

April 2021

Forderungen zum Gesundheitsschutz der Anwohner*innen am Brennerbasistunnel (BBT)-Nordzulauf von Rosenheim bis München-Johanneskirchen.

Der Brennerbasistunnel soll Teil der angestrebten Verkehrswende mit der einhergehenden Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene werden. Mit seiner Eröffnung steigen allerdings die möglichen Kapazitäten des Alpentransitverkehrs. Hinzu kommen die Verkehre der jeweiligen Zuläufe. Diese Kombination wird zu erheblich erhöhten Lärmbelastungen für die Bürger und Gemeinden entlang der gesamten Strecke vom Knoten München bis zur Grenze führen! Die Menschen am Nordzulauf des BBT zwischen Rosenheim und München dürfen nicht die Verlierer der notwendigen Verkehrswende werden. Der Schutz der Anwohner*innen und der Kommunen am Nordzulauf des BBT muss auch für die Zukunft unabdingbar gewährleistet werden!

Hierzu bedarf es zwingend:

Einheitliche Planung auf Grundlage internationaler Vereinbarungen

Wie beim Bau des BBT muss auch beim Ausbau des BBT-Nordzulaufs die geforderte Steigerung der Streckenkapazität die Grundlage der Planungen darstellen. Daher muss der in multinationalen Verträgen und in EU-Vereinbarungen für den BBT festgelegte Auslegungsfall von 484 Zügen pro Tag, mit dem davon abgeleiteten Bemessungsfall von 400 Zügen pro Tag, für den gesamten BBT-Nordzulauf die Rechtsgrundlage sein und im Bundesverkehrswegeplan fortgeschrieben werden. Dieser Bemessungsfall muss bereits heute für die DB Netz AG entlang des gesamten BBT- Nordzulaufs als Grundlage für weitere Berechnungen/ Planungen gelten, sowie für wesentliche Entscheidungen wie die Nutzungsänderung bestehender „besonderer S-Bahngleise“ und Lärmschutz herangezogen werden. Bestandteil einer zukunftsfesten Planungsgrundlage muss ebenfalls eine Neubewertung des ÖPNV in der Metropolregion München incl. dem fortschreitenden Ausbau und der höheren Auslastung des S-Bahnnetzes sein. Die derzeitige Verwendung veralteter, z.T. von der Realität längst widerlegter Prognosen ist nicht weiter vertretbar.

Lärmschutz

Die Forderung der Anwohner*innen des BBT-Nordzulaufes ab Rosenheim bis München ist daher, die Vorhabenträgerin DB Netz AG sofort mit der Planung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen nach Neubaustandard zu beauftragen und diese zwingend umzusetzen, bevor es durch die gewollte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und durch die Inbetriebnahme des BBT zu steigenden, aus Sicht der Bürger*innen unzumutbaren Belastungen entlang des BBT- Nordzulaufes kommt.

Wir stützen unsere Forderung auf die bereits entschiedene und geplante Einführung des European Train Control Systems (ETCS) mit dem Ziel der massiven Erhöhung der planerisch gewollten Leistungsfähigkeit der Gleisanlage. Damit sehen wir die Notwendigkeit von Lärmschutz nach Neubaustandard lt. 16ter BImSchV gegeben.

Dabei muss der Lärmschutz gleichzeitig mit der Errichtung von ETCS verwirklicht werden. Eine Umsetzung der Planungszahlen aus dem Inntal bedeutet eine Verdoppelung der Zugbewegungen mit schnelleren, längeren Personen- wie Güterzügen. Dies heißt, "alle drei Minuten ein Zug durch dicht bewohnte Gebiete!"

Die daraus resultierende, extrem erhöhte und länger andauernde Lärmbelastung besonders nachts kann die betroffenen Bürger*innen von der sinnvollen Maßnahme „von der Straße auf die Schiene“ ohne einen aktiven Lärmschutz höchsten Standards keinesfalls überzeugen.

Ostkorridor

Wir sind der Meinung, dass für eine zukunftssichere Gesamtplanung auch der sogenannte Ostkorridor Rosenheim- Mühldorf mit in die Planung aufgenommen und realisiert werden muss. Der BBT-Nordzulauf wird langfristig trotz Neubau von zwei Gleisen von Großkarolinenfeld nach Grafing und der geplanten Einbeziehung der "besonderen" S-Bahngleise in den abzuwickelnden Mischverkehr von Grafing bis München überlastet sein. Dies hat die vom Bundesministerium für Verkehr u. digitale Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegebene Trimode-Studie 2019 auch zum Ausdruck gebracht. Dementsprechend muss bereits bei der Planung der Umfahrung von Rosenheim eine zukünftige Anbindung an den Ostkorridor nach Mühldorf mitbedacht werden.

Fazit:

Wir fordern vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, von der Bayerischen Staatsregierung und der Vorhabenträgerin DB Netz AG:

- **eine einheitliche Planungsgrundlage entlang des gesamten BBT-Nordzulaufs auf Basis internationaler Vereinbarungen**
- **aktiven Lärmschutz nach Neubaustandard auf der Bestandsstrecke, spätestens mit der Einführung von ETCS**
- **Aufnahme des Ostkorridors Rosenheim – Mühldorf in die Planung und dessen Umsetzung**

Gemeinsam formuliert und gezeichnet durch:

Bürgerinitiative f. Bahntunnel Zamdorf -Johanneskirchen e.V.
Anwohner TDKS (Truderinger-Daglfinger Kurve u. Truderinger Spange) München-Trudering
AK Mobilitätswende Agenda21-Vaterstetten
AG Bahnlärm des Zornedinger Gemeinderates
AK-Bahnlärm Kirchseeon
AK Bahnlärm Grafing
AK Bahnlärm Aßling

Unterstützt durch:

Christoph Göbel, Landrat, Landkreis München
Robert Niedergesäß, Landrat, Landkreis Ebersberg
Stefan Ziegler, Vorsitzender des Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem, München
Dr. Andreas Bukowski, 1. Bürgermeister der Gemeinde Haar
Leonhard Spitzauer, 1. Bürgermeister der Gemeinde Vaterstetten
Piet Mayr, 1. Bürgermeister der Gemeinde Zorneding
Jan Paepflow, 1. Bürgermeister der Gemeinde Kirchseeon
Christian Bauer, 1. Bürgermeister der Gemeinde Grafing
Hans Fent, 1. Bürgermeister der Gemeinde Aßling