

1. Warum werden die Betroffenen 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 Betroffenen der Bürgerinnen und Bürger im Landkreis ernst genommen. Die Anwendung des Kriterienkatalogs im Trassenauswahlverfahren scheint unabhängig vom Ergebnis mangelbehaftet 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). 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? Anm.: 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.