

Pressebericht der CSU Senioren Union BGL

„Viele Wege führen nach Rom und einer davon über den „Brenner“

Besichtigung der Baustelle am Brenner Basistunnel, 7. August 2025

Der Brennerpass war schon immer eine der bedeutendsten Nord-Süd Verbindungen über die Alpen und bereits um 1.700 v.Ch. wurde dieser Gebirgsübergang als Handelsverbindung in die mediterranen Länder genützt.

Anfang des 19.Jh betrug das Volumen bereits 15.000 Tonnen Güter, die mit Pferdefuhrwerken über die Alpen transportiert wurden.

Als 50 Jahre später das jährliche Transportvolumen auf über 60.000 Tonnen angewachsen war, entschied man sich zum Bau einer Eisenbahnstrecke.

Die heutige Bestandsstrecke wurde von 1860 -1867 erbaut und auf Grund der steilen Anstiege, bis auf 1.370 Mert (Brenner Pass) sowie der kurvenreichen Streckenführung, ist ein weiterer Schienenausbau nicht möglich.

Hundert Jahre später erfolgte der Bau der „Tauern Autobahn“ und seit 1974 konnte man den Brenner damit auch auf dieser „Schnellverbindung“ überqueren.

Heute befahren jährlich ca. 16,6 Mill. PKW den Brennerübergang. Von den ca. 11 Mill. LKW benützen 73 % die Straße und 26 % die Bahn.

Deshalb entschied man sich 1999 zu einer neuen länderübergreifenden Verkehrsverbindung, den „Brenner Basis Tunnel“

Auf 64 Tunnelkilometern können künftig Personenzüge mit bis zu 250 km/h in 25 Minute zwischen Innsbruck und Franzensfeste verkehren.

Der Wegfall großer Steigungen ermöglicht es auch, dass längere und schwerere Güterzüge den Tunnel dann mit max. 120 km/ durchfahren können.

Er gilt als eine ingenieurtechnische Meisterleistung des 21. Jh. und wird nach seiner Fertigstellung die längste unterirische Eisenbahnverbindung der Welt sein.

Von diesem Meisterwerk wollten sich die 50 Mitglieder der CSU Senioren Union aus dem Berchtesgadener Land vor Ort überzeugen.

Bei wolkenlosem Himmel führte die Busanfahrt über Innsbruck und Matri zu Informationszentrum Tunnelwelten Wipptal.

Schon bei der Anfahrt fielen den Teilnehmer immer öfter große Kies- und Steinhalden sowie Mischanlagen neben der Straße auf. Ebenso sah man auf Stellflächen riesige Betonhalbschalen, derer Bedeutung und Verwendung noch nicht einzuschätzen waren.

Als die Reisegruppe in Steinach im Wipptal vor dem Informationszentrum „Tunnelwelten“ ankam, wurde sie nicht nur von zwei Tunnelführen, sondern auch von einem überdimensionalen ausgedienten Bohrkopf empfangen.

Nach einer kurzen Begrüßung wurde den Teilnehmern an einer Schautafel die gesamte Entwicklungsgeschichte sowie der aktuelle Fortschritt des Projekts „Brenner Basistunnel“ erläutert.

Dabei wurde auf die Bedeutung der einzelnen Bauabschnitte und ihre unterschiedlichen Herausforderungen und Umsetzung hingewiesen, die bei der Planung der zwei Haupttunnelröhren und dem darunter verlaufenden Erkundungsstollen zu bewältigen waren.

Die Tunneltrasse verläuft ab Innsbruck bis nach Franzensfeste mit nur geringem Höhenunterschied unter dem 1370 m hohen Brennerpass. Das aus dem Gestein austretende Wasser wird laut Staatsvertrag auf der Seite von Österreich zur Donau und in Italien zur Adria geleitet.

Der zeitliche Ablauf, von Beginn der Baumaßnahme bis heute und die damit verbundenen Kosten (Verteilung Europa-Italien-Österreich) sowie Umweltaspekte fanden dabei besondere Aufmerksamkeit. Hervorzuheben ist auch die Tatsache, dass sich sowohl der Baufortschritt, wie auch die geplanten Kosten (10,5 Mrd. €) bis heute im veranschlagtem Rahmen bewegen.

Dabei wurde von den Besuchern aus dem Berchtesgadener Land die Hoffnung vertreten, dass es bis zur Fertigstellung und Inbetriebnahme des Tunnels im Jahre 2031 auch von Deutscher Seite aus gelingt, eine Anbindung an dieses Jahrhundertprojekt zu ermöglichen.

In einem angrenzenden „Schaustollen“ wurden den Teilnehmern anschließend die unterschiedlichen Vortriebsarten anschaulich erklärt, besonders interessant war dabei die Simulation eines Sprengvortriebs mit 150 Sprengladungen.

Für die jeweilige Vortriebsart ist dabei die Beschaffenheit des Gesteins entscheidend. Ob dabei die gewaltige „Tunnelbohrmaschine“, ein Ungetüm von ca. 200 Metern Länge, die mit Ihrem Bohrkopf der sowohl den Tunnelvortrieb als auch gleichzeitig ein Verbauen der Tunnelwand mit vorgefertigten Tübbingern ermöglicht zum Einsatz kommt. Oder ob im herkömmlichen Sinn, mittels Sprengvortrieb und dem Ausspritzen von Beton unter Verwendung von Stahlmatten und Stahllanker, die Tunnelröhre ausgebaut werden muss.

An einer Videowand wurde die Besuchergruppe digital an die einzelnen Arbeitsplätze unter Tage mittgenommen. Erst dabei konnte man ermessen, welche Leistungen von den Arbeitern in ihren 8 Stundenschichten täglich erbracht werden um den Bau dieses Projekts vorantreiben. Dabei sollte nicht unerwähnt bleiben, dass auch Spitzentechnik aus Deutschland zum Einsatz kommt. So stammt z.B. die Tunnelbohrmaschinen (TBM) für den Brennerbasistunnel vom Weltmarktführer Herrenknecht, die einen Vortrieb je nach Gesteinsart von ca. 15 Meter am Tag ermöglicht.

Nach diesen theoretischen Erläuterungen wurde die Besuchergruppe mit Helm und Schutzwesten ausgestattet und mit dem Bus ging es zur Baustelle.

Zwischen Betonelementen, Radladern und Betonmischfahrzeugen suchte sich der Bus seinen Weg zum Eingang der Tunnelanlage. Dunkel und feucht war die Zufahrt bis man wieder oberirdisch an die riesigen Mischanlagen gelangte, wo der Beton für den Tunnelausbau hergestellt wird.

Von einer Besucherplattform, die erst vor wenigen Tagen fertiggestellt wurde, bekamen die Senioren einen Überblick über das Mischwerk, wo Fahrzeuge in Minutenabständen ihre Ladung zur Tunnelbaustelle vor Ort brachten.

Außerdem sah man von hier auch die endlose Förderbandanlage, über die nichtrecyclbarer Tunnelaushub zum Deponieren in das angrenzende Seitental transportiert wird. Am Ende der Besichtigung wurde sicherlich jedem Betrachter klar welche Leistungen für dieses Jahrhundertbauwerks vollbracht werden müssen.

Nach Rückkehr am Info- Zentrum wurde mit einem Teil der Gruppe vor dem 8,3 Meter großen Bohrkopf noch ein Foto gemacht, ehe man sich von den Begleitern verabschiedete

Nach der Mittagspause war ein weiterer Höhepunkt des Tages vorgesehen. Der Bus brachte die Besuchergruppe nach Innsbruck zum „Bergisel -Skisprungstadion“.

Begünstigt durch das herrliche Wetter wollte sich ein Großteil der Mitglieder die Besichtigung des Stadions und von der Aussichtsplattform des Sprungturmes den Blick über Innsbruck nicht entgehen lassen. Mit einem Schrägaufzug und anschließendem Lift gelangte man mühelos auf das Panoramadach und zum Bergisel Sky Restaurant.

Mit einer Turmhöhe von 50 Metern und seinen 28.000 Zuschauerplätzen gehört die Anlage zu einer der Sprungschanzen, auf der jährlich die Vierschanzentournee ausgetragen wird. Aktueller Schanzenrekord 138 Meter

Für Mitglieder mit Höhenangst bestand hier auch die Möglichkeit zu einem Besuch des „Kaiserjäger Museum“, oder man genoss im angrenzenden Restaurant gemütlich Kaffee und Kuchen.

Nach einem letzten Blick über Innsbruck und seine Bergwelt wurde es dann langsam Zeit an die Heimfahrt zu denken. Wohlbehalten und mit den Erlebnissen eines unvergesslichen Tages, erreichte die Reisegruppe gegen Abend wieder das Berchtesgadener Land.