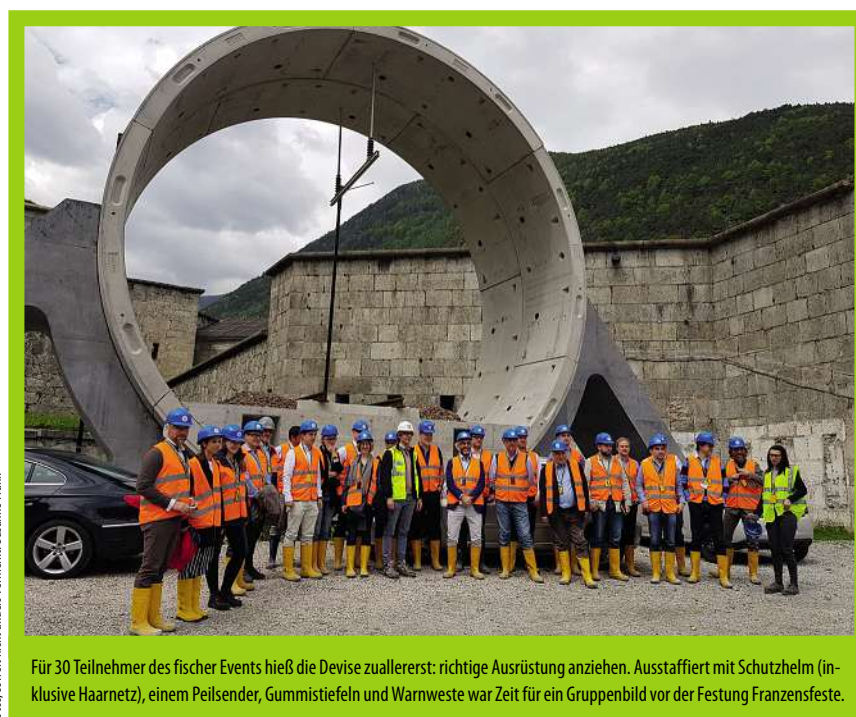




Foto: BBT SE

# Vor Ort im längsten Bahntunnel der Welt

**BESICHTIGUNG DES BRENNER BASISTUNNELS** \ \ Rund 150 Jahre nach der Eröffnung der Brenner Eisenbahnstrecke 1867 entsteht eine neue unterirdische Bahnstrecke unter dem Brennerpass. Sie wird nach der geplanten Inbetriebnahme 2027 die längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt sein. Die Fischer Werke luden Anfang Mai im Rahmen eines Kundenevents zur Besichtigung des spektakulären Tunnelprojekts ein. \ \ *Susanne Frank*



Fotos, soweit nicht anders vermerkt: Susanne Frank

Für 30 Teilnehmer des Fischer Events hieß die Devise zuallererst: richtige Ausrüstung anziehen. Ausgestaffelt mit Schutzhelm (inklusive Haarnetz), einem Peilsender, Gummistiefeln und Warnweste war Zeit für ein Gruppenbild vor der Festung Franzensfeste.

**W**er privat über den Brennerpass fährt, hat sehr wahrscheinlich das Urlaubsziel Italien vor Augen. Bei Lkw-Fahrern löst die Route wegen der großen Staugefahr eher Stress aus. Seit jeher ist die Strecke über den Brennerpass eine wichtige Handelsroute zwischen der Nordsee und den mediterranen Ländern.

Mitte des 19. Jahrhunderts wurden Handelsgüter noch mit Pferdekutschen über die Alpen transportiert. Das Gütervolumen betrug damals 60.000 Tonnen pro Jahr, heute geht es in die Millionen. 2008 erreichte das Güteraufkommen am Brenner die 50-Millionen-Tonnen-Marke. 1860 bis 1867 wurde die erste Brenner Eisenbahnstrecke errichtet. Heute – mehr als 150 Jahre später – wird ein neuer Verbindungsweg durch die Alpen gebaut. Unter dem Brennerpass entsteht die längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt – ein Megaprojekt mit einer angesetzten Bauzeit

von 20 Jahren. Baubeginn war 2007, 2027 soll der Tunnel – wenn alles planmäßig läuft – in Betrieb genommen werden.

**VON DER STRASSE AUF DIE SCHIENE**

Heute erfolgen noch zwei Drittel der Gütertransporte über den Brennerpass auf der Straße. Mit der Fertigstellung des Brenner Basistunnels sollen mehr Güter auf die Schiene verlagert werden.

Nach seiner Fertigstellung führt der Brenner Basistunnel auf einer Strecke von 64 km von Innsbruck zur Franzensfeste und ist damit ein Teil der neuen Bahnstrecke von München nach Verona. Vom Nordportal Innsbruck bis zum Südportal Franzensfeste wird der Tunnel 55 km lang sein. Das gesamte geplante Tunnel-system, das gerade entsteht, wird etwa 230 km lang sein. Laut David Marini von

der BBT SE, der im Baulos „Mauls 2-3“ die Fachbereiche Konstruktiver Ingenieurbau, Field Engineering und Geotechnik verantwortet, sind Stand heute 80 km der geplanten Strecke ausgebrochen. Für 2018 sind weitere 20 km geplant. Dabei werden vier Röhren den Fluss Eisack unterqueren.

**HOCHLEISTUNGSTRECKE DURCH DAS BRENNERMASSIV**

Kernstück des Jahrhundertbauwerks sind zwei Haupttunnelröhren mit je 8,1 m Durchmesser, die im Abstand von 70 m nebeneinander laufen. Sie werden jeweils eingleisig für Einbahnverkehr ausgestattet. In Abständen von 333 m verbinden Querschläge die beiden Haupttunnelröhren, die als Fluchtwege genutzt werden können. Zur Geländeoberfläche führen vier seitliche Zufahrtstunnel.

Finanziert wird das Projekt gemeinsam von Österreich und Italien. Die EU kofinanziert das Projekt zu 40 bis 50 %. Die BBT SE, eine Aktiengesellschaft nach europäischem Recht, wurde eigens für den Bau des Brenner Basistunnels gegründet und mit der Planung und Projektierung betraut. Die Kosten des Projekts werden auf etwa 8,8 Milliarden Euro geschätzt.

**6,7 ‰ STEIGUNG STATT 27 ‰**

Die 1867 fertiggestellte Brennerbahnstrecke verlief mit einer Steigung von 27 ‰. Der neue Tunnel führt nahezu flach, steigt auf österreichischer Seite mit 6,7 ‰ an, auf italienischer Seite mit 4 ‰ ab. Dadurch können den Tunnel auch längere und schwere Güterzüge befahren. Die Fahrzeit für den Güterverkehr soll sich auf 35 Minuten reduzieren. \ \



- 1 Per Bus geht es durch den Fensterstollen hinab in die beiden Hauptröhren im Baulos „Mauls 2-3“. Dieser besteht aus zwei eingleisigen Hauptröhren mit einem Durchmesser von je 8,1 m, die in einem Abstand von 70 m nebeneinander verlaufen. David Marini verantwortet als Projektleiter seitens der BBT SE das Baulos, das die 30 Teilnehmer des fischer Kundenevents besichtigen können. Er begleitete die Tour und erläuterte während der Fahrt die Details des Projekts.
- 2 Die Luft hier unten ist schwül-feucht. Die Bauarbeiter arbeiten hier in 8-Stunden-Schichten. Insgesamt betragen die Maße des Bauabschnitts „Mauls 2-3“ 39,8 km Haupttunnel, 14,8 km Erkundungsstollen und 10,4 km weitere Stränge.
- 3+4 Auf dem Weg zu einem Erkundungsstollen: Dieser befindet sich 12 m mittig unter dem Haupttunnel. Sein Durchmesser beträgt mindestens 5 m. Er dient in erster Linie der Gebirgsforschung. Nach der Fertigstellung wird er als Service- und Entwässerungsstollen genutzt.
- 5 Inmitten des Alpendurchstichs: Der höchste Punkt des Brenner Basistunnels liegt 790 Meter über dem Meer. Das heißt, 581 Meter tiefer als der Brennerpass mit 1.371 Metern Höhe.
- 6 Einblicke in die aktuellen Tunnelarbeiten im Baulos „Mauls 2-3“. Sind alle Bauphasen abgeschlossen, wird der Brenner Basistunnel inklusive Umfahrung der längste unterirdische Bahntunnel der Welt sein. Der bisherige Rekordhalter, der Schweizer Gotthard-Tunnel, ist sieben km kürzer.