



Landratsamt Ebersberg
Herrn Landrat
Robert Niedergesäß
Eichthalstraße 5
85560 Ebersberg

DR. ANDREAS LENZ, MdB
KREISRAT

THOMAS HUBER, MdL
KREISRAT

Bahnhofstr. 2 / EG
85560 Ebersberg

Ebersberg, 19.11.2021

Resolution zur Brennerzulaufstrecke im Landkreis Ebersberg

Sehr geehrter Herr Landrat,

nachfolgend übersenden wir Ihnen den Entwurf einer Resolution zum Brennerzulauf im Landkreis Ebersberg mit der Bitte, hierzu eine Beschlussfassung durch den Kreistag herbeizuführen:

Resolution

Brennerzulaufstrecke im Landkreis Ebersberg – Keine Durchschneidung der Landschaft durch Neubautrasse!

Zwischen Österreich und Italien befindet sich der Brennerbasistunnel im Bau. Der Tunnel ist das Kernstück der Strecke München – Verona sowie Teilstück des TEN-Korridors SCAN-MED (Skandinavien-Mittelmeer) und damit wichtige Voraussetzung, um alpenüberquerende Güterverkehre zunehmend auf die Schiene zu verlagern.

Den Landkreis Ebersberg betrifft vor allem der geplante Ausbau der Strecke München – Rosenheim – Kiefersfelden. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht für den Bereich zwischen München-Trudering und Grafing aufgrund der beengten Bebauung die Durchführung einer Blockverdichtung ohne den Bau zusätzlicher Gleise vor. Der Abschnitt zwischen Grafing und Großkarolinenfeld soll hingegen als trassennaher Neubau ausgeführt, viergleisiger Ausbau für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h realisiert werden.

Nach der vor kurzem erfolgten Festlegung des Streckenverlaufs im Bereich Inntal/Rosenheim wird nun der Trassenfindungsprozess im Planungsraum Grafing-Großkarolinenfeld in das Blickfeld geraten.

Der Ebersberger Kreistag fordert die Berücksichtigung und Umsetzung folgender Ziele für die Brennerzulaufstrecke im Landkreis Ebersberg:

Keine Durchschneidung der Landschaft durch Neubautrasse

- Es existiert keine Prognose für das im Jahr 2040 zu erwartende Verkehrsaufkommen. Eine vom BMVI durchgeführte Schätzung des bis zum Jahr 2050 zu erwartenden Aufkommens basierend auf einer Hochrechnung analog zur geschätzten Zunahme des BIP stellt keine Prognose dar. Zunächst ist daher für den Bau einer Neubaustrecke eindeutig die Erforderlichkeit nachzuweisen.
- Sollten zusätzliche Gleise erforderlich sein, müssen diese am Bestand trassiert werden. Die Bestandstrasse muss daher in jedem Fall als Option im Trassenauswahlverfahren berücksichtigt werden.
- Sollte es neuer Trassen bedürfen, dann dürfen diese die Landschaft nicht durchschneiden. Sensible und dicht besiedelte Räume wie das bayerische Alpenvorland dürfen nicht noch weiter belastet werden. Eine von der Bestandsstrecke abweichende, oberirdische Trassenführung wird vom Kreistag, sämtlichen betroffenen Kommunen sowie den politischen Mandatsträgern der Region ausdrücklich abgelehnt.
- Falls sich der Neubau entlang der Bestandsstrecke als undurchführbar erweisen sollte, muss eine weitestgehende Untertunnelung erfolgen.
- Es ist nicht vermittelbar, dass die V_{\max} , also die maximale Geschwindigkeit, für die gesamte Strecke auf 230 km/h ausgelegt werden soll, gerade, weil zwischen Grafing und München wieder die bestehenden Gleise genutzt werden sollen.
- Insbesondere im Bereich Ostermünchen – Grafing ist deshalb von V_{\max} 230 km/h auch abzuweichen.

Maximaler Lärmschutz und keine Beeinträchtigung des ÖPNV

- Unabhängig von der künftigen Trassenführung müssen sowohl beim Ertüchtigen der Bestandstrasse, wie bei einem möglichen Neubau, Lärmschutzmaßnahmen auf dem Niveau einer Neubaustrecke realisiert werden. Die Bestandsstrecke wird noch über Jahrzehnte die Hauptlast beim Güter- und Personenverkehr tragen müssen. Deshalb muss hier über die bereits zugesicherten Maßnahmen hinaus auf Neubauniveau nachgebessert werden.
- Es muss ausgeschlossen werden, dass der ÖPNV durch zusätzliche Verkehre beeinträchtigt wird.

Entlastung über den Ostkorridor

- Eine Entlastung der bestehenden Bahnstrecke ist unabhängig vom Ausbau der Zulaufstrecke zwingend erforderlich. Es können nicht alle zukünftigen Verkehre über den Knotenpunkt München und die Strecke München – Rosenheim abgewickelt

werden. Dies gilt insbesondere für den Güterverkehr. Der Ausbau des sog. Ostkorridors als weiträumige Entlastungsstrecke über Hof – Regensburg – Mühldorf – Rosenheim ist mittel- und langfristig unverzichtbar.

- Die Trassenentscheidung im Bereich Inntal/Rosenheim ist auch insofern vorteilhaft, als sie eine gute Anbindung an den sog. Ostkorridor ermöglichen würde. Nördlich von Mühldorf ist der sog. Ostkorridor bereits im Bundesverkehrswegeplan festgeschrieben.
- Die Verknüpfung des Ostkorridors mit der ABS 38 (auszubauende Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing) und dem Brennerzulauf bietet erhebliche Entlastungspotentiale.