

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

### **Ausgangssituation:**

Die Deutsche Bahn (DB) plant im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2030 im Bereich der Verwaltungsgemeinschaft Aßling eine 2-gleisige Neubaustrecke, trassenunabhängig zur Bestandsstrecke.

Bis zur geplanten Fertigstellung der neuen Gleise 2040 wird der gesamte Bahnverkehr inklusive der zusätzlichen Züge vom Brennerbasistunnel über die Bestandsstrecke laufen.

Auch nach der Inbetriebnahme der geplanten, neuen Trasse wird ein Teil des Güterverkehrs über die Bestandsstrecke abgewickelt, da Güterzüge und Züge für den Personenfernverkehr mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten fahren.

Eine Verbesserung des Lärmschutzes an der Bestandsstrecke ist von Seiten der DB derzeit nicht geplant. Die Gemeinden haben im Rahmen des Dialogforums der DB keinen wesentlichen Einfluss auf die Planung.

### **Unser Standpunkt zur geplanten Neubaustrecke im Bereich der Verwaltungsgemeinschaft Aßling:**

- Der Bahnhof Aßling und die gesamte Region muss mit dem Neubau durch besseren Nahverkehr gestärkt werden. Es darf keine Nachteile für den Bahnhof und den Nahverkehr geben. Der weitere Ausbau des Nahverkehrsangebotes muss uneingeschränkt jederzeit möglich sein.
- Um den zukünftigen Ausbau des Nahverkehrs und die Verkehrsverlagerung auf die Schiene sicherzustellen, 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.
- Wir unterstützen und teilen die Forderung unserer Nachbargemeinden, die Neubaustrecke im Tunnel zu führen.
- Die Planungsvorgaben für die Neubaustrecke müssen im Bereich der Verwaltungsgemeinschaft Aßling auf politischer Ebene geändert werden, damit diese alternativ auch an der Bestandsstrecke liegen kann.

### **Begründung:**

Die Gemeinden Aßling, Emmering und Frauenneuharting befürworten grundsätzlich die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und haben sich deshalb schon in der Vergangenheit für den Ausbau des Nahverkehrs und der Parkplätze am Bahnhof, für einen barrierefreien Bahnhof und für besseren Lärmschutz an der Bahnstrecke eingesetzt.

- Die derzeitigen Planungsvorgaben für eine bestandstrassenunabhängige Neubaustrecke, ohne ein schlüssiges Gesamtkonzept für den Nah-, Fern- und Güterverkehr in der Region, hätte vor Ort ausschließlich negative Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr, die Menschen und die Natur.

- Eine landschaftsdurchschneidende Neubaustrecke ab 2040 - durch Rechtsstreitigkeiten usw. vermutlich noch deutlich später - bringt über Jahrzehnte nur auf dem Papier Vorteile für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, führt aber in der Praxis zu Einschränkungen im Nahverkehr und zu erheblich mehr Bahnlärm.  
Mit großem Aufwand wird eine neue Trasse bis Grafing Bahnhof geplant, ohne zu wissen, ob ab Grafing Bahnhof und durch München die zusätzlichen Züge überhaupt abgewickelt werden können. Die steigende Anzahl von Zügen von und zum Brennerbasistunnel werden zu Kapazitätsengpässen auf der Bestandsstrecke führen und das Nahverkehrsangebot verschlechtern sowie den weiteren Ausbau des Nahverkehrs blockieren.  
Der Ausbau der nötigen Kapazität muss deshalb schneller erfolgen, um Nachteile für den Nahverkehr zu verhindern.
- Nach derzeitiger Planung wird der gesamte Bahnverkehr ohne Lärmschutz weitere 20 Jahre über die Bestandsstrecke geführt und mit der höheren Auslastung wird die Lärmbelastung stark steigen.
- Eine neue oberirdische Trasse hätte enorme Eingriffe durch weiträumige Einschnitte oder Dämme in die Landschaft zur Folge.  
Diese würde die Landschaft, Verbindungswege und Erholungsgebiete zerschneiden und hätte den höchsten Verbrauch von wertvoller Fläche aller möglichen Trassenvarianten.
- Neben einer Streckenführung im Tunnel halten wir die Trassenführung einer Neubaustrecke an der Bestandsstrecke mit dem Blick auf den notwendigen Ausbau der Infrastruktur, die betroffenen Menschen, den Flächenverbrauch und die Auswirkung auf das Landschaftsbild sowie unter Berücksichtigung der vorhandenen Finanzmittel auch für eine Alternative.
- Der Planungsauftrag für die Bahn muss deshalb auf politischer Ebene z.B. im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans 2030 geändert werden, damit der Neubau der zwei Gleise alternativ an der Bestandsstrecke erfolgen kann. Ein Festhalten an der Planungsvorgabe  $V_{max}$  von 230 km/h macht aus fahrdynamischen Gründen im Streckenabschnitt der Verwaltungsgemeinschaft Aßling ohnehin keinen Sinn und muss geändert werden.