

Die Bürgerbeteiligung durch das Dialogforum

Im Dialogforum ist jede Bürgermeisterin bzw. jeder Bürgermeister und ein/e Bürger*in aus den betroffenen Gemeinden sowie Interessenvertreter wie Bauernverband, Bund Naturschutz oder IHK vertreten. Die Sitzungen sind nichtöffentlich. Nicht von allen Sitzungen wurden Protokolle erstellt. Es ist kein wesentlicher Einfluss auf die Trassenplanung möglich, da der Planungsauftrag durch die Teilnehmer nicht geändert werden kann. Der Auftrag bezieht sich nur auf eine Hochgeschwindigkeitsstrecke mit einer Auslegungsgeschwindigkeit von 230 km/h. Der Bestandsstreckenausbau ist derzeit nicht Teil des Planungsauftrags.

Aktivitäten der Gemeinde Aßling

Alle Gemeinden der VG-Aßling haben in den letzten Monaten gemeinsame Standpunkte zum Projekt beschlossen und an die maßgeblich Verantwortlichen für das Projekt weitergeleitet. Auch die Nachbargemeinden haben inhaltlich ähnliche Beschlüsse gefasst. Die wichtigsten Punkte daraus:

- 1. Die gesamte Region muss mit dem Neubau durch besseren Nahverkehr gestärkt werden. Es darf keine Nachteile für den Bahnhof Aßling und den Nahverkehr geben. Der weitere Ausbau des Nahverkehrsangebotes muss uneingeschränkt jederzeit möglich sein.**
- 2. Für eine sinnvolle Verkehrsverlagerung ist ein schlüssiges Gesamtkonzept für die Region östlich von München nötig.**
- 3. Der Lärmschutz an der Bestandsstrecke muss schnellstmöglich nach Maßstab einer Neubaustrecke verbessert werden.**
- 4. Um den Eingriff in die Landschaft sowie den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten, ist eine neue oberirdische landschaftszerschneidende Trasse unter allen Umständen zu vermeiden.**

Am 2. Dezember wurden alle Trassenvorschläge gemeinsam u.a. mit den Nachbargemeinden sowie dem Landkreis, der Bundes- und Landespolitik mit folgender Begründung abgelehnt:

Die vorgestellten Grobtrassenvorschläge sind mit erheblichen Eingriffen in die Landschaft, großem Flächenverbrauch und vielen Betroffenen verbunden und deshalb nicht akzeptabel. Die Durchschneidung der Landschaft mit einer oberirdischen Neubaustrecke wird abgelehnt. Vorgeschlagene Alternativen wurden nicht berücksichtigt.

Nur wenn vor Ort eine schlüssige Planung, Vorteile für den Nahverkehr - oder zumindest keine Beeinträchtigung dessen - und bestmöglicher Lärmschutz gewährleistet sind, und die Beeinträchtigung der Menschen, der Landschaft sowie der Natur möglichst gering gehalten werden, wird ein Kapazitätsausbau vor Ort akzeptiert.

Vor dem Bau einer Neubaustrecke ist zunächst anhand einer Prognose für das im Jahr 2040 und darüberhinaus zu erwartende Verkehrsaufkommen eindeutig die Notwendigkeit nachzuweisen. Der sogenannte Ostkorridor muss im Bereich Mühldorf-Rosenheim weiter geplant und gebaut werden, um den Knotenpunkt München entsprechend zu entlasten.

Ausblick - wie geht es weiter

- Aufgrund der derzeitigen Corona-Situation sind Präsenz-Veranstaltungen erst 2022 möglich. Daher können wir leider nicht zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung einladen. Sobald dies möglich ist, holen wir es nach!
- Um eine Planung für die Neubaustrecke mit möglichst geringer Betroffenheit vor Ort zu erreichen und um unsere Forderungen (siehe 1. - 4.) zu berücksichtigen, muss im Rahmen der anstehenden Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans der Planungsauftrag der DB geändert werden.
- Um dies zu erreichen, werden wir gemeinsam mit der Bevölkerung und den Nachbargemeinden unseren Standpunkt gegenüber dem Bundesverkehrsministerium sowie dem Verkehrsausschuss des Bundestages nachdrücklich vertreten.
- Sobald es neue Erkenntnisse oder Informationen geben sollte, setzen wir Sie wieder mit einer Sonderbeilage in den VG-Nachrichten ins Bild.

Weitere Informationen finden Sie auf:

www.brennernordzulauf.eu und <https://infomarkt.brennernordzulauf.eu/>

Ihre im Gemeinderat vertretenen Parteien und Gruppierungen sowie Erster Bürgermeister Hans Fent