

<https://zukunft-atteltal.de>

[info@zukunft-atteltal.de](mailto:info@zukunft-atteltal.de)



## **Brennernordzulauf Streckenabschnitt „Grafring – Ostermünchen“: Kernforderungen der Bürgerinitiative „Schützt Aßling und das Atteltal“ an den Bundestag**

Unsere Zielsetzung haben wir seit Gründung der Bürgerinitiative in vier grundsätzlichen Forderungen zusammengefasst:

- Umgehung von Siedlungsgebieten
- Umgehung von Natur- und Landschaftsschutzgebieten
- Unbeeinträchtigte Aufrechterhaltung des ÖPNV und Erhalt des Bahnhofs Aßling
- Größtmögliche Tunnelanteile bei der Neubaustrecke mit Renaturierung der Landschaft

Die ausgewählte Trasse „Limone“ kommt im Vergleich zu den anderen ursprünglich zur Auswahl stehenden Trassenführungen unseren Zielen am nächsten. Den bestandsnahen Trassenausbau lehnen wir wegen der massiven negativen Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet „Dobelgebiet und Atteltal“ mit seinen naturnahen Waldflächen und Feuchtbereichen sowie auf den Kernort Aßling grundsätzlich ab.

### **Folgende aktualisierten Kernforderungen haben wir als Bürgerinitiative:**

- Erarbeitung von weitreichenden Verbesserungen bei der Realisierung der Trasse Limone, um Mensch und Natur optimal zu schützen.
- Aufrechterhaltung und Verbesserung des ÖPNV bereits während der Planungs- und Bauphase des Brennernordzulaufs.

### **Wir fordern folgende Maßnahmen zur Optimierung der Trasse Limone:**

1)

Umsetzung der von der Bahn vorgeschlagenen Variante der Verlängerung des Salachtunnels von 1,57 km auf mindestens 3,6 km.

2)

Die bisher geplante Streckenführung bei Niclasreuth (Trogbauweise und ein 80 m langer Deckel bei der Dorfstraße) halten wir für absolut unzureichend für den Schutz der Anwohner. Wir fordern stattdessen eine Tunnellösung von mindestens 800 m – jeweils ca. 400 m nördlich und südlich der Querung der Dorfstraße in Niclasreuth.

3)

Statt einer Troglösung bei Dorfen auch hier eine Untertunnelung mindestens auf Länge des gesamten Ortes.

4)

Überprüfung, ob die geplante Eisenbahnbrücke nahe Langkofen durch Tieferlegung des gesamten Streckenabschnittes eingespart werden kann.

5)

Optimaler, aktiver Lärmschutz entlang der gesamten Strecke dort, wo keine Untertunnelung möglich ist. Aktiver Lärmschutz heißt: Minimierung des Lärms in optimaler Weise am Ort seiner Entstehung, also an der Schiene.

Mit nachträglichen Angeboten von passiven Maßnahmen (3fach verglaste Fenster etc.) können wir uns absolut nicht zufriedengeben.

**Bürgerinitiative "Schützt Aßling und das Atteltal"**