

Zulaufstrecke erst nach Tunnel fertig

INTERVIEW: Für Martin Ausserdorfer von der BBT-Beobachtungsstelle haben die lang andauernden Diskussion für Verzögerungen gesorgt

VON WOLFGANG JOCHBERGER

UNTERLAND. Eine rechtzeitige Fertigstellung der Zulaufstrecke im Unterland gleichzeitig mit der Eröffnung des Brennerbasistunnels ist für Martin Ausserdorfer, den Direktor der BBT-Beobachtungsstelle, nicht mehr realistisch. Über den Stand der Dinge informiert Martin Ausserdorfer im folgenden Interview.

„Dolomiten“: Am 29. November 2012 wurde bereits ein Teil der Nordtiroler Zulaufstrecke zwischen Kundl und Baumkirchen eröffnet. Dort fahren die Züge mit Geschwindigkeiten von bis zu 220 Kilometern pro Stunde. Wie weit ist die Zulaufstrecke in Südtirol gediehen?

Martin Ausserdorfer: Die Zulaufstrecke in Südtirol gliedert sich in 3 Abschnitte: Franzensfeste-Waidbruck, Umfahrung Bozen und Südtiroler Unterland. Franzensfeste-Waidbruck ist finanziert und die Genehmigung des Baus erfolgt innerhalb November. Das gesamte Projekt wurde in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden entwickelt und wird gleichzeitig mit dem Tunnel fertig gestellt. Bei der Umfahrung Bozen wird demnächst die Planung beginnen, so dass eine Fertigstellung gleichzeitig mit dem BBT realistisch ist. Im Unterland ist der Sachverhalt etwas komplexer. Eine lang andauernde Diskussion, ob man eine Zulaufstrecke überhaupt wünscht und wie die Trassenführung sein soll, hat Verzögerungen angehäuft. Eine Fertigstellung gleichzeitig mit dem Basistunnel ist nicht mehr realistisch.

„D“: Sie bestätigen also die Befürchtungen, dass die Zulaufstrecke durch das Unterland nicht gleichzeitig mit dem Brennerbasistunnel fertiggestellt und das Unterland vorübergehend zu einem Flaschenhals für den Eisenbahnverkehr wird? Wie sieht der Zeit-

Zulaufstrecke im Unterland



plan zum Bau der Zulaufstrecke durch das Unterland aus und was sagen sie zu diesen Ängsten?

Ausserdorfer: Weder ich noch sonst jemand kann dazu heute eine Antwort geben. Das wäre nicht ehrlich. Wir setzen aber alles daran, so schnell wie möglich weiter zu kommen. Das Unterland wird nach der Eröffnung des Tunnels nicht gleich ein Flaschenhals sein, weil es dort keine engen Kurvenradien und keine Steigungen gibt, können die Züge dort wie im Tunnel abgewickelt werden.

„D“: Die Zulaufstrecke im Bereich Unterland soll in die Bauleitpläne eingetragen werden. Das ist das Ergebnis eines Treffens von Landeshauptmann Arno Kompatscher mit den Bürgermeistern des Unterlandes am 22. September dieses Jahres. Ist diese Eintragung bereits erfolgt und was bedeutet diese für die weitere Planung?

Ausserdorfer: Die Eintragung erfolgt nun durch die Landesämter von Amts wegen. Ursprünglich hatten sich die Ge-

„Das Unterland wird nach der Eröffnung des Tunnels nicht gleich ein Flaschenhals sein. Weil es dort keine engen Kurvenradien und keine Steigungen gibt, können die Züge dort wie im Tunnel abgewickelt werden.“

Martin Ausserdorfer, der Direktor der BBT-Beobachtungsstelle

meinden bereits im Juni 2009 auf genau diese Trassenführung geeinigt. Der Abschluss der Eintragung in die Bauleitpläne ist die Voraussetzung für den Beginn der Planung selbst, wo es auch verschiedenste Stufen gibt.

„D“: Wo verläuft nun endgültig die Zulaufstrecke im Bereich des Unterlandes? Es gab zuletzt ja mehrere Varianten-Vorschläge.

Ausserdorfer: Diese Fragen kann Ihnen heute noch nie-

mand genau beantworten, weil man im Unterland erst bei der Eintragung in die Bauleitpläne ist. Man will die oberflächennahe Tunnelstrecke im Berg realisieren, um kein Risiko bei Wasserquellen zu haben, um so viel wie möglich Kulturgrund zu sparen und vor allem um die Züge nicht mehr zu hören und zu sehen. Deshalb wurde ein Korridor definiert, wo die Trasse verlaufen wird. Die einzelnen Planungsstufen zwischen Vorprojekt, Einreichprojekt und Ausführungsprojekt werden genaue Auskunft geben. Diese Planungsschritte werden gemeinsam mit den Menschen vor Ort getätigt, so wie wir das bisher immer gemacht haben. Bis zum letzten Tag wird das Projekt so wie der Tunnel selbst optimiert werden.

„D“: Wieviel kostet die Zulaufstrecke durch das Unterland?

Ausserdorfer: Eine Kostenschätzung sieht heute Kosten von rund 2 Milliarden Euro vor.

„D“: Die EU soll die BBT-Zulaufstrecken nicht nur mit 10 Pro-

zent mitfinanzieren, sondern mit bis zu 40 Prozent: Dafür setzen sich zuletzt die 3 Verkehrsminister Graziano Delrio (Italien), Jörg Leichtfried (Österreich) und Alexander Dobrindt (Deutschland) ein und stellten einen entsprechenden Antrag an die EU-Kommission. Wurde dieser Vorschlag von der EU-Kommission angenommen und was bedeutet das für die Zulaufstrecke durch das Unterland?

Ausserdorfer: Dieser Vorschlag hat in Europa positive Zustimmung erhalten. Europa möchte auch den gesamten Korridor finanzieren und nicht nur einzelne Abschnitte. Der BBT ohne die Zulaufstrecke ist nicht sinnvoll und deshalb gehen wir davon aus, dass uns Brüssel weiter unterstützt. Der Landeshauptmann hat hier die besten Kontakte und arbeitet laufend dafür.

„D“: Die südliche Zulaufstrecke des BBT soll 189 Kilometer lang werden und vom Südportal des Tunnels in Franzensfeste bis Verona reichen. Der Nordzulauf von München bis Innsbruck be trägt über die Route Grafing-Rosenheim-Kufstein 165 Kilometer. Wann wird die Strecke zwischen München und Verona schlussendlich fertig sein?

Ausserdorfer: Der Gesamtaufbau ist das große Ziel. In Bayern geht man davon aus, die Zulaufstrecken bis 2030 zu realisieren. Richtung Süden können wir ähnliche Zeiten annehmen. Schlussendlich hängt alles vom politischen Willen auf gesamtstaatlicher Ebene ab. Die Regierung Renzi ist uns sehr gut gesinnt und wir konnten massive Schritte nach vorne machen. Unser Auftrag ist es, tagtäglich für diese Projekte zu arbeiten, weil die Umsetzung die Lebensqualität der Menschen massiv verbessert. Einerseits kann Verkehr von der Autobahn auf die Schiene verlagert werden und andererseits wird man die Schiene nicht mehr hören und sehen.

© Alle Rechte vorbehalten