



Großprojekt Brenner-Nordzulauf: Nun ist der Bundestag am Zug

10. Juli 2026, 17:04

Nach jahrzehntelangen Diskussionen soll der Bundestag über eines der strittigsten Bahn-Großprojekte Bayerns entscheiden. Bahn und Bundesverkehrsministerium haben ihren Part abgeschlossen.

Der geplanten Entscheidung des Bundestags über eines der strittigsten Bahnprojekte Bayerns steht formell nichts mehr im Wege: Das Bundesverkehrsministerium hat die Planungsunterlagen der DB zum Bau der deutschen Zuleitungsstrecke zum Brennerbasistunnel an das Parlament weitergeleitet. „Damit beginnt die parlamentarische Befassung wie vom Bundesministerium für Verkehr angekündigt im Sommer 2026“, erklär-te Staatssekretär Ulrich Lange (CSU).

Der Plan sieht den Aus- und Neubau der Bahnstrecke von München über Rosenheim bis zur österreichischen Grenze vor. Besonders umstritten ist der Bau einer neuen Hochgeschwindigkeitstrasse durch den bayerischen Teil des Inntals Richtung Kufstein. Die Bahn schätzt die Gesamtkosten auf knapp 8,6 Milliarden Euro, hinzu kommt ein vorbeugender Puffer für Inflation und sonstige Risiken von noch einmal über sieben Milliarden.

Keine Erklärung für neuerliche Verspätung

Tatsächlich hätte sich der Verkehrsausschuss des Bundestags schon im Frühjahr 2025 mit dem Brenner-Nordzulauf beschäftigen sollen. Doch kamen das Scheitern der Ampel-Koalition und die vorgezogene Bundestagswahl dazwischen – eine von vielen Verzögerungen in der jahrzehntelangen Historie des Projekts. Neben dem Vorschlag der DB umfassen die Unterlagen für die Parlamentarier einen Bericht des Ministeriums und die Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamts. Warum es nach der Neuwahl noch einmal etliche Monate dauerte, bis das Ministerium die Unterlagen an den Bundestag übersandte, ging aus der Pressemitteilung nicht hervor.

Die hohen Kosten erklären sich unter anderem dadurch, dass die von der DB vorgeschlagene Vorzugstrasse 39 Kilometer neue Tunnel vorsieht, eine Reaktion auf die Kritik von Bürgerinitiativen, örtlichen Gemeinden und der CSU. Die Rosenheimer CSU-Bundestagsabgeordnete Daniela Ludwig forderte sogleich Änderungen an den Bahnplänen. „Für mich steht fest: So kann es noch nicht bleiben“, kritisierte die Innenstaatssekretärin die Bahnpläne.

Ludwig will vor allem durchsetzen, dass die DB den Inn nördlich Rosenheims untertunnelt, außerdem soll die Verbindung zur Bahnstrecke nach Salzburg nördlich ebenfalls unterirdisch gebaut werden. Die DB dagegen plant eine Brücke über den Inn, die Mehrkosten eines Tunnels unter dem Fluss beziffert die Bahn auf drei Milliarden Euro. Die Verknüpfungsstelle soll laut DB-Vorschlag ebenfalls oberirdisch entstehen, eine Verlegung unter die Erde hält die DB für nicht möglich. Aus der unter Federführung von Ludwigs CSU-Parteifreund Lange versandten Ministeriumsmitteilung ging nicht hervor, ob und wie das Verkehrsressort und das Eisenbahn-Bundesamt Ludwigs Forder-

ungen bewerten.

Bürgerinitiativen wollen ganz anderes Konzept

Die unter dem Dach des „Brennerdialogs“ zusammenarbeitenden Bürgerinitiativen lehnen eine neue Hochgeschwindigkeitstrasse im Inntal grundsätzlich ab. Der Alternativvorschlag der Bürgerinitiativen sieht unter anderem vor, Güterzüge im Wesentlichen über Mühldorf fahren zu lassen und so die Verbindung über Rosenheim zu entlasten. Dafür müsste die Mühldorfer Verbindung modernisiert werden, ein ebenfalls um Jahrzehnte verspätetes Vorhaben. Im Inntal soll nach Vorschlag der Bürgerinitiativen die bisherige Strecke modernisiert werden. Die DB hält auch dieses Konzept für nicht sinnvoll beziehungsweise umsetzbar.

Über den Brennerbasistunnel und die dazugehörigen Zulaufstrecken in Deutschland, Österreich und Italien wird seit Jahrzehnten diskutiert. Der Brennerbasistunnel ist mittlerweile seit zehn Jahren im Bau. Auf italienischer Seite ist die Planung mehrerer Bauabschnitte des Südzulaufs ebenfalls abgeschlossen oder weit fortgeschritten, zum Teil laufen auch dafür bereits Bauarbeiten. Einzig auf deutscher beziehungsweise bayerischer Seite ist bislang nicht einmal der Trassenverlauf verbindlich geplant. Im Jahre 1994 hatte der damalige Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) Österreich und Italien versprochen, die deutsche Zulaufstrecke „zeitgerecht“ zu bauen.