

Kernforderungen für die Parlamentarische Befassung für den Planungsabschnitt Trudering– Grafing (PA0)

Kernforderungen des Planungsabschnitts Trudering–Grafing (PA0)

Vorbemerkung: Eine Nutzung der S-Bahngleise durch den Regelbetrieb des Güter- und Fernverkehrs ist auszuschließen. Ausgehend davon, dass es nach Aussage der Projektverantwortlichen der DB zu keinen Mischverkehren auf den Nahverkehrsgleisen kommt, mithin der S-Bahn-Betrieb keinen Einschränkungen – weder aktuell noch in einer etwaigen perspektivischen Entwicklung – unterliegen wird, wird folgender Forderungskatalog aufgestellt:

Kernforderung 1: Lärmschutz nach Lärmvorsorge

Gemeinsam ist den Planungsräumen PA 0-4, dass in allen Abschnitten eine deutliche Steigerung der Zugzahlen angestrebt wird. Die je nach Planungsraum unterschiedlichen baulichen Eingriffe können dazu führen, dass entlang der Streckenabschnitte Lärmschutzmaßnahmen in unterschiedlicher Qualität umgesetzt werden.

In den Neubauabschnitten bzw. in Abschnitten, in denen sich aufgrund eines erheblichen baulichen Eingriffs in die Strecke eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV ergibt, ist die DB Netz AG gesetzlich verpflichtet, Maßnahmen zur Lärmvorsorge zur Einhaltung der (strengen) Grenzwerte der 16. BImSchV umzusetzen.

Nach derzeitigem Prognosehorizont der Zugzahlen gem. BVWP 2030 besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge auf dem Streckenabschnitt Grafing - München, so dass die DB Netz AG allenfalls freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen umsetzen wird. Dies würde nicht nur zu dem unbilligen Ergebnis führen, dass entlang der Streckenabschnitte Lärmschutzmaßnahmen in unterschiedlicher Qualität umgesetzt werden und die Bürger*innen in unterschiedlichem Maß vor Bahnlärm geschützt werden, sondern auch nicht den zu erwartenden Zugzahlen entsprechen, welche dann zwingend einen Anspruch auf Maßnahmen zur Lärmvorsorge begründen würden. Nachdem in allen Planungsräumen mit einer erheblichen Steigerung der Zugzahlen zu rechnen ist, ist diese Ungleichbehandlung der Bevölkerung nicht vermittelbar.

Daher fordern die kommunalen Gebietskörperschaften entlang des PA 0, dass die mittels Blockverdichtung zu ertüchtigende Bestandsstrecke Grafing – München-Trudering aus Gründen der Gleichbehandlung und entsprechend der vorherrschenden Rechtsauffassung wie die sich anschließenden Ausbaustrecken behandelt wird und spätestens bis zur Inbetriebnahme des

European Train Control System (ETCS) ganzheitlich Maßnahmen zur Lärmvorsorge gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV umgesetzt werden.

Nach Aussage der Projektverantwortlichen der DB werden voraussichtlich Ende des Jahres 2023 die Zugzahlen der Bedarfsplanüberprüfung für den Prognosehorizont 2040 vorliegen. Diese werden den weiteren Planungsphasen und insbesondere der Dimensionierung des geforderten Lärmschutzes zugrunde gelegt. Sollten die aktualisierten Prognosezugzahlen (mind. die Zugzahlen des BVWP 2040) zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht vorliegen, muss der Bemessungsfall zu Grunde gelegt werden.

Kernforderung 2: Lärmschutzgestaltung

Unterschiedliche Gestaltung der Lärmschutzwände an Verkehrsstationen, zum Beispiel: Begrünung, transparente Wände, Gabionen u.a. innovative Gestaltungsansätze (zusätzlich zur vorgenannten Forderung) Im Bereich der Verkehrsstationen sollen Lichtbänder zur Herstellung von Sichtachsen im Bereich der Bahnsteige in den Lärmschutzwänden zur sozialen Kontrolle zum Einsatz kommen. Hierzu werden auch ergänzend im Bereich von Straßen- bzw. Personenunterführungen Glaselemente zur Aufrechterhaltung der Sichtachsen zum Einsatz kommen.

Umfahrung des Ballungsraums München

Unabhängig von den obenstehenden Ausführungen soll der Zulauf zum Brennerbasistunnel nicht ausschließlich durch den Ballungsraum München geführt werden. Die bereits existierende Strecke Rosenheim – Mühldorf soll dafür ausgebaut werden. Dafür ist eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans vorzunehmen. Dies würde eine fairere Verteilung der Belastungen ermöglichen. Zudem würde der Ausbau die Ausfallsicherheit des Brenner-Nordzulaufs stärken.

Die Untersuchungen zeigen, dass immerhin ein Drittel der Züge, die über den Brenner verkehren werden, den Knoten München nicht anfahren müssen. Eine großräumige Umfahrung ist daher geboten.

Kernforderungen – Zusammenfassung in tabellarischer Form

KF-Nr.	Gemeinde/Kreis	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung/ Mehrkosten
1	Landeshauptstadt München, Landkreis München, Haar, Grasbrunn, Landkreis Ebersberg, Vaterstetten, Zorneding, Kirchseeon, Grafing,	Lärmschutz nach Lärmvorsorge	Die Strecke im Bereich von München–Trudering bis Grafing wird mit Lärm- und Erschütterungsschutz nach Neubaustandard gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV ausgerüstet, um die Anwohnenden besser vor Lärm zu schützen.	Erfolgt durch DB
2	Landeshauptstadt München, Landkreis München, Haar, Grasbrunn, Landkreis Ebersberg, Vaterstetten, Zorneding, Kirchseeon, Grafing	Lärmschutzgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Einsatz von transparenten Elementen in den Lärmschutzwänden im Bereich von Bahnhöfen sowie Straßen- und Personenunterführungen. • Innovative Gestaltung der Lärmschutzwände. • Bereich der Verkehrsstationen sollen Lichtbänder zur Herstellung von Sichtachsen zum Einsatz kommen. 	Erfolgt durch DB