

Besorgter Blick auf Korridorplanung

Die Bürgerversammlung zum „Brenner-Nordzu-
lauf“ mobilisierte die
Nußdorfer, der Saal des
Schneiderwirts war voll
besetzt. Die Bürger dis-
kutierten mit den Ver-
tretern von ÖBB und DB
über die Auswirkungen
der Korridorplanung in
ihrer Gemeinde.

VON VOLKHARD STEFFENHAGEN

Nußdorf – Bürgermeister
Sepp Oberauer erinnerte die
vielen Besucher zunächst da-
ran, dass bereits 2011 die
Inntal-Bürgermeister eine ge-
meinsame Resolution ver-
fasst haben, in der sie eine
frühzeitige Beteiligung for-
derten. Die deutsche DB
Netz AG und die österrei-
chische ÖBB Infrastruktur AG
haben sich schon vor einigen
Jahren an Hand einer Pro-
gnoserechnung darauf einigen
können, dass im Jahr 2025 in
Summe 302 Züge pro Tag die
Grenze Deutschland/Öster-
reich passieren werden. „Die-
se Rechnung umfasst alle An-
nahmen der künftigen Ver-
kehrs- und Wirtschaftsent-
wicklung“, wie Torsten Gruber
von der BD Netz AG aus-
führte. Der Brenner-Ba-
sistunnel einschließlich der
Bestandsstrecke über den
Brenner sei für insgesamt
400 Züge pro Tag ausgelegt.
Auf dieser Grundlage planen
nun ÖBB und DB die Ab-
wicklung von 140 Zügen
über die Bestandsstrecke und
260 Zügen über eine Neu-
baustrecke, wie Peter Hofer
(ÖBB Infrastruktur) erklärte.

Diese Zahlen können viele
Bürger, auch aufgrund eigen-
er Beobachtungen und Re-



Großes Interesse am Brenner-Nordzulauf: Nußdorfer Bürger diskutierten mit Vertretern von ÖBB und DB über die Aus-
wirkungen der Korridorplanung.

FOTO STEFFENHAGEN

cherchen nicht nachvollzie-
hen. Die Frequenz der Gü-
terzüge sei nicht so groß,
dass nicht durch die Ertüch-
tigung der Bestandsstrecke
der zukünftige Verkehr hier-
über abgewickelt werden
könnte. Derzeit passierten im
Schnitt täglich 180 Züge die
Grenze bei Kiefersfelden, die
Kapazitätsgrenze der Strecke
läge bei rund 250 Zügen.

Mehr Güterverkehr auf der Schiene

Die Bahn-Vertreter empfa-
hlen in diesem Zusammen-
hang, die Prognosezahlen
mit Bundesverkehrsminister
Alexander Dobrindt zu dis-
kutieren, der am 6. März im
Inntal zu Besuch sein wird.

Durch eine verfehlte öster-
reichische Mautpolitik würde
der Transport auf der Straße
begünstigt, behauptete ein
Bürger: „So bekommen wir

den Lkw-Verkehr nie auf die
Schiene“, erklärte er und
stellt die Prognosewerte in
Frage. Spediteur Georg Det-
tendorfer, sieht das Thema
allerdings unter anderen As-
pekten. So wurde beispiels-
weise entgegen dem Ein-
druck des Bürgers die Maut
in Österreich für „Euro 8-
Lkws“ bereits von 32 Cent
auf 37 Cent in angehoben,
während in Deutschland für
umweltfreundliche Lkws die
Maut leicht gesenkt wurde.
Außerdem habe Österreich
erst kürzlich ein sektorales
Fahrverbot erlassen. Dettendorfer
nimmt nun an, dass mit
Fertigstellung des Tunnels
weitere solcher Maß-
nahmen in Tirol folgen wer-
den, um den Güterverkehr
auf die Schiene zu zwingen.
„2014 querten rund 2,14 Mil-
lionen Laster den Brenner.
Wenn nur 25 Prozent davon
auf die Schiene verlagert
werden, sind das rund

500 000 Lkw, die auf rund
20 000 Güterzüge den Bren-
ner passieren werden – pro
Tag gut 65 Züge mehr.“

Besorgt schaut die Nuß-
dorfer Bürgerinitiative auf
die vorliegende Korridorpla-
nung für eine Neubaustrecke.
So machte Gemeinderat
Christian Niederthanner
deutlich, dass nach vorsichti-
gen Berechnungen das Pro-
jekt eine Fläche von gut 100
Hektar beanspruchen wird.
„Fläche, die nicht nur der
Landwirtschaft, sondern
auch den hier lebenden Men-
schen in dem bereits dicht
bebauten und engen Inntal
fehlen wird.“

Der Streckenverlauf
Innsbruck-Kufstein-Nußdor-
f-Bernau-Salzburg stößt bei
der Bürgerinitiative auf Un-
verständnis, da hierüber
grundsätzlich nur „innerö-
sterreichischer Verkehr“ ab-
gewickelt werde. Diesem Ein-
druck widersprachen aller-

dings die Bahnexperten.
Thorsten Gruber (DB Netze)
wies darauf hin, dass diese
Strecke notwendig wird, um
den nordöstlichen Zulauf
von Landshut her in Rich-
tung Österreich ableiten zu
können. Peter Hofer (ÖBB)
machte allerdings auch kein
Hehl daraus, dass dadurch
auch eine günstigere Anbin-
dung von Innsbruck an Salz-
burg entstehen könnte.

Hoher Stellenwert vom Schutz der Bürger

Gastredner Georg Willi, Mit-
glied im österreichischen Na-
tionalrat und dort Mitglied
im verkehrspolitischen Aus-
schuss, machte den Nuß-
dorfern Mut, sich für eine
unterirdische Streckenfüh-
rung einzusetzen, so wie es
auch schon die Gemeinden
in Tirol getan hätten.
Schließlich seien von rund

70 Kilometern Strecke gut 40
untertunnelt worden. In die-
sem Zusammenhang kam die
Frage auf, in welchem Land
der Schutz der Bürger im
Hinblick auf die Trassenpla-
nung höheren Stellenwert
hat. Zur Verwunderung der
Nußdorfer sei das in
Deutschland der Fall, so die
beiden Bahnvertreter.

„Mit der nordöstlichen
Ausweitung des Planungsge-
bietes habe man nicht ge-
rechnet, da im Staatsvertrag
von 2012 der Ausbau der
Strecke München-Rosen-
heim-Innsbruck vereinbart
worden wäre, nicht aber der
Ausbau der Strecke nach
Salzburg“, sagte Sepp Ober-
auer. Diese sollte laut Vertrag
Gegenstand eines eigenen
Projektes werden.

Von Interesse war auch die
Art und Weise, wie die Bür-
ger in die Planung integriert
sind. „Dazu gibt es einen Pla-
nungsdialog“, berichtet Nuß-
dorfs Rathauschef, der zu-
sammen mit fünf weiteren
Nußdorfer Bürgern in einem
dieser Kreise vertreten ist.
Keineswegs würde man im
„stillen Kämmerchen“ pla-
nen, sondern alle Ergebnisse
werden in Protokolle zusam-
mengefasst und sind, wie vie-
le andere Planungsunterlagen
auch, über die Internet-
seite [www.brennernordzu-
lauf.eu](http://www.brennernordzu-
lauf.eu) abrufbar. Ein Bürger
stellte die Frage, ob denn das
höchste Entscheidungsgremi-
um auf die Empfehlungen
den regionalen Arbeitskreis
hören müsse. Die klare Ant-
wort von Torsten Gruber
war: „Nein!“ Er fügte aber
hinzu, dass diese Struktur
des Dialogs nicht umsonst
gewählt worden wäre, weil
gerade die Entscheidungsfin-
dung auf eine breite Basis ge-
stellt werden soll.