten. Solange kein Plan vorliegt, wie der Verkehr von der Straße in den Tunnel gelockt werden soll, sei ein Baustopp sinnvoller als die Fertigstellung. Mit solchen Projekten wie dem BBT lasten wir der nächsten Generation bloß erhebliche Schulden auf. Die prognostizierten jährlichen Zunahmen der Gütermengen von 3–4 % über den Brenner werden durch die Wirtschaftssituation, durch den Ausbau der Mittelmeer-Containerhäfen und durch die Eröffnung

des Gotthardtunnels stark zurückgehen. Alle diese Fakten sprechen gegen den BBT. Tatsächlich ist bis heute nicht klar, wie teuer die derzeit geplanten österreichischen Infrastrukturmaßnahmen (BBT, Koralmtunnel, Semmering) der Eisenbahn dem Steuerzahler noch zu stehen kommen. Doch der Rechnungshof errechnete erst kürzlich eine Summe von 53,5 Mrd. Euro. Der Finanzberater „Nomura“ spricht sogar von 200 Mrd. Euro. Die gewaltigen Differenzen ergeben sich aus der unklaren Zinsentwicklung (für die Projekte müssen Kredite aufgenommen werden, das Ministerium hat die Finanzierungskosten dafür in seinen Berechnungen nicht berücksichtigt) sowie möglichen Kostenexplosionen, die bei komplexen Tunnelprojekten keine Seltenheit sind. Generell wurden Überlegungen in Richtung neuer Technologien nicht zugelassen.

Zumindest offiziell machen die derzeitigen Regierungsparteien derzeit keine Anstalten, „unwichtige“ Infrastrukturprojekte „nachhaltig“ zu überdenken. Es gibt nur Verzögerungen und vorläufige Verschiebungen. Vor allem beim BBT wäre es jedoch sinnvoll, das Projekt endlich auf Eis zu legen und dafür neuen zukünftigen Entwicklungen klar den Vorrang zu geben. Im Rahmen des derzeitigen Sparpaketes hätte die EU, der Bund und das Land die Finanzierung in Nord- und Südtirol in Frage zu stellen.

Die Baukosten für den BBT Tunnel haben sich von 5 Mrd. Euro, dann auf 8 Mrd. und derzeit bis zu 10 Mrd. innerhalb von 8 Jahren erhöht. Die letzten Prognosen liegen bereits nach offiziellen BBT-Angaben bei mindestens 20 Mrd. Euro Gesamtkosten. Andererseits wäre es auch völlig falsch, den BBT aus Kosteneinsparung nur einröhrig zu bauen. Die notwendigen Transport-Frequenzen wären dann überhaupt nicht erfüllbar.

Nach wie vor fehlen die Anrainer-freundlichen Vorlaufstrecken von Franzensfeste bis Bozen bzw. nach Verona auf der südlichen und die Vorlaufstrecken von Vomp bis Kufstein, Rosenheim, auf der nördlichen Achse bis nach Berlin.

Im Prinzip sind Gütertransporte ein „lukratives“ Geschäft, wenn sie die Kapazitäten aufbringen; die Eisenbahn kann es nun mal, nachweislich, nicht. Es müssen alternative Maßnahmen getroffen werden: Es wurde vor 40 Jahren ein Flachbahnkonzept zwischen Berlin und Palermo als Mischbetrieb zwischen schnellen Personen- und langsamen Güterverkehr konzipiert, das in dieser Form heute technisch überholt. Der TEN Korridor Nr. 1 Berlin Palermo ist heute einfach überholt.

Mit dem 56 km langem Brennerbasistunnel (BBT) von Innsbruck nach Franzensfeste mit 5–7,5 Promille „Flachbahnkonzept“ ist es noch lange nicht getan. Es fehlt der Ausbau der so genannten „Steilstrecke“ von Franzensfeste bis Bozen in fast gleicher Länge von ca. 56 km. Die gegenseitigen Verpflichtungserklärungen, die diversen und wiederholten Tunnelanstiche zeigen, wie lustlos die betroffenen Nationalstaaten mit der EU und mit diesem Thema umgegangen sind.

Bis jetzt wurden nur für die Grundlagenforschung, die Vorprojekte, 20 km Probestollen mit ca. 5,0 m Durchmesser angeblich 386 Mio. € ausgegeben. Den Großteil dieser Planungen und Untersuchungen finanziert die EU. Die zwei großen BBT-Hauptstollen werden primär von Österreich und Italien und ein wenig von der EU finanziert und es kann mit dem Bau voraussichtlich erst 2016 begonnen werden. Die Fertigstellung des BBT von Innsbruck bis Franzensfeste wurde mit 2025, die Inbetriebnahme offiziell für 2026 angegeben. Die letzten Aussagen zielen bereits auf 2032! Dieser Zeitplan ist bei der gegebenen Finanzierungssituation aussichtslos. Es wird die Eröffnung hinausgeschoben – hinausgeschoben – hinausgeschoben und die Kosten steigen – steigen – steigen. Betrachtet man die Bauzeit des Gotthard-Tunnels, dann sind die Termine, die derzeit zum BBT kursieren, nichts anderes als politische Seifenblasen.

Was machbar wäre und geschehen müsste

Die Leidtragenden sind die Wipptalgemeinden. Sie haben vom BBT in Wahrheit nichts, es wurde ihnen seitens der Politik und von den Bürgermeister zu viel versprochen. Täglich rumpeln die alten Güterwaggons mit den lauten, luftgekühlten Gebläsen der überholten Taurus-Lokomotiven an den Hauswänden der Anrainer vorbei – bis nach Fertigstellung des BBT vielleicht bis 2032 oder überhaupt nicht mehr. Aber auch dann bleibt die alte Brennerbahn als Ausweichroute über den Brennerpass erhalten.

Junge Familien haben das Wipptal bereits verlassen, da sie keine lebenswerte Zukunft mehr vor sich sehen. Über den Orten führt die Autobahn mit ihren hässlichen und ständig sanierungsbedürftigen Brücken vorbei und die Bundesstraße wird als Ausweichroute des LKWSchwerverkehrs bei Sanierungsarbeiten an der Autobahn- bzw. durch Mautflüchtlinge benützt.

Wir benötigen daher SOFORTLÖSUNGEN für die Brenner-Route, die innerhalb von drei bis fünf Jahren nach Auskunft von großen, beteiligten Baukonzernen problemlos fertig gestellt werden können. Zur Erinnerung: 1867 wurde die 126 km lange Eisenbahnstrecke nach 7-jähriger Bauzeit zwischen Kufstein–Innsbruck mit einigen tausend Bauarbeiter eröffnet. Karl von Etzel entwickelte seine eigene Theorie, um mit Kehrschleifen über den 1370 m niedrigen

Brennerpass zu kommen. Alois Negrelli von Moldelbe hatte bereits seinerzeit den 14 km kurzen Scheiteltunnel angedacht:

- Die dringend notwendige Sanierung der bestehenden Eisenbahn über den Brenner von Innsbruck bis Bozen. Diese wird zwar bereits 2012 seitens der OBB von Innsbruck aus in Teilbereichen in Richtung Brenner begonnen. Es werden jedoch der gesamte technische Ausbau der Strecke und die Harmonisierung der grenzüberschreitenden Maßnahmen dringend gefordert.
- Die Planung und der sofortige Bau eines 14 km kurzen Brenner-Eisenbahn-Scheiteltunnels (BST). Dadurch würde sich die Brennerstrecke wegen des Entfalls der Talschleifen Valsertal und Pflerschtal um 15 km verkürzen. Dieser Scheiteltunnel könnte sofort begonnen werden. Zwei Jahre Planung und Einreichung, zwei Jahre Bauzeit und ein Jahr Probebetrieb. Dieser Tunnel könnte bereits 2017 mit der heutigen Bautechnik fertig gestellt sein.
- Die Grundlagen des BBT-Konzeptes mit der hochqualifizierten Mannschaft der BBT SE Gesellschaft, die Planunterlagen, die geplanten Tunnelquerschnitte, die erarbeiteten Kenntnisse der Geologie, die Quellfassungen und das Know-how der Termin- und Kostenkalkulationen etc. können übernommen werden.
- Der Bau einer Unterflurtrasse von Mühlbachl bis zum Scheiteltunnel auf der Nordtiroler und von Sterzing (Schloss Sprechenstein) bis zum Scheiteltunnel auf der Südtiroler Seite bei laufendem Betrieb mit neuer Vortriebstechnik kann ebenfalls bis 2017 fertig gestellt sein. Die Wipptaler Bevölkerung im Norden und Süden könnte endlich aufatmen.
- Der derzeit gebaute ca. 20 km Probestollen im Durchmesser von 5,0 m von Franzensfeste bis Innsbruck ist nicht umsonst, er kann bei Fertigstellung für Infrastrukturleitungen verwendet werden (GIL-Strom-Hochspannungsleitungen, Trinkwasser, Brauchwasser, Stollenkraftwerke, Kommunikationsleitungen etc.) Auch hier kann über Wärmetauscher die Fernwärme für Innsbruck und Franzensfeste (Brixen) genutzt werden. Dieser Probestollen wurde und wird zum Großteil von der EU finanziert.
- Sofortige Prüfung und Sanierung der bestehenden Brennerautobahn-Brücken. Besonders die Pilzkonstruktion der Luegbrücke könnte gefährdet sein.
- Ebenso gibt es auf Südtiroler Seite Problembereiche von einteiligen Stützkonstruktionen und bei der Talbrücke in Gossensass. Die Frage stellt sich bei Totalsanierungen, ob diese landschaftsstörenden und beängstigten Brückenbilder noch zeitgemäß sind und besser durch Begleittunnel in den Hangbereichen generell ersetzt werden sollen. Einseitige Sanierungen sind enorm kostenaufwendig und die Ausweichrouten während der Sanierungszeit führen wieder einmal durch die grenzüberschreitenden Wipptalorte Matrei, Steinach und Gries bzw. Gossensass und Sterzing.
- Schneeräumung, Salz- und Splitstreuung und Entsorgung kosten beträchtliches Summen Geld. Besonders das Salz greift die Tragkonstruktionen, besonders die Stahlbewehrungen (Spannbeton), die Fugen und sonstige Eisenteile und Brüstungen an. Es wäre sinnvoll, mit der sparsamen Nano-Oberflächentechnik die Asphaltfahrbahn bei Bedarf zu erwärmen. Der Niedervoltstrom wird von den begleitenden Fotovoltaikbändern entlang der Autobahn erzeugt und in den Nano-Bricks an Sonnentagen gespeichert und bei Bedarf genutzt. Eine Versuchsstrecke ist in Vorbereitung – die derzeitigen Hochrechnungen sprechen bei Mautstraßen für dieses System. Keine Schnee- und Eisfahrbahnen, keine Schneeketten mehr etc.

Eine Querfinanzierung von der Autobahn auf die Eisenbahn erscheint nicht sinnvoll, da die hoch verschuldete Asfinag in jedem Bereich der Sanierungs- bzw. Neubauten bei Brücken den Aufwand selbst zu tragen hat. Wir benötigen rasche Lösungen entlang der Brennerachse. 2017 könnte nach Auskunft eines bekannten Tunnelbaukonzerns der Scheiteltunnel mit den Unterflurtrassen der belasteten Wipptalgemeinden wie Matrei, Steinach, Gries, Brenner, Gossensass, Sterzing, Franzensfeste bei vereinter Willensbildung fertig gestellt werden und in Betrieb gehen. Das entspräche einem schnellen und wirksamen Gesundheits-, Umwelt- und Konjunkturpaket.

Noch ist das Zeitfenster für eine entschlossene Abkehr von dem verfehlten Konzept des Brenner-Basistunnels offen, aber nicht mehr lange. Noch könnten die mit hohem Aufwand bereits geleisteten Vorarbeiten für den BBT sinnvoll für bessere Verkehrslösungen, insbesondere

für einen Brenner-Scheiteltunnel genutzt werden. Wird diese kurze Zeitspanne nicht für eine radikale Umplanung genutzt, dann werden die Arbeiten am BBT trotz aller Verzögerungen weitergehen und wir alle werden sehenden Auges in ein gewaltiges verkehrspolitisches und finanzielles Schlamassel hinein schlittern. Daher sind alle verantwortlichen Politiker jeder Ebene – sei es Land, Bund oder EU – dringend aufgerufen, über ihren Schatten zu springen, gemachte Fehler einzusehen und zukunftsfähigen Weitblick zu beweisen!

DI Michael Prachensky, Seefeld/Tirol,
beschäftigt sich seit vielen Jahren mit innovativen Verkehrssystemen.
www.prachensky.com

- Talpino Öko Trans – Gemeinschaftsprojekt DI Michael Prachensky und DI Falko Ducia
- Nano-Brick-Technologie – eine Entwicklung der CEP Corporation mit Michael Prachensky