

# Brenner-Nordzulauf: Mehr Züge, mehr Lärm

## Landkreis fordert für Anwohner Neubaustandard beim Schallschutz – DB-Sprecher ausweichend

VON CHARLOTTE BORST



Das Megaprojekt tangiert den Landkreis in den Gemeinden Haar und Grasbrunn. Damit mehr Züge fahren können, soll zwischen Trudering und Grafing soll das Gleissystem optimiert werden. Grafik: MM/ Quelle: Deutsche Bahn

**Landkreis** – Der neue Brenner-Basistunnel ist ein internationales Megaprojekt – der Landkreis München ist involviert. Italien, Österreich und Deutschland arbeiten an einem Ziel: Immer mehr Güter sollen auf der Schiene nach Italien transportiert werden statt in Lastwagen über die Autobahn zu rollen. Die Prognose: Die Strecke München-Verona werden 2040 rund 400 Züge täglich passieren, 50 Prozent mehr als bisher.

Der südliche Zulauf wird über Bozen und Trient bis Verona ausgebaut. Der nördliche Zulauf führt vierspurig durchs Inntal bis München. Damit die 740 Meter langen Güterzüge mit 230 Kilometer pro Stunde auf nahezu ebenen, gera-

den Strecken rollen können, verlaufen große Streckenteile in Tunneln unter den Bergen. Im Abschnitt München-Grafring wird nicht neu gebaut. Die Gleise werden im Bestand ertüchtigt, die Digitalisierung der Strecke soll höhere Zugzahlen ermöglichen, Stichwort: „Blockverdichtung“.

„Unsere Themen sind Lärmschutz und Kapazitätsreserven“, sagte Landrat Christoph Göbel (CSU) im Mobilitätsausschuss des Kreistags, als Projektleiter Matthias Neumaier die aktuelle Planung vorstellte. „Höhere Zugzahlen werden erheblich mehr Lärm machen“, stellte Göbel fest. Der Landkreis unterstütze das Ziel, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, hob Göbel hervor. Doch das dürfe nicht auf Kosten der Anwohner geschehen. Im Landkreis sind Haar und Grasbrunn betroffen.

Der Mobilitätsausschuss fordert einen Lärmschutz im Neubaustandard. Göbel mahnte in einem Brief an die Bahn auch an, dass im Schienennetz Kapazität für den Ausbau des ÖPNV bleiben müsse. Außerdem soll die Bahn zeitgleich den Ausbau des Ostkorridors von Rosenheim nach Mühldorf planen und realisieren.

Konkrete Antworten auf diese drei Forderungen gab Neumaier dem Mobilitätsausschuss nicht. Es sei zu früh, um Zugzahlen zu nennen und Zusagen zum Lärmschutz zu machen. Ob der Lärmschutz ergänzt werde, müsse im Bundestag behandelt werden. Markus Büchler (Grüne), der auch Verkehrsexperte der Grünen im Landtag ist, bat: „Wichtig ist für die Bevölkerung, dass nicht auf Zeit gespielt wird, und wir zum richtigen Zeitpunkt auf den geforderten Neubaustandard beim Lärmschutz drängen können.“

Die Bahn habe bereits fast den ganzen Abschnitt mit Lärmschutz ausgerüstet, betonte Neumaier. Man halte sich an die Schienenlärmgesetzgebung. Zudem verwies er auf eine technische Verbesserung: „Die neuen Flüsterbremsen sind seit 2020 im Einsatz.“ Während der klassische Güterzug mit 88 Dezibel einen „Riesenkraach“ mache, reduziere die Flüsterbremse den Lärm um 50 Prozent. Man habe mit den bereits vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen für Wohngebiete „einen Effekt wie Meeresrauschen“.

Die Arbeiten in Italien und Österreich laufen auf Hochtouren, „Milliarden EU-Mittel fließen in das Projekt“, sagte Neumaier. Doch in Bayern werden seit Jahren Trassenverläufe debattiert, Neumaier erklärte: „Wir stehen in der Kritik, Deutschland würde die Verkehrswende verschlafen.“

Bahnvertreter prüften Anfang Mai drei Tage zwischen Haar und Grafing die technischen Möglichkeiten, wie die Strecke optimal leistungsfähig werden soll. Standorte für Stellwerke werden gesucht, laut Neumaier sind diese „so groß wie eine Fertigteilgarage“. Aufgrund der Ergebnisse werden die Kosten geschätzt, bevor der Bundestag die Finanzierung klärt.

Enttäuscht war Manfred Riederle (FDP), er hätte sich von dem Bahnexperten mehr Antworten erwartet. Vor allem auf die eine Frage: „Ist es sinnvoll den Verkehr durch den sehr belasteten Raum München zu führen, oder sollte der Brenner-Nordzulauf vielleicht doch durch den Landkreis Mühldorf führen? Was unternehmen Sie in diese Richtung, schenken Sie uns reinen Wein ein.“