

Österreich hat den "Tunnelblick" Bitte warten - Warum sich die heimischen Großprojekte alle verzögern.



Brenner: Ob der Tunnel je gebaut wird, ist offen.

Der Semmering-Basistunnel (geschätzte Kosten: 2,8 Milliarden Euro) wird Mitte 2012 angestoßen und soll im Jahr 2024 fertiggestellt sein. Angeblich. Denn bei dem Bahnprojekt handelt es sich um eine unendliche Geschichte: Bereits 1989 wurde der Tunnel, der die Fahrtzeit auf der Südbahn um mindestens 30 Minuten reduzieren soll, projektiert.

1994 wurde ein Sondierstollen von steirischer Seite vorangetrieben, doch das Land Niederösterreich trat gegen den Bau auf. Im März 2005 wurde das Projekt gestoppt, die Kosten für den gescheiterten Tunnel betragen 120 Millionen Euro. 2008 wurde eine neue Tunneltrasse vorgestellt, der auch Niederösterreich zustimmte. Bürgerinitiativen ist das 28 Kilometer lange Projekt aber ein Dorn im Auge, sie fürchten nachhaltige Störungen im Wasserhaushalt der Region. Die Erkundungsbohrungen für die neue Röhre haben bereits 40 bis 50 Millionen € gekostet.

Tagtraum?

Wenn überhaupt, dann später - das heißt es für den Brenner-Basistunnel. Der Baubeginn für den Hauptstollen wurde von 2011 auf 2016 verschoben. Gebaut werde aber nur, wenn die Finanzierung von italienischer Seite gesichert und die Mitfinanzierung von der EU über die gesamte Bauzeit zugesagt wird, erklärte Infrastrukturministerin Doris Bures. Insgesamt soll sich die Europäische Union mit 50 Prozent am acht Milliarden Euro teuren Tunnel beteiligen.

Der Tunnel soll die Tiroler Alpen zwischen Innsbruck in Nordtirol und Franzensfeste in Südtirol mit einer Gesamtlänge von 55 Kilometern unterqueren und wäre Teil der insgesamt 2200 Kilometer langen Eisenbahn-Hochgeschwindigkeits-Achse Berlin-Palermo.

Unter der Hauptstadt

In Wien ist seit Jahren ein Tunnel unter der Lobau im Gespräch. Die südlich der Donau bereits bestehende Außenring-Schnellstraße S1 soll so nach Norden verlängert werden.

Doch der geplante, 8,5 km lange Auto-Tunnel zwischen Schwechat und Essling ist umstritten: Umweltorganisationen und Bürgerinitiativen kritisieren, dass bis zu 60.000 Fahrzeuge pro Tag die Strecke frequentieren würden. Die Tunnel-Entlüftung würde - wenn sie ohne weitere Filterung blieb - das Naturschutzgebiet sowie die angrenzenden Gemeinden belasten.

Wiens Bürgermeister Michael Häupl pocht aber definitiv auf eine Tunnel-Lösung unter dem Nationalpark Lobau. "Was man mir nicht wird einreden können, ist eine Brücke", stellte er in den Koalitionsverhandlungen mit den Grünen, die gegen einen Tunnel sind, gleich zu Beginn klar.

Link zum Online-Artikel:

<http://kurier.at/wirtschaft/2049510.php>