

Pressereaktion der Süddeutschen Zeitung vom 16.05.08 zum Bericht des Österreichischen Rechnungshofs, Wien

Freitag, 16. Mai 2008

BAYERN

VUS Süddeutsche Zeitung Nr. 113 / Seite 37

Der italienische Staatspräsident Giorgio Napolitano war eigens nach Südtirol gereist. Und der italienische Bahn-Manager Mauro Moretti hielt Ende April eine pathetische Ansprache zum Baubeginn des Brenner-Basistunnels nahe dem kleinen Ort Franzensfeste. Während unter den Befürwortern des Projekts in Italien und Österreich schöne Worte gewechselt werden, wachsen im Tiroler und bayerischen Inntal die Zweifel, ob der 56 Kilometer lange Tunnel jemals Realität wird und somit die Anwohner von Abgasen und Verkehrslärm entlastet. Die Finanzierung ist nach wie vor unklar.

„Derzeit ergibt sich aus deutscher Sicht kein dringender Handlungsbedarf für weitere Ausbaumaßnahmen, zumal der finanzielle Rahmen für die Realisierung des Brenner-Basistunnels noch nicht gesichert ist“, lässt der Vorstandsvorsitzende der DB Netz AG, Volker Kefer, auf eine entsprechende Anfrage aus Österreich antworten. „Wegen der langen Realisierungszeiträume solcher Ausbaumaßnahmen müssen die Weichen hierfür schon heute gestellt werden“, mahnt jedoch die bayerische Verkehrsministerin Emilia Müller an.

Unterirdische Kosten Österreichs Rechnungshof zweifelt an Brennertunnel

In Rosenheim wirft man der Bundesregierung und der Bahn vor, dass sie diese Situation nütze, um den dringend nötigen Lärmschutz an der Bahnlinie immer weiter hinauszuschieben. Man könne erst tätig werden, wenn der Brenner-Basistunnel gebaut werde, bekommt die Rosenheimer Bundestagsabgeordnete Daniela Raab (CSU) als Antwort. Oder: Da nicht gesichert sei, ob der Brenner-Basistunnel jemals realisiert werde, könne man auch in Bayern derzeit nicht an einen Ausbau inklusive Lärmschutz denken.

Auf welch wackligen Beinen die Finanzierung in Österreich tatsächlich steht, kritisiert der dortige Rechnungshof in seinem jüngsten Bericht. „Die Finanzierung des Gesamtprojekts ist derzeit nicht gesichert“, heißt es dort als Fazit. Des Weiteren wurden zu niedrig bewertete Ausrüstungskosten, unzureichende Vorsorge für Schwierigkeiten mit den geologischen Verhältnissen und



die fehlenden Kostenansätze für Funktionsprüfungen und Probebetrieb kritisiert. Die verkehrspolitische Sprecherin der Grünen in Österreich, Gabriela

Moser, moniert, dass offiziell die Gesamtkosten mit sechs Milliarden Euro angegeben werden. Die drei Milliarden Euro für die Finanzierung müssten addiert werden. Auch danach halten Verkehrsexperten wie Sebastian Kummer, Leiter des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik an der Wirtschaftsuniversität Wien, die Summe immer noch für schön gerechnet. Aufgrund bisheriger Erfahrung mit solchen Großprojekten sei mit einer erheblichen Kostensteigerung zu rechnen, schrieb er schon 2006 in einem Bericht zum Brenner-Basistunnel. „Ein großes Wunschkonzert mit wenig Echo in Deutschland“, nennt die Grüne Moser den Tunnel deshalb.

Für die bayerische Inntalgemeinschaft, die sich gegen die Ausweitung jeglicher Verkehrskapazität über den Brenner ausspricht, hat das undurchsichtige Vorgehen System. „Mit einer laienhaften Schätzung rechnet man die Kosten gewaltig nach unten und behauptet wiederholt, diese Kosten seien nun gesichert. Dabei werden laufend Planungs- und Vorbereitungskosten verbraucht, um das Projekt zu einem Selbstläufer zu zwingen“, sagt ihr Sprecher Georg Dudek. *Heiner Effern*