



## Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Ulrich Singer, Andreas Winhart, Gerd Mannes, Franz Bergmüller, Ralf Stadler, Oskar Atzinger, Martin Böhm, Dr. Anne Cyron, Katrin Ebner-Steiner, Richard Graupner, Prof. Dr. Ingo Hahn, Uli Henkel, Stefan Löw, Roland Magerl, Christoph Maier, Ferdinand Mang, Jan Schiffers** und **Fraktion (AfD)**

**Für den Brenner-Nordzulauf muss die Bestandsstrecke genutzt werden – Volle Anbindung Rosenheims an den Personenzugverkehr!**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf allen Ebenen dafür einzusetzen, dass für den Brenner-Nordzulauf im Raum Rosenheim sowie sofern möglich im Raum Ebersberg die Bestandsstrecke genutzt, optimal und nach Bürgerwünschen ertüchtigt und mit größtmöglichem Lärmschutz – über das gesetzliche Mindestmaß hinaus – versehen wird.

Der Landtag stellt fest, dass die von der Bahn aktuell gewählte Neubaustrecke im Bereich Ebersberg (Trasse Limone) abzulehnen ist und die betroffenen Anwohner bei der künftigen Planung maximal eingebunden werden sollen.

Der Landtag stellt weiterhin fest, dass für die Akzeptanz des Brenner Basistunnel-Projekts auf der Bestandsstrecke in der Bevölkerung ein Mehrwert für die lokale Bevölkerung geschaffen werden muss. Daher ist eine zwingende Streckenführung durch den Bahnhof Rosenheim vorzusehen, um sicherzustellen, dass der Bahnhof Rosenheim weiterhin maximal vom internationalen Personenzugverkehr bedient wird und keine Ausweichrouten baulich geschaffen werden.

Darüber hinaus stellt der Landtag fest, dass bei dem Großprojekt grundsätzlich übermäßiger Flächenverbrauch vermieden werden soll und der Schutz von Natur und Umwelt sowie die Wirtschaftlichkeit außerdem in den Mittelpunkt gestellt werden sollen.

### **Begründung:**

Eine aktuelle Studie der Viereg-Rössler GmbH belegt, dass der Neubau einer Hochleistungsstrecke zehn Milliarden Euro kosten würde. Dies würde aber nur zu einer Zeiterparnis von sieben Minuten und einer Mehrkapazität von 18 Zügen führen. Die Grundlage für die neue Studie ist die Güterverkehrsstudie der Brenner Corridor Plattform (BCP), in der Experten aus Deutschland, Österreich und Italien zusammenarbeiten. Diese hat verschiedene Faktoren nicht beachtet. So soll eine neue Bahnstrecke zwischen München, Mühldorf und Freilassing gebaut werden, die den Abschnitt zwischen München und Rosenheim entlastet und den Güterverkehr ableitet. Im Endergebnis kommt die Viereg-Rössler-Studie auf 297 Züge, die 2043 zwischen München und Kufstein unterwegs sein könnten. Die Kapazität der Bestandsstrecke liegt bei 472 Zügen, ihre betriebstaugliche Vollausslastung bei 334 Zügen. Ein Beweis, dass die Bestandsstrecke ausreicht. Der Streit um den Streckenverlauf des Brenner-Nordzulaufs verschärft sich indessen weiter. Jetzt wollen Anlieger, die sich organisiert haben, sogar

Klagen einreichen<sup>1</sup>. Ihre Argumente sind äußerst schlagkräftig, weil sie schon vor der Vieregg-Rössler-Studie nachwiesen, dass eine Modernisierung der bestehenden Strecke ausreicht, um den erwarteten Güter- und Personenverkehr zu bewältigen. Langwierige Gerichtsprozesse würden das Megaprojekt wieder um weitere Jahre verzögern. Bereits im Jahr 1980 hatten sich die Verkehrsminister von Deutschland, Italien und Österreich auf eine Machbarkeitsstudie geeinigt. Seither verläuft das Projekt in Deutschland im Zeitlupentempo, eine Besserung ist nicht in Sicht.

Die Schuld für die Eskalation trägt die Bahn, die sich ohne Rücksicht auf Anwohner, Umwelt und Wirtschaftlichkeit für die Trasse Limone entschied. Die von der Bahn favorisierte Trasse soll durch bisher weitgehend unberührte Natur und Wasserschutzgebiete führen, der Flächenverbrauch und die anfallenden Kosten wären enorm. Der Inn soll oberirdisch überquert werden, der Lärmschutz wird vernachlässigt, weil es keine umfassenden Tunnellösungen gibt. Außerdem wird die Region Rosenheim bei dieser Trassenführung nicht angebunden. Aufgrund dieser Fakten wird dieser Plan kategorisch abgelehnt und sich für die Ertüchtigung der Bestandsstrecke ausgesprochen! Die Nutzung und der optimale Ausbau der Bestandsstrecke mit größtmöglichem Lärmschutz, für die sich viele Bürger und auch Kommunalpolitiker einsetzen, wird von den DB-Verantwortlichen aber einfach vom Tisch gewischt. Es bleibt nur noch wenig Zeit, um sich für die bürgernahe und praxisorientierte Lösung, nämlich die Nutzung der Bestandsstrecke, einzusetzen. Der Bundestag wird voraussichtlich 2025 entscheiden, die deutsche Strecke soll etwa 2040 in Betrieb gehen<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> <https://www.sueddeutsche.de/bayern/brenner-nordzulauf-gegner-rosenheim-klagen-1.5732274>

<sup>2</sup> <https://www.br.de/br-fernsehen/sendungen/jetzt-red-i/aerger-ohne-ende-wie-geht-es-weiter-mit-der-brenner-bahntrasse100.html>