

Gemeinde Aßling

Landkreis Ebersberg

Geschäftsstelle: Rathaus Aßling, Bahnhofstraße 1, 85617 Aßling

Der Gemeinderat Aßling hat in der Gemeinderatssitzung vom 21.11.2023 die Kernforderungen der Gemeinde Aßling zum Brenner Nordzulauf beschlossen.

Folgender Wortlaut war Inhalt des Beschlusses:

Auf die Gemeinderatssitzung vom 22.08.2023 wird verwiesen. In dieser Sitzung wurde die Gründung des Arbeitskreises „Brenner Nordzulauf“ und deren Mitglieder beschlossen. Um die Kernforderungen der Region, insbesondere der Gemeinde Aßling, konkret formulieren und das Projekt langfristig begleiten zu können. Im Rahmen von mehreren Sitzungen des neugegründeten Arbeitskreises „Brenner Nordzulauf“ wurden nun umfangreiche Kernforderungen zum Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen „Brenner Nordzulauf“ erarbeitet. Diese werden an die DB Netz AG weitergeleitet. Die parlamentarische Befassung im Deutschen Bundestag ist im Jahr 2025.

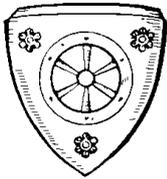
Ausgangssituation, Besonderheit vor Ort:

Das Gebiet der Gemeinde Aßling liegt in der außergewöhnlich schönen und sensiblen, teils landwirtschaftlich genutzten Kulturlandschaft des Alpenvorlandes und wird durch die Bestandsstrasse durchquert. Nach derzeitiger Planung wird der gesamte Bahnverkehr bis etwa 2040 über die zweigleisige Bestandsstrecke geführt. Durch diesen bestehenden, stark belasteten europäischen Bahnkorridor nimmt die Bahnlärmbelastung der Bevölkerung mit der steigenden Streckenauslastung zu. Im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung wurde die Strecke teilweise mit Schienenstegdämpfern ausgerüstet, weitere Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände sind nicht vorhanden.

Kernforderungen zum Projekt:

Die Gemeinde Aßling erwartet für Mensch, Natur und Landschaft die verträglichste Umsetzung. Gegenüber der durch die DB vorgelegten Planung sind deshalb noch erhebliche Verbesserungen notwendig. Weder dürfen durch den Flächenverbrauch landwirtschaftliche Betriebe noch der Nahverkehr gefährdet werden. Biotop und Schutzgebiete müssen erhalten bleiben. Auch muss die Bahnlärmbelastung an der Bestandsstrecke gegenüber heute in der Summe erheblich sinken. Deshalb stellt die Gemeinde Aßling folgende Kernforderungen:

- Übergesetzlicher Lärmschutz und Erschütterungsschutz wird sowohl für die Neubaustrecke als auch für die Bestandsstrecke gefordert. An der Bestandsstrecke muss dieser bereits im Rahmen der Generalsanierung umgesetzt werden.
- Für die gesamte Neubaustrecke wird eine maximal mögliche Untertunnelung gefordert.
- Die Gemeinde Aßling fordert statt eines geplanten Rahmenbauwerks in Niclasreuth eine Tunnellösung von ca. 800 Meter entsprechend der vor Ort herrschenden topografischen Möglichkeiten, um das Ortsbild möglichst zu erhalten und die Belastungen für die Anwohner zu minimieren. Die Tunnellösung soll jeweils 400 Meter nördlich und südlich der Querung der Dorfstraße in Niclasreuth umgesetzt werden.
- Die Gemeinde Aßling fordert statt einer Troglösung bei Dorfen, eine Tunnellösung. Der Tunnel soll etwa 350 Meter nach dem südlichen Ende des Salachtunnels beginnen und am Ende der geplanten Stützwand südlich von Dorfen enden.
- Insellagen sollen vermieden werden.
- Alle Menschen, sowohl in Ortschaften als auch in Einzelanwesen, müssen entlang der gesamten Neubaustrecke bestmöglich vor Bahnlärm geschützt werden. Dies gilt neben direktem Lärm auch für durch die Umgebung reflektierten Lärm. Der Bahnlärm muss in optimaler Weise aktiv am Ort seiner Entstehung durch Lärmschutzwände, gepflanzte Sträucher oder Schienendämpfer minimiert werden.
- Alle bestehenden Wegeverbindungen müssen erhalten bleiben. Für die Ortschaften Niclasreuth und Dorfen ist eine optimierte Straßenführung das Ziel.
- Die Fertigstellung des Planungsabschnittes Grafing-Ostermünchen muss vorgezogen werden. Aufgrund der derzeit erst für 2040 geplanten Fertigstellung der neuen Trasse und der vermutlich deutlich steigenden Zugzahlen ab der Fertigstellung des Brennerbasistunnels sind Kapazitätsengpässe zu erwarten. Es ist zu befürchten, dass diese zu erheblichen negativen Auswirkungen auf den für die Region sehr wichtigen Nahverkehr führen werden.

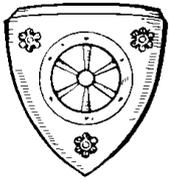


Gemeinde Aßling

Landkreis Ebersberg

Geschäftsstelle: Rathaus Aßling, Bahnhofstraße 1, 85617 Aßling

- Als Ausgleichsmaßnahme ist die Realisierung eines Naturschwimmteichs im Gemeindegebiet als möglich Alternative vorstellbar.
- Beim Bau des Salachtunnels durch das Wasserschutzgebiet darf es keinesfalls zu einer Gefährdung der Trinkwasserquelle kommen.
- Um den zukünftigen Ausbau des Nahverkehrs und die Verkehrsverlagerung auf die Schiene durch ein leistungsgerechtes Schienenverkehrssystem sicherzustellen, ist ein schlüssiges Gesamtkonzept für die Region östlich von München notwendig. Auch der Ostkorridor über die Strecke Mühldorf muss berücksichtigt werden, um entsprechende Entlastung für die Verkehrsachse München/Rosenheim zu schaffen.
- Aßling und die gesamte Region müssen mit dem Trassenneubau durch Verbesserung des ÖPNV- Taktes gestärkt werden.
- Wir fordern, dass der Aßlinger Bahnhof im Zuge der Generalsanierung barrierefrei ausgebaut wird.
- Es darf zu keinem Zeitpunkt Nachteile für den Bahnhof und den Nahverkehr geben und der weitere Ausbau des Nahverkehrsangebotes muss uneingeschränkt jederzeit möglich sein.
- Vollständige Übernahme aller Kosten im Zusammenhang mit der neuen Trasse bei der dadurch notwendigen Feuerwehrausrüstung und bei Umbauten von Straßen und Wegen.
- Der Ab- und Antransport von Baumaterial darf die Straßen und Ortschaften nicht über ein Mindestmaß belasten und alle dadurch entstandenen Schäden müssen vollständig übernommen werden. Dazu zählt auch im Anschluss der Arbeiten die Herstellung des ursprünglichen Zustandes.
- Der Flächenverbrauch ist so gering wie möglich zu halten. Neben den zwei neuen Gleisen sollen keine weiteren Gleise (Überholgleise) gebaut werden. Im Bereich von Einschnitten muss der Flächenverbrauch durch Stützwände anstelle von Abböschungen reduziert werden.
- Wie auch die geforderten Verbesserungen der Vorzugsvariante muss auch eine Alternativtrasse in möglichst enger Parallellage zu den Bestandsgleisen geprüft werden. Dies schließt die bereits genannten (sofern sie inhaltlich diesbezüglich anwendbar sind), oben beschriebenen Kernforderungen mit ein. Die im Trassenauswahlverfahren von der DB ausgearbeitete Variante „Türkis“ am Bestand erfüllt die Erwartungen nicht.
- Alle Anwohnenden an der Bestandsstecke müssen bestmöglichst vor Bahnlärm und Erschütterungen geschützt werden, sowohl in der Bauphase als auch später im Betrieb der Bestands- und Neubaugleise. Insbesondere müssen die Wohnenden im Bereich des Aßlinger Bahnhofes durch geeignete aktive technische bzw. bauliche Lösungen über das gesetzliche Maß aufgrund der besonderen regionalen Betroffenheit vor Bahnlärm geschützt werden.
- Die Lage der neuen Trasse am Bestand muss unter Ausschöpfung des Spielraums der verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellung auf das unumgängliche Maß hin optimiert werden. Insbesondere müssen die neuen Gleise in möglichst enger Parallellage zu den Bestandsgleisen geführt werden und notwendige Brücken- und Dammbauwerke möglichst klein gehalten werden. Insellagen von Wohngebäuden müssen vermieden werden.
- Dem gesetzlichen Gebot der Minimierung von Beeinträchtigungen folgend, müssen die Vorteile der Parallellage für eine möglichst landschaftsverträgliche Lösung und damit dem schonenden Eingriff in Natur, Landschaft und geringem Flächenverbrauch genutzt werden.
Eine Alternativvariante mit möglichst enger Parallellage zu den Bestandsgleisen darf u. a. zu keiner Neuzerschneidung des Gemeindegebietes führen und bestehende Straßen- und Wegeverbindungen beeinträchtigen. So muss der Verlust von Grünland- und Ackerflächen minimiert werden, die Anzahl der Betroffenen muss abnehmen und damit geringere Eingriffe in das Grundeigentum gewährleistet sein. Dies bedeutet auch, dass keine landwirtschaftlichen Existenzen gefährdet werden dürfen, kein weiteres Naherholungsgebiet beeinträchtigt wird und damit geringere Auswirkungen auf das Landschaftsbild gewährleistet sind.



Gemeinde Aßling

Landkreis Ebersberg

Geschäftsstelle: Rathaus Aßling, Bahnhofstraße 1, 85617 Aßling

- Dem Gebot der Wirtschaftlichkeit folgend und um Synergien zu nutzen müssen die Planungen der Neubautrasse und der Bestandsgeneralsanierung aufeinander abgestimmt erfolgen. Neuralgische Teile der Neubautrasse müssen dabei berücksichtigt oder die Umsetzung vorgezogen werden, um Nachteile für den Nahverkehr durch Kapazitätsengpässe oder Trassensperrungen zu vermeiden.

Aßling, 22.11.2023