

Brenner Nordzulauf

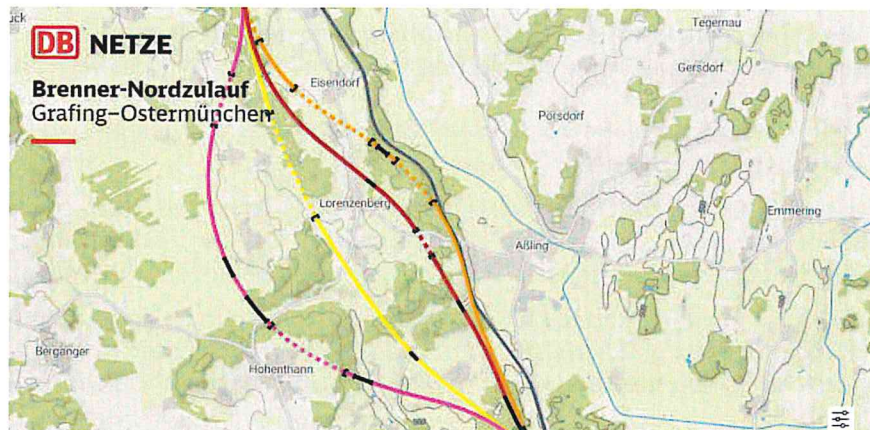
Sachstandsbericht zur Neubaustrecke im Bereich der Gemeinde Aßling

Die Planungsgrundlage

Die Deutsche Bahn plant im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland eine zweigleisige Neubaustrecke zwischen Grafing Bahnhof und der Grenze bei Kufstein sowie eine Blockverdichtung zwischen Grafing Bahnhof und München. Grundlage für den Planungsauftrag ist der Bundesverkehrswegeplan 2030, Projekt 2-009-V03. (<https://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-009-V03/2-009-V03.html>).

Der Planungsstand im Abschnitt Ostermünchen - Grafing

Die DB Netz hat am 2. Dezember 2021 vier Grobtrassen vorgestellt und wird bis Ende 2022 eine Trasse daraus für die weitere Planung ermitteln.



Quelle: <https://infomarkt.brennernordzulauf.eu/>

Wie die Erfahrung in anderen Planungsräumen zeigt, sind dabei noch Veränderungen bei den Trassen möglich. Nach der Festlegung einer „Vorschlagstrasse“ wird diese zusammen mit den Abschnitten von der Grenze bis nach München genau geplant und es werden die Kosten ermittelt. Das gesamte Projekt geht etwa 2024/2025 in die Parlamentarische Befassung. Der Deutsche Bundestag entscheidet dann, wie das Projekt weitergeführt werden soll. Darauf folgen weitere Planungsphasen, an deren Ende die Baugenehmigung steht. Ungefähr 2030 wird mit dem Bau begonnen werden. Laut der DB soll die neue Trasse frühestens 2040 in Betrieb gehen.

Bestandsstrecke

Die Bestandsstrecke ist im Streckenabschnitt zwischen Grafing und Aßling derzeit teilweise nur mit 120 km/h befahrbar und es gibt keinen Lärmschutz. Bis zur Fertigstellung einer neuen möglichen Trasse in 20 Jahren wird der gesamte Verkehr inklusive der zusätzlichen Züge vom Brenner über die Bestandsstrecke laufen.

- Es sind deshalb in den nächsten 20 Jahren erhebliche Nachteile für das Angebot und die Qualität des Nahverkehrs zu befürchten.
- Nur bei einer wesentlichen Änderung an einer Bestandsstrecke gibt es maximalen Lärmschutz.
- Auch nach der Fertigstellung einer möglichen Neubaustrecke werden ein großer Teil der Güterzüge und der Nahverkehr durch den Aßlinger Bahnhof fahren. Nach derzeitigem Stand wird es ohne wesentliche Änderungen an der Bestandsstrecke jedoch keinen besseren Lärmschutz für Aßling geben.
- Mit einem Kapazitätsausbau an der Bestandsstrecke ließen sich Einschränkungen im Nahverkehr vermeiden und ein optimaler Schutz der Bevölkerung vor Bahnlärm erreichen.

