

Bahn erwägt Brenner-Zulauf über Landshut

Sogenannter „Ostkorridor“ könnte den Raum München vom Güterverkehr entlasten

Von Johannes Viertböck

Führt die nördliche Zulaufstrecke zum Brennerbasistunnel (BBT) dereinst durch die Region Landshut? Das befürchtet jedenfalls die Bürgerinitiative Freie Fahrt (Biff). Anlass ist eine entsprechende Meldung der *Süddeutschen Zeitung* vom Dezember. Darin geht es um die Trassenführung durch das Inntal und um die Wege, die der Güterverkehr von Rosenheim aus Richtung Norddeutschland nehmen wird. Die SZ berichtete, dass die Deutsche Bahn als großräumige Trasse einen „Ostkorridor“ über Regensburg, Hof und Halle nach Hamburg zum neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet habe. Und weiter: „Der Weg vom Brenner auf diesen Korridor soll nicht mehr über den Bahnknoten München führen, der mit dem Personenverkehr ausgelastet ist, sondern über Mühldorf und Landshut.“ Werden die Pläne Realität, müsse die Strecke Freilassing-Mühldorf-Landshut zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden.

BI Freie Fahrt: Region droht eine weitere Belastung

Biff-Vorsitzender Friedrich W. Weimar und sein Mitstreiter Harald Dieltl nehmen diese Meldung sehr ernst. Schließlich ist der 55 Kilometer lange BBT, der nördlich von Innsbruck beginnt und bei Franzensfeste nahe Brixen endet, bereits in Bau. „In zehn Jahren sollen nach derzeitigen Planungen die ersten Züge rollen“, sagte Dieltl. Insofern sei es nur logisch, dass auch die Planungen für die nördlichen Zulaufstrecken nun konkret werden. „Wir sind erst vor wenigen Tagen zufällig im Internet auf diesen Bericht gestoßen und wurden dadurch aufgeschreckt“, sagte Weimar. „Bisher gab es zu diesem Thema ja keine Stellungnahme von einem Politiker aus unserer Region.“

Sollte die Bahn tatsächlich den Güterverkehr über einen „Ostkorridor“ und damit über Landshut Richtung BBT schleusen wollen, melden Weimar und Dieltl schon mal ihre Bedenken gegen dieses Großprojekt an. „Grundsätzlich sind wir dafür, den Güterverkehr vermehrt auf die Schiene zu verlagern“, so Weimar. Allerdings müssten die Bürger soweit wie möglich vor-



Die Arbeiten am Brennerbasistunnel (BBT) schreiten kontinuierlich voran. Bereits 2025 sollen die ersten Züge durch die Röhre rollen. Ein Teil des Zubringerverkehrs könnte nach dem Willen der Bahn über Landshut laufen. Foto: dpa

Lärm geschützt werden. Außerdem stelle sich ihm folgende Frage: „Wofür soll unsere Region denn noch alles erhalten? Erst die Atomkraftwerke Isar, dann das dortige Atomüllzwischenlager und der Endpunkt einer der großen Stromtrassen – das muss doch wirklich reichen.“ Er könne sich nicht erklären, warum solche unangenehmen Vorhaben am Ende häufig in Landshut und Umgebung landen. „Vielleicht liegt es ja daran, dass die Interessen unserer Region von den aktuellen Mandatsträgern auf Bundes- und Landesebene nicht in ausreichendem Maße vertreten werden.“

Der im Wahlkreis Landshut direkt gewählte CSU-Bundestagsabgeordnete Florian Öbner bestätigte auf Nachfrage, dass der „Ostkorridor“ von der Bahn zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angemeldet worden ist. Auch der Freistaat be-

fürworte diese Streckenführung, auf der insbesondere der Güterverkehr zwischen (Nord-)Deutschland, den deutschen Hafenstädten und dem Brenner abgewickelt werden soll. Über solche Vorhaben werde aber im Vorfeld eines neuen BVWP in der Regel nicht breit in der Öffentlichkeit diskutiert, weil der Abstimmungsbedarf mit der Bahn groß sei. Eine Entscheidung sei deshalb noch längst nicht gefallen, versicherte Öbner: Es handle sich nur um eine von drei von der Bahn vorgeschlagenen Varianten.

Öbner und Rampf: Projekt würde Wirtschaft nutzen

Landshuts Oberbürgermeister Hans Rampf (CSU) sprach von einem Prüfauftrag der Bahn für eine Streckenführung von Rosenheim über Landshut nach Regensburg und weiter Richtung Norden. Er bestätigte, dass es der Bahn um eine Entlastung des Knotenpunkts München gehe. Noch sei aber alles offen, betonte er: „Erst einmal muss untersucht werden, ob eine solche Trassenführung überhaupt sinnvoll und technisch machbar wäre.“

Für den Landtags-Direktabgeordneten des Stimmkreises Landshut, Helmut Radlmeier (CSU), steht das Vorhaben daher momentan nicht auf der Tagesordnung. „Es gibt derzeit andere Herausforderungen, die es zu lösen gilt, als lange über ungelegten Eiern zu brüten“, sagte er. Dass die DB den Ausbau der Strecke zwischen Rosenheim und Regensburg in den Bedarfsplan für den Bundesverkehrswegeplan ist, angemeldet hat, hat für ihn noch nicht viel zu bedeuten. „Wenn man sich diesen Plan mal durchliest, erkennt man schnell, dass es eine reine Wunschliste ist“, so Radlmeier. Der aktuell noch geltende Plan stamme aus dem Jahr 2004 – und selbst davon seien die meisten Projekte nur zum Teil oder noch gar nicht realisiert. Der Ausbau der Strecke über Landshut sei nur eine von mehr als 400 Anmeldungen. Ob, wann und wie er kommt, stehe daher in den Sternen.

Wie aber stehen die Politiker aus der Region zu dem Projekt? Öbner und Rampf sind dem „Ostkorridor“ gegenüber aufgeschlossen. Zwar hält der Bundestagsabgeordnete ein anderes Vorhaben für dringender:

„Für unsere Region haben die Elektrifizierung und der Ausbau der Strecke Landshut-Plattling Priorität, um Ostbayern über die Schiene noch besser an München anzubinden.“ Sollte die angedachte Verbindung von Rosenheim über Landshut nach Regensburg kommen, sieht er das aber als Chance: „Wenn dieser Ostkorridor vernünftig geplant und insbesondere der Lärmschutz für die Bürger gewährleistet ist, kann das für unsere Region eigentlich nur von Vorteil sein.“ Schließlich würde die Region Landshut durch eine bessere Schienenanbindung ein Stück näher an die europäischen Nachbarländer heranrücken, wovon insbesondere die Wirtschaft profitieren würde. Auch Rampf beurteilt das Vorhaben, sollte es tatsächlich einmal konkret werden, im Grundsatz positiv – „gerade, was die wirtschaftliche Weiterentwicklung unserer Stadt und unserer Region betrifft“. Und was ist mit der Lärmbelastung von Anliegern? Der OB ist da recht zuversichtlich: „Die modernen Güterwaggons sollen leiser werden. Aber natürlich muss der Schallschutz garantiert sein.“

Gambke: Kein reflexartiges Nein zu „Ostkorridor“

Grünen-MdB Dr. Thomas Gambke weiß bislang „nichts von einer geplanten elektrifizierten, zweigleisigen und direkten Bahnlinie zwischen Landshut und Rosenheim“. Eine schnelle Realisierung hält er, wie seine CSU-Kollegen, angesichts der enormen Kosten und der langwierigen Bauplanungen einer neuen Verbindung in jedem Fall für extrem unwahrscheinlich. Denn: „Selbst die dringende nötige Elektrifizierung der schon jetzt vielbefahrenen Strecke Regensburg-Hof ist noch nicht einmal terminiert.“

Dennoch will Gambke einen möglichen „Ostkorridor“ Richtung BBT, der über Landshut führen würde, nicht von vornherein ausschließen. Die Überlegung, dadurch den Großraum München entlasten zu können, klinge logisch. „Ein endgültiges Urteil kann man aber erst treffen, wenn entsprechende Untersuchungen vorliegen.“ Er halte in dies nichts davon, solche Projekte sofort reflexartig abzulehnen, sagt der Grünen-Abgeordnete. „Plausible Vorschläge müssen ergebnisoffen geprüft werden.“

Großprojekt Brennerbasistunnel

Länge: Innsbruck bis Franzensfeste 55 km
Tulfes bis Franzensfeste 64 km
Baubeginn: 2011, geplante Fertigstellung: 2025



Quelle: APA dpa•21778

Der Brennerbasistunnel wird Teil der Achse Berlin-Palermo (rechts sein): Die Bahn plant nun, den Knotenpunkt München durch einen sogenannten „Ostkorridor“ zu entlasten. Eine Trassenvariante würde über Landshut führen.