

Gemeinsame Resolution des Kreistags Ebersberg zum Ausbau des Brenner-Nordzulaufs

Der Bau des Brennerbasistunnels sowie des TEN-Korridors SCAN-MED sind wichtige Voraussetzungen, um alpenquerenden Personen- und Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Laut Bahn sollen die neu geschaffenen Kapazitäten zu ca. 80 Prozent für den Güterverkehr genutzt werden.

Dies gilt ebenso für den Personenfernverkehr sowie dem Flugverkehr auf kurzen und mittleren Distanzen z.B. von Bayern nach Italien. Diese Ziele werden ausdrücklich unterstützt.

Damit die Strecke von München über Rosenheim zur Bundesgrenze den zusätzlichen Bahnverkehr nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels aufnehmen kann, ist eine leistungsfähige Infrastruktur notwendig (zwei zusätzliche Gleise ab Grafing Richtung Rosenheim). Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht zwischen Grafing und Großkarolinenfeld einen trassennahen Neubau, ausgeführt als viergleisigen Ausbau für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h, vor. Zwischen Grafing und Trudering ist eine so genannte Blockverdichtung mit Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h geplant.

Die im Dezember 2021 durch die DB Netz AG vorgestellten Grobtrassenvorschläge sind mit erheblichen Eingriffen in die Landschaft sowie großem Flächenverbrauch verbunden und beeinträchtigen die Lebensqualität vieler Menschen. Die vorgestellten Trassen durchschneiden ökologisch wertvolle Waldflächen und Wasserschutzgebiete. Vorgeschlagene Alternativen wurden zunächst nicht berücksichtigt.

Nur wenn vor Ort eine schlüssige Planung in einem transparenten Verfahren entwickelt wurde, wenn Vorteile für den Nahverkehr - oder zumindest keine Beeinträchtigung - und bestmöglicher Lärmschutz gewährleistet sind und die Beeinträchtigung der Menschen, der Landschaft sowie der Natur möglichst gering gehalten werden, wird ein Kapazitätsausbau vor Ort akzeptiert werden.

Die Bahn ging auf die wiederholten Forderungen der Teilnehmer des Dialogforums sowie dem überparteilichen Resolutionsentwurf des Kreistags ein und nimmt nun eine bestandsnahe Strecke in die Grobtrassenplanung mit auf (Trasse türkis). Wir begrüßen dies und erwarten nun eine transparente und nachvollziehbare Untersuchung aller Varianten, um die Eingriffe in die Natur und Landschaft sowie die Betroffenheit der Anwohner so minimal wie möglich zu halten.

Transparenz und zeitnahe belastbare Informationen für alle Beteiligten sind die Grundlage für den Erfolg und Akzeptanz des Projektes.

- Anzustreben ist eine Trasse, die den kleinsten Eingriff in unsere Landschaft, den Erhalt unserer Siedlungsstruktur und somit maximale Schonung von Mensch und Natur als Ziel hat und dabei alle Möglichkeiten untersucht.

- Eine unterirdische Führung minimiert den Flächenverbrauch und sichert wertvolle landwirtschaftliche Flächen sowie ökologisch wichtige Biotope.
- Der Anbindungsbereich der Neubaustrecke an die Bestandsstrecke Ostermünchen bis Grafing (bei Elkofen) soll als Brems- und Beschleunigungsbereich anerkannt werden und damit in diesem Bereich von der Entwurfsgeschwindigkeit von 230 km/h abgewichen werden.
- Lösungen mit möglichst wenigen aufwändigen Verknüpfungsstellen sind zu bevorzugen. Die potentiell von der zukünftigen Verknüpfungsstelle betroffenen Gemeinden und Landkreise sind zwingend in die Planungen selbiger mit einzubeziehen.
- Um den zukünftigen Ausbau des Nahverkehrs und die Verkehrsverlagerung auf die Schiene sicherzustellen, ist ein schlüssiges Gesamtkonzept für die Region östlich von München nötig. Es darf keine Nachteile für den Nahverkehr geben und der weitere Ausbau des Nahverkehrsangebotes muss jederzeit uneingeschränkt möglich sein. Ein verstärkter und verbesserter öffentlicher Personennahverkehr mit einem S-Bahn-ähnlichen Angebot von München bis Rosenheim ist dringend notwendig. Das dient auch der Entlastung des Straßenverkehrs.
- Der Bahnhof in Aßling muss erhalten bleiben.
- Die beiden vorhandenen S-Bahn-Gleise zwischen Grafing und Trudering bleiben gemäß den Zusagen des BMDV aus dem Jahr 1994 dauerhaft ausschließlich S-Bahnen und regionalem Personennahverkehr vorbehalten, um einen attraktiven und insbesondere zuverlässigen Nahverkehr sicher zu gewährleisten. Die geplante Blockverdichtung im Bereich Trudering-Grafing stellt aus unserer Sicht eine wesentliche Änderung dar und begründet einen Anspruch auf Lärmschutz nach Neubaustandard.
- Sowohl auf der Bestandsstrecke als auch auf einer möglichen Neubaustrecke ist schnellstmöglich Lärmschutz entsprechend Neubaustandard erforderlich. Der bis dato geplante Lärmschutz an der Bestandsstrecke ist nicht ausreichend. Wir fordern besonders hohe Lärmschutzstandards wie im österreichischen Unterinntal oder am Oberrhein. Dabei fordern wir, dass dieser Lärmschutz an der Bestandsstrecke spätestens bis zur Inbetriebnahme von ETCS (European Train Control System) realisiert ist.
- Mit einem schnellen Ausbau der Bestandsstrecke kann zugleich der Lärmschutz der Anwohner verbessert werden. Uns ist bewusst, dass auch beim Ausbau des Bestands technische und ökologische Herausforderungen zu bewältigen sind.
- Der so genannte Ostkorridor muss im Bereich Mühldorf-Rosenheim weitergeplant werden, um den Knotenpunkt München mittel- und langfristig zu entlasten.

- Wir fordern gleiche und nachvollziehbare Verkehrsmengen auf allen Streckenabschnitten (einschließlich zwischen Grafing und Trudering) als Planungsgrundlage. Unterschiedliche Verkehrsmengen in der Planung führen unweigerlich zu falschen Entscheidungen in der technischen Ausführung. Die Bemessungsgrundlage 400 Züge pro Tag muss deshalb als Grundlage von allen Beteiligten bestätigt und angewandt werden.
- Wir fordern von Anfang an Teilnahme, Informationen und vollständige Transparenz in der entscheidenden Phase der Trassenauswahl.
- Die Kernforderungen der Betroffenen vor Ort müssen im Rahmen der parlamentarischen Befassung durch den Bundestag behandelt werden. Das gilt sowohl für die Neubaustrecke von Ostermünchen bis Grafing-Bahnhof sowie für die Bestandsstrecke Grafing-Bahnhof bis München-Trudering.
- Um die Pariser Klimaschutzziele zu erreichen, muss die Verkehrswende schnell umgesetzt werden. In rund 20 Jahren dürfen wir keine fossilen Treibstoffe mehr verwenden. Der Ausbau der Bahn spielt dabei eine entscheidende Rolle. Der Ausbau der Bahn ist auch begleitet von schmerzlichen Eingriffen in die Landschaft. Er gelingt nur einvernehmlich in einem transparenten Verfahren, das zusammen mit der Bevölkerung abgestimmt wird.

Bei der Umsetzung eines konstruktiven Dialogs mit den Bürgerinnen und Bürgern ist die Bundespolitik als Auftraggeberin des Unternehmens Deutsche Bahn, aber auch die Deutsche Bahn als Umsetzerin gefordert, denn in dieser Phase nach der Grobtrassenplanung sind noch Umplanungen möglich.

Es gilt, die bestmögliche, flächenschonendste Lösung für Bürgerinnen und Bürger und für die Umwelt umzusetzen.

***Der Ausbau entlang der Bestandstrasse, vorrangig auf bahneigenen Grundstücken, muss in die Detail-Untersuchungen aufgenommen werden. (SPD-Vorschlag).*