

Ramsauer und der Brenner-Basistunnel

Jahrelang ignorierte der Bund die Planungen in Österreich – nun soll alles ganz schnell gehen, sehr zum Ärger der Lokalpolitiker

Von Heiner Effern

Rosenheim – Zwischen Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und seinen CSU-Parteifreunden in Oberbayern ist ein heftiger Streit über den Bahn-Zulauf für den Brenner-Basistunnel entbrannt. Ramsauer hatte sich diese Woche für den Bau von zwei zusätzlichen Gleisen von München bis zur Landesgrenze im Inntal ausgesprochen. Der Rosenheimer Landrat Josef Neiderhell nennt diese unangesprochene Aussage „ein Riesenproblem“. Die örtliche CSU-Bundestagsabgeordnete Daniela Ludwig unterstellt Ramsauer, seinen Nachbar-Wahlkreis zu ignorieren. „Würde Verkehrsminister Ramsauer die örtlichen Gegebenheiten zum Beispiel in Brannenburg, Flintsbach und Oberaudorf kennen, dann würde er wissen, dass neue oberirdische Gleise diesen Gemeinden nicht zuzumuten sind.“

Der Streit kommt zu einem brisanten Zeitpunkt. Jahrelang vermittelten das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Bahn in Oberbayern den Eindruck, dass sie ohnehin nicht an eine Realisierung des Brenner-Basistunnels glaubten. Und wenn doch, dass man den zusätzlichen Verkehr problemlos durch die Ertüchtigung der bestehenden Strecke auffangen könne. Nun aber wurden am 18. April die Bauarbeiten am Brenner von Österreich, Italien und der EU feierlich eröffnet. Am kommenden Montag wollen hochrangige Vertreter der Deutschen Bahn Politikern aus der Region erstmals mögliche Varianten für die Bahnstrecke zwischen München und Kiefersfelden vorstellen, wenn der Brenner-Basistunnel befahrbar ist.

Staatssekretär Andreas Scheuer, der als höchster Vertreter des Ministeriums angekündigt ist, muss sich auf viele wü-

tende Gäste einstellen. „Wir fühlen uns überhaupt nicht ernst genommen“, sagt Landrat Neiderhell. Der von Ramsauer angebotene Planungs-Dialog stößt auf Skepsis. „Bitte nicht auf der Basis der bisherigen Vorschläge. Der Brenner-Basistunnel ist das wichtigste verkehrspolitische Vorhaben im Süden Europas. Die Planungen für die Zulaufstrecken müssen wir schon seriös durchführen“, fordert die Abgeordnete Ludwig.

Der Brenner-Basistunnel soll 2026 in Betrieb gehen. Die Strecken in Tirol sollen schon nächstes Jahr fertig sein. Doch ein paar Kilometer vor der Grenze haben

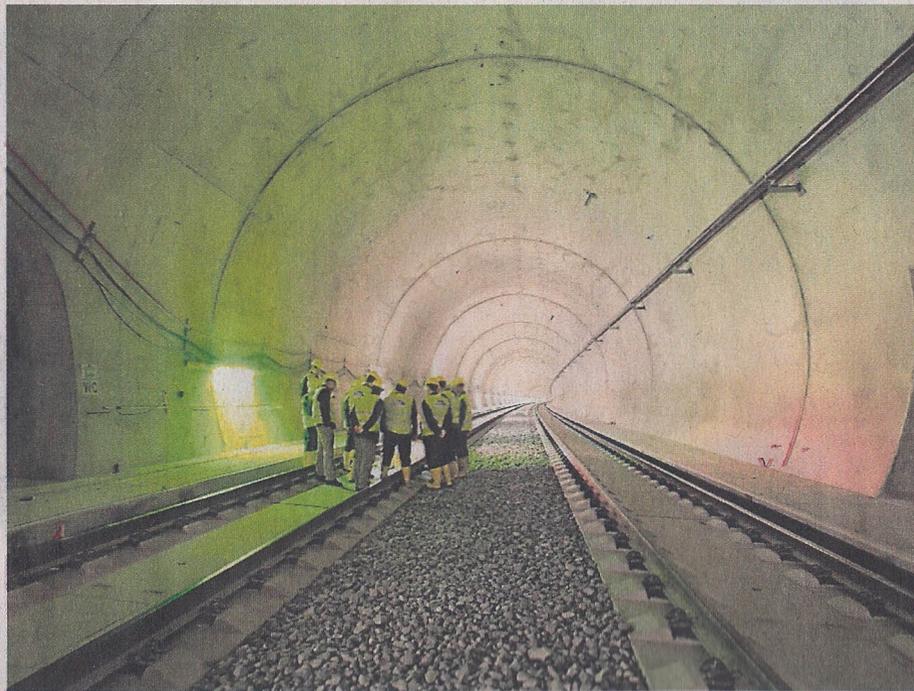
die Österreicher aufgehört zu bauen, weil sie nicht wissen, wo denn in Deutschland der Anschluss sein soll. Landrat Neiderhell macht eine einfache Rechnung auf. „Die Tiroler haben 1993 mit der Planung begonnen. Nächstes Jahr sind sie fertig. Das macht 19 Jahre. Wenn wir jetzt sofort ernsthaft anfangen würden, wären wir erst 2030 fertig.“ Dann würden schon lange Züge unter dem Brenner hindurchfahren. Doch von ernsthafter Planung hat er bis jetzt nichts bemerkt.

Aus dem Bundesverkehrsministerium kommt auf Anfrage wenig Konkretes: „Deutschland wird seinen Zulauf be-

darfsgerecht ausbauen, so dass kein Engpass entsteht, wenn der Tunnel in Betrieb geht“, schreibt eine Sprecherin des Ministers. „Vertiefte Planungen für den Ausbau bestehen derzeit noch nicht.“ Es gibt eine Bedarfsanalyse des Bundesverkehrsministeriums, die nur sehr knapp für den Ausbau von zwei auf vier Gleise zwischen München und der Landesgrenze in Kiefersfelden ausgefallen ist. Das liegt vor allem an den hohen Kosten, das Verkehrsministerium schätzt sie auf 2,6 Milliarden Euro. „Einzelheiten zur konkreten Trassenführung werden aber erst im bevorstehenden Planungsprozess festgelegt“, heißt es aus dem Ministerium.

Besonders pikant ist, dass Minister Ramsauer aber zwischen München und Grafting „von einer unterirdischen Streckenführung“ ausgeht, wie er in einem Brief an einen Bürger aus Kirchseeon kürzlich schrieb. „Der Bau zweier zusätzlicher Gleise parallel zu den vorhandenen Gleisen ist jedenfalls zwischen Trudering und Grafting praktisch ausgeschlossen.“ Im ebenfalls dicht besiedelten Inntal ist von Tunnels bisher nicht die Rede, zur Verwunderung der Abgeordneten Ludwig. „Deshalb kann ich so einen Vorschlag nicht ernst nehmen.“

Auch die Rosenheimer Oberbürgermeisterin Gabriele Bauer ist verärgert über die Pläne Ramsauers. Denn die neuen zwei Gleise würden westlich am Verkehrsknotenpunkt Rosenheim vorbei geleitet. Die Stadt muss befürchten, dass sie zum zweiten Mal vom internationalen Schienenverkehr abgehängt wird. Langfristig soll schon der Fernverkehr zwischen München und Salzburg über die Mühldorfer Strecke laufen. „Die Pläne, die am grünen Tisch ausgearbeitet worden sind, sind unmöglich. Ich kann das nicht nachvollziehen“, sagte OB Bauer.



Auf Tiroler Seite gedeihen die Tunnelpläne für den Brenner, während in Oberbayern über die Zulaufstrecke noch heftig diskutiert wird. Foto: Günter R. Müller