

Kernforderungen des Planungsabschnitts Grafing-Ostermünchen PA1

Vorbemerkung: Um negative Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr zu vermeiden, ist eine Nutzung der Bestandstrecke durch den Regelbetrieb des Güter- und Fernverkehrs möglichst auszuschließen. Ausgehend davon, dass der Fern- und Güterverkehr im Regelbetrieb überwiegend über die Neubaustrecke abgewickelt 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.

In den Abschnitten, in denen sich keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV ergibt, besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge. Dies würde 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.

Nachdem in allen Planungsräumen mit einer erheblichen Steigerung der Zugzahlen zu rechnen ist, ist diese Ungleichbehandlung beim Emissionsschutz der Bevölkerung nicht vermittelbar. Vor allem, da der Brennerbasistunnel ca. 10 Jahre vor der Neubaustrecke den Betrieb aufnimmt und somit ab dann mit deutlich erhöhten Lärmbelastungen am Bestand zu rechnen ist. Zudem müssen im Störfall auf der Neubaustrecke, die Verkehre über die Bestandstrecke abgewickelt werden wodurch mit zusätzlichen Lärmbelastungen für die Bürger*innen am Bestand zu rechnen ist. Die Fernwirkung der Neubaugleise auf den Bestand ist in diesem Zusammenhang zudem zu erwähnen.

Daher fordern die kommunalen Gebietskörperschaften entlang des PA 1, unabhängig von der Trassenauswahl, dass alle Schienenstrecken wie die Neubaustrecken behandelt werden und spätestens bis zur Inbetriebnahme des European Train Control System (ETCS) ganzheitlich an allen Schienenwegen im Bestand Maßnahmen zur Lärmvorsorge gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV umgesetzt werden. Alle vorhandenen Lärmschutzwände, welche nicht dem Stand der Lärmvorsorge entsprechen, sind aufzuwerten oder neu zu errichten.

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

Kernforderungen PA1 Grafing-Ostermünchen

Lärmschutzes zugrunde gelegt. Sollten die aktualisierten Prognosezugzahlen zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht vorliegen, muss der Bemessungsfall zu Grunde gelegt werden.

Kernforderung 2: Erschütterungsschutz entsprechend Neubaustandard

Äquivalent zur Argumentation der Kernforderung 1: Lärmschutz nach Lärmvorsorge, fordern die Gebietskörperschaften entlang des PA 1 im Sinne der Gleichberechtigung, auch den Erschütterungsschutz der Bestandsstrecke im PA 1 entsprechend dem Erschütterungsschutz einer Neubaustrecke, auf Basis der Din 4150 für Erschütterungen und anhand der 24. BImSchV für den sekundären Luftschall, zu optimieren.

Kernforderung 3: Bestandsnahe Neubaustrecke sowie maximale Tunnelanteile

Um den Flächenverbrauch und die Durchschneidung der Landschaft so gering wie möglich zu gestalten, sowie die Belastung für Mensch und Natur zu minimieren, fordern die Gebietskörperschaften entlang des PA 1 eine Streckenführung der Neubaustrecke möglichst nah am Bestand, sowie die maximale Anzahl an Tunnellösungen.

3.1 Bestandsnahe - bestandsparalleler Ausbau (Trasse Türkis)

Sollte durch politischen oder juristischen Entscheid auf Bundesebene die Trasse limone verworfen werden, ist im Sinne des kleinsten Flächenverbrauchs und der geringsten Durchschneidung der Landschaft ein Neubau nah am Bestand umzusetzen. Die Gebietskörperschaften im PA 1 fordern dann eine bestandsnahe Umsetzung der Neubaustrecke, wie sie mit der Trasse türkis im Trassenauswahlverfahren vorgestellt wurde.

3.2 Trasse mit hohem Tunnelanteil

Die Gebietskörperschaften im PA 1 fordern folgende Tunnellösungen bei der Umsetzung der Trasse limone, um die Belastungen für Mensch und Natur zu minimieren.

3.2.1 Die Gebietskörperschaften im PA 1 fordern, statt des geplanten Rahmenbauwerks in Niclasreuth, eine Tunnellösung von ca800m entsprechend der vor Ort herrschenden topografischen Möglichkeiten, um das Ortsbild möglichst zu erhalten und die Belastungen für die Anwohner zu minimieren. Die Tunnellösung in offener Bauweise soll jeweils 400m nördlich und südlich der Querung der Dorfstraße in Niclasreuth umgesetzt werden.

3.2.2 Die Gebietskörperschaften im PA 1 fordern, statt einer Troglösung bei Dorfen eine Tunnellösung in offener Bauweise umzusetzen. Der Tunnel soll etwa 350m nach dem südlichen Ende des Saalachtunnes beginnen und am Ende der geplanten Stützwand südlich von Dorfen enden.

Kernforderungen PA1 Grafing-Ostermünchen

Kernforderung 4: Lärmschutzgestaltung

Unterschiedliche Gestaltung der Lärmschutzwände an Verkehrsstationen, zum Beispiel: Begrünung, transparente Wände (z.B. zur Schaffung von Sichtachsen im Bereich der Bahnsteige, bei Straßen- bzw. Personenunterführungen), sowie weitere innovative Gestaltungsansätze, solange Lärmschutz selbst durch die Gestaltungsvariationen nicht reduziert wird.

Kernforderung 5: Lärmschutz im Bereich Nettelkofen (Grafing)

Durch die Nähe zur Bahnstrecke (200m) wird durch die zu erwartenden Zugzahlen eine deutliche Steigerung der Lärmbelastung erwartet. Sollte sich aus der Anwendung der 16. BImSchV dennoch kein Lärmschutz im Bereich Nettelkofen (Grafing) ergeben, ist dieser trotzdem zwingend umzusetzen, da bei bestimmten Wetterlagen der Lärm unerträglich erscheint. Die neu zu errichtende Lärmschutzwand bei Grafing Bahnhof soll um 300m Richtung Kirchseeon in gleicher Höhe fortgesetzt werden.

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	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Grafing, Bruck,	Lärmschutz nach Lärmvorsorge	Alle Strecken im Bereich von Grafing bis Ostermünchen werden mit Lärmschutz nach Neubaustandard gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV	Erfolgt durch DB

Kernforderungen PA1 Grafing-Ostermünchen

	Aßling, Ostermünchen		ausgerüstet, um alle Anwohnenden entsprechend vor Lärm zu schützen. Bestehender Lärmschutz am Bestand ist entsprechend aufzuwerten. Besonders durch die frühere Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels im Vergleich zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke, werden die höheren Zugzahlen über ca. 10 Jahre über die Bestandstrecke abgewickelt. Zudem entstehen durch Störfälle auf der Neubaustrecke durch das Ausweichen der Züge auf die Bestandsstrecke erhöhte Lärmbelastungen am Bestand.	
2		Erschütterungsschutz nach Neubaustandard	Alle Strecken im Bereich von Grafing bis Ostermünchen werden mit Erschütterungsschutz nach Neubaustandard gemäß den Vorgaben der Din 4150 und der 24. BImSchV optimiert, um alle Anwohnenden entsprechend vor Erschütterungen zu schützen. Besonders durch die frühere Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels im Vergleich zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke, werden die höheren Zugzahlen über ca. 10 Jahre über die Bestandstrecke abgewickelt. Zudem entstehen durch Störfälle auf der Neubaustrecke durch das Ausweichen der Züge auf die Bestandsstrecke erhöhte Erschütterungsbelastungen am Bestand.	Erfolgt durch DB
3	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseon,	Bestandsnahe Neubaustrecke und maximale Tunnelanteile	Zum Schutz von Mensch und Natur, sowie im Sinne der Wirtschaftlichkeit, muss die Neubaustrecke eng und parallel am Bestand realisiert	Erfolgt durch DB

Kernforderungen PA1 Grafing-Ostermünchen

	Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen		werden. Maximale Tunnelanteile sind zudem Teil der Belastungsreduzierung für Mensch und Natur	
3.1	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen	Umsetzung der Auswahltrasse türkis	Im Sinne der verträglichsten Trasse für Mensch und Natur ist eine bestandsnahe, am besten bestandsparallele Trasse zu realisieren	Erfolgt durch DB
3.2	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen	Trasse mit hohem Tunnelanteil	Allgemein sind alle potentiellen Tunnellösungen zu realisieren	Erfolgt durch DB
3.2.1	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen	Tunnel Niclasreuth	Um den Flächenverbrauch, sowie die Belastung für Mensch und Umwelt zu minimieren und das Ortsbild in Niclasreuth möglichst zu erhalten, soll anstatt des Rahmenbauwerks eine Tunnellösung von ca. 800m realisiert werden	Erfolgt durch DB
3.2.2	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen	Tunnel Dorfen	Um den Flächenverbrauch, sowie die Belastung für Mensch und Umwelt zu minimieren und das Ortsbild in Dorfen möglichst zu erhalten, soll anstatt der Troglösung eine Tunnellösung von ca. 750m realisiert werden	Erfolgt durch DB
4	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen	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. 	Erfolgt durch DB

Kernforderungen PA1 Grafing-Ostermünchen

			<ul style="list-style-type: none"> • Bereich der Verkehrsstationen sollen Lichtbänder zur Herstellung von Sichtachsen zum Einsatz kommen. 	
5	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen	Lärmschutz	Im Bereich Nettelkofen wird Lärmschutz die Lärmschutzwand bei Grafing Bhf wird um 300m in gleicher Höhe verlängert, umda die empfundene Lärmbelastung, vor allem durch die erhöhten Zugzahlen deutlich zu reduzieren. Der Schutz der Gesundheit der Bevölkerung steht auch hier im Vordergrund.	Erfolgt durch DB