



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Bernhard Roos SPD**  
vom 26.04.2017

### Aktueller Planungsstand für den Brennerzulauf

Bereits 2012 haben sich die Republik Österreich und die Bundesrepublik Deutschland mit Blick auf den grenznahen Raum auf eine gemeinsame Planung und ein gemeinsames Verfahren hierzu geeinigt. Auf österreichischer Seite gehen nicht nur die Planungen rasch und weitestgehend reibungslos voran, sondern sind die Bauarbeiten fast abgeschlossen. Auch die italienische Seite vermeldet große Fortschritte. Auf deutscher Seite jedoch sind die Planungen ins Stocken geraten, was zu allgemeinen Irritationen geführt hat.

Daher frage ich die Staatsregierung:

1. Auf welchem Stand befinden sich die Planungen zum Brennerzulauf derzeit?
2. Wann rechnet die Staatsregierung mit einem Abschluss der Planung?
3. Ist die sogenannte West-Trasse über München, die ursprünglich nur als Übergangslösung galt, mittlerweile aber im Bundesverkehrswegeplan aufscheint, nach wie vor Gegenstand der Planung?
4. a) Welche Trassenplanung im Raum Rosenheim wird derzeit fokussiert?  
b) Welche Trassenführung wird hier von der Staatsregierung präferiert?
5. Inwieweit nimmt die Staatsregierung Einfluss auf die aktuelle Planung seitens Bund und DB?
6. Nachdem in den Bürgerdialogen der Aspekt der Bahn als umweltfreundlicher Verkehrsträger nicht zur Geltung kommt, stellt sich die Frage, ob die Staatsregierung im Interesse der bayerischen Wirtschaft den Hafenhinterlandverkehr besser bewerben wird?

## Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**  
vom 26.05.2017

### 1. Auf welchem Stand befinden sich die Planungen zum Brennerzulauf derzeit?

Die Deutsche Bahn DB Netz AG ist die Planungsträgerin für das Neu- und Ausbauprojekt ABS 36, dem sogenannten Brennerzulauf Nord. Auftraggeber und für die Finanzierung verantwortlich ist der Bund. Im Jahr 2015 wurde im Inntal zwischen Kufstein und Rosenheim (gemeinsamer Planungsraum) ein Trassenauswahlverfahren für eine zweigleisige Neubaustrecke gestartet. Dabei wurde in einem Dialogprozess zusammen mit 13 Gemeinden der Raumwiderstand ermittelt, also sensible Hindernisse für eine Neubaustrecke wie beispielsweise Siedlungs- und Schutzflächen. Darauf basierend wurden im Herbst 2016 sogenannte Trassenkorridore veröffentlicht, also zusammenhängende Flächen, in denen Planung und Bau einer neuen Eisenbahntrasse aus heutiger Sicht möglich erscheinen.

Mit fortschreitender Planung hat sich gezeigt, dass entgegen ursprünglicher Annahmen keine eindeutige Vorzugslage südlich von Rosenheim für eine Verknüpfungsstelle der Neubaustrecke und den bestehenden Strecken auf deutschem Staatsgebiet bestimmt werden kann. Es soll nun vertieft geprüft werden, wie die Verknüpfung optimal erfolgen kann. Dazu werden die Planungsträger nun auch im Bereich um die Stadt Rosenheim (erweiterter Planungsraum) ein Trassenauswahlverfahren mit regionalem Dialogprozess durchführen – wie bereits im gemeinsamen Planungsraum.

### 2. Wann rechnet die Staatsregierung mit einem Abschluss der Planung?

Die Dauer des Trassenfindungsverfahrens wird wesentlich davon beeinflusst, wie Bund und die DB Netz AG für das Vorhaben den Prozess der Planung und Öffentlichkeitsbeteiligung, der im gegenwärtigen Stadium keinen gesetzlichen Regelungen unterliegt, weiterhin gestalten. Die DB geht im Moment von einer Entscheidung zum Trassenverlauf im Jahr 2019 aus.

### 3. Ist die sogenannte West-Trasse über München, die ursprünglich nur als Übergangslösung galt, mittlerweile aber im Bundesverkehrswegeplan aufscheint, nach wie vor Gegenstand der Planung?

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Frage auf das im Bundesverkehrswegeplan als „ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)“ benannte Vorhaben bezieht, in dessen Maßnahmenbeschreibung eine mögliche Neubaustrecke Großkarolinenfeld – Brannenburg als „Westumfahrung Rosenheim“ bezeichnet wird. Eine solche Umfahrung ist nach wie vor eine denkbare Variante im Rahmen des bevorstehenden Trassenfindungsverfahrens im erweiterten Planungsraum. Auf die Antworten zu Frage 1 und 5 wird verwiesen.

**4. a) Welche Trassenplanung im Raum Rosenheim wird derzeit fokussiert?**

**b) Welche Trassenführung wird hier von der Staatsregierung präferiert?**

**5. Inwieweit nimmt die Staatsregierung Einfluss auf die aktuelle Planung seitens Bund und DB?**

Der Freistaat ist nicht der Träger der Planung und verfügt über keine eigenen Erkenntnisse hinsichtlich wesentlicher planerischer Randbedingungen für eine Trassenentscheidung. Bisher wurden vom Planungsträger Korridore ermittelt, innerhalb denen eine Trassierung möglich erscheint; auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Derzeit werden im gemeinsamen Planungsraum geologische Erkundungen durchgeführt, um untertägig Risiken für einen Streckenneubau zu erkunden. Ergebnisse hierzu liegen noch nicht vor. Deshalb gibt es bei der Vorhabensträgerin auch noch keine Präferenz hinsichtlich einer bestimmten Linienführung. Die Staatsregierung wird sich erforderlichenfalls dafür einsetzen, dass Stadt und Landkreis Rosenheim keine nachteiligen Veränderungen beim Schienenpersonenverkehrsangebot erwachsen. Im Übrigen ist es Aufgabe des Planungsträgers, mögliche Trassenverläufe zu identifizieren, die verkehrliche, wirtschaftliche und umweltbezogene Anforderungen bestmöglich in Einklang bringen und die insbesondere hinsichtlich der Umweltverträglichkeit auch einer richterlichen Überprüfung standhalten.

**6. Nachdem in den Bürgerdialogen der Aspekt der Bahn als umweltfreundlicher Verkehrsträger nicht zur Geltung kommt, stellt sich die Frage, ob die Staatsregierung im Interesse der bayerischen Wirtschaft den Hafenhinterlandverkehr besser bewerben wird?**

Der Brennernordzulauf ist Teil des transeuropäischen Scan-Med-Korridors. Die enorme Bedeutung des Projekts für die Wirtschaft und die Umweltfreundlichkeit des Schienenverkehrs werden von verschiedensten Stellen wiederholt betont. Die Interessen der bayerischen Wirtschaft sind für die Staatsregierung ein wichtiges Element bei der Entwicklung und Umsetzung verkehrlicher Verbesserungen, jedoch nicht das alleinige. In vielen Gemeinden bestehen Vorbehalte gegen einen Infrastrukturausbau. Anwohner befürchten höhere Belastungen durch Transitverkehre, von denen letztlich weit entfernt ansässige Unternehmen profitieren. Nach Auffassung der Staatsregierung steigt die Akzeptanz von Neu- und Ausbauprojekten in der Bevölkerung vor allem, wenn damit persönlich erlebbare Vorteile im Alltag einhergehen und auf diese hingewiesen wird, beispielsweise ein verbessertes Angebot im Personenverkehr, Maßnahmen zur Barrierefreiheit, die Beseitigung von Bahnübergängen als bisherige Hindernisse im Straßenverkehr und weniger Lärmbelastung.