

## **-Entwurf-**

### **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 im Personenfernverkehr für den 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 als trassennahen Neubau ausgeführten viergleisigen Ausbau für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h vor. Zwischen Grafing und Trudering eine so genannte Blockverdichtung mit Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h.

Die im Dezember 2021 durch die DB Netz AG vorgestellten Grobtrassenvorschläge sind mit erheblichen Eingriffen in die Landschaft, großem Flächenverbrauch und vielen betroffenen Menschen verbunden. Die geplanten Trassen durchschneiden ökologisch wertvolle Waldflächen und Wasserschutzgebiete. Vorgeschlagene Alternativen wurden nicht berücksichtigt.

Nur wenn vor Ort eine schlüssige Planung in einem transparenten Verfahren, Vorteile für den Nahverkehr - oder zumindest keine Beeinträchtigung dessen - 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.

Trotz der wiederholten Forderungen der Teilnehmer des Dialogforums, auch die Bestandstrasse zu untersuchen, um die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die Betroffenheit vieler Anwohner zu minimieren, wurde diese nur unzureichend untersucht und voreilig von der weiteren Grobtrassenplanung ausgeschlossen. Die Begründung für den Ausschluss des Ausbaus der Bestandstrasse ist nach dem bisher veröffentlichten Kommunikationsstand für die Bürgerinnen und Bürger nicht transparent nachvollziehbar.

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

- Der Ausbau entlang der Bestandstrasse muss in die Detail-Untersuchungen aufgenommen werden.\*\* Die DB wird aufgefordert, gemeinsam mit der Region eine technisch machbare und genehmigungsfähige Trassenvariante an der Bestandsstrecke auszuarbeiten auch unter Berücksichtigung von

Verlagerungen der Bestandsstrecke. Grundlage dafür sind die detaillierten Trassenvorschläge aus dem Kreis der Dialogforumsteilnehmer. Die verkehrlichen Aufgabenstellung ist dafür anzupassen. Eine geringe Reduzierung der Auslegungsgeschwindigkeit zwischen Grafing und Ostermünchen soll dafür ermöglicht werden.

- Eine unterirdische Führung minimiert den Flächenverbrauch und sichert wertvolle landwirtschaftliche Flächen sowie ökologisch wichtige Biotop.
- Für maximale Transparenz benötigen die Bürgerinnen und Bürger die Information, ob auf dem Brems- und Beschleunigungsabschnitt Grafing-Ostermünchen ein Ausbaustandard von 230 km/h durchgängig notwendig ist. Es muss auf die Leistungsfähigkeit der Trasse insgesamt abgezielt werden.
- Lösungen mit möglichst wenigen Verknüpfungsstellen, die sehr aufwändig zu errichten sind, 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 dem 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.
- 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.

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 für Bürgerinnen und Bürger, der Umwelt sowie des Flächenverbrauchs, bestmögliche Lösung umzusetzen.

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