



Antrag

der Abgeordneten **Thomas Huber, Daniel Artmann, Jürgen Baumgärtner, Ilse Aigner, Holger Dremel, Kerstin Schreyer, Konrad Baur, Norbert Dünkel, Jürgen Eberwein, Dr. Stefan Ebner, Thorsten Freudenberger, Sebastian Friesinger, Alfred Grob, Josef Heisl, Thomas Holz, Andreas Kaufmann, Jochen Kohler, Joachim Konrad, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Jenny Schack, Josef Schmid, Thorsten Schwab, Martin Stock, Steffen Vogel CSU,**

Florian Streibl, Felix Locke, Tobias Beck, Martin Behringer, Dr. Martin Brunnhuber, Susann Enders, Stefan Frühbeißer, Johann Groß, Wolfgang Hauber, Bernhard Heinisch, Alexander Hold, Marina Jakob, Michael Koller, Nikolaus Kraus, Josef Lausch, Christian Lindinger, Rainer Ludwig, Ulrike Müller, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Bernhard Pohl, Julian Preidl, Anton Rittel, Markus Saller, Martin Scharf, Werner Schießl, Gabi Schmidt, Roswitha Toso, Roland Weigert, Jutta Widmann, Benno Zierer, Felix Freiherr von Zobel, Thomas Zöllner und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Belange der Menschen vor Ort und der betroffenen Kommunen beim Brenner-Nordzulauf berücksichtigen

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag stellt fest, dass der Brennerbasistunnel ein europäisches Projekt von herausragender Bedeutung für die Europäische Union, für Deutschland und für Bayern ist, aber zugleich mit dem Brenner-Nordzulauf die Verkehrsbelastung für die Region zwischen München und Kiefersfelden erhöht. In diesem Bewusstsein müssen die für Mensch und Umwelt bestmöglichen Lösungen realisiert werden. Die DB InfraGO AG muss den regionalen Belangen und insbesondere den Forderungen der kommunalen Gremien vor Ort bei ihren Planungen entsprechend Rechnung tragen.

Daher wird die Staatsregierung aufgefordert, sich auf Bundesebene weiter dafür einzusetzen, dass

- vor einer Beschlussfassung durch den Deutschen Bundestag (BT) auf Basis wissenschaftlicher Studien der grundsätzliche Nachweis erbracht wird, dass für die Umsetzung des Brenner-Nordzulaufs die Errichtung einer Neubaustrecke tatsächlich erforderlich ist. Dabei ist die tatsächliche, auf wissenschaftlicher Grundlage zu ermittelnde Leistungsstärke der Bestandsstrecke München – Rosenheim – Salzburg nach der Generalsanierung im Jahr 2028 und der Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38) zu berücksichtigen.
- der Flächenbedarf der möglichen Neubaustrecke samt Begleitmaßnahmen, wie z. B. Anpassung der bestehenden Infrastruktur, Baustelleneinrichtungen oder Kompensationsmaßnahmen, aufgrund der Flächenknappheit und der kleinstrukturierten Landwirtschaft in der Region unbedingt weiter minimiert wird.
- für die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen keine landwirtschaftlich genutzten Flächen beansprucht werden, sondern vorrangig Öko-Konten oder – soweit eine Realkompensation nicht möglich ist – Möglichkeiten einer finanziellen Abgeltung genutzt werden.

- für den Planungsabschnitt Grafing – Ostermünchen auch die Trassenvariante „Türkis“ dem Bundestag in optimierter Form als alternative Option zur Trasse „Limone“, umsetzungsfähig, vorgelegt wird. Im Sinne des geringsten Flächenverbrauchs und der geringsten Durchschneidung der Landschaft, ist ein Neubau nah am Bestand umzusetzen, sodass sich diese Umsetzungsvariante aufdrängt.
- für den Planungsabschnitt Grafing – Ostermünchen die Trassenvariante „Limone“ – sofern sie umgesetzt wird – größtmöglich und entsprechend der Forderungen des Ebersberger Kreistags weitestgehend untertunnelt wird. Um die Belastungen für Mensch und Natur zu minimieren, Ortsbilder betroffener Dörfer zu erhalten und Zerschneidungen der Landschaft zu vermeiden, muss die Trasse „Limone“ an weiteren Stellen (Dorfen, Niclasreuth) untertunnelt werden.
- im Ausbauabschnitt zwischen Trudering und Ostermünchen alle Schienenstrecken wie Neubaustrecken behandelt werden und spätestens bis zur Inbetriebnahme des European Train Control System (ETCS) an allen Schienenwegen im Bestand der Strecke Grafing – Ostermünchen Maßnahmen zur Lärmvorsorge gemäß den Vorgaben der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) umgesetzt werden. Ebenso muss der Erschütterungsschutz entsprechend dem Erschütterungsschutz für Neubaustrecken optimiert werden.
- die einschränkungslose Erhaltung und der größtmögliche Schutz der Wasserschutzgebiete und Trinkwasserversorgung Elkofen sichergestellt wird. Dafür ist eine Durchquerung des Schutzgebietes außerhalb der Schutzzone II zwingend erforderlich.
- die Realisierung der Innunterquerung und eine maximale Tunnellösung nördlich von Rosenheim durch die Deutsche Bahn AG (DB) weiterverfolgt werden und dem Bundestag als alternative Trasse vorgelegt werden.
- die Stadt Rosenheim als Oberzentrum nicht vom internationalen Schienenpersonennahverkehr abgehängt wird, sowie Ausbau des Angebots im Schienenpersonennahverkehr sowie den barrierefreien Ausbau aller Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Rosenheim entlang des Brennernordzulaufs aus Mitteln des Bundes bzw. des DB-Konzerns,
- anstelle der oberirdisch geplanten Verknüpfungsstelle Kirnstein eine bergmännische Lösung im Wildbarren zu prüfen,
- die Lärmschutzmaßnahmen an der gesamten Bestandsstrecke nach Neubaustandard umgesetzt werden.
- wirksame Maßnahmen für eine beschleunigte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ergriffen werden und insbesondere die massiv erhöhten Trassenpreise wieder reduziert werden.
- die Lkw-Blockabfertigung in Tirol, welche insbesondere den Landkreis Rosenheim vor erhebliche Herausforderungen stellt, schnellstmöglich reduziert wird.
- die DB die Belastungen für die Anwohner und Fahrgäste durch die geplante Generalsanierung der Bestandsstrecke München – Rosenheim – Salzburg in den Jahren 2027 und 2028 durch sorgfältige Vorbereitung, einen umfassenden Einsatz von Ersatzverkehren und geeignete Kommunikationsmaßnahmen möglichst geringhält.

Als Auftraggeber verfügt der nach Art. 87e Grundgesetz (GG) für die Realisierung ausschließlich zuständige Bund hier über die entsprechenden Möglichkeiten und Mittel, diese Ziele im Sinne der Bürgerinnen und Bürger vor Ort gegenüber und mit der DB InfraGO durchzusetzen.

Die Staatsregierung wird aufgefordert, im Fall einer Entscheidung für den Bau einer Neubaustrecke die Einführung eines Halbstundentakts im Schienenpersonennahverkehr zwischen München Hbf und Salzburg Hbf bzw. Kufstein zu prüfen.

Begründung:

Der geplante Ausbau des Brenner-Nordzulaufs wird insbesondere im Bereich zwischen Graing und Ostermünchen seit Jahren intensiv diskutiert. Hier ist der Bau einer zweigleisigen Neubaustrecke vorgesehen. Die Entscheidung der vormaligen DB Netz AG (heute DB InfraGO AG) vom 13.07.2022 für die sog. Auswahltrasse „Limone“ hat in der Region Entsetzen und parteiübergreifend breites Unverständnis hervorgerufen. Die aus der Bevölkerung heraus entwickelte und von einer breiten politischen Mehrheit unterstützte Trassenvariante „Türkis“ (sog. Bürgertrasse) wird von der Bahn trotz grundsätzlicher Umsetzbarkeit abgelehnt.

Der Landkreis Ebersberg und die betroffenen Kommunen befürchten nun, bei den Planungen der Bahn übergangen zu werden. Dabei ist festzuhalten, dass die Vertreter der Region Ebersberg nie gegen das Projekt des Brenner-Nordzulaufs an sich waren, aber immer klare Erwartungshaltungen bei der Umsetzung geäußert haben.

Die Anliegen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger, des Dialogforums sowie der Kommunen der Region nach einer landschafts- und bürgerverträglichen Lösung wurden aus Sicht der Beteiligten von der Bahn nicht aufgegriffen, sondern leider konsequent ignoriert.

Die vier zentralen Forderungen der Region – Berücksichtigung der Trasse Türkis, Untertunnelungen bei der Trasse Limone, Lärm- und Erschütterungsschutz sowie Wasser- und insbesondere Trinkwasserschutz – dürfen nicht ausgeblendet werden. Vor diesem Hintergrund müssen dem BT unbedingt beide Trassenvarianten, umsetzungsfähig zur finalen Entscheidung vorgelegt und die Forderungen hinsichtlich Lärm- und Trinkwasserschutz umgesetzt werden.

In Stadt und Landkreis Rosenheim gibt es seit Beginn der Planungen starke Proteste aus Kommunalpolitik und Bürgerschaft. Daher haben Stadt und Landkreis Rosenheim gemeinsame Kernforderungen aufgestellt.

Die Trasse des Variantenentscheids führt aufgrund ihrer oberirdischen Lage (Kombination aus Dammschüttung und Brückenkonstruktionen) zu einer massiven Durchschneidung des Raums nördlich von Rosenheim. Damit kommt es zur Zerstörung des Landschaftsbildes und der Naherholungsgebiete, zu einer Vernichtung von landwirtschaftlichem Nutzgrund und somit insgesamt zu einer erheblichen Abwertung und Schädigung der Region. In Bereich nördlich von Rosenheim muss daher die Trasse weitestgehend in Tunneln und Trogbauwerken geführt werden. Eine Möglichkeit dazu wird z. B. in der Trassenvariante „Orange“ aufgezeigt. Diese ist auf Durchführbarkeit zu überprüfen. Sollte sie nicht in Betracht kommen, sind Trassenalternativen zu ermitteln, die eine In-nunterquerung nördlich von Rosenheim ermöglichen.

Für den Interims-Zeitraum, in dem während der Planungs- und Bauphase der nördliche Zulaufverkehr zum Brennerbasistunnel noch auf der Bestandsstrecke abgewickelt werden muss, ist der Lärmschutz auf der Bestandsstrecke zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger nach Neubaustandard zu gewährleisten.

Da es bei einer oberirdischen Trassenführung zu einer nicht hinnehmbaren Zerschneidung der Landschaft und damit zu erheblichen Beeinträchtigungen für den Lebensraum von Mensch und Natur sowie zu schadhafte Auswirkungen für die Landwirtschaft und den Tourismus kommt, ist ein durchgehender Tunnel von Kirnstein bis zur Innleiten umzusetzen.

Um landwirtschaftliche Flächen und landwirtschaftliche Betriebe zu erhalten und zum Schutz der Bevölkerung an dieser engsten Stelle des Inntals ist die Verlegung der Verknüpfungsstelle Kirnstein in den Wildbarren unerlässlich.