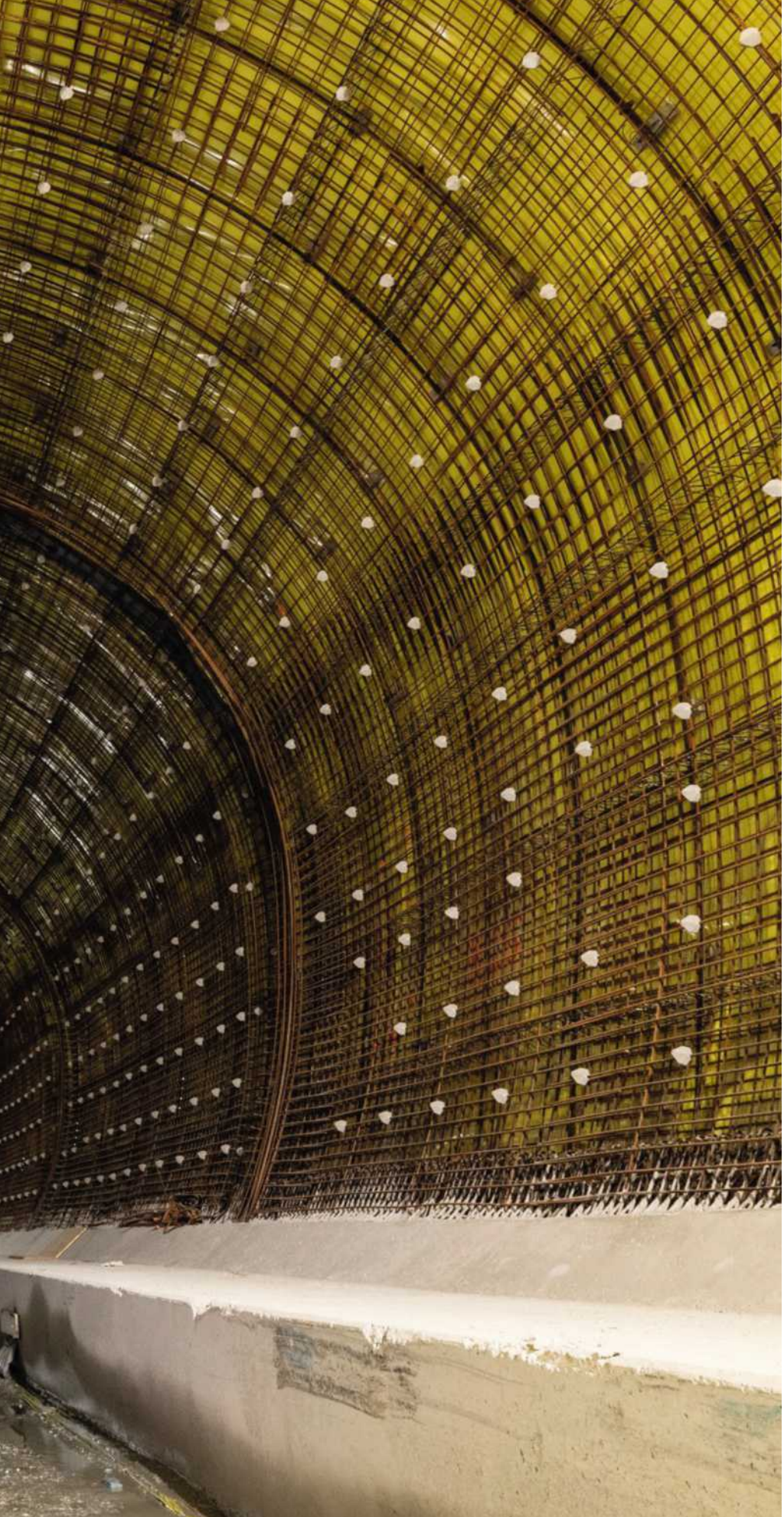
DER TUNNEL

Elon Musk bohrt jetzt Tunnel und fordert die deutschen Maschinenbauer heraus. Haben sie Angst vor ihm? Diese Frage stellt man am besten 1000 Meter unter den Alpen

Text **Max Rauner**



An einem Dienstag im April steht David Marini im Fiat Panda mit Allradantrieb vor einer Baustellenampel in Südtirol und wartet auf Grün. Es ist keine gewöhnliche Ampel, denn Marini musste zuvor zwei Kilometer in einen Berg hineinfahren. Über der Ampel ruht ein Kilometer Alpengestein, hinter ihr verliert sich ein Tunnel in der Unendlichkeit. Sieht aus wie eine Nahtoderfahrung, wenn man die Neonröhren mal wegdenkt. Am Ende wartet nicht das Paradies, sondern ein Monster. »Sie hat den Namen Virginia«, sagt Marini.

Wer mit einem Auto oder einer Lokomotive vor einem Gebirge steht, hat zwei Möglichkeiten, auf die andere Seite zu kommen. Obendrüber oder mittendurch. Serpentinen oder Tunnel. David Marini arbeitet an Letzterem: Er bohrt einen Tunnel durch die Alpen, den Brenner Basistunnel. Er macht das nicht allein, sondern zusammen mit 2000 Menschen und Hunderten von Subunternehmen. Die einen bohren von Italien in Richtung Österreich, die anderen entgegengesetzt. In der Mitte wollen sie sich treffen. Der Brenner Basistunnel ist die größte Baustelle Europas.

Der moderne Mensch geht an diesem Ort einem Urinstinkt nach: Er wühlt sich durch die Erde. Vielleicht liegt es ja in den Genen. Was machen Kleinkinder in einer Sandkiste? Tunnel bauen.

Ein Teil der Röhre ist schon fertig und darf von Baufahrzeugen befahren werden, deshalb die Ampel. David Marini hat dieses kleine Weltwunder mitgeplant und war schon 2008 dabei, als der damalige Staatspräsident Italiens den Startknopf drückte. Er hat miterlebt, wie Kollegen in Österreich 2017 den Weltrekord im Tunnelbohren aufgestellt haben, 61 Meter in 24 Stunden. Auch durch Corona müssen sie durch, ständig wird jetzt Fieber gemessen. Und wenn alles gut geht, kann Marini in zehn Jahren plus x die Eröffnung miterleben. Ein Vierteljahrhundert für eine 55 Kilometer lange Abkürzung. Grün! Er fährt los.

In Amerika gibt es einen Unternehmer, der behauptet, er könne Tunnel viermal schneller bauen als die Rekordmeister in Europa, und billiger sowieso. Das klingt verrückt, aber der Mann ist nicht irgendwer. Er hat Geld. Je nach Aktienkursen ist er der

reichste oder zweitreichste Mensch der Welt. Er hat Fantasie. Den Stadtverkehr möchte er unter Tage verlegen. Und er hat bewiesen, dass er Träume in Wirklichkeit verwandeln kann. Daher ist dieser Mann, Elon Musk, am Brenner auch irgendwie präsent. *The elephant in the room.*

Um genau zu sein, gehören zum Brenner Basistunnel 230 Kilometer unter Tage: zwei Hauptröhren für die Gleise in beide Richtungen, Durchmesser elf Meter. Alle 333 Meter ein Querstollen, für Notfälle. Mittig und zwölf Meter unterhalb der Hauptröhren ein dritter Tunnel, Durchmesser sechs Meter, der Erkundungsstollen. Er wird zuerst vorangetrieben, um das Gestein kennenzulernen. Außerdem vier Zufahrtstunnel für die Baufahrzeuge. Alles zusammen wird rund zehn Milliarden Euro kosten und dient allein dem Zugverkehr.

Von Franzensfeste bis nach Innsbruck sollen die Züge in 790 Meter Höhe durch den Tunnel fahren, statt sich über den 1370 Meter hohen Brennerpass zu quälen. Kurz vor Innsbruck schließt sich der Inntaltunnel an, daher die Rekordlänge von 64 Kilometern. Der Tunnel hinter der Ampel, den David Marini nun befährt, ist die Oströhre.

Der Wandbeton ist glatt wie eine Tischtennisplatte, aber plötzlich ändert er seine Struktur. »Spritzbeton«, sagt Marini. »Wir fahren hier durch die Störzone, die Periadriatische Naht.« Vor 35 Millionen Jahren ereignete sich hier ein geologischer Frontalzusammenstoß. Von Süden drückte die afrikanische Kontinentalplatte gegen die adriatische Platte, die schräg unter dem italienischen Stiefel liegt. Von Norden drückte Europa. In der Knautschzone falteten sich die Alpen auf.

Störzone ist kein netter Begriff für so ein schönes Gebirge, aber hier unten dominiert halt die Perspektive der Tunnelbauer, nicht die des Alpenvereins. In dieser Tiefe gendert übrigens niemand, was daran liegen mag, dass bis auf die Pressesprecherin keine Frauen zu sehen sind. Außerdem reagiert der Tunnelbau traditionell zurückhaltend auf Innovationen aller Art. Die Störzone jedenfalls stört, weil sie krümeliger ist als Granit oder Schiefer. Da fallen dann eher Steine von der Decke als im Brixner Granit, der sich in Richtung Italien anschließt. Granit ist schwerer kleinzukriegen, aber stabiler, wenn man erst mal drinsteckt.

Zu Beginn der Bauarbeiten rechnete David Marini mit einer 500 Meter mächtigen Störzone. Das hatten die Geologen aufgrund von Probebohrungen vorhergesagt. Zur Überraschung aller Beteiligten wurden daraus 800 Meter. »Wir sind trotzdem im Plan geblieben«, sagt Marini, »zeitlich wie finanziell.« Nun fährt er in nicht einmal zwei Minuten vom Brixner Granit durch »Glimmerschiefer unsicherer tektonischer Stellung« hinüber zu »Bündnerschiefer des Glockner Deckenkomplexes«, so steht es im Erkundungsbericht.

Man möchte hier wirklich nicht zwischen den Kontinenten zerrieben werden,

In den Alpen haben die Tunnelbauer einen Weltrekord erzielt. Elon Musk sagt, er könne das viel besser

und es ist ein angemessener Ort, Angst zu verspüren. Aber David Marini hat in Innsbruck, Rom, Berlin und New Orleans studiert und schon viele Tunnel gebaut, er trägt Helm, FFP2-Maske und Sicherheitsschuhe mit Stahlkappen, außerdem spricht er in robusten Ingenieursvokabeln und hat den Warnblinker eingeschaltet. Er leitet auf italienischer Seite das Ingenieurteam des Bauherrn BBT-SE, einer österreichisch-italienischen Aktiengesellschaft in öffentlicher Hand (SE steht für Societas Europaea). Vor Erdbeben habe er Respekt, sagt Marini, aber keine Angst: »Hier sind viele Vermessungspunkte angebracht. Da wird die Situation kontinuierlich überprüft.«

Und dann kommt der unterirdische Bahnhof in Sicht, wenn man das so nennen darf. Es hängt kein Fahrplan aus. Personenzüge fahren zum Zeitpunkt der Schichtwechsel, gearbeitet wird rund um die Uhr. Mario Masci vom Baukonzern Astaldi kommt hinzu, verantwortlich dafür, dass die drei Röhren jeden Tag so weit wie möglich in Richtung Österreich wachsen. Die beiden Männer ziehen ihre Köpfe ein, nehmen im Baustellenzug auf Hartschalensitzen Platz und schließen die Gittertür. David Marini holt Ohrstöpsel aus der Jackentasche. Der Zug quietscht ohrenbetäubend laut.

Eines Tages sollen hier klimatisierte ICEs mit bis zu 250 Stundenkilometern hindurchgleiten. Der Brenner Basistunnel ist Teil des transeuropäischen Schienen-Rückgrats von Oslo bis Sizilien. Die Fahrzeit zwischen Innsbruck in Tirol und Franzensfeste in Südtirol soll dann von 80 auf 25 Minuten sinken. München–Verona in dreieinhalb Stunden. Güterzüge werden nicht mehr zwei bis drei Loks benötigen, um den Brennerpass zu bezwingen. Der Tunnel liegt fast 600 Meter tiefer.

Sicher, es gibt schon den Gotthard-Basistunnel in der Schweiz, mit 57 Kilometern ähnlich imposant. Aber der Brennerpass ist das Symbol für den Alpentransit schlechthin. Schon die Römer führten ihre Legionen hier entlang. Heute fahren pro Jahr 2,4 Millionen Lastwagen über den Pass, so viele wie über die vier Schweizer und zwei französischen Hauptpässe zusammen. Aus dem Zugfenster sieht die Natur idyllisch aus, aber wer aussteigt, steht plötzlich in einer Echokammer des Lastwagenlärms. Als Österreich wegen der Corona-Pandemie die Grenzen kontrollierte, staute sich die Kolonne 80 Kilometer weit.

Wenn der Tunnel fertig ist, soll sich der Güterverkehr auf die Schiene verlagern. Doch weil Deutschland keine Eile damit hat, die Trasse in Richtung München auszubauen, wird sie wohl erst 2040 sinnvoll zu nutzen sein, monierte der Europäische Rechnungshof in einem Sonderbericht.

An David Marini und Mario Masci soll es nicht scheitern. Masci hat Wirtschaft studiert, Schwerpunkt Logistik. »Beim Tunnelbau dreht sich alles um Logistik«, ruft er gegen den Lärm an. »Eine Tunnelbohrmaschine ist eine Fabrik in Bewegung.« Tunnelbauen ist die Königsdisziplin – sagen die Tunnelbauer. An ein Hochhaus kommt man von allen Seiten ran. An einen Tunnel nur durch den Tunnel. Dann scrollt Masci durch eine App, mit der er die Bohrung überwacht. Für eine Unterhaltung ist es zu laut.

Der Moment, in dem Elon Musk in das Tunnelbusiness einsteigt, ist auf YouTube dokumentiert. Er gibt dem Chefkurator der TED-Konferenz, Chris Anderson, ein Interview. Das war im April 2017. »Wir versuchen uns gerade an einer Bohrung unter L.A.«, sagt Musk. »Daraus soll dann hoffentlich ein 3-D-Tunnelnetzwerk entstehen, um das Verkehrsaufkommen zu verringern.«

Diesen Teil des Brenner Basistunnels hat eine Tunnelbohrmaschine gebohrt. Durch das gelbe Rohr strömt Frischluft. Ist das Gestein poröser, wird mit Sprengstoff und Stahlbeton gearbeitet (vorige Doppelseite)

Er zeigt dem Publikum eine Animation, in der ein Tesla einen Parkplatz am Straßenrand ansteuert, der in Wirklichkeit ein Fahrstuhl ist. Die Plattform verschwindet unter der Erde und reiht sich dort in eine Perlenkette ähnlicher Vehikel ein. Dann saust sie mit 200 Stundenkilometern unter Los Angeles durch.

Elon Musk: »Ich weiß nicht, ob Sie es erkennen konnten, aber es gibt keine wirkliche Obergrenze für die Anzahl der Tunnelebenen. Man kann viel weiter in die Tiefe gehen als nach oben (...) und jeden beliebigen Grad städtischer Verkehrsbelastung mit 3-D-Tunneln entschärfen.«

Chris Anderson: »Normalerweise ist es doch unglaublich teuer, zu graben, und das würde dieser Idee im Weg stehen.«

Musk: »Ja, es ist normalerweise ziemlich schwierig, Tunnel zu graben. Wir brauchen mindestens eine zehnfache Verminderung der Tunnelbaukosten pro Meile.«

Anderson: »Wie könnte das gehen?«

Musk: »Als Erstes muss der Tunneldurchmesser mindestens halbiert werden (...). Zudem graben Tunnelbohrmaschinen nur die halbe Zeit, dann halten sie an, und in der übrigen Zeit wird die Tunnelwand verstärkt. Baut man die Maschine dagegen so, dass sie fortlaufend Tunnel gräbt und verstärkt, verdoppelt sich die Leistung.«

Typisch Musk. Er verkündet einen Plan zur Rettung der Menschheit (hier: vor dem Verkehrskollaps), den alle, die davon Ahnung haben (hier: Tunnelbauer), für absurd halten. Egal, er hat mit seinem Superhirn ja alles durchgerechnet. So wie früher, als er seine Pläne für Elektroautos (Tesla), Raumfähren (SpaceX) und eine Rohrpost für den Personentransport (Hyperloop) präsentierte. Der Unterschied zu früher ist, dass Tesla und SpaceX keine Luftschlösser mehr sind. Tesla ist heute mehr wert als alle deutschen Autohersteller zusammen. Und SpaceX wurde gerade von der Nasa beauftragt, Menschen zum Mond zu bringen.

Wiederholt sich die Geschichte?

Er habe eine Firma gegründet, sagt Musk in dem TED-Interview, The Boring Company, kleines Wortspiel, hahaha. Sie nehme zwei bis drei Prozent seiner Zeit in Anspruch. »Das wird im Prinzip von Praktikanten und Teilzeitkräften gemacht«, sagt er. »Wir haben ein paar gebrauchte Maschinen gekauft. Wir werkeln daran herum, aber es macht gute Fortschritte.«

Dann plaudern Musk und Anderson noch über eine Schnecke. Sie heißt Gary, benannt nach einer Schnecke in der Comicserie *SpongeBob,* und lebt im Terrarium der

Firma. »Gary kriecht derzeit 14-mal schneller als eine Tunnelbohrmaschine«, sagt Musk. »Wir wollen schneller sein als Gary. Siegen heißt, Gary zu schlagen.«

Es hat dann mal wieder etwas länger gedauert, aber in diesem April hat die Boring Company im Keller von Las Vegas einen fast drei Kilometer langen Autotunnel eingeweiht. 62 Tesla fahren Messebesucher hin und her – vorerst noch mit Chauffeuren und nicht schneller als 55 km/h.

Tief in den Alpen kommt der Bauzug zum Stehen. Virginia versperrt den Weg. »Tunnelbohrmaschinen tragen traditionell Frauennamen«, sagt Mario Masci. Virginia wurde nach der Tochter seines Chefs benannt, des CEO von Astaldi. Die Maschine in der Weströhre heißt Flavia, und den Erkundungstunnel bohrt Serena, benannt nach den Töchtern weiterer Führungskräfte. Das sind schöne Namen für Ungeheuer wie diese. Virginia ist eine fahrbare, 200 Meter lange zylinderförmige Fabrik. In ihren hell erleuchteten Bauch fahren auf einem Gleis die Betonelemente ein, sogenannte Tübbinge, die dann vorne von einem Greifer zu zwei Meter breiten Ringen zusammengesetzt werden. Bohren, Ring einpassen, Fabrik nachziehen, weiterbohren, so kriecht Virginia raupengleich und mit Höllenlärm in Richtung Österreich. Hinter ihr entsteht eine perfekt ausbetonierte Röhre. An diesem Dienstag im April ist sie noch fünf Kilometer von der Staatsgrenze entfernt, Serena nur noch zwei.

Die Arbeiter tragen T-Shirts, denn der Berg und die Maschinen erwärmen die Luft auf um die 25 Grad. In einer Kabine, die sie »Regieraum« nennen, sitzt der Fahrer und schaut auf einen Bildschirm mit Fadenkreuz. Er drückt einen Schalter, und ein Rumoren setzt ein. Das ist der rotierende Bohrschild, hoch wie ein Einfamilienhaus und fast so schwer wie zehn Tesla-Limousinen. Hydraulikzylinder pressen das Werkzeug in den Berg. Virginia zittert. »Die Maschine frisst den Stein«, sagt Mario Masci. Mit zwei Joysticks hält der Fahrer Kurs. Sieht aus wie ein Videospiel mit schlechter Grafikkarte, ist aber teurer. Virginia hat mehr als 20 Millionen Euro gekostet.

Ganz vorne sind zwei Männer damit beschäftigt, den nächsten Betonring einzupassen. Über ihnen rattert Geröll auf ein Fließband. Seit Millionen Jahren hat es den Berg getragen, jetzt kommt der Mensch. Immerhin, ein Drittel darf zurückkehren: Nach einer einstündigen Förderbandreise landet der Schutt in einer Tübbingfabrik und wird im Beton der Tunnelringe recycelt.

Die Tunnelbohrmaschine »Günther« hat Abschnitte des Erkundungsstollens gebohrt (links). Ihr Bohrschild ist mit roten Rollmeißeln bestückt. Rechts: Vorbereitung einer Sprengung im Zufahrtsstollen zum Padastertal

David Marini ist stolz auf dieses Fließbandsystem, denn sonst müssten Lastwagen den Schutt abfahren und durch die kleinen Ortschaften donnern.

Das Maß für die Sicherheit im Tunnelbau sind tödlich verunglückte Bauarbeiter pro Tunnelkilometer. 1882 der Eisenbahntunnel am Gotthard: 13 Tote pro Kilometer. 1905 im Simplon-Alpentunnel: 3,3. Gotthard-Straßentunnel 1980: 1,1. Eurotunnel unterm Ärmelkanal 1993: 0,2. Gotthard-Basistunnel 2016: 0,08. Im Brenner Basistunnel kam ein Arbeiter ums Leben, als bei seinem Lkw die Bremsen versagten. Die größte Gefahr ist heute weniger, dass einem Steine auf den Kopf fallen, sondern dass bei Rangierarbeiten etwas passiert. Auch ein Feuer wäre fatal, deshalb hat Virginia einen Rettungsraum im Bauch. 32 Menschen können hier stundenlang ausharren.

Und Elon Musk? Haben sie Angst vor dem? »Auf dem Markt hat man von ihm noch nichts gesehen«, sagt Mario Masci. David Marini sagt: »Neue Impulse für den Tunnelbau sind immer gut, aber Elon Musk steht noch am Anfang.«

Für Bauunternehmen ist Elon Musks Bohrfirma keine Bedrohung, im Gegenteil. Falls die Boring Company erfolgreich sein sollte, gibt es halt einen Anbieter mehr. Derjenige, der Musk fürchten müsste, ist Martin Herrenknecht. Ein Unternehmer mit Bundesverdienstkreuz, Ehrennadel, Ehrensenatorwürde, Ehrenmedaille, Ehrenpreis und Ehrendoktor. Ehrenbürger der Gemeinde Schwanau in Südbaden, wo er 1977 seine Firma gründete. Martin Herrenknecht baut Tunnelbohrmaschinen und ist ein Superstar des Standorts Deutschland. In diesem Juni wird er 79 Jahre alt und steht noch immer an der Spitze der Herrenknecht AG. Mehr als 1000 seiner Maschinen sind weltweit im Einsatz, allein 21 im Untergrund von Paris. Das Unternehmen hat 5000 Angestellte und konkurriert mit chinesischen Konzernen um den Titel des Weltmarktführers. »Hidden Champion« kann man hier wörtlich nehmen, denn die Maschinen verstecken sich in der Erde. Nur die Antarktis ist noch nicht von Herrenknecht durchsiebt worden.

Martin Herrenknecht spendet Tablets für die örtliche Grundschule und finanziert die Pfarrstelle seiner evangelischen Kirchengemeinde. Er ist seit 1982 CDU-Mitglied und erteilt der Kanzlerin schon mal Ratschläge. Wenn Elon Musk das Klischee des amerikanischen Unternehmers verkörpert, dann ist Martin Herrenknecht die platonische Idee des deutschen Mittelständlers.

Anders als Elon Musk reagiert er auf eine Interview-Anfrage von ZEIT WISSEN.

Haben Sie Angst vor Elon Musk?
Martin Herrenknecht: Elon Musk ist ein spezieller, sagen wir mal aggressiver Typ. Er glaubt, weil er Elon Musk ist, kann er von A nach B tunneln, ohne die Geologie zu untersuchen. Tunnelbau wie am Brenner ist ein bisschen komplexer, als Raketen in den Weltraum zu schießen. Die Geologie in einem Gebirge wie den Alpen ist anspruchsvoller als die pure Atmosphäre.
Musks Boring Company behauptet, sie könne eine Meile pro Woche bohren.
Das sind hohle Sprüche. Er hat in Las Vegas eine alte Maschine eingesetzt und in einer Woche 20 Meter gebohrt. Das machen wir an einem halben Tag. Musk ist halt publikumswirksam. Da kommt die ganze Presse, wenn er etwas Neues verkündet.
Nun wurde Elon Musk auch schon ausgelacht, als er Tesla und SpaceX gründete. Heute lacht niemand mehr. Das könnte doch im Tunnelbau auch passieren.
Glaube ich nicht. Da übernimmt er sich. Er soll die Mondlandung machen und Touristen ins All fliegen.
Gibt es etwas, das Sie an Elon Musk bewundern?
Seine Courage. Mit der Gigafactory in Grünheide hat er die Deutschen vorgeführt, weil hier der Bürokratismus viel zu träge ist. Er ist ein Showman. Nicht uninteressant. In der heutigen Welt braucht es solche Typen, die probieren, die Welt zu verändern.

Das Fernduell von Elon Musk und Martin Herrenknecht ist wie David gegen Goliath. Man weiß nur nicht, wer David ist und wer Goliath. Eines jedenfalls hat Elon Musk hierzulande geschafft. Er hat Kilian Schmid für den Tunnelbau entflammt.

Der 22-jährige Mechatronikstudent Kilian Schmid hat in München mehr als 60 Studierende aus 16 Fakultäten zusammengetrommelt, um die schnellste Tunnelbohrmaschine der Welt zu bauen. Das liegt an Elon Musk, der den »Not-a-boring Competition« ausgelobt hat. Aufgabe: Wer bohrt am schnellsten eine 30 Meter lange Röhre mit 50 Zentimeter Durchmesser. Wer schlägt die Schnecke Gary? Auch aus Baden-Württemberg ist eine Gruppe dabei. Die deutschen Teams haben es ins Finale der besten zwölf geschafft. Im Spätsommer treten sie in den USA gegeneinander an.

Die Münchner stehen unter Erfolgsdruck, denn ein früheres Team der Technischen Universität München (TUM) hat die vier Hyperloop-Wettbewerbe von Elon Musk gewonnen und hält den Weltrekord für eine superschnelle Kapsel in einer luftleeren Röhre (482 km/h). Markus Söder will nun in Bayern eine Hyperloop-Teststrecke bauen, und die Vision steht sogar im Programmentwurf der FDP für die Bundestagswahl. So viel zum »verrückten« Elon Musk. Nun also Tunnelbohren.

Der Student Kilian Schmid hat zum Beweis, dass sie es ernst meinen, eine kleine Tunnelbohrmaschine ins Vereinsbüro an der TUM mitgebracht. Sie passt in einen Rollkoffer. Er hat das Gerät zusammen mit Kommilitonen gebaut und im Garten seiner Eltern getestet. Die Eltern haben einen Bauernhof, der Vater ist Physikingenieur. Schmid ist Elon Musk insofern nicht unähnlich, als er schon während der Schulzeit Science-Fiction-Ideen ausgebrütet hat, nämlich wie man den Verkehr unter die Erde verlegen könnte. Er sagt: »Ich war sehr überrascht, als Musk mit seinem Loop-Konzept genau das vorgestellt hat.« An einem geheimen Ort entstehe nun in »großartigem Teamwork« das Exemplar für den Wettbewerb. Wenn man Schmid in München trifft, muss er sich dauernd für ein paar Minuten entschuldigen. Sponsoren wollen ihn sprechen. Seit März ist auch ein namhafter Tunnelbauer mit an Bord: Herrenknecht.

Der Abbruch aus dem Tunnel wird das Tal achtzig Meter hoch auffüllen. Erde drauf, dann Gras, dann Kühe

Am Ende geht es nicht darum, wer nun schneller, größer, weiter bohrt. Es geht nicht um Herrenknecht gegen Elon Musk gegen China. Es geht darum, welcher Tunnel die Welt verbessert. Sollen Elektroautos unter Los Angeles durchrasen? Mehr U-Bahnen unter Paris? Güterzüge durch die Alpen? Sollen Cargo-Transporter unterirdisch die Innenstädte versorgen, wie Martin Herrenknecht vorschlägt? Welchem Zweck dient ein Tunnel nach Taiwan? Solche Fragen.

Für den Tunnelstatiker Matthias Hofmann geht es darum, auf österreichischer Seite acht Millionen Kubikmeter Alpenschutt verschwinden zu lassen, das Volumen von drei Cheopspyramiden. Das Gestein auf dieser Seite des Brenners ist nicht recycelbar, Nachteil Österreich. Hofmann arbeitet für den Bauherrn, die BBT-SE. Er steht am Rand eines Seitentals der Gemeinde Steinach und zeigt, was die Ingenieure ausgetüftelt haben: Ein Fließbandlabyrinth transportiert das Geröll aus dem Berg und schüttet es ins Padastertal. Jahr für Jahr wächst der Schutt in die Höhe, bis das Tal irgendwann 80 Meter hoch aufgefüllt sein wird. So wie ein Stausee, nur mit Steinen statt Wasser. Obendrauf werden nicht Tretboote fahren, sondern Kühe grasen.

Es stellt sich heraus, dass Matthias Hofmann Elon Musk durchaus sympathisch findet. Schneller bohren, als eine Schnecke kriecht? »Das ist derzeit vielleicht ein bissl optimistisch«, sagt Hofmann, »aber wir sollten Musk nicht unterschätzen.« Hofmann hat sich vor Jahren sogar selbst bei der Boring Company beworben. Elon Musk hat ihm nie geantwortet.

Nun steht die Baustelle auf Tiroler Seite allerdings seit Monaten still, weil die BBT-SE einem Baukonsortium den Vertrag gekündigt hat. Beide Seiten hatten unter anderem über die Dicke der Tunnelwand gestritten: Reichen 40 Zentimeter aus, die Alpen draußen zu halten? Der Auftrag soll im Herbst neu vergeben werden. Für die Tunnelnation Österreich ist dies eine Berliner-Flughafen-Situation.

Und weil Tunnelbauen nicht nur mit Statikwissen zu tun hat, sondern auch mit Glauben – an jedem Hauptstollen wacht die heilige Barbara, Schutzpatronin der Bergleute –, kann man nur beten, dass auf dem Tunnel kein Fluch liegt. Die österreichische Seite hat die Bohrmaschine für den Erkundungsstollen nämlich nicht nach einer Frau benannt, sondern nach dem Landeshauptmann von Tirol, Herrn Platter. Der Mann heißt mit Vornamen Günther. —

Max Rauner *führt ein persönliches Ranking der extremsten Berufe, die er jemals gesehen hat: Fabrikarbeiter in Shenzhen. Neutrinoforscher am Baikalsee. Neu auf Platz 1: Alpentunnelbauer.*

Fotos *Michaela Kaltenbock/BBT-SE; Alan Bianchi/BBT-SE; Herrenknecht AG; Gerhard Berger/BBT-SE*