

Deutschland schafft Brenner-Zulauf nicht

Freude in Tirol nach Tunneldurchschlag in der Sillschlucht. Aber Zulaufstrecke in Bayern liegt auf Eis.

Innsbruck – In Österreich wird gefeiert, doch beim Blick über die Landesgrenzen hinaus nach Bayern folgt bereits die Ernüchterung: Die notwendige Zulaufstrecke für den Brennerbasistunnel im bayerischen Inntal kommt schließlich nicht vom Fleck, in deutschen Medien wird von einer Lähmung gesprochen. Doch der Reihe nach.

Gestern wurde in der Innsbrucker Sillschlucht die erste Hauptröhre für den 55 Kilometer langen Brennerbasistunnel durchgebrochen. Rund 2,4 Kilometer Tunnel haben die Mineure im Baulos „Sillschlucht – Pfons“ in Richtung Innsbruck gegraben. „Das ist ein Meilenstein“, freut sich

„Eine Halbierung der Fahrzeit von Innsbruck nach Bozen rückt damit einen weiteren Schritt näher.“

LR René Zumtobel/SPÖ
(Verkehrslandesrat)

der österreichische Vorstand der Basistunnelgesellschaft BBT SE Martin Gradnitzer. Der Tunnel soll 2032 in Betrieb gehen und dürfte 10,5 Milliarden Euro kosten. Mitsamt Verbindungs-, Probe-, Rettungs- und Hauptstollen beträgt das Tunnelsystem unter dem Brennermassiv 230 Kilometer, 165 Kilometer davon wurden bislang ausgebrochen.

„Mit dem Durchschlag wird die Landeshauptstadt und damit der Innsbrucker Hauptbahnhof als wichtigste Mobilitätsdrehscheibe Westösterreichs an den Brennerbasistunnel angebunden“, frohlockt auch Tirols Verkehrs-Landesrat René Zumtobel (SPÖ). Die vielen Tunneldurchschläge würden in ihrer Gesamtheit einen Durchbruch für den europäischen Schienentransport sowie künftig eine massive Verkehrsentslastung für Bevölkerung und Umwelt bedeuten.

Nur: Ohne Neubau einer 54 Kilometer langen Zulaufstrecke zwischen München und Rosenheim entsteht ein neues Nadelöhr. In Deutschland tritt die Bahn auf der Stelle, im Frühjahr 2025 wäre allerdings ein Bau- und Finanzierungsbeschluss des Deutschen Bundestags notwendig. Um mit den Bauarbeiten 2030 beginnen zu können. Doch indessen wird mehr als bezweifelt, dass es dazu noch kommt. Nicht nur wegen der Streitigkeiten in der deutschen Bundesregierung von SPD, Grünen und FDP, vielmehr fehlt ein ausgearbeitetes Trassen- und Finanzierungskonzept.

Während die Deutsche Bahn Optimismus verbreitet und erklärt, die Unterlagen würden bis Ende des Jahres aufbereitet werden, wachsen Skepsis und Widerstände.

Die bayerische Regierung fordert mehr Tunnelabschnitte auf der Zulaufstrecke, Bürgerinitiativen wehren sich gegen eine neue Trasse. Zugleich befasst sich derzeit das deutsche Bundesverwaltungsgericht mit Beschwerden von Gemeinden. Und darüber hinaus streitet

„Die neue Verkehrsministerin oder der neue Verkehrsminister muss sich der Zulaufstrecken in Deutschland ernsthaft annehmen.“

Anton Mattle/VP
(Landeshauptmann)

die Regierung in Berlin übers Geld. Rund zehn Milliarden Euro dürfte der Zulauf in Bayern kosten.

Ohne Beschluss 2025 kommt es aber zu weiteren Verzögerungen, die Inbetriebnahme dürfte vor 2050 nicht mehr möglich sein. Damit könnte der Brenner-tunnel nur mit „halber Kraft“ hochgefahren werden, weil Kapazitätsengpässe drohen.

Mattle fordert Tempo

Das sieht Landeshauptmann Anton Mattle (VP) sehr kritisch: „Der Brennerbasistunnel kann seine volle Wirkung erst entfalten, wenn nördlich und südlich von Tirol die notwendigen Zulaufstrecken fertig sind.“ Es benötige eine nachhaltige Perspektive für die Entlastung des Brennerkorridors. Von der künftigen österreichischen Verkehrspolitik erwartet sich Mattle mehr Engagement. „Die neue Verkehrsministerin oder der neue Minister muss sich der Zulaufstrecken in Deutschland ernsthaft annehmen und als Verfechter der Harmonisierung der Schiene auftreten.“ Bislang sei Österreich, wenn es um einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum gegangen sei, zu wenig aufgefallen. (pn)



Ein Tunnel, der Tirol und Südtirol unter dem Brennermassiv verbindet. Der erste Tunneldurchschlag für den Hauptstollen in Tirol ist gestern erfolgt.