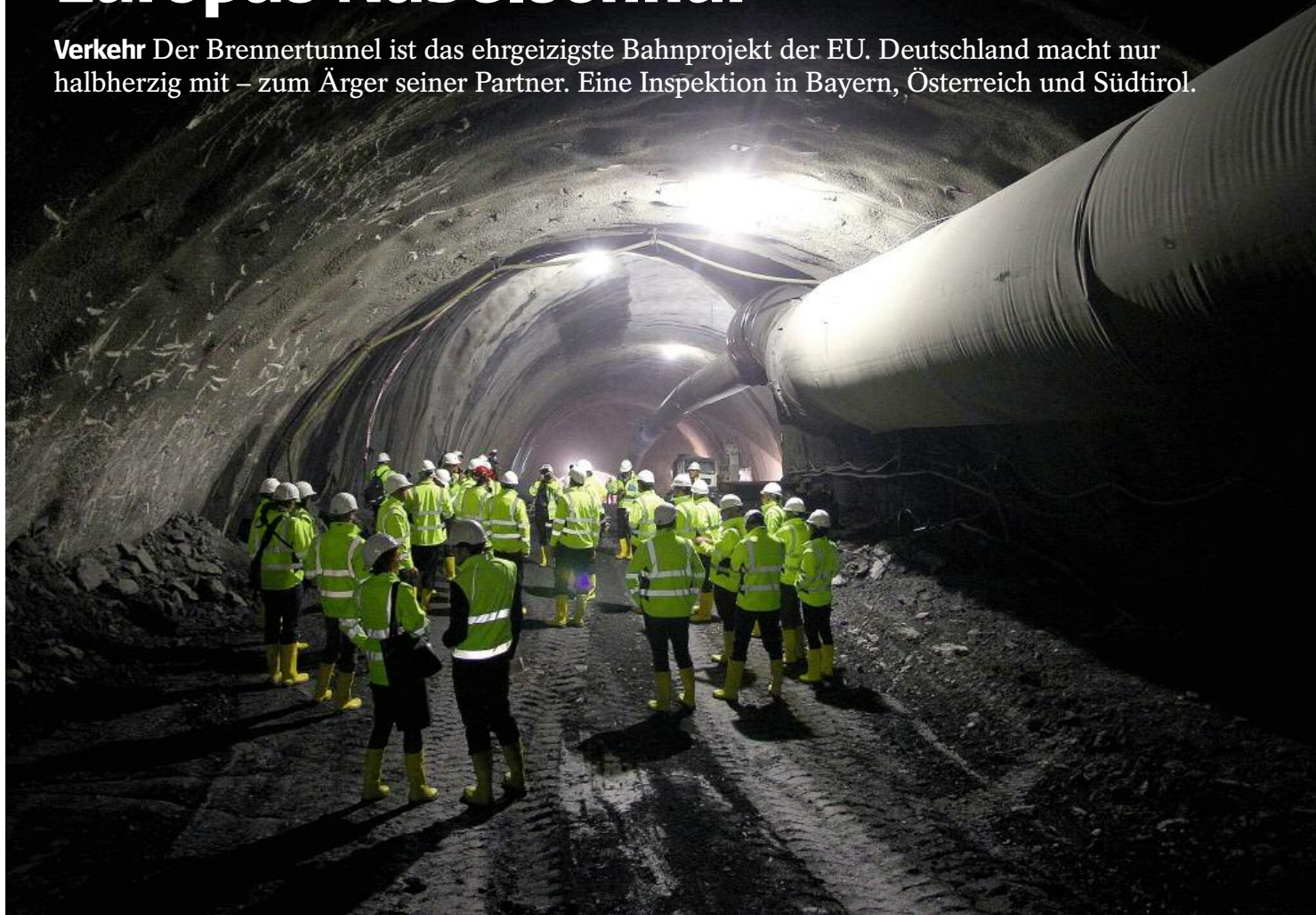


Europas Nabelschnur

Verkehr Der Brennertunnel ist das ehrgeizigste Bahnprojekt der EU. Deutschland macht nur halbherzig mit – zum Ärger seiner Partner. Eine Inspektion in Bayern, Österreich und Südtirol.



Besucher im Zugangsstollen zum Tunnel bei Steinach in Österreich: „Ein Zurück gibt es nicht mehr“

Tief im Berg unter dem Tiroler Dorf Aldrans treiben Mineure Löcher ins Schiefergestein. Sie verfüllen drei Zentner Sprengstoff, gehen in Deckung, dann ist der Sprengmeister dran: ein Knopfdruck, ein Knall, und eine Druckwelle rollt durch den Stollen.

170 Zentimeter pro Sprengung kommen Österreichs Tunnelgräber im Fels voran. Rund um die Uhr geht es so in Richtung Italien. Von Innsbruck in Nordtirol nach Franzensfeste in Südtirol, 64 Kilometer quer durch den Bauch der Alpen soll später einmal dieser Brenner-Basistunnel (BBT) führen – als längste unterirdische Eisenbahntrasse der Welt.

Sechs Sprengtrupps sind derzeit im Einsatz, unterstützt von einer Tunnelbohrmaschine, 1800 Tonnen schwer, Stückpreis fast 20 Millionen Euro. An einer besonders heiklen Stelle, am Wolfendorn östlich des Brennerpasses, werden die Tunnelbauer 1800 Meter Felsgestein über sich haben. „Da herrschen im Stollen Temperaturen von 35 Grad, das fühlt sich dann so an wie

auf den Malediven – nur ohne Ausblick aufs Meer“, scherzt Simon Lochmann, Südtiroler und Sprecher des Bauherren, der Brenner Basistunnel BBT SE.

Der Traum von der Unterquerung des Alpenhauptkamms entstand schon Mitte des 19. Jahrhunderts, als es möglich wurde, immer längere Tunnel zu bauen. Doch es dauerte noch über 100 Jahre, bis 1971 die erste Machbarkeitsstudie in Auftrag ging. Seit Sommer 2006 wird nun tatsächlich gebaut – mit steigenden Kosten. „Anfangs war von einer Milliarde Euro die Rede, dann von zwei, von drei, inzwischen sind wir bei etwa 8,8 Milliarden“, sagt Lochmann. Es könnte am Ende auch mehr als das Doppelte werden, warnte der Österreichische Rechnungshof schon vor Jahren.

Der Brennertunnel ist das teuerste Zuschussprojekt in der Geschichte der EU – und eines der ehrgeizigsten. Die Betonröhre, Teil einer Trasse über 2200 Kilometer von Berlin bis hinab nach Palermo, soll nicht nur den Güterverkehr auf die Schiene verlagern und damit Umwelt und lärm-

geplagte Anwohner schonen, sondern auch Menschen schneller zueinanderbringen: Deutsche, Österreicher, Italiener.

Befürworter sehen den Tunnel samt der geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecke von München bis Verona als künftige Nabelschnur im Herzen Europas. Kritiker hingegen warnen, das riesige Projekt basiere auf überzogenen Bedarfsprognosen. So oder so: Der Tunnel ergibt nur Sinn, wenn gleichzeitig massiv in den Ausbau der Zulaufstrecken investiert wird. Aber genau da hapert es.

1,18 Milliarden Euro Zuschüsse an Österreicher und Italiener, die sich das Gros der Baukosten teilen, sind bereits genehmigt. Aber weitere EU-Milliarden werden benötigt. Da hilft es, die Betonröhre zum kontinentalen Friedensprojekt aufzuwerten: „Vor 100 Jahren hat man hier Schützengräben ausgehoben, heute sind es Tunnel“, schwärmt Italiens Premier Matteo Renzi. Ein Granitstein aus dem Berg wurde 2014 dem geplanten Friedenszentrum in Auschwitz gestiftet.

Doch während Europa unterirdisch zusammenwächst, rückt es auf der Brenner-Passhöhe wieder auseinander: Die österreichische Bundespolizei hat längst Container aufgestellt, in denen künftig Reisende wieder kontrolliert werden können. Auch Halterungen und Fundamente für den geplanten Grenzzaun sind schon zu sehen. Auf italienischer Seite patrouillieren die Gebirgsjäger, während Carabinieri am Bahnhof Brenner Flüchtlinge ins Visier nehmen, die dort auf einen günstigen Moment lauern.

Das Projekt Brennertunnel erzählt vom Zustand Europas im 21. Jahrhundert und davon, wie kooperationsfähig die Union über nationale Grenzen hinweg ist: im Zwiespalt zwischen großen Visionen vom grenzenlosen Europa und kleinen Wünschen heimischer Politiker und ihrer Wähler. Deutschland ist gern dabei, wenn die Zukunftsbilder neuer Verkehrskonzepte gestellt werden, doch bei der praktischen Umsetzung wird es schwierig. Während in Österreich mit Hochdruck gebaut wird, beginnen die Partner in Berlin und München jetzt erst, die nördliche Zulaufstrecke zu planen.

Flintsbach, Landkreis Rosenheim, Deutschland

Hinter Rosenheim wird es eng. Auf der Strecke von München nach Kiefersfelden, nahe der Grenze zu Tirol, rücken die Berge immer näher. Das Inntal schrumpft hier auf einen Korridor, in den man die Errungenschaften der mobilen Gesellschaft gestopft hat: zwei Bahngleise, die Autobahn, die Staatsstraße, eine Öl- und eine Gaspipeline.

Wer im Zug Richtung Tirol reist, schaut den Inntalern in die Wohnzimmer. Die Lärmschutzwände aus grauem Beton sind hässlich und bringen wenig: Über weite Strecken sind sie niedriger als die Häuser und die Züge.

Im Elternhaus von Stefan Lederwascher, dem kernigen CSU-Bürgermeister von Flintsbach, beben die Fußböden, und die Gläser klirren im Schrank, wenn die Züge vorbeirattern. An die 200 sind es pro Tag.

Nun soll neben Lederwaschers Haus eine weitere Trasse Richtung Süden verlegt werden – anders, so heißt es, sei der zu erwartende Anstieg des Güter- und Personenverkehrs nicht zu bewältigen. 400 Züge täglich, alle 3,5 Minuten einer, könnten dann durchfahren, wenn der Tunnel fertig ist, so ein Gutachten aus dem Jahr 2004.

Bereits 1994 hatte Deutschland in einer Grundsatzerklärung Österreich und Italien versprochen, für die nötige Zulaufstrecke zu sorgen. Doch erst 2012 unterzeichnete Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) mit Österreich den Vertrag über die „koordinierten Planungen“ für die grenzüber-



schreitende Schienenverbindung. In 55 Minuten soll dann der Personenzug aus München in Innsbruck sein. Deutschland verpflichtet sich, heißt es im Text, die Zulaufstrecken „zeit- und bedarfsgerecht auszubauen, sodass kein Engpass nach der Öffnung des Brenner-Basistunnels entsteht“. Geschätzte Kosten: 2,6 Milliarden Euro.

Passiert ist fast zwei Jahrzehnte lang nichts. Es gab bei Bund und Bahn offenbar niemanden, der an den Tunnel geglaubt hätte. Noch 2009 gestattete sich der damalige Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) den gönnerhaften Hinweis, man werde „gegebenenfalls“ für den Ausbau der Inntalstrecke sorgen – wenn das Verkehrsaufkommen auch wirklich steige.

Solch hochnäsige Kommentare kann sich die Regierung heute nicht mehr leisten: Die Vertragspartner haben Ernst gemacht, die Tunnelarbeiten sind im Plan, und Deutschland droht sich zu blamieren. Kürzlich lasen die Flintsbacher in der Zeitung, dass Innenminister Joachim Herrmann sich zum Ortstermin auf der Baustelle im Tunnel mit seinen österreichischen und italienischen Kollegen getroffen hatte. Bayern dürfe keinesfalls den Anschluss verpassen, mahnte er da.

Doch das sagte er erst, als schon alle gesprochen hatten und es Zeit war für die nächste Sprengung. Plötzlich gingen die Alarmsirenen an, rote Lampen blinkten, alle mussten raus aus dem Stollen. Den Bayern hörte da kaum noch einer. Der Anschluss ist ohnehin längst verpasst.

Verkehrsministerium, Invalidenstraße 44, Berlin

Im Berliner Amtssitz von Alexander Dobrindt (CSU), dem historistischen Bau der ehemals Preußischen Geologischen Landesanstalt, wird hinter verschlossener Tür kein Geheimnis daraus gemacht, dass der Brennertunnel in der hauseigenen Prioritätenliste weit unten rangiert – allen Absichtserklärungen und Verträgen zum Trotz.

Dabei hatte Dobrindts Amtsvorgänger Ramsauer 2012 noch geschwärmt: „Europa wächst damit weiter zusammen.“ Der Brennerzulauf sei wirtschaftlich wichtig – für Deutschland, Österreich und Italien. Auch Dobrindt versichert mittlerweile öffentlich, die Neubaustrecke sei „zügig zu planen“. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 hat der Ausbau der Inntalstrecke nun vordringlichen Bedarf. Intern aber wird weiter gebremst.

Trotz wiederholter Warnungen des EU-Sonderkoordinators Pat Cox, ein Tunnel ohne ausgebauten Zulaufstrecken sei „wie ein Irish Pub ohne Bier“, kann bis heute

vom vereinbarten „Gleichklang der Planungen“ in Deutschland, Österreich und Italien keine Rede sein.

Auch den Chefs der Deutschen Bahn (DB), die in einem Glasturm unweit des Regierungsviertels residieren, haben Dobrindts Leute bedeutet, dass es keinen unmittelbaren Handlungsdruck gebe – mögen die Österreicher und Italiener, bei denen sich zwölf Millionen Autos und zwei Millionen Lastwagen jährlich über die Brennerstrecke quälen, auch drängeln. Die bestehende Gleisstrasse sei auf deutscher Seite ausreichend, heißt es in Berlin, und zwar über 2026 hinaus, wenn der BBT in Betrieb gehen soll.

An die euphorischen Slogans der Anfangszeit glaubt auch im Bahn-Tower schon lange niemand mehr. Den Brennerzulauf sehen die DB-Manager inzwischen als eher lästige Pflichtaufgabe, der sich ein staatseigener Konzern nur schwer entziehen kann. In Wahrheit bezweifeln sie mittlerweile sogar die Grundannahme des ganzen Projekts: dass der BBT tatsächlich mehr Züge auf die Schiene bringe.

Denn wenn die Loks nicht mehr die Steigung am Brenner überwinden müssen, können viel längere Güterzüge mit mehr Fracht die Alpen passieren. Zudem stagniert seit Jahren das auf der Schiene transportierte Gütervolumen.

Die Skepsis ist gestiegen, seit die Schweizer kürzlich am Gotthard das Wettrennen gegen die Tunnelgräber aus Italien und Österreich gewonnen haben. Logistikfirmen können fortan ihre Frachtrouten zwischen Nordsee und Mittelmeer verstärkt über die Gotthardroute planen.

Was aber wird aus den vertraglich versprochenen neuen Gleisen, Tunneln, Galerien? Die werden jetzt mit bayerischer Bierruhe geplant. Pro forma.

Ungefähr im Jahr 2040, sagte der Bahn-Vize Volker Kefer jüngst auf Stippvisite in Flintsbach, könnte man so weit sein. Dann sind die Österreicher schon lange fertig – bis auf die letzten sieben Kilometer Richtung Bayern. Die fehlen, solange ihnen die Deutschen nicht sagen können, an welcher Stelle man die Grenze kreuzen will.

Man habe begonnen, „Linien zu ziehen“, sagt der DB-Sprecher Michael-Ernst Schmidt, mit drei bis vier Streckenvarianten. Spätestens 2018 sollen die Pläne fertig sein – um dann möglicherweise wieder in den Schubladen zu verschwinden. Nur falls neue Prognosen einen sofortigen Mehrbedarf zeigten, würde die Bahn anfragen, Genehmigungen für den Bau der Strecke zu beantragen, heißt es in Berlin.

Vorrang hat aus Konzernsicht der Ausbau nationaler Strecken, wo die DB im Zweifrontenkampf gegen Fernbusse und Billigflieger steht. Außerdem fehlt das nötige Geld – allein die Dauerbaustelle Stuttgart 21 könnte bis zu 10 Milliarden Euro



Unterinntalbahn bei Jenbach: „Die Österreicher fragen nicht, die machen einfach“

kosten, so jüngst der Bundesrechnungshof, 3,5 Milliarden mehr als geplant.

Flintsbach, Landkreis Rosenheim

Bürgermeister Lederwascher will nicht in weniger als drei Stunden nach Verona rasen, um in der Arena „Aida“ zu hören. Er will seine Ruh.

Mit einem ordentlichen Lärmschutz wäre er schon zufrieden. Schienenstegdämpfer, höhere Schallschutzmauern, Flüsterbremsen – alles, was helfen könnte, ist recht. Kürzlich kam Dobrindt zum Bürgerdialog nach Flintsbach, versprach leisere Gleise und Flüsterbremsen an den Zügen. Vielleicht reiche ja eine Erhöhung der Gleise schon aus. Bund und Bahn allerdings haben für den Lärmschutz nur begrenzte Mittel in Aussicht gestellt. „Elf Millionen Euro, verteilt auf gut 80 Kilometer“, fragt zweifelnd der Bürgermeister, „was soll das werden?“

Immerhin darf jede Gemeinde nun fünf Mitglieder in ein Bahn-Gremium entsenden, in dem die Trasse geplant wird.

So wie Lederwascher blicken derzeit auch andere Ortsvorsteher im Inntal neidvoll über die Grenze nach Österreich. Dort, in Tirol, ist die nördliche Zulaufstrecke zum künftigen Brenntunnel be-

reits in weiten Teilen fertig und auf 34 Kilometer Länge komplett unter der Erde verschwunden – ein Höllenritt durch die Finsternis für Passagiere, ein Segen für die Anwohner. Kosten: 2,3 Milliarden Euro.

Die bayerischen Bürgermeister haben sich längst jenseits der Grenze umgeschaut und sind sich nun einig: So eine leise, größtenteils unterirdische Trasse wollen sie auch. Sonst gibt's Ärger, sagen sie. Sie drohten schon mal mit einem bajuwarischen Volksaufstand oder, nach Stuttgarter Vorbild, mit einem „Inntal 21“.

Während in Bayern gerade mal provisorische Skizzen entstehen, denken die Österreicher schon an den nächsten Coup. Um Expeditionen künftig von der Straße auf die Schiene zu zwingen, fordern sie eine Maut für die komplette Strecke von München bis Verona – mit einheitlichen Tarifen. Dazu allerdings müsste neben Italien und Deutschland auch die EU Ja sagen. „Doch das“, sagt Lederwascher, „stört die Österreicher wenig. Die fragen nicht, die machen einfach.“

Tiroler Landesregierung, Innsbruck, Österreich

In Tirol haben sie nicht zum ersten Mal Ärger mit den Bayern. Daran erinnert das



THOMAS EINBERGER / ARGUM / DER SPIEGEL

Ölbild im lichtdurchfluteten Innsbrucker Büro von Regierungschef Günther Platter: Es zeigt den Freiheitskämpfer Andreas Hofer, der 1810 in Mantua hingerichtet wurde, zu Zeiten, als die mit Napoleons Truppen verbündeten Bayern Tirol besetzt hielten.

„Die Sache mit Hofer ist lange her“, sagt Landeshauptmann Platter und lacht, aber ein bisschen mehr Unterstützung vom nördlichen Nachbarn würde er sich schon wünschen. Österreich baut, Bayern schaut? „Das kann man so sehen“, sagt Platter, „aber ein Zurück gibt es nicht mehr.“

Die Tunnelröhre ist von österreichischer Seite „durchfinanziert“, wie es heißt, satte fünf Milliarden Euro. Warum aber klappt hier, was anderswo, auf deutscher oder italienischer Seite, so schwierig scheint? „Bei uns ist der Druck sicher am größten“, sagt der Regierungschef, „weil in Tirol die Belastung durch den Brennerverkehr am stärksten ist.“ Er erlaube sich aber den Hinweis, dass der Tunnel samt Zulaufstrecken keine fixe Idee der Tiroler sei, sondern „ein europäisches Projekt“.

Leider gebe es bei der Regulierung oft zu viel Europa und dafür dort, wo es wirklich drauf ankomme, zu wenig, sagt Platter. Und dann wird er deutlich: „Die Deutschen müssten jetzt, was den BBT angeht,

ihren Job erledigen, und zwar so, wie es sich für ein Land mit diesem Anspruch gehört; wir werden sie ab jetzt an ihren Taten messen.“

Ein 80-Millionen-Einwohner-Staat mit einem Jahresetat von 317 Milliarden Euro, der keine zwei Zusatzgleise im Inntal zustande bekommt? Das sei kurzfristig, sagt Platter: „Denn dieses Projekt ist ja nicht nur für die nächsten 40 Jahre gedacht.“

Brennerpass, 1370 Meter über dem Meer, Staatsgrenze

Nur 35 Minuten dauert die Fahrt im Eurocity von Innsbruck hinauf zum Brennerpass. Bis zur niedrigsten Passage über den Alpenhauptkamm, jenem Punkt, der schon die Einfallschneise für die Germanen und andere Stämme des Nordens in den Süden war. Vandalen und Kaiser des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation, Päpste auf dem Weg nach Rom und Touristen im Anmarsch auf die Adriastrände – alle kamen sie hier durch.

Noch verläuft hier, bahntechnisch gesehen, eine Kulturgrenze: die Österreicher haben Rechts-, die Italiener Linksbahnverkehr. Österreich fährt mit Wechselstrom, Italien mit Gleichstrom. Am Brenner haut es im Speisewagen des Eurocity die Siche-

rung raus, und Schluss ist's mit warmem Leberkäse bei klimagekühlter Luft. Die Gäste benützen die Menükarten bis Verona, um sich Luft zuzufächeln.

Mit dem Tunnel soll nicht nur das besser werden. Auf Steigungen bis zu 25 Promille quälen sich derzeit auch Güterzüge mit mehreren Lokomotiven den Pass hoch, ab dem Jahr 2026 sollen sie bequem durch den fast 600 Meter tiefer gelegenen Tunnel rauschen. Der Anteil der Bahn am Gütertransport über den Brenner könnte sich, so hoffen die Projektbetreiber, von derzeit knapp 30 Prozent mehr als verdoppeln.

Was aber, wenn die Speditionen sich nicht umstimmen lassen? Wenn das geplante Veto gegen den Transport mancher Massengüter auf der Straße nicht viel bewirkt? Schon jetzt besteht für Lkw ein Nacht- und Wochenendverbot in Österreich. Was, wenn eine durchgängige Korridormaut nicht kommt, weil Deutsche oder Italiener sich sperren? Oder sie niedriger liegt als in der Schweiz? Dann nehmen die Trucker weiter den Umweg über den Brenner.

Die im Genehmigungsverfahren präsentierten Studien zeigen, dass der Tunnel ohne politische Zwangsmaßnahmen nicht ausreichend Verkehr von der Straße abziehen würde. Diese müssten aber zwischen Rom, Wien und Berlin, zwischen Bozen, Innsbruck und München erst einmal mühsam vereinbart werden.

Es gibt viele Einwände gegen den Bau des BBT. Dazu gehört auch die Gefahr von Terroranschlägen in einem 64 Kilometer langen Tunnel und die Frage, wie klug es ist, Hochgeschwindigkeitspersonenzüge und schwere Güterzüge in einer Röhre takten zu wollen. Ob am Ende das Ganze doch noch als „teurer Albtraum“ („Tiroler Tageszeitung“) enden kann – und damit die zögerlichen, ihre Milliarden hütenden Deutschen recht behalten?

Südtiroler Landesregierung, Bozen, Italien

„In Deutschland, nicht nur in München, sondern vor allem in Berlin hat ja lange Jahre die Vorstellung geherrscht, dass ‚die Italiener‘ das sowieso nicht hinkriegen“, sagt Arno Kompatscher und lächelt: „Aber inzwischen haben sowohl Seehofer als auch Dobrindt begriffen, dass der Tunnel kommen wird – auch wenn er nicht von Anfang an 400 Züge aufnimmt.“

Kompatscher ist Südtirols Regierungschef, ein fescher Mann vom Fuß des Schlernmassivs, 45 Jahre alt, Vater von sieben Kindern und in seinem Elan wie in seinem Selbstbewusstsein schwer zu beirren. Die Deutschen fragen sich wohl, wo „der unmittelbare Nutzen“ dieses Milliardenprojekts für sie liege, sagt der Landeshauptmann, aber: „Sehr europäisch ist das nicht gedacht, wo das Ganze doch zu einer Achse gehört, die den Kontinent von Finn-



THOMAS EINBERGER / ARGUM / DER SPIEGEL

Flintsbacher Bürgermeister Lederwascher: Will nicht nach Verona, bloß seine Ruh

land bis hinunter in den äußersten Süden verbinden soll.“

Der Bau des BBT steht für die größte öffentliche Ausschreibung in Italien seit Langem, die Regierung in Rom unterstützt ihn. Für Italiens Regierungschef ist der Brennerzulauf eines der nationalen Leuchtturmprojekte. Kompatscher hat es 2014 sogar geschafft, Premier Renzi in den Stollen bei Maulls an der Eisack zu schleppen.

Am Bedarf für den Tunnel samt Südzulauf bis Verona versuchen sie in Bozen erst gar keine Zweifel aufkommen zu lassen. Aktuelle Wirtschaftskrise hin oder her, „wir müssen in die Zukunft schauen“, sagt Landesrat Florian Mussner: „Der Suezkanal ist ja auch gerade erst auf das doppelte Volumen erweitert worden.“

Vier Teilstrecken sind vom Tunnelende in Franzensfeste bis zum Ende der Schnellbahntrasse in Verona noch zu planen, zu bauen und vor allem zu finanzieren. Nur beim ersten Teil bis Waidbruck scheint alles geklärt.

Bei Teil zwei, bei der auf eine Milliarde Euro Kosten geschätzten Stadtumfahrung Bozens, steht bisher weder die Planung noch die Finanzierung. Mit der Fertigstellung bis 2026, sagt Landeshauptmann Kompatscher, „wird es knapp“. Bei den folgenden Etappen Richtung Verona sieht es noch schlechter aus – nicht zuletzt deshalb, weil die klamme Regierung in Rom Zuschüsse nur häppchenweise spendiert. Und weil in der Bevölkerung mittlerweile der Widerstand wächst.

Margreid, Südtiroler Unterland, Italien

Wenn bei Franzensfeste die Züge aus dem Tunnel ins Freie schießen werden, haben sie noch 189 Kilometer vor sich bis zum Ende der Trasse in Verona. Mehr als 80 Prozent dieser Strecke sollen in Tunneln

verlaufen. Nach konservativen Schätzungen würde der Abschnitt, abzüglich eines 20-Prozent-Zuschusses der Europäischen Union, fünf Milliarden Euro kosten, die der hoch verschuldete italienische Staat auftreiben müsste.

Noch fährt man im Regionalexpress mit freier Sicht Richtung Süden, zwischen Apfelplantagen und Weinbergen durchs fruchtbare Etschtal – einst war die Gegend so malarieverseucht, dass Albrecht Dürer in die Berge ausweichen musste auf seinem Weg ins Trentino. „Jetzt soll ziemlich genau dort, wo Dürer damals abbog, die Trasse in den Berg getrieben werden“, sagt Franz Simeoni.

Der Gemeinderat von Neumarkt im Südtiroler Unterland und Vorkämpfer einer Bürgerinitiative bricht die hochfliegenden Pläne der Tunnelbauer herunter auf die Probleme, die ihn und die anderen im Talboden erwarten.

Simeoni zeigt die Stelle am Rand des Naturparks Trudner Horn, wo der Hof mit dem Holzkruzifix an der Fassade wird weichen müssen, wenn es bei dem Plan bleibt, die Trasse durch den Berg zu führen. Und er zeigt oben, im Dorf Montan hoch über dem Etschtal, die Rebstöcke, aus denen der Winzer Franz Haas in siebter Generation Blauburgunder erster Güte keltert. „Keiner von denen, die hier vom Wein leben, weiß, wie der Tunnel sich auf unsere Quellwasser auswirken würde.“

Unten im Tal ist eine Zehn-Hektar-Großbaustelle am Rand von Neumarkt geplant, auf der drei Millionen Kubikmeter Geröll und Gestein abgelagert werden sollen – eine beängstigende Vorstellung für jene Anwohner, die vom Geschäft mit Urlaubern leben. „Ich sehe die Gefahr, dass wir hier auf einer 30-Jahre-Dauerbaustelle sitzen bleiben, weil immer wieder das Geld aus

Rom ausbleibt“, sagt Simeoni: „Dann hätten wir zwar einen Tunnel, aber keine Zulaufstrecke – eine Kathedrale in der Wüste.“

Die Unterland-Gemeinden haben bisher noch nicht einmal die Eintragung der Trasse in den Bauleitplan veranlasst. Und so drohen auf italienischer Seite, wie drüben in Bayern, jahre-, wenn nicht jahrzehntelange Verzögerungen. Denn die Gefahr, dass beim BBT-Projekt am Ende die Anwohner und Steuerzahler frustriert und verärgert zurückbleiben, sehen mittlerweile Kritiker nicht nur hier.

Auch jenseits der Salurner Klause, die sich wie ein Riegel zwischen Südtirol und den Rest Italiens schiebt, sind die Vorbehalte erheblich. Im Trentino haben sich die Schienennetzbetreiber nach Aussage des Landesrats für Infrastruktur bereits vor fünf Jahren vom ursprünglichen Plan verabschiedet, Ortsumfahrungen für die Städte Trento und Rovereto zu bauen. Deshalb müssen die Hochgeschwindigkeits- und Güterzüge womöglich künftig durch die Stadtzentren donnern.

Bahnhof Porta Nuova, Verona, Italien

Endstation, 447 Kilometer südlich von München: Verona, Bahnhof Porta Nuova. Hier werden, wenn der Tunnel erst einmal fertig ist, Schnellreisende ausgespuckt und Waren über das gewaltige Drehkreuz „Quadrante Europa“ weiterverschickt. Hier wird sich am Ende nachrechnen lassen, ob die Milliarden gut anlegt waren in diesem Vorhaben, das bei Vertragsunterzeichnung 2009 als „historisches Werk für die ganze Europäische Union“ gepriesen wurde.

Das Projekt braucht Leidenschaft von allen Seiten, auch von deutscher, damit gelingen kann, was es erreichen will: endlich die quälende, umweltschädliche Lkw-Lawine über den Brenner zu stoppen. Der Anschluss im Norden wird gebraucht genauso wie Beschlüsse, die endlich den Trend umkehren und den Güterverkehr auf die Schiene statt auf die Straße bringen.

Zweifeln sei empfohlen, in Verona vom Bahnhof aus ein paar Schritte hinüber zur Piazza Bra zu tun, zur feinen Stube der Stadt. Von hier sieht man das fast 2000-jährige Amphitheater, vom Italienreisenden Johann Wolfgang von Goethe einst bestaunt als „erstes bedeutendes Monument der alten Zeit“ jenseits der Alpen.

Nicht auszuschließen, dass der Brenner-tunnel samt Schienenrennstrecke in Richtung Süden, wenn doch noch alles gut geht, einmal als Monument der neuen Zeit bewundert wird. Als etwas, das Deutsche, Österreicher und Italiener verbindet. „Wenn wir es nicht lernen, miteinander als Brüder zu leben“, so steht es auf der Piazza Bra von Verona, „werden wir als Narren miteinander untergehen.“

Walter Mayr, Conny Neumann, Gerald Traufetter