

Offener Brief mit 6 Fragen der Bürgerinitiative „Schützt Aßling und das Atteltal“ an Thomas Huber (Mdl)

Sehr geehrter Herr Abgeordneter Huber,
bekanntlich hat die Trasse „Limone“ im unabhängigen Auswahlverfahren der DB Platz 1 belegt und ist damit die Auswahltrasse im Streckenabschnitt Grafing – Ostermünchen.

Unsere Fragen beziehen sich auf Ihre wiederholte, diesbezügliche Argumentation im politischen Umfeld, in der Öffentlichkeit (Presse, online-Medien) sowie in Ihrer Antwort vom 25.6.2025 auf das jüngste an Sie gerichtete Schreiben unserer BI.

In dem von Ihnen und weiteren Mitgliedern der Regierungsfractionen gestellten Antrag zum Brenner-Nordzulauf an den Bayerischen Landtag (Drucksache 19/4577) vom 16.01.2025 und dem Landtagsbeschluss dazu (Drucksache 19/5090) vom 27.02.2025 mit dem Titel „*Belange der Menschen vor Ort und der betroffenen Kommunen beim Brenner-Nordzulauf berücksichtigen*“ fordern Sie ungeachtet der Prüfungsergebnisse der DB, bei denen die Trasse „Türkis“ deutlich schlechter abschneidet, dass diese Trasse dem Bundestag als Alternative zur Trasse „Limone“ vorgelegt wird.

Frage 1:

Wie kommt es, dass Sie mit diesem Antrag bzw. Beschluss diejenige Trasse („Türkis“) favorisieren, die im Auswahlverfahren der DB in der Kategorie „Mensch: Gesundheit und Wohlbefinden“ das schlechteste Ergebnis hatte und damit einen der wichtigsten „Belange der Menschen vor Ort“ völlig vernachlässigt? Welche Belange erscheinen Ihnen wichtiger als Gesundheit und Wohlbefinden von tausenden unmittelbar betroffenen Menschen vor Ort?

In dem o.g. Antrag begründen Sie Ihre Forderung wie folgt:

„Im Sinne des geringsten Flächenverbrauchs und der geringsten Durchschneidung der Landschaft, ist ein Neubau nah am Bestand umzusetzen, so dass sich diese Umsetzungsvariante [„Türkis“) aufdrängt.“

Flächenverbrauch und Durchschneidung der Landschaft müssen nach qualitativen und quantitativen Kriterien beurteilt werden. Die Trasse „Türkis“ durchschneidet auf 15,5 km ausschließlich oberirdisch die Landschaft und das Landschaftsschutzgebiet „Dobelgebiet und Atteltal“ (Raumwiderstandsklasse = RWK 4), tangiert diverse Biotope sowie das FFH „Attelleiten“, schneidet ein Moorgebiet an (RWK 4) und verläuft im Bahnhofsbereich Aßling durch dicht besiedeltes Gebiet (RWK 5+6). Hinzu kommt, dass die Trasse „Türkis“ auch in Bezug auf Flächen mit Wohnnutzung die höchste Flächeninanspruchnahme aufweist. Für den Bau müsste sogar ein Wohngebäude abgerissen werden.

Die Trasse „Limone“ (Gesamtlänge 15,65 km) dagegen verläuft 3,7 km im Tunnel (Bereich Salachtunnel, RWK 4), auf weniger als 12 km Länge oberirdisch und dort in weiten Teilen in Vertiefungen unter der Landschaftsoberfläche (Trog oder offener Einschnitt) durch Landschaftsteile mit RWK 2.

Fakt ist, dass die Trasse „Türkis“ bei der objektiven Ausarbeitung der DB im Teilkriterium Tier- und Pflanzenlebensräume von allen Trassenvarianten mit als schlechteste abschneidet und „Limone“ von allen Trassenvarianten mit als beste.

Frage 2:

Warum ignorieren Sie in Ihrer Argumentation die qualitativ unterschiedlichen Raumwiderstände der Trassenverläufe und die Tatsache, dass gerade sensible Flächen von der Trasse „Türkis“ in besonderem Maße beeinträchtigt würden?

Im Münchner Merkur vom 21.01.2025 werden Sie in unter der Überschrift „Huber will nicht nachlassen und führt Beschluss herbei“ folgendermaßen zitiert:

„Im Gegensatz zu den Ampel-Vertretern haben wir unzählige Gespräche mit den Anwohnern vor Ort geführt, haben Ihre Ängste und Sorgen aufgenommen.“

Ähnliches posten Sie auch auf Instagram.

Mit welchen Anwohnern haben Sie gesprochen? Wir Bestandsstreckenbewohner im Hauptort Aßling, die von der Trasse „Türkis“ schwer betroffen wären, waren es jedenfalls nicht. Ist Ihnen bei Ihren „unzähligen Gesprächen mit Anwohnern vor Ort“ nicht bewusst geworden, dass ein Großteil der Einwohner im Kernort Aßling und im Atteltal die Trasse „Türkis“ durch ihren Heimatort und das Landschaftsschutzgebiet im Atteltal ablehnt?

Unsere BI hat seit Ende Mai 2025 mehr als 1600 Unterschriften gegen die Trasse „Türkis“ gesammelt.

Frage 3:

Wie stehen Sie als Stimmkreisabgeordneter im Landtag zu diesem massiven Widerstand gegen die Trasse „Türkis“ vor Ort, welcher der von der lokalen Politik oft geäußerten Aussage eklatant widerspricht, dass die gesamte Region für den bestandsnahen Neubau sei? Was sagen Sie zu den (Aßlinger) Bürgern, die deshalb der Auffassung sind, dass ihre Interessen einseitig außer Acht gelassen werden?

In der Begründung zum o.g. Antrag an den Bayerischen Landtag beschreiben Sie, dass im Streckenabschnitt Ostermünchen-Innleiten die Kombination aus Dammschüttung und Brückenkonstruktion über den Inn „zur Zerstörung des Landschaftsbildes und der Naherholungsgebiete, zu einer Vernichtung von landwirtschaftlichem Nutzgrund und somit insgesamt zu einer erheblichen Abwertung und Schädigung der Region“ führt. Das können wir als BI absolut nachvollziehen.

Die Trassenvariante „Türkis“ würde allerdings eine vergleichbare Dammschüttung und Brückenkonstruktion in unmittelbarer Nähe vom Ort Aßling und längs durch das angrenzende Landschaftsschutzgebiet "Dobelgebiet und Atteltal" bedeuten und würde zu vergleichbaren Folgen wie im Streckenabschnitt Ostermünchen-Innleiten führen.

Frage 4:

Wie erklären Sie diese widersprüchlichen Forderungen in den unterschiedlichen Planungsabschnitten? Sind die Aßlinger Bürger und das Atteltal nicht in gleichem Maße schutzwürdig wie die Bürger und die Landschaft im Landkreis Rosenheim?

Im besagten Landtagsbeschluss vom Februar 2025 steht: „Um die Belastungen für Mensch und Natur zu minimieren, Ortsbilder betroffener Dörfer zu erhalten und Zerschneidungen der Landschaft zu vermeiden, muss die Trasse „Limone“ an weiteren Stellen (Dorfen, Niclasreuth) untertunnelt werden.“

Das ist auch eine wichtige Forderung unserer BI.

Frage 5:

Wie vereinbaren Sie diese Forderung mit der gleichzeitigen Forderung nach der Trasse „Türkis“, bei der im Gegensatz zu „Limone“ keinerlei Untertunnelung möglich wäre und ein oberirdisches, landschaftsdurchschneidendes und ortsbildveränderndes Damm- und Brückenbauwerk mit bis zu 28 m Höhe und 2,3 km Länge notwendig würde?

Sie behaupten mehrfach „dass die Trasse „Türkis“ das erheblich bessere Gesamtpaket für den Landkreis darstellt“ (z.B. im Münchner Merkur, in Ihrem Leserbrief vom 30.01.2025 und in Ihrem Antwortschreiben vom 25.06.2025 auf das Positionspapier unserer BI).

Dabei zählen Sie eine ganze Reihe von vermeintlichen Vorteilen auf, ohne diese zu belegen, u.a.:

1. „Kosteneinsparungen im dreistelligen Millionenbereich“
2. „eine deutliche Lärmreduktion im Atteltal“
3. „Für Aßling ganz explizit sogar die Möglichkeit eines verbesserten Lärmschutzes und eine Möglichkeit zur Erstellung einer grünen Oase im Rahmen der Einhausung am Bahnhof Aßling“
4. „eine insgesamt geringere Auswirkung auf das Landschaftsbild“
5. „weniger neue Betroffene“
6. „eine bessere CO₂-Bilanz“
7. „kein neues Risiko für das Trinkwasserschutzgebiet“

Dazu entgegnen wir anhand der öffentlich zugänglichen Planungsunterlagen der DB:

Zu 1. „Kosteneinsparungen“

Die geschätzten Kosten durch die Planungsgruppe Brenner-Nordzulauf (PGBN) sind für „Türkis“ (ohne Einhausung!) 1,60 Mrd. und für „Limone“ 1,48 Mrd. Euro. Bei einer auch von uns geforderten Verlängerung des Salachtunnels bleibt es dabei, dass „Türkis“ voraussichtlich 50 Mio. Euro mehr kosten würde. Die vonseiten der Befürworter der Trasse „Türkis“ gleichwohl behaupteten abweichenden Zahlen wurden von der Bahn gemeinsam mit Experten des Instituts für Infrastruktur der Universität Innsbruck und einem weiteren externen Gutachter genauestens geprüft und widerlegt.

Zu 2. „Lärmreduktion“

Die Ergebnisse der objektiv-fachlichen Prüfung im Auswahlverfahren zeigen, dass durch die Trasse „Türkis“ ein energieäquivalenter Dauerschallpegel von 45 dB(A) nachts auf 36,1 ha dicht besiedeltem Gebiet (Kernort Aßling und Atteltal) entstehen würde. Bei „Limone“ hingegen werden nur 15,6 ha deutlich weniger besiedeltes Gebiet mit diesem Lärmpegel belastet. Damit erhielt die Trasse „Türkis“ die schlechteste Bewertung beim Kriterium Lärm. Das Gleiche gilt für das Kriterium Erschütterung. An diesem Befund des Trassenauswahlverfahrens hat sich übrigens auch bei dem von der DB gemeinsam mit Experten des Instituts für Infrastruktur der Universität Innsbruck und einem weiteren externen Gutachter durchgeführten sog. „Stresstest“ nichts wesentlich geändert. Türkis ist bei jeder Betrachtungsweise die schlechteste Lösung.

Zu 3. „Lärmschutz und Einhausung“

Die Einhausung des Aßlinger Bahnhofs hat nach Aussage der DB im Zuge der Präsentationen der Planungsergebnisse extrem hohe technische und bahnrechtliche Hürden. Die Machbarkeit einer Einhausung ist in keiner Weise objektiv-planerisch belegt; sie ist damit ein Luftschloss.

Zu 4. „Landschaftsbild“

Die Trasse „Türkis“ erfordert eine weithin sichtbare Dammschüttung und Brückenkonstruktion von 2,3 km Länge und bis zu 28 m Höhe unter anderem im Landschaftsschutzgebiet. Die Trasse „Limone“ verläuft zum größten Teil unter der Landschaftsoberfläche im Tunnel, Trog oder im offenen Einschnitt.

Zu 5. „Betroffene“

Wir betrachten diese Argumentation als sehr zynisch.

Die vielen Bestandsstreckenbewohner, insbesondere die ca. 3800 Bürgerinnen und Bürger im

Kernort Aßling und im Atteltal wären durch die Trasse „Türkis“ von deutlich höheren Belastungen mit z.B. Lärm und Erschütterung betroffen als bisher. Das wäre der hohe Preis, um „neue“ Betroffenheiten an anderer Stelle durch „Limone“ zu vermeiden.

Zu 6. „CO₂-Bilanz“

Eine unabhängige Bewertung der CO₂-Emissionen ist bislang nicht erfolgt und wird im Zuge der Planfeststellung für das Gesamtprojekt betrachtet werden.

Ohnehin gilt: Das Gesamtprojekt zum Bau des Brennerbasistunnels und der Zuleitungswege dient dazu, Verkehr auf die Schiene zu bringen und dadurch die CO₂-Emissionen insgesamt erheblich zu reduzieren.

Insofern erscheint es uns nicht angemessen, erhebliche Beeinträchtigungen von Mensch und Natur, die die Trasse „Türkis“ nachweislich verursachen würde, mit (behaupteten) CO₂-Auswirkungen der einzelnen Trassenvarianten zu begründen:

Die vermeintliche Auswirkung dürfte im Vergleich zur CO₂-Bilanz des Gesamtprojekts nicht ins Gewicht fallen. Welcher vernünftige Mensch käme auf die Idee, den Bau von Tunnels zum Schutz von Menschen an der Neubaustrecke wegen etwaiger damit verbundener höherer CO₂-Emissionen abzulehnen?

Zu 7. „Trinkwasserschutzgebiet“

Der Trinkwasserschutz ist nach der Planung der DB sichergestellt. Tangiert wird wohlgermerkt nur der Randbereich des Trinkwasserschutzgebiets Elkofen, nämlich die weitere Schutzzone III. Um den Schutz des Trinkwassers zu garantieren, erhält die Vorzugstrasse in diesem Bereich einen verlängerten Tunnel, der zusätzlich wasserdicht ausgeführt wird.

In ihrem Antwortschreiben an unsere BI schreiben Sie, *„dass die Auswirkungen der türkisen Trassenvariante für Aßling weniger drastisch wären, als sie seitens der Aßlinger Bürgerinitiative dargestellt werden.“*

Die Aussagen der BI „Schützt Aßling und das Atteltal“ entsprechen den öffentlich zugänglichen Planungsunterlagen der DB zum Brenner-Nordzulauf, die in Reaktion auf vorgebrachte Kritik von Experten des Instituts für Infrastruktur der Universität Innsbruck und einem weiteren externen Gutachter in mehreren Untersuchungen geprüft wurden, und somit den Fakten.

Frage 6:

Auf welcher Faktenbasis bzw. welchen Planungsunterlagen beruhen Ihre Angaben zu den von Ihnen aufgeführten Vorteilen der Trasse „Türkis“?

Für eine offene und schlüssige Beantwortung dieser Fragen wären unsere Bürgerinitiative, alle, die sich im Atteltal gegen die Trasse „Türkis“ ausgesprochen haben sowie alle, die eine faktenbasierte Politik wünschen sehr dankbar.

Gez. für die Bürgerinitiative „Schützt Aßling und das Atteltal“

Dr. Ian Steuer

Dr. Jens Fritsche