

Tschirganttunnel verschoben, Brennertunnel nicht vor 2016

Der neue Infrastrukturrahmenplan sieht für Tirol Einschnitte vor: Auch zweite Röhre für den Perjentunnel wurde aus Programm gestrichen.

Von Carmen Baumgartner-Pötz und Peter Nindler

Wien, Innsbruck – Verkehrsministerin Doris Bures (SP) hat gestern den neuen Infrastrukturplan bis 2016 präsentiert. Dabei gibt es auch Einschnitte für Tirol. Insgesamt 4,3 Milliarden Euro weniger als geplant gibt die Bundesregierung in den nächsten fünf Jahren für Straße und Schiene aus. Der neue Ausbauplan sieht Ausgaben von 11,5 Mrd. Euro für die ÖBB vor (ein Minus von 1,5 Mrd.) und 6,5 Mrd. Euro im Asfinag-Bauprogramm (-2,8 Mrd.). „Wir wollten einen strategisch sinnvollen Ausbauplan“, meinte Bures. Es gehe nicht um „die Erfüllung einer Wunschliste, sondern um Gewichtung und Wertung“, so die Ministerin. Die Wirtschaftskrise habe es mit sich gebracht, dass man „gute Qualität mit weniger Geld sicherstellen müsse“. Trotzdem handle es sich bei dem Paket um die höchsten Infrastrukturinvestitionen der zweiten Republik, jeder investierte Euro würde drei Mal umgedreht, versicherten Bures, ÖBB-Chef Christian Kern und Asfinag-Vorstand Alois Schedl. Aufgrund der „Verkehrsprognose 2025+“ seien die Projekte evaluiert und überarbeitet worden, so die Ministerin.

In Tirol stößt das neue Bauprogramm auf Kritik. Schließlich fehlt das eindeutige Bekenntnis zum Bau des Brennerbasistunnels – es wurde kein Investitionsvolumen angegeben –, zum anderen wurden Vorhaben wie der Tschirganttunnel und die zweite Röhre für den Perjentunnel vorerst aus dem Rahmenplan bis 2016 gestrichen. Beim Tschirganttunnel, der allerdings umstritten ist, läuft derzeit das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren.

Zum Brennerbasistunnel erklärte Bures: „Der Tunnel wurde wie alle Projekte nach Wirtschaftlichkeit, Projektstand und Umweltnutzen bewertet. Letzterer ist aufgrund der Transitbelastung ganz hoch. Deshalb machen wir in den nächsten Jahren noch mehr geologische Untersuchungen, es kann sicher keinen Baubeginn des Hauptstollens vor 2016 geben, wenn nicht alles geklärt ist.“ Außerdem bringe der Basistunnel nur dann Vorteile, wenn innerhalb der europäischen Verkehrspolitik Schiene und Straße kostengleich seien. Eine längerfristige Finanzierung könne es nur durch eine Querfinanzierung über die Lkw-Maut geben. „Deshalb muss im Tiroler Unterland die Maut angehoben werden.“ Den 25-prozentigen Aufschlag lehnt Tirol jedoch ab. Und was für Bures auch ganz klar ist: „Der Brennertunnel ist für mich kein Bauprojekt, da geht es nur um den verkehrlichen (sic!) Nutzen.“

Für den Tschirganttunnel werden Gesamtkosten von 204 Millionen veranschlagt, er wird von Bures als wesentliches Projekt nach 2016 genannt wie auch die zweite Röhre für den Perjentunnel (143 Mio. Euro). Beim Flirscher Tunnel (141 Mio. Euro) wurde ohnehin immer erst mit einem Baubeginn 2018 gerechnet.

Unzufrieden ist VP-NR Hermann Gahr: „Die heute präsentierten Bau- und Investitionspläne von Bundesministerin Bures zeigen eines ganz deutlich: Unsere Steuergelder sollen vorwiegend rund um Wien verbaut werden.“ Er fordert Bundeskanzler Werner Faymann auf, endlich zu den Vereinbarungen zu stehen, verweist Gahr auf den Tschirgant-, den Perjen- und den Brennerbasistunnel. „Tirol hat es langsam satt, dass Zusagen und Versprechen nicht mehr gelten sollen und von Ministerin Bures einfach vom Tisch gewischt werden.“ Der Brennerbasistunnel ist für Gahr jedoch auf Schiene, der Plan von BBT-Chef Bergmeister werde umgesetzt.