#### **Lackner Anja**

**Betreff:** WG: Ihr Fragenkatalog vom 11. Juni 2023 **Anlagen:** Anlage 1 - Trasse Dunkelblau (Vorschlag).pdf

Von: Hallmann Sebastian

Gesendet: Freitag, 4. August 2023 10:41

An: info@zukunft-atteltal.de

Cc: Niedergesäß Robert <Robert.Niedergesaess@lra-ebe.bayern.de>; Vorzimmer-Landrat <vz-lr@lra-ebe.bayern.de>

Betreff: Ihr Fragenkatalog vom 11. Juni 2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

zuerst möchten Herr Landrat Niedergesäß und auch ich unser Bedauern für die späte Beantwortung Ihrer Fragen ausdrücken und uns für die Verzögerung entschuldigen. Vielen Dank für Ihre Geduld an dieser Stelle! Herr Landrat Niedergesäß hat mich als zuständigen Sachbearbeiter gebeten, seine Antworten an Sie zu übermitteln.

Über die Beantwortung ihrer schriftlichen Fragen hinaus, steht Herr Niedergesäß selbstverständlich für einen persönlichen Austausch zur Verfügung. Ihm ist sehr daran gelegen, im persönlichen Gespräch Standpunkte zu erörtern und Differenzen auszuräumen. Gerne unterstütze ich Sie bei der Terminfindung.

Bei Fragen zu Kernforderungen oder allgemein zum Brennernordzulauf können Sie sich natürlich auch an mich wenden. Ich werde versuchen, Ihre Fragen zur Genüge zu beantworten.

#### Ihre Fragen mit den Antworten des Herrn Landrat in kursiver Schrift:

1. Warum werden die Betroffenheiten der über 3000 Menschen allein im Kernort Aßling nicht berücksichtigt, auf der anderen Seite die der Bewohner umliegender Dörfer (insbesondere Niclasreuth und Dorfen) unverhältnismäßig in den Vordergrund gestellt?

Grundsätzlich werden alle Betroffenheiten der Bürgerinnen und Bürger im Landkreis ernst genommen. Die Anwendung des Kriterienkatalogs im Trassenauswahlverfahren scheint unabhängig vom Ergebnis mängelbehaftet zu sein. Deswegen fordert der Landkreis, betroffene Gemeinden sowie die Abgeordneten aus Bund und Land eine Prüfung der Ergebnisse von einer unabhängigen Institution in Form eines Gutachtens. Auch um jegliche Zweifel an der Entscheidung der Bahn auszuräumen. Eine Bevorzugung einzelner Bevölkerungsgruppen findet nicht statt. Nach Kenntnisstand des Landkreises gibt es zudem wohl einen ziemlich klaren Gemeinderatsbeschluss aus Aßling, der auch einen bestandsnahen Ausbau fordert bzw. bevorzugt. Und schließlich gibt es einen neueren Kompromissvorschlag von Bürgermeister und Kreisrat Schwäbl, den der Landkreis zur Prüfung an die DB übergeben hat (siehe Anlage 1). Der Lärmschutz der Bevölkerung ist ein mindestens gleichhohes Schutzgut wie die Vermeidung einer unnötigen Landschaftszerschneidung ("Flächenfraß") mit den Folgen für die Natur und auch die Zerstörung von landwirtschaftlichen Betrieben.

2. Zahlreichen Presseberichten ist die Behauptung des Landrats zu entnehmen, dass es einen Kreistagsbeschluss für eine Trasse "Türkis" gibt. Auf welchen Beschluss bezieht sich hier der Landrat?

Es obliegt nicht dem Landkreis einzelne Trassen zu beschließen. In der vom Kreistag am 16.05.22 verabschiedeten Resolution zum Ausbau des Brennernordzulaufs wird die Aufnahme der Trasse Türkis in den Auswahlprozess explizit begrüßt, sowie eine Trasse mit dem kleinsten Eingriff in die Natur gefordert (bestandsnaher Ausbau). Im politischen Diskurs wurde seitdem die Trasse Türkis auch deswegen befürwortet. Gestützt wird diese Einschätzung durch die entsprechenden Gemeinde- und Stadtratsbeschlüsse, welche ebenso einen bestandsnahen Ausbau fordern.

3. Gibt es Konzepte des Landratsamts, wie der öffentliche Nahverkehr während der ca. 10-jährigen Bauphase bei einem bestandsnahen Ausbau bestmöglich erhalten werden kann? Laut DB kann es keinen Ausbau während des laufenden Betriebs geben. Anm.: Zwischen Aßling und München bzw. Rosenheim verkehren täglich ca. 1600 Pendler, die davon betroffen wären.

Die zuständigen Mitarbeiter des Landratsamts werden sich entsprechend der Faktenlage mit notwendigen Maßnahmen beschäftigen. Unabhängig von der Trassenauswahl ist durch die Baumaßnahmen (erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Baustellenverkehr, Straßensperrungen, usw.) mit Herausforderungen im ÖPNV zu rechnen. Sollte der Schienennahverkehr zwischen Aßling und Grafing, aufgrund einer Umsetzung der Trasse Türkis nicht ausreichend zu leisten sein, ist zum einen ein Schienenersatzverkehr durch die Bahn zu leisten, zum anderen können verkehrliche Bedarfe über die Regionalbusse des Landkreises oder die Bahnverbindung Rosenheim – Holzkirchen – München abgedeckt werden.

4. Wie soll der Lärmschutz bei einer bestandsnahen Trassenführung im Talkessel des Kernorts Aßling mit mehr als 3.000 Einwohnerinnen und Einwohnern konkret umgesetzt werden? Ann.: Simple Lärmschutzwände werden aufgrund der besonderen geographischen Situation nicht ausreichend sein. Eine Einhausung der Strecke ist nach wiederholter Aussage der DB im Bereich Aßling aus bautechnischen Gründen nicht realisierbar.

Lärmschutz wird entsprechend gesetzlicher Vorgaben umgesetzt. Eine Kernforderung des Landkreises ist die Umsetzung von Lärmschutz nach Lärmvorsorge auf allen Schienenwegen, unabhängig ob Bestandstrecke oder Neubaustrecke, sogar über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus. Die Planung der Lärmvorsorge selbst obliegt nicht dem Landkreis.

5. Welche Maßnahmen werden bei Realisierung einer bestandsnahen Trasse gegen die zu erwartende Zunahme von Erschütterungen in unmittelbarer Nähe der Trassenführung während der Bauphase und bei laufendem Betrieb ergriffen?

Eine weitere Kernforderung des Landkreises ist die Umsetzung von Erschütterungsschutz nach Neubaustandard auf allen Schienenwegen, unabhängig ob Bestandsstrecke oder Neubaustrecke. Zu Erschütterungen während der Bauphase und daraus resultierenden Belastungen kann der Landkreis keine Auskunft geben. Unabhängig von der Trassenauswahl wird die Bahn als Projektträger dazu zu gegebener Zeit Auskunft geben können. Die Belastung des Umfelds während einer Bauphase ist in der Regel immer höher als danach, das wird leider nicht ganz vermeidbar sein.

6. Gibt es Planungen wie die Anwohnerinnen und Anwohner bei einem bestandsnahen Ausbau entschädigt werden sollen? **Anm.:** Bei einer "türkisen" Trassenführung müsste nach Aussage der DB z.B. ein Wohnhaus bei Grafing abgerissen werden

Der Landkreis wird sich dafür einsetzen, dass Betroffene, unabhängig von der Trassenauswahl, entsprechend entschädigt werden. Etwaige Umsiedlungen müssen im Rahmen der Feinplanungen möglichst ausgeschlossen werden.

7. Gibt es Konzepte des Landrats, wie das Landschaftsschutzgebiet "Atteltal" bei einem 4-gleisigen Neubau mit einem über 2,3-Kilometer langen und bis zu 30-Meter hohen Brücken- und Dammbauwerks (Trasse "Türkis") bestmöglich geschützt werden kann?

Eine Trasse wird nur in das Trassenauswahlverfahren aufgenommen, wenn diese eine entsprechende Umweltverträglichkeit aufweist. Sollte im Rahmen des Auswahlverfahrens festgestellt werden, dass eine Auswahltrasse in einem Punkt nicht umsetzbar ist, wäre dies im Auswahlverfahren entsprechend negativ bewertet worden. Die Trasse Türkis hat im Auswahlverfahren keinen entsprechenden Malus erfahren. Der Landkreis wird sich unabhängig der Trassenauswahl für einen maximalen Erhalt der Umwelt einsetzen.

8. Warum geht der Landrat auf Konfrontationskurs mit den Ingenieuren und Fachplanern der Deutschen Bahn, anstatt sich für weitere Untertunnelungen und somit Verbesserungen für die betroffenen Menschen an der ausgewählten Trasse "Limone" einzusetzen? Anm.: Die Trasse "Türkis" enthält keinerlei Tunnelanteil. Die Forderung nach einer weitgehenden Untertunnelung ist aber im Koalitionsvertrag der Bayer. Staatsregierung festgehalten

(Seite 53). Auch in der Resolution des Kreistags vom 16.05.2022 heißt es: "Eine unterirdische Führung minimiert den Flächenverbrauch und sichert wertvolle landwirtschaftliche Flächen sowie ökologisch wichtige Biotope."

Der Landrat als Vertreter des Landkreises und Kreistags fordert eine zweifelsfreie Trassenentscheidung. Es geht nicht um Konfrontation, sondern eine zweifelsfrei nachvollziehbare Entscheidung. Die aktuell vorliegenden Analysen, haben erhebliche Zweifel am Trassenauswahlverfahren aufkommen lassen, welche ausgeräumt werden müssen. Unabhängig von den Zweifeln am Trassenauswahlverfahren verfolgt der Landkreis selbstverständlich das Ziel einer maximalen Untertunnelung, wenn dies die vorgeschlagene Trasse zulässt. So wird bei den Kernforderungen in Bezug auf die Trasse Limone, die maximale Tunnellänge des Salachtunnels, sowie eine Tunnellösung von ca. 500m im Bereich von Niclasreuth gefordert.

Mit freundlichen Grüßen

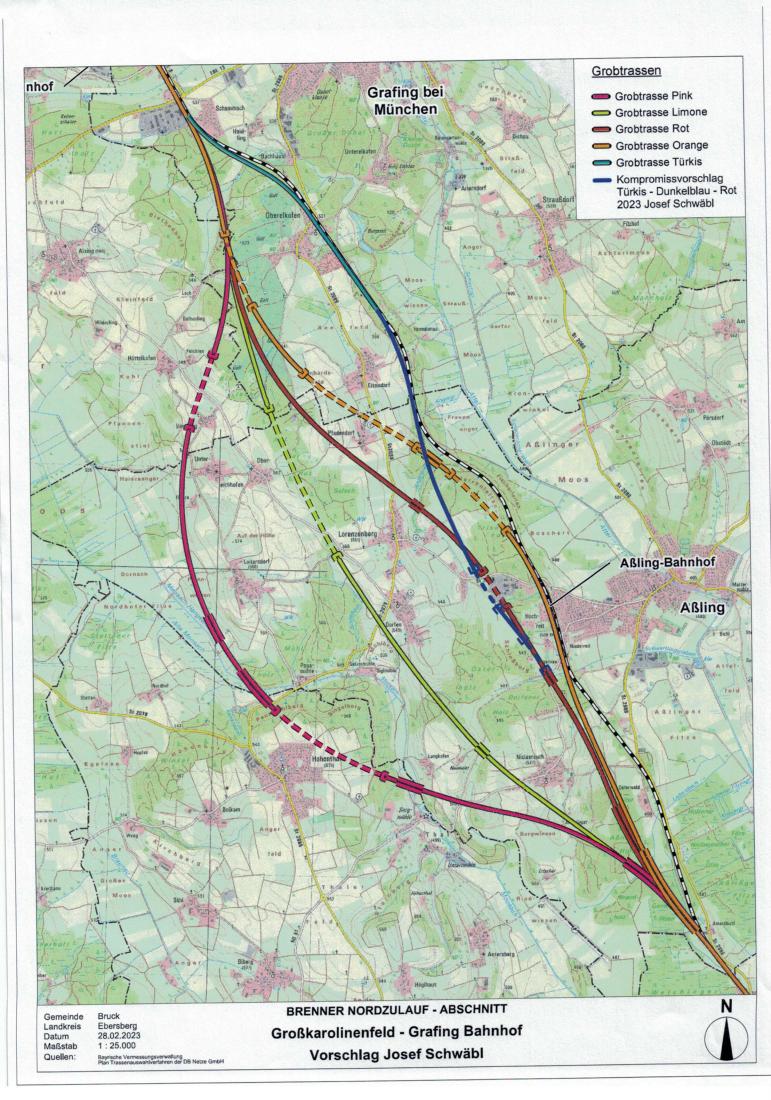
**Sebastian Hallmann** Mobilitätsbeauftragter des Landkreises SG 11 Landratsamt Ebersberg Eichthalstraße 5 85560 Ebersberg Tel. 08092 823 190 sebastian.hallmann@lra-ebe.de











### Lösungsvorschlag

# Kompromiss-Trasse TÜRKIS/BLAU/ROT

Für den Abschnitt Grafing – Ostermünchen des Brenner - Nordzulaufs

### **Pressebericht:**

#### Gedanken:

### Kompromiss-Trasse TÜRKIS/BLAU/ROT

Die von der Bahn im Dezember 2021 für diesen Abschnitt vorgestellten vier Trassenvorschläge sind alle auf einhellige Ablehnung bei den Bürgern gestoßen. Die Gründe dafür waren insbesondere die Ferne der Trassen vom Bestand und der teils extrem hohe Verbrauch an wertvollen landwirtschaftlichen Nutzflächen.

Im Bestreben, statt purer Ablehnung auch einen Ausweg aufzuzeigen, hatten Andreas Brandmaier aus Aßling und ich unabhängig voneinander die bestandsnahen Varianten GRÜN und BLAU entworfen. Die Bahn hat beide aufgegriffen, zu einer zusammengeführt und als Variante TÜRKIS in die Auswahl aufgenommen.

Im Sommer 2022 hatte sich die Bahn aber letztendlich dann doch für einen Ihrer Trassenvorschläge, nämlich für die Trasse LIMONE entschieden. Die weiteren Planungen werden einzig auf Basis dieser Variante erfolgen.

## LIMONE nicht akzeptabel - Kompromisslösung

LIMONE ist eine der Varianten mit dem höchsten Verbrauch an landwirtschaftlichen Nutzflächen. Außerdem würde sie den Ort Niclasreuth zerteilen. Des weiteren wurde die Zielsetzung bezüglich des bestandsnahen Ausbaus bei Trasse LIMONE komplett verfehlt. LIMONE ist für mich nicht akzeptabel. Da ich überzeugt davon bin, dass es eine bessere Lösung gibt, möchte ich weiterhin für eine für Menschen und die Natur verträglichere Trasse kämpfen. Solange gegenüber der unsäglichen Trasse LIMONE nicht eine verträglichere Version gefunden wird, gebe ich keine Ruhe.

Wie ich bereits schon erwähnte, ist es mir ein großes Anliegen, weitere Überlegungen anzustreben, in alle Richtungen zu denken und Möglichkeiten in Betracht zu ziehen, um einen alternativen Trassenverlauf vorlegen zu können.

Selbstverständlich ist mir bewusst, dass es immer Betroffene geben wird. Trotzdem müssen bei ehrlicher Gesamtbetrachtung die negativen Auswirkungen für Mensch und Natur auf das Minimum reduziert werden. Deshalb möchte ich versuchen, eine Trassenführung zu finden, die hinsichtlich der Landschaftseinbindung, Flächenverbrauch und Auswirkung der Immissionen auf die Bürger, die verträglichste Lösung bietet. Auch die Einwände der Initiativen (Bahnlärm in Aßling und Schutz des FFH-Gebietes) sowie die skrupellose Zerschneidung des Ortes Niklasreuth sind mit berücksichtigt.

## LÖSUNGSVORSCHLAG / KERNPUNKTE

Bereits im April 2022 habe ich der Bahn eine zweite Trassenführung (BLAU) vorgestellt. Aufgrund der Tatsache, dass die Trasse TÜRKIS nach Prüfung von der Bahn als realisierbar bestätigt wurde, möchte ich die Trasse BLAU nochmals aufgreifen und zusammen mit der Trasse TÜRKIS in etwas abgeänderter Form darstellen. Kernpunkt ist die Abzweigung des neugebauten Gleispaares ab etwa Henneleiten Richtung Gewerbegebiet Ölfeld zwischen Lorenzenberg und Aßling. Abzweigend von der Trasse TÜRKIS schwenkt die Trasse BLAU ab auf die von der Bahn vorgestellten Grobtrasse ROT. Es betrifft nur ein relativ kurzes Teilstück einer Trassenänderung. Diese Verbindung bewirkt einen enorm sparsamen Verbrauch von wertvollem Land und schützt den Eingriff ins Landschaftsbild. Technisch ist die Ausführung zu verwirklichen, da sich die Höhenlinien am Bestand orientieren.

#### Gesamtbetrachtung:

TÜRKIS/ROT reduziert, bzw. eliminiert die wichtigsten Einwände gegen die sogenannte Bürgertrasse. Die Störung des FFH-Gebiets wird auf ein Minimum reduziert, ebenso die optischen und akustischen Auswirkungen der Trasse in diesem Bereich. Aßling bleibt von zusätzlicher Lärmbelästigung verschont.

Die Kosten für die Tunnels sind gut angelegt. Ihnen gegenüber stehen hohe Einsparungen für das kleiner ausfallende Bauwerk am FFH-Gebiet.

Hochreit und die Bebauung am Schlossberg sind von TÜRKIS/ROT ausschließlich während der Bauphase betroffen. Das gleiche gilt für die Siedlung "Am Wald" bei Niclasreuth.

Nicht zuletzt wegen der kurzen und zweigleisig auszuführenden Tunnels dürfte TÜRKIS/ROT mit geringerem Aufwand zu realisieren sein als LIMONE und entschieden weniger Lärmschutz-Maßnahmen erforderlich machen als diese.

Vom Atteltal aus wird TÜRKIS/ROT kaum zu sehen sein, für die Bürger von Straußdorf kaum zu hören.

TÜRKIS/ROT reduziert die Anzahl der betroffener Bürger auf das geringstmögliche Maß, vermeidet den Verlust wertvoller Flächen und schützenswerter Natur fast vollständig und trägt dazu bei, das lebenswerte Umfeld im südlichen Landkreis Ebersberg zu erhalten.

Die Durchschneidung der Ortschaft Niklasreut ist eliminiert.

Die Variante LIMONE kann auf der Diskussion genommen werden.

Mein absoluter Wille ist es, eine Bürgerbeteiligung der drei betroffenen Gemeinden zu erreichen, die einen enormen politischen Druck ausübt, den man nicht übergehen kann. Ich stelle dies den Bürgern zur Diskussion und würde mich sehr freuen, eine aktive große Mehrheit der Bürger zu erreichen.

Bruck, den 20. Febz. 2023

Josef Schwäbl

Bürgermeister und Kreisrat