

Brenner Basistunnel

Entwurf Juni 2019

Am 30. April 2004 unterzeichneten Österreich und Italien den Staatsvertrag zum Bau des Brenner Basistunnels (BBT). Im August 2007 begann der Bau. Lange Zeit hatte man das Gefühl, dass da kaum wirklich gebaut wird, sondern mehr nur kommuniziert. Nun zum 15. Jahrestag feierte man den Ausbruch von 100 km des 230 km langen Tunnelsystems. Nach Bauprogramm soll der Tunnel bis 2027 fertig erstellt sein und Ende 2028 in Betrieb gehen.

Über den Baufortschritt informieren sich am 5. Juni 2019 eine Gruppe Schweizer Bahnjournalisten im BBT-Infopoint Innsbruck und ab dem Zugangsstollen Ahrental. Von 120 km Eisenbahntunnel sind nun 29 km ausgebrochen, von 61 km Erkundungsstollen 40 km und von 49 km sonstigen Tunnelbauwerken 34 km.

Seit 1994 besteht der Umfahrungstunnel Innsbruck, der insbesondere Innsbruck vom Transitgüterverkehr zwischen Kufstein und Brenner entlastet. Dieser zweigleisige Tunnel wird gegenwärtig mit einem Rettungsstollen ergänzt. Seit Anbeginn besteht in diesem Tunnel ein vorbereiteter niveaugleicher Abzweig in Richtung BBT. Kurz nach dem Abzweig aus dem Umfahrungstunnel verzweigt sich der nun im Bau befindende Tunnel in zwei eingleisige Tunnelröhren. Die Besonderheit dabei ist, dass sich diese zwei Röhren überwerfen, um so vom Rechtsverkehr in Österreich auf den Linksverkehr in Italien zu wechseln. Da dies zwei Röhren nun nicht mehr mit Querstollen verbindbar sind, werden dies Röhren in einem Profil ausgebrochen, dass, getrennt durch eine 45 cm dicke Betonwand, parallel zum Gleis auch eine befahrbarer Rettungsweg Platz findet. Gleich nach der Überwerfung folgt die niveaufreie Einmündung der beiden Röhren in die Röhren aus Richtung Innsbruck Hauptbahnhof. Gleich anschliessend folgt die erste von drei Nothaltestellen. In diesem gesamten Teilabschnitt ab dem Zwischenangriff Ahrental ist der Ausbruch bis kurz vor den Umfahrungstunnel abgeschlossen. Gegenwärtig werden die Sohle und das Innengewölbe betoniert.



Abzweigung Haupttunnel – Verbindungstunnel, Blickrichtung Haupttunnel. Die beiden Röhren führen in die Gleisüberwerfung für den Wechsel von Rechts- auf den Linksbetrieb. (Foto: J. Lüthard, 05.06.2019)



Abzweigung Haupttunnel – Verbindungstunnel, Blickrichtung Umfahrungstunnel Innsbruck, welcher ab hier zweigleisig erreicht wird. (Foto: J. Lüthard, 05.06.2019)

Beide obenstehenden Fotos vom selben Standpunkt aus in entgegengesetzter Richtung aufgenommen.



Betonierung der Sole im Überführungsbauwerk.
Anschliessen kommt in die Mitte eine 45 cm dicke
Betonwand zur Trennung von Bahntrasse und
Rettungsweg zu stehen. (Foto: J. Lüthard, 05.06.2019)