Baustelle Brenner-Basistunnel in Tirol

SÜDD. VERLAG

VERKEHR

Anschluss verpasst

Verkehrsminister Ramsauer verspricht einen Ausbau der Bahnstrecke zum Brenner-Tunnel. Doch die Trasse ist unbezahlbar und das Inntal viel zu eng.

Bürgermeister Erwin Rinner gilt in Kiefersfelden als Mann, der beherzt Probleme löst. Doch nun steht er am Ortsschild im Süden seiner Gemeinde und weiß auch nicht weiter. Vor ihm liegt die engste Stelle des bayerischen Inntals, wenige Meter vor der Grenze zu Österreich. Dort drängen sich zwei Bahngleise, die Staatsstraße 171 und der Fluss. „Ich seh keinen Platz“, sagt Rinner, „es ist ein Rätsel, wo da noch zwei Gleise hinsollen.“

In der Nachbargemeinde Flintsbach bietet sich ein ähnliches Bild. Zwischen den Berghängen kleben die Autobahn 93, die Bahntrasse, eine Hochspannungsleitung, eine Ölpipeline, die Staatsstraße 171 und eine Gashochdruckleitung.

Es soll noch enger werden im schönen Inntal. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) besiegelte im Juni eine Vereinbarung mit seiner österreichischen Kollegin Doris Bures: Deutschland verpflichtet sich, die Strecke zum geplanten Brenner-Basistunnel rasch auszubauen. Zwischen München und Kiefersfelden soll die Bahn auf vier Gleisen fahren.

Ramsauers Unterschrift sorgte für Jubel bei bayerischen Wirtschaftsverbänden und für Bestürzung bei Kommunalpolitikern. Auf der Strecke könnten pro Tag statt 200 bis zu 400 Güter- und Personenzüge durch die Dörfer am Inn donnern. Bürgermeister und Landräte kündigen einen „Volksaufstand“ an, einige drohen nach Stuttgarter Vorbild mit „Inntal 21“. Der CSU-Minister kündigte deshalb Anfang Juli einen Planungsdialog mit den Anrainern an, doch wie die Gleise auf leisen Wegen durch das schmale Tal kommen sollen, sagte er bislang nicht. Nur so viel: „Ich kann ein ganzes Tal nicht untertunneln, das ist ganz klar.“

Klar ist auch: Die Aufregung der Bürger ist so verfrüht wie die Freude der Wirtschaftsvertreter. Ramsauer wird sein Versprechen nicht halten können. Die neue Trasse würde mindestens 2,6 Milliarden Euro kosten und ist auf absehbare Zeit nicht zu bezahlen.

Während Österreich im Dezember mit den Bauarbeiten an den Zulaufstrecken fertig ist, gibt es bei der Deutschen Bahn nicht mal eine Skizze. Alles, was die Verantwortlichen bislang zu Papier gebracht hätten, sei ein dicker Strich mit schwarzem Filzstift auf der Landkarte. So schilderte der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Andreas Scheuer (CSU), die Lage.

Jahrzehntelang glaubte kein Bundesverkehrsminister, der Brenner-Basistunnel werde jemals realisiert. Selbst als die Strecke von Berlin nach Palermo in den neunziger Jahren zum Schienenvorhaben Nummer eins in Europa gekürt wurde, stuften deutsche Verkehrsplaner das Projekt als Träumerei ein.

Trotzdem unterzeichneten die Deutschen eifrig internationale Abkommen. 1994 die Grundsatzerklärung, für Zulaufstrecken zu sorgen, 2007 ein „Memorandum of Understanding“, 2009 eine Übereinkunft mit Italien und Österreich in Rom. Dazwischen häuften sich Ankündigungen der jeweiligen Wirtschafts- und Verkehrsminister, den Gleisausbau Richtung Brenner zügig voranzutreiben. Passiert ist nichts – jedenfalls in Deutschland.

In Österreich begann 1996 die Planung für die Zulaufstrecken, beim Brenner-Tunnel sind inzwischen 22 Kilometer Erkundungsstollen in den Fels gestemmt.

Minister Ramsauer hat die DB Netz AG erst unlängst mit der Planung beauftragt. Die wird mindestens sechs Jahre dauern, Widersprüche und gerichtliche Auseinandersetzungen mit Anwohnern nicht eingerechnet. Die erste Planungsphase dürfte 80 Millionen Euro teuer werden, schätzt die Deutsche Bahn. Die Summe könnte auf 18 Prozent der Baukosten steigen, rund 470 Millionen Euro. Woher das Geld allein für die Planung kommen soll, kann weder die Bahn noch das Bundesverkehrsministerium aufschlüsseln. Es werde eine gesonderte Finanzierungsvereinbarung getroffen, sagen die Vertragspartner.

Doch der Etat für neue Schienenprojekte ist überreizt. „Wir haben kein Geld, keinen Cent“, sagt der Grünen-Politiker Toni Hofreiter, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag. Das habe er auch den Wirtschaftsverbänden erklärt, „aber die wollen es einfach nicht glauben“. 1,2 Milliarden Euro stehen der Bahn pro Jahr im Bundeshaushalt für Neubauten zur Verfügung. Davon müssen momentan unter anderem der neue Hauptbahnhof in Stuttgart und die neue Strecke Ulm–Wendlingen finanziert werden.

Auch die wichtige Zugstrecke zu einem anderen Tunnel im Süden ist einkalkuliert: die Rheintaltrasse mit Anschluss an den Gotthard-Tunnel. Auf 5,7 Milliarden Euro ist der Ausbau auf deutscher Seite veranschlagt, bisher sind zwei Milliarden verbaut. Der Gotthard-Tunnel wird 2016 eröffnet, dann sollte die verbesserte Strecke auf deutscher Seite fertig sein.

Auch dazu hat sich Deutschland verpflichtet, doch auch dazu wird es nicht kommen. „Allein beim Gotthard-Zulauf werden wir bis zu 20 Jahre hinterherhinken“, sagt Hofreiter, „es gibt keinen einzigen internationalen Vertrag im Bahnverkehr, den wir einhalten werden.“

Conny Neumann

Video: So wird der Tunnel gebaut

Für Smartphone-Benutzer: Bildcode scannen, etwa mit der App „Scanlife“.

spiegel.de/app292012brenner