

- **Teilnehmer des Dialogforums:**
  - Thomas Bayer, Emmering
  - Sebastian Brilmayer, Aßling, 3. Bürgermeister
  - Konrad Eibl, Aßling
  - Alexander Höpler, Kirchseeon
  - Josef Lenz, Frauenneuharting
  - Florian Solfrank, Grafing
  - Bayerischer Bauernverband Kreisverband Ebersberg; Keisobmann Franz Lenz, stellv. Kreisobmann Martin Höher, Kreisbäuerin Barbara Kronester
  
- **Landkreis Ebersberg**, Landrat Robert Niedergesäß
- **Gemeinde Aßling**, 1. Bürgermeister Hans Fent
- **Gemeinde Baiern**, 1. Bürgermeister Martin Riedl
- **Gemeinde Bruck**, 1. Bürgermeister Josef Schwäbl
- **Gemeinde Emmering**, 1. Bürgermeisterin Claudia Streu-Schütze
- **Gemeinde Frauenneuharting**, 1. Bürgermeister Dr. Eduard Koch
- **Stadt Grafing**, 1. Bürgermeister Christian Bauer
- **Markt Kirchseeon**, 1. Bürgermeister Jan Paepflow
- **Bayerischer Landtag**: Thomas Huber, MdL; Doris Rauscher, MdL
- **Deutscher Bundestag**: Dr. Andreas Lenz, MdB

## **Gemeinsame Antwort auf die Grobtrassenvorschläge der DB Netz AG zum Brenner-Nordzulauf im Landkreis Ebersberg**

### **Keiner Trassenvariante kann zugestimmt werden - Wir lehnen die Vorschläge in dieser Form ab!**

Die vorgestellten Grobtrassenvorschläge sind mit erheblichen Eingriffen in die Landschaft, großem Flächenverbrauch und vielen betroffenen Menschen verbunden und deshalb nicht akzeptabel. Die Durchschneidung der Landschaft mit einer oberirdischen Neubautrasse wird abgelehnt. Vorgeschlagene Alternativen wurden nicht berücksichtigt.

Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene wird grundsätzlich unterstützt. Leider hat es die DB Netz AG aber versäumt, auf die Vorschläge der Anrainergemeinden einzugehen und hat kein überzeugendes Gesamtkonzept mit dem Beleg der Notwendigkeit einer neuen Trasse vorgelegt.

Nur wenn vor Ort eine schlüssige Planung, Vorteile für den Nahverkehr - oder zumindest keine Beeinträchtigung dessen - und bestmöglicher Lärmschutz gewährleistet sind und die Beeinträchtigung der Menschen, der Landschaft sowie der Natur möglichst gering gehalten werden, wird ein Kapazitätsausbau vor Ort akzeptiert werden.

- Um den Eingriff in die Landschaft sowie den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten, ist eine neue, von der Bestandsstrecke abweichende, oberirdische Trasse unter allen Umständen zu vermeiden. Eine neue Trasse muss im Tunnel oder direkt an der Bestandsstrecke liegen. Die geplanten Trassen durchschneiden ökologisch wertvolle Waldflächen bei Schammach und das Wasserschutzgebiet bei Oberelkofen.

- Unabhängig von einer Bewertung der Grobtrassenvorschläge lehnen wir die Verknüpfungsstelle im Gemeindegebiet Aßling ab. Die potentiell von der zukünftigen Verknüpfungsstelle betroffenen Gemeinden und Landkreise sind zwingend in die Planungen selbiger mit einzubeziehen.
- Vor dem Bau einer Neubaustrecke ist zunächst anhand einer Prognose für das im Jahr 2040 und darüber hinaus zu erwartende Verkehrsaufkommen eindeutig die Notwendigkeit nachzuweisen.
- Um den zukünftigen Ausbau des Nahverkehrs und die Verkehrsverlagerung auf die Schiene sicherzustellen, ist ein schlüssiges Gesamtkonzept für die Region östlich von München nötig. Es darf keine Nachteile für den Nahverkehr geben und der weitere Ausbau des Nahverkehrsangebotes muss jederzeit uneingeschränkt möglich sein.
- Der Lärmschutz an der Bestandsstrecke muss schnellstmöglich auf Neubaustandard erhöht werden. Der bis dato geplante Lärmschutz an der Bestandsstrecke ist nicht ausreichend.
- Mit dem schnellen Ausbau der Bestandsstrecke kann der Lärmschutz der Anwohner verbessert und die Beeinträchtigung des Nahverkehrs verhindert werden. Uns ist bewusst, dass auch beim Ausbau des Bestands technische und ökologische Herausforderungen zu bewältigen sind.
- Der so genannte Ostkorridor muss im Bereich Mühldorf-Rosenheim weitergeplant und gebaut werden, um den Knotenpunkt München entsprechend zu entlasten.
- Die Planungsvorgaben für die Neubaustrecke müssen politisch im Rahmen der anstehenden Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans geändert werden.