

Beschlusstext, Ablehnung Trasse Limone, Gemeinderat Aßling

Quelle: Niederschrift über die Sitzung des Gemeinderats Aßling, Sitzungstag 9.08.2022

Hinweis: Beschluss war einstimmig

Die Auswahltrasse Limone hat vor Ort überwiegend negative Auswirkungen und erfüllt die Anforderungen nicht!

Im Juni 2021, noch vor der Veröffentlichung der Trassenvorschläge der DB, beschloss der Aßlinger Gemeinderat wie auch die Nachbargemeinden einstimmig gleichlautende Standpunkte zur Streckenplanung mit dem Titel:

“Für einen leistungsfähigen Nahverkehr, optimalen Lärmschutz, geringen Flächenverbrauch und eine landschaftsverträgliche Umsetzung!“

Wir hatten darin unsere Erwartungen an die Planung der Brennerzulaufstecke im Planungsraum Grafing–Großkarolinenfeld formuliert und vertrauten darauf, dass diese Berücksichtigung finden.

Wesentliche Anforderungen waren:

- Der Bahnhof Aßling und die gesamte Region muss mit dem Neubau durch besseren Nahverkehr gestärkt werden.
- Dafür ist ein schlüssiges Gesamtkonzept für die Region östlich von München nötig.
- Der Lärmschutz an der Bestandsstrecke muss schnellstmöglich nach Maßstab einer Neubaustrecke verbessert werden.
- Um den Eingriff in die Landschaft sowie den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten, ist eine neue oberirdische Trasse unter allen Umständen zu vermeiden.
- Die Planungsvorgaben müssen geändert werden, damit der Neubau auch an der Bestandsstrecke liegen kann.
- Seinerzeit war auch eine Forderung, dass die Trasse weitgehend im Tunnel verlaufen soll. Dies hat sich mittlerweile aus unterschiedlichen Gründen als unrealistisch und nicht realisierbar erwiesen.

Zwar wurden die Planungsvorgaben verändert und eine Neubaustrasse an der Bestandsstrecke, die Trasse Türkis, ins Auswahlverfahren mit aufgenommen, jedoch wurden mit der Auswahltrasse Limone unsere Erwartungen enttäuscht und die Anforderungen nicht erfüllt.

Die Trasse Limone wird deshalb abgelehnt:

- Die zusätzliche oberirdische, landschaftszerschneidende Trasse verursacht unnötigen Flächenverbrauch und eine Vielzahl von neuen Betroffenen.

- Sie zerstört wertvolle landwirtschaftliche Nutzflächen und gefährdet die Existenz von landwirtschaftlichen Betrieben.
- Enorme Eingriffe in die Landschaft durch Einschnitte und Dämme sowie die neue weiträumige Lärmbelastung haben große Auswirkung auf Mensch und Natur und schädigen ein Naherholungsgebiet.
- Sie zerstört viele der Orts- und Wegeverbindungen im Gemeindegebiet und führt zur „Inselbildung“ einzelner Ortschaften.
- Durch die geplante Fertigstellung der Trasse erst 2040 kommt es auf der Bestandsstrecke durch die steigende Auslastung der Trassenkapazität zunehmend zu Problemen für den Nahverkehr.
- Durch die Trasse Limone werden viele Ortsteile neu mit Bahnlärm belastet, ohne dass die Anwohner an der Bestandsstrecke in Aßling durch besseren Lärmschutz entlastet werden, insbesondere auch weil der Trassenabschnitt als letzter fertig gestellt wird.
- Trotz mehrfacher Aufforderung im Rahmen des Dialogforums wurde der Kriterienkatalog an die veränderte Prüfanforderung durch die Möglichkeit des Trassenzubaus an der Bestandsstrecke nicht angepasst. Dadurch war ein objektiver Trassenvergleich nicht möglich.

Eine neu oberirdische landschaftszerschneidende Trasse mit hohem Verbrauch von wertvoller Fläche wird vor Ort keine Zustimmung finden und den Streckenausbau verzögern.

Wir befürworten die schnelle Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Dazu ist ein schlüssiges Gesamtkonzept für den Nah-, Fern- und Güterverkehr mit dem weiteren Ausbau des Nahverkehrs und schnellen Verbesserungen beim Lärmschutz an der Bestandsstrecke nötig. Durch eine vernünftige und optimierte Planung muss die Beeinträchtigung der Menschen, der Landschaft sowie der Natur möglichst gering gehalten werden.

Konkret muss beim Zubau von neuen Gleisen an die Bestandsstrecke beachtet werden:

- Die Anwohner an der Bestandsstrecke müssen bestmöglich vor Bahnlärm geschützt werden, dies sowohl in der Bauphase als auch später im Betrieb.
- Der Aßlinger Bahnhof muss durch moderne und barrierefreie Bahnsteige sowie mehr ÖPNV-Verbindungen aufgewertet werden.
- Der Trassenverlauf muss optimiert werden um Betroffenheiten zu reduzieren u.a. durch die Vermeidung einer „Insellage“ von Gebäuden.
- Das Streckenpotential für landschaftsverträgliche Lösungen u.a. durch den Wegfall von Überwerfungsbauwerken muss genutzt werden.
- Die Kapazität der Strecke muss schnell in kurzer Bauzeit erhöht werden, um Einschränkungen im Nahverkehr zu verhindern.

Wir fordern neben der Neubewertung der Trassen die Aufnahme einer optimierten bestandsnahen Ausbautrasse wie oben beschrieben in das Raumordnungsverfahren.