



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Thomas Kreuzer, Tobias Reiß, Prof. Dr. Winfried Bausback, Alexander König, Tanja Schorer-Dremel, Ilse Aigner, Thomas Huber, Klaus Stöttner, Jürgen Baumgärtner, Dr. Gerhard Hopp, Kerstin Schreyer, Alfons Brandl, Alex Dorow, Karl Freller, Johannes Hintersberger, Jochen Kohler, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Hans Ritt, Josef Schmid, Angelika Schorer, Thorsten Schwab, Steffen Vogel, Martin Wagle** und **Fraktion (CSU)**,

Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Susann Enders, Dr. Hubert Faltermeier, Hans Friedl, Tobias Gotthardt, Eva Gottstein, Wolfgang Hauber, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Alexander Hold, Nikolaus Kraus, Rainer Ludwig, Gerald Pittner, Bernhard Pohl, Kerstin Radler, Robert Riedl, Gabi Schmidt, Jutta Widmann, Benno Zierer und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Bestandsnahen und umweltschonenden Ausbau beim Brenner-Nordzulauf sicherstellen

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag stellt fest, dass der Brennerbasistunnel ein europäisches Projekt von herausragender Bedeutung für die EU, 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 gefunden werden.

Daher wird die Staatsregierung aufgefordert,

- sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass beim Brenner-Nordzulauf im Bereich zwischen Grafing und Ostermünchen die Planung der bestandsnahen Trasse „Türkis“ unvoreingenommen als Alternative zu der bislang von der DB Netz AG favorisierten Auswahltrasse „Limone“ geprüft und die für alle Betroffenen beste Lösung gefunden wird. Bei der Trassenauswahl soll insbesondere die Akzeptanz vor Ort ausreichend berücksichtigt werden.
- sich weiterhin beim Bund dafür einzusetzen, dass im Ausbauabschnitt zwischen Trudering und Grafing die gleichen Lärmschutzvorschriften wie für Neubaustrecken zur Anwendung kommen. Auch hier soll abschnittsweise eine unterirdische Lösung geprüft werden.
- sich auf Bundesebene für eine unterirdische Querung des Inns nördlich von Rosenheim einzusetzen. Dabei soll die optimierte Version der Verschiebung der Verknüpfungsstelle bei Ostermünchen in Richtung Norden favorisiert werden.
- sich auf Bundesebene weiter für eine bergmännische Verknüpfungsstelle im südlichen Inntal einzusetzen.
- sich beim Bund dafür einzusetzen, dass eine möglichst unterirdische Lösung für den Trassenverlauf in den Gemeinden Riedering und Rohrdorf gefunden wird.

Als Auftraggeber verfügt der Bund hier über die entsprechenden Möglichkeiten, diese Ziele gegenüber der DB Netz AG durchzusetzen.

Begründung:

Der geplante Ausbau des Brenner-Nordzulaufs führt derzeit insbesondere im Bereich zwischen Grafing und Ostermünchen zu intensiven Diskussionen. Hier ist der Bau einer zweigleisigen Neubaustrecke vorgesehen. Die Entscheidung der DB Netz AG vom 13.07.2022 für die Auswahltrasse „Limone“ hat in der Region Entsetzen und parteiübergreifend breites Unverständnis hervorgerufen. Zahlreiche Protestaktionen in der Zwischenzeit mit mehreren tausend Teilnehmern unterstreichen diese Ablehnung.

- Es ist festzustellen, 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. Neben dem vorsorgenden Lärmschutz im Bereich Trudering – Grafing betreffen diese im Bereich zwischen Grafing und Aßling vor allem die Forderung eines menschen- und umweltschonenden Bestandsausbaus. So ist die bestandsnahe Variante „Türkis“ („Bürgertrasse“) auf breite, überparteiliche Unterstützung gestoßen. Dies belegen insbesondere Gemeinderatsbeschlüsse aller Kommunen entlang der Strecke sowie auch die einstimmige Resolution des Ebersberger Kreistags. Auch die regionalen Mandatsträger zeigen hier überparteiliche Einigkeit, wie mehrere Gemeinde- und Kreistagsbeschlüsse zeigen.
- Die Bahn hat die grundsätzliche Umsetzbarkeit, also die Realisierbarkeit und Genehmigungsfähigkeit der Trasse „Türkis“ bestätigt. Sie erfüllt außerdem die verkehrlichen Ansprüche. Auch eine Betrachtung der Kostenseite spricht nicht gegen die Trasse „Türkis“. 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 seitens der Bahn durchgeführte Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung hat ihren Sinn und Zweck klar verfehlt.
- Aus Sicht der Region sprechen nach wie vor zahlreiche Argumente für eine am Bestand orientierte Trasse „Türkis“ und gegen die Auswahltrasse der DB Netz AG („Limone“). Dazu gehören u.a. der erhebliche Flächenverbrauch der Trasse „Limone“ sowie deren landschaftszerschneidender Charakter, die Schaffung einer zwischen den beiden Strecken eingekesselten „Insel“ sowie die im Falle „Limone“ erforderlichen, gewaltigen Erdbewegungen (1,4 Mio. m³ im Falle „Limone“ ggü. 30 000 m³ im Falle „Türkis“).
- Ein weiterer Hauptkritikpunkt ist, dass im Rahmen einer kritischen Analyse zur Trassenauswahl aufgezeigt werden konnte, dass bei der Bewertung der Grobtrassen seitens der DB Netz AG möglicherweise Fehler gemacht wurden und es bei der objektiven Bewertung der Trassen Ungereimtheiten gibt.

Auch der Streckenabschnitt nordöstlich von Rosenheim findet in der Region Rosenheim keine Akzeptanz:

- Um in den Planungsabschnitten Ostermünchen-Innleiten und Innleiten Kirmstein (Landkreis Rosenheim) die bestmögliche Lösung für Mensch und Natur zu erhalten, müssen weitere Streckenabschnitte unterirdisch verlaufen, denn der bisher geplante Trassenverlauf für die Strecke nördlich von Rosenheim in oberirdischer Bauweise geht mit einem hohen Flächenverbrauch für eine Region einher, die bisher nicht durch eine Bahntrasse belastet war.
- Die Trasse liefert für diese Region keine Entlastung und bringt aufgrund eines fehlenden Bahnhofs keine Vorteile, sodass der Verlauf in oberirdischer Bauweise nicht akzeptiert wird. Eine unterirdische Bauweise der Trasse wird die gesellschaftliche Akzeptanz und die Verträglichkeit mit der Natur deutlich erhöhen.
- Ein unterirdischer Streckenverlauf impliziert auch eine bergmännische Unterquerung des Inns nördlich von Rosenheim zwischen Leonhardspfunzen und Langenpfunzen. Die technische Machbarkeit dieser wurde bereits von der DB Netz AG untersucht und bestätigt. Die Schätzung der DB von rund 3 Mrd. Euro für die unterirdische Querung erscheint sehr hoch. Unabhängig davon dürfen finanzielle Fragen die beste Trassenlösung nicht verhindern. Nicht die billigste, sondern die für die Region verträglichste Trasse muss gefunden werden.

- Mit der Verlegung der Verknüpfungsstelle bei Ostermünchen in Richtung Norden, kann bei unterirdischer Streckenführung die Höhendifferenz besser beglichen werden als bei der bisher geplanten Verknüpfungsstelle im Westen von Ostermünchen. Die Verlegung nach Norden bringt zudem zwei große Vorteile: Zum einen befindet sich die Verknüpfungsstelle nicht mehr in Siedlungsnähe, sodass der Bahnhof Ostermünchen erhalten werden kann. Zum anderen entfällt damit die Troglösung der Bahn und so auch ein großer Teil der geschätzten Mehrkosten.
- Die Möglichkeit einer bergmännischen Verknüpfungsstelle im südlichen Inntal (Wildbarren) darf ebenfalls nicht verworfen werden. Anders als zuvor vermutet bestätigt ein Gutachten des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung die Machbarkeit einer bergmännischen Verknüpfungsstelle. Höhere Kosten für diese Lösung dürfen nicht zu einem dürftigen/unbefriedigenden Kompromiss für die Region führen, welche künftig durch das beispiellose europäische Bahnprojekt besonderen Belastungen ausgesetzt sein wird.
- Der geplante Streckenverlauf in den Gemeindebereichen Riedering und Rohrdorf soll ebenfalls möglichst unterirdisch verlaufen. Nur so können einzigartige Biotope und Erholungsgebiete sowie Flächen der kleinbäuerlichen Landwirtschaft erhalten bleiben.