

Resolution
aller Kommunen in der Region Rosenheim,
die von den Planungen zum Brenner-Nordzulauf unmittelbar betroffen sind

Nach Bekanntgabe der Vorzugstrasse (violette Trasse) des Brenner-Nordzulaufs in der Region Rosenheim durch die Deutsche Bahn sind sich die unmittelbar betroffenen Kommunen darin einig, bezüglich des weiteren Feinplanungsprozesses die folgenden Forderungen mit Nachdruck zu erheben. Durch die Deutsche Bahn muss der Feinplanungsprozess in enger Kooperation mit den betroffenen Kommunen umgesetzt werden. Dabei sind unsere aufgeführten Forderungen mit einzubeziehen.

Da der Brenner-Nordzulauf, als wichtiges Teilstück der transeuropäischen Netzachse von Skandinavien zum Mittelmeer, viele Vorteile für die EU und zahlreiche Mitgliedsstaaten bietet, erwarten wir, dass alles unternommen wird, um die Nachteile dieser Neubaustrecke für die anliegenden Kommunen und deren Bürgerinnen und Bürger so gering wie möglich zu halten. Deshalb vertreten die betroffenen Kommunen einstimmig nachfolgende Anliegen. Sie müssen intensiv geprüft und so weit wie möglich umgesetzt werden.

1. Wir fordern, dass vor einer Realisierung der Neubaustrecke für den Brenner-Nordzulauf der **Bedarf** für zusätzliche Gleise einer Hochleistungsstrasse **eindeutig nachgewiesen** wird. **Ohne Bedarf keine Neubaustrecke!**
2. Wir erkennen an, dass die Vorzugstrasse bereits auf einer Länge von 31,5 Kilometer im Tunnel geführt wird. Das reicht für die gesamte Strecke jedoch noch nicht aus. Da die Feinplanung der violetten Trasse unabhängig von der Bedarfsfrage weiterverfolgt wird, stellen wir im Rahmen des weiteren Planungsprozesses folgende Forderungen:

2.1. Innunterquerung nördlich von Rosenheim

2.2. Einstellung der weiteren Planung der Untervariante V1 und ausschließliche Weiterverfolgung der Untervariante V2

2.3. Verschiebung der Verknüpfungsstelle Ostermünchen nach Norden – im Zuge dessen auch Erhalt der bestehenden Bahnstrecke sowie des Bahnhofs Ostermünchen – **sowie Verlegung** der Verknüpfungsstelle **Niederaudorf** nach Westen in den Wildbarren

2.4. Weitestgehend unterirdische Streckenplanung nördlich von Rosenheim, insbesondere unterirdische Querungen von bestehenden Bahntrassen, Bundes- oder Staatsstraßen sowie Gewässern (1., 2. und 3. Ordnung)

3. Unabhängig von den Neubauplanungen des Brenner-Nordzulaufs stellen wir bezüglich der Bestandstrasse und der derzeitigen Situation an unseren Bahnhöfen folgende Forderungen:

3.1. Umgehende **Lärmsanierung der Bestandsstrecke nach Neubaustandard** und unverzügliche **Umsetzung** der **bereits 2016 getroffenen Zusagen** zum überobligatorischen Lärmschutz bestehender Trassenabschnitte

3.2. **Einführung des Halbstundentakts im Schienenpersonennahverkehr** nach München, Salzburg und Kufstein sowie **Ausbau** des Angebots im **Schiene-personenfernverkehr**

3.3. Zügiger **barrierefreier Ausbau aller Bahnhöfe** und Haltestellen im Landkreis Rosenheim

Begründung:

(1.) Der Schutz von Mensch, Natur und Umwelt hat höchste Priorität. Der Neubau einer Hochleistungstrasse wirkt sich in den betroffenen Kommunen nachteilig auf diese Schutzgüter aus. Sollte der Bedarf für eine Neubaustrecke nicht nachgewiesen sein, darf sie auch nicht realisiert werden.

(2.) Der Tunnelanteil muss weiter erhöht werden. Eine oberirdische Neubaustrecke würde mit der einhergehenden Trenn- und Zerschneidungswirkung einen erheblichen Eingriff in die charakteristische Landschaft des Alpen- und Voralpenraums bedeuten, die zum einen unsere Heimat kennzeichnet, zum anderen gerade in den Bereichen Landwirtschaft und Tourismus unser einzigartiges Kapital darstellt. Die erlebbare und spürbar intakte Natur in Stadt und Landkreis Rosenheim mit ihrer sensiblen Funktionalität und Schönheit, aber insbesondere auch mit ihren eng limitierten verfügbaren Flächen ist für unsere Region von außerordentlicher Bedeutung. Wir fordern daher größtmöglichen Schutz dieses verletzlichen Lebensraums für Mensch und Natur.

(2.1.) Der Inn, mit seinen Ufer- und Auenbereichen, ist in Stadt und Landkreis Rosenheim ein in ökologischer und landschaftlicher Hinsicht besonders schützenswerter Bereich. Eine Querung muss daher – so, wie im südlichen Landkreis geplant und in Tirol bereits gebaut – zwingend unterirdisch erfolgen.

(2.2.) Das von der Deutschen Bahn durchgeführte Trassenauswahlverfahren hat eine klare und eindeutige Präferenz für die Untervariante V2 ergeben, welche eine durchgängig unterirdische Schienenführung vorsieht. Die Variante V2 erfüllt sämtliche Maßgaben aus dem Raumordnungsverfahren, weist erheblich geringere technische

Realisierungsrisiken auf und hat die Zustimmung der Anrainergemeinden. Um den Belangen der betroffenen Bevölkerung, der Landwirtschaft, des Naturschutzes, des Grundwasser- und Gewässerschutzes sowie des Tourismus bestmöglich Rechnung zu tragen, muss die Untervariante V1 verworfen werden. Deshalb sind sämtliche Planungsarbeiten diesbezüglich einzustellen. Der Planungsauftrag muss ausschließlich V2 zum Gegenstand haben.

(2.3.) Die Verknüpfungsstelle Ostermünchen löst aufgrund ihrer Situierung und aufgrund der Tatsache, dass dort die höchste Bahnverkehrsdichte im Landkreis Rosenheim vorherrschen würde, eine Vielzahl von Betroffenheiten und Existenzängsten aus. Ihre unmittelbare Nähe zur Wohnbebauung und zu landwirtschaftlichen (Bio-)Betrieben sowie die Überplanung des bestehenden Sportgeländes haben massive negative Auswirkungen zur Folge. Aufgrund der Verlegung der Bestandsstrecke inklusive des Bahnhofs Ostermünchen verliert der Ortskern seinen direkten Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr. Gleichzeitig werden unberührte Flächen mit bis zu fünf Gleisen und einem neuen Bahnhof belastet. Durch eine geringfügige Lageverschiebung der jetzt vorgesehenen Verknüpfungsstelle nach Norden, in ein dünn besiedeltes und für eine Verknüpfungsstelle besser geeignetes Gebiet, oder durch einen gänzlichen Verzicht auf diese Verknüpfungsstelle im Hinblick auf die relativ nahe Anbindung an die Bestandsstrecke bei Grafing Bahnhof, könnten nicht nur diese Nachteile abgemildert sondern auch neue Spielräume für unterirdische Trassenplanungen zwischen Ostermünchen und Inn sowie darüber hinaus gewonnen werden.

Ebenso würde eine Verlagerung der Verknüpfungsstelle Niederaudorf, die in einem der engsten Talabschnitte des Inntals geplant ist, in das Bergmassiv des Wildbarrens viele Betroffenheiten vermeiden. Durch die jetzige Planung ist die Existenz zahlreicher bäuerlicher Betriebe in Gefahr. Landwirtschaftliche Ersatzflächen sind im Inntal nicht vorhanden. Niederaudorf wurde im Jahr 2010 mit der Goldmedaille im Bundeswettbewerb „Unser Dorf hat Zukunft“ ausgezeichnet. Die Grundlage für diesen Erfolg und die zukünftig angestrebte Entwicklung ist durch die Trasse Violett in der jetzigen Ausführung, gerade in den Bereichen Landwirtschaft und Tourismus und damit schlussendlich auch im kulturellen Bereich, mehr als in Frage gestellt. Eine Verschiebung der Verknüpfungsstelle in den Wildbarren würde nicht nur den einschlägigen Maßgaben der Raumordnung entsprechen, sondern auch den Forderungen des Bayerischen Landtags. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir, dass das Bundesverkehrsministerium eine diesbezügliche Studie in Auftrag gegeben hat.

(2.4.) Das bayerische Voralpenland im Raum Rosenheim mit dem engen Inntal und der hügeligen Endmoränenlandschaft ist ein naturschutzfachlich und landschaftlich besonders sensibles Gebiet. Geprägt von einer speziellen Siedlungsstruktur und zahlreichen Verkehrsachsen inmitten einer land- und forstwirtschaftlich genutzten und vom Tourismus erschlossenen Kulturlandschaft, stellt diese Region besondere Herausforderungen an die Planung einer neuen Hochleistungstrasse. Kilometerlange Gleisabschnitte in rund 10 Metern Höhe auf gewaltigen Dämmen, oberirdische Kreuzungsbauwerke von Straße, Neubau- und Bestandstrasse auf drei Ebenen oder tiefe

Gleiseinschnitte im Wechsel mit hohen Bahndämmen, wie in den derzeitigen Plänen vorgesehen, zerschneiden unsere Heimat und werden dieser einzigartigen Situation nicht gerecht und von uns deshalb auch nicht akzeptiert. Aus diesem Grund sprechen sich neben den Anrainerkommunen auch der Regionale Planungsverband, die Regierung von Oberbayern und die Bayerische Staatsregierung für eine weitestgehend unterirdische Planung des Brenner-Nordzulaufs aus.

(3.1.) Die Bestandsstrecken München-Salzburg sowie München-Kufstein gehören zu den mit am höchsten belasteten Bahntrassen in Deutschland. Mit der gewünschten

Verlagerung des (Güter-)Verkehrs auf die Schiene und mit der Fertigstellung des Brennerbasistunnels wird der Schienenverkehr auf der Bestandsstrasse weiter zunehmen. Um die Anlieger vor den steigenden Lärmemissionen zu schützen, ist eine generelle Lärmsanierung der Bestandsstrecke nach Neubaustandard, wie auch vom Bayerischen Landtag gefordert, zügig umzusetzen.

Unabhängig davon sind die vom Bundesverkehrsminister bereits zugesagten Lärmschutzmaßnahmen dringend zu realisieren. Diese Verbesserungen beim Lärmschutz, die vom Bund bereits seit 2017 beschlossen und finanziert sind, müssen umgehend umgesetzt werden. Leider verzögert sich die Realisierung zusehends. Das ist für uns inakzeptabel.

(3.2.) Weit über 25.000 Pendler und Schüler aus Stadt und Landkreis Rosenheim fahren täglich in Richtung München, Salzburg oder in die benachbarten Landkreise. Umgekehrt pendeln rund 16.000 Menschen jeden Tag in den Raum Rosenheim. Darüber hinaus kommen jährlich über eine Million Übernachtungs- und rund 15 Millionen Tagesgäste in unsere touristischen Destinationen. Dabei ist das Auto noch zu häufig das Verkehrsmittel der Wahl. Um eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die Schiene zu forcieren, ist eine deutliche Verbesserung des Angebots und der Taktung des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs unabdingbar. Hierbei muss auch in Zukunft das Oberzentrum Rosenheim im überregionalen Personenfernverkehr eine zentrale Rolle einnehmen.

(3.3.) Über 70 % der 30 Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte im Landkreis Rosenheim sind nach wie vor nicht barrierefrei. Dadurch wird ein wichtiger Teil unserer Gesellschaft von der Teilnahme am Schienenpersonenverkehr kategorisch ausgeschlossen. Die Deutsche Bahn muss allen Menschen gleichberechtigt die Teilhabe am Bahnverkehr ermöglichen und den Zugang zu den Bahnsteigen und Zügen erleichtern. Deshalb muss zügig ein barrierefreier Ausbau aller Haltestellen im Landkreis erfolgen.

UNTERSCHRIFTEN

Da die Auswirkungen des Brenner-Nordzulaufs – insbesondere während der Bauzeit, aber auch im Bestand – sowie die Forderungen nach besseren Zugverbindungen und

barrierefreien Bahnhöfen sehr viele Menschen im Raum Rosenheim betreffen, schließen sich folgende Kommunen des Landkreises Rosenheim dieser Resolution an:

UNTERSCHRIFTEN