

zum Kreistag am 18.12.2023, TOP 10

**Hinweis für die Presse: Bitte nicht vor dem Sitzungstermin veröffentlichen.**

**Landkreis Ebersberg**

Ebersberg, 07.12.2023

Az.

Zuständig: Sebastian Hallmann, ☎ 08092-823-190

## **Vorgesehene Beratungsreihenfolge**

Kreistag am 18.12.2023, Ö

## **Planungsabschnitte 0 und 1 des Brennernordzulaufs; Kernforderungen des Landkreises Ebersberg**

Anlage1\_Kernforderungen\_PA\_0\_10113KT

Anlage2\_Kernforderungen\_PA\_1\_10113KT

### **Sitzungsvorlage 2023/1011/3**

#### **I. Sachverhalt:**

Diese Angelegenheit wurde bereits behandelt im

ULV-Ausschuss am 14.06.2023

ULV-Ausschuss am 29.11.2023

Kreis- und Strategieausschuss am 04.12.2023

Im Rahmen der Umsetzung des Brennernordzulaufs wird das Ergebnis der Vorplanung (Weiterentwicklung und Optimierung der Auswahltrasse Limone) dem Eisenbahn-Bundesamt übermittelt. Nach Prüfung des Eisenbahn-Bundesamts werden die Ergebnisse dem Deutschen Bundestag zur parlamentarischen Befassung über das Projekt vorgelegt.

Zur parlamentarischen Befassung ist es möglich, aus den betroffenen Regionen Kernforderungen zu stellen. Diese Kernforderungen umfassen Maßnahmen, welche in den Planungen der Bahn aufgrund der Auftragsbeschreibung oder fehlender gesetzlicher Verpflichtungen keine Berücksichtigung gefunden haben.

Der Landkreis Ebersberg ist in den Planungen geografisch von zwei Planungsabschnitten betroffen. Dem Planungsabschnitt 0 (PA 0) und dem Planungsabschnitt 1 (PA 1). Der PA 0 beschreibt die Strecke München Trudering bis Grafing, mit den Kommunen Bruck, Ebersberg, Grafing, Grasbrunn, Haar, Kirchseeon, Trudering-Riem, Vaterstetten und Zorneding (Quelle: [www.brennernordzulauf.de](http://www.brennernordzulauf.de)). Der PA 1 beschreibt die Strecke Grafing bis Ostermünchen, mit den Kommunen Aßling, Bruck, Grafing, Kirchseeon, Tuntenhausen (Quelle: [www.brennernordzulauf.de](http://www.brennernordzulauf.de)). Die Kernforderungen, ersichtlich in den Anlagen 1 (PA 0) und 2 (PA 1), sind in der für die parlamentarische Befassung üblichen Form dargestellt. Einer kurzen, aber genauen Beschreibung der einzelnen Forderungen, folgt eine tabellarische Aufstellung mit den Informationen, wer die Forderung stellt, welche Kernforderung gestellt wird, einer Kurzbeschreibung und einer durch die Bahn kalkulierten monetären Bewertung.

**Im Rahmen seiner Sitzung vom 04.12.2023 fasste der Kreis- und Strategieausschuss folgenden Beschluss. Die Punkte 1 und 2 wurden getrennt abgestimmt. Die Kernforderungen**

zum PA0 wurden einstimmig beschlossen. Die Kernforderungen zum PA1 wurden mit einer Gegenstimme beschlossen:

**Der Kreis- und Strategieausschuss fasst folgende Beschlüsse:**

**Dem Kreistag werden folgende Beschlüsse vorgeschlagen:**

- 1. Die Kernforderungen für die Parlamentarische Befassung für den Planungsabschnitt Trudering–Grafing (PA0) werden wie folgt beschlossen.**

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 derzeitiger Planung sind im Streckenabschnitt PA 0 keine **(nach bisheriger Rechtsauffassung)** erheblichen baulichen Eingriffe vorgesehen. 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, da die Berechnungsgrundlage zur Begründung von Lärmschutz auf Zugzahlen aus dem Jahr 2015 fundiert. Nachdem in allen Planungsräumen mit einer erheblichen Steigerung der Zugzahlen zu rechnen ist, ist diese Ungleichbehandlung der Bevölkerung nicht vermittelbar. Zudem wurde die Fernwirkungen der Neubaugleise, mit der Wirkung der Gesamtkapazitätssteigerung von Kiefersfelden bis München-Trudering nicht in die Betrachtung aufgenommen. Aus Sicht der betroffenen Gebietskörperschaften könnte sich dadurch ein durchzusetzender rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz nach Neubaustandard auf allen Schienenstrecken begründen.*

*Daher fordern die kommunalen Gebietskörperschaften entlang des PA 0, dass die mittels Blockverdichtung zu ertüchtigende Bestandsstrecke Grafing – München-Trudering aus Gründen der Gleichbehandlung wie die sich anschließenden Neu- und Ausbau-*

strecken 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 zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht vorliegen, muss der Bemessungsfall **Auslegungsfall** zu Grunde gelegt werden.

### **Kernforderung 2: Erschütterungsschutz entsprechend Neubaustandard**

Äquivalent zur Argumentation der Kernforderung 1: Lärmschutz nach Lärmvorsorge, fordern die Gebietskörperschaften entlang des PA 0 im Sinne der Gleichberechtigung, auch den Erschütterungsschutz im Bereich des PA 0 entsprechend dem Erschütterungsschutz einer Neu- bzw. Ausbaustrecke, auf Basis der DIN 4150 für Erschütterungen und anhand der 24. BImSchV für den sekundären Luftschall, umzusetzen.

### **Kernforderung 3: 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 der Lärmschutz selbst durch die Gestaltungsvariationen nicht reduziert wird.

### **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**

<b>KF-Nr.</b>	<b>Gemeinde/Kreis</b>	<b>Kernforderung</b>	<b>Kurzbeschreibung</b>	<b>Monetäre Bewertung/ Mehrkosten</b>
1	Landeshauptstadt München, Landkreis München, Haar, Grasbrunn, Landkreis Ebers-	Lärmschutz nach Lärmvorsorge	Die Strecke im Bereich von München–Trudering bis Grafing (PA 0) wird mit Lärmschutz nach Neubaustandard gemäß	Erfolgt durch DB

	berg, Vaterstetten, Zorneding, Kirchseeon, Grafing,		den Vorgaben der 16. BImSchV ausgerüstet, um die Anwohnenden besser vor Lärm zu schützen.	
2	Landeshauptstadt München, Landkreis München, Haar, Grasbrunn, Landkreis Ebersberg, Vaterstetten, Zorneding, Kirchseeon, Grafing	Erschütterungsschutz entsprechend Neubaustandard	Die Strecke im Bereich von München–Trudering bis Grafing (PA 0) wird mit Erschütterungsschutz nach Neubaustandard gemäß den Vorgaben der DIN 4150 und der 24. BImSchV optimiert, um die Anwohnenden besser vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu schützen.	Erfolgt durch DB
3	Landeshauptstadt München, Landkreis München, Haar, Grasbrunn, Landkreis Ebersberg, Vaterstetten, Zorneding, Kirchseeon, Grafing	Lärmschutzgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsatz von transparenten Elementen in den Lärmschutzwänden im Bereich von Bahnhöfen sowie Straßen- und Personenunterführungen.</li> <li>• Innovative Gestaltung der Lärmschutzwände.</li> <li>• Im Bereich der Verkehrsstationen sollen Lichtbänder zur Herstellung von Sichtachsen zum Einsatz kommen.</li> </ul>	Erfolgt durch DB



einstimmig angenommen

Ja 13 Nein 0 Anwesend 13

## **2. Die Kernforderungen für die Parlamentarische Befassung des Planungsabschnitts Grafing-Ostermünchen PA1 werden wie folgt beschlossen:**

### **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 unterschiedli-

chen 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 derzeitiger Planung sind im Streckenabschnitt PA 1 an der Bestandsstrecke keine (nach bisheriger Rechtsauffassung) erheblichen baulichen Eingriffe vorgesehen. Dies würde nicht nur zu dem unbilligen Ergebnis führen, dass entlang der Streckenabschnitte Lärmschutzmaßnahmen in unterschiedlicher Qualität umgesetzt werden und die Bürgerinnen und Bürger in unterschiedlichem Maß vor Bahnlärm geschützt werden, sondern auch nicht den zu erwartenden Zugzahlen entsprechen, da die Berechnungsgrundlage zur Begründung von Lärmschutz auf Zugzahlen aus dem Jahr 2015 fundiert. Nachdem in allen Planungsräumen mit einer erheblichen Steigerung der Zugzahlen zu rechnen ist, ist diese Ungleichbehandlung der Bevölkerung nicht vermittelbar. Zudem wurde die Fernwirkungen der Neubaugleise, mit der Wirkung der Gesamtkapazitätssteigerung von Kiefersfelden bis München-Trudering nicht in die Betrachtung aufgenommen. Aus Sicht der betroffenen Gebietskörperschaften könnte sich dadurch ein durchzusetzender rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz nach Neubaustandard auf allen Schienenstrecken begründen.

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 Lärmschutzes zugrunde gelegt. Sollten die aktualisierten Prognosezugzahlen zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht vorliegen, muss der Bemessungsfall **Auslegungsfall** 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 **und im Besonderen zum Schutz von Biotopen und Landschaftsschutzgebieten**, 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 und neue Alternativtrasse)

3.1.

Die Trasse türkis ist dem Bundestag in optimierter Form als alternative Option zur Trasse limone zum Beschluss vorzulegen. Im Sinne des kleinsten Flächenverbrauchs und der geringsten Durchschneidung der Landschaft, ist ein Neubau nah am Bestand umzusetzen. Die Gebietskörperschaften im PA 1 fordern eine bestandsnahe Umsetzung der Neubaustrecke, wie sie mit der Trasse türkis im Trassenauswahlverfahren vorgestellt wurde. Mögliche Optimierungen der Trasse türkis durch Ausnutzung der maximal zulässigen Längsneigung von 12,5 Promille, die damit verbundene Verkürzung des Brückenbauwerks im Atteltal (3.1.1) sowie die Einhausung des Bahnhofs Assling (3.1.2) sind bei der Bewertung zu berücksichtigen.

3.1b

Die Bahn wird aufgefordert, dem Bundestag eine weitere bestandsnahe Trasse zum Entscheid als Alternative vorzulegen. Die neue Trasse am Bestand muss unter Ausschöpfung des Spielraums der verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellung auf das unumgängliche Maß hin optimiert werden. Die Gleise sind in möglichst enger Parallellage zum Bestand zu realisieren. Brücken und Dammbauwerke sollen klein gehalten werden und Insellagen vermieden werden.

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 ca 800m 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 Saalachtunnels beginnen und am Ende der geplanten Stützwand südlich von Dorfen enden.

### **Kernforderung 4: Trinkwasserschutz**

Die einschränkungslose Erhaltung und der größtmögliche Schutz der Trinkwasserversorgung Elkofen ist sicherzustellen. Durch eine Trassenverlagerung außerhalb des

Schutzgebiets ist dies am wahrscheinlichsten sicherzustellen. Zwingend ist eine Durchquerung des Schutzgebietes außerhalb der Schutzzone II.

Lagerung und Abtransport des Aushubmaterials muss außerhalb des Schutzgebiets stattfinden.

Es muss der exakte Verlauf des Grundwasserleiters (Aquifer) durch umfassende hydrologische Untersuchungen belegt werden. Ein Abstand von Tunnelbauwerk zu Aquifer von 8m ist zwingend zu realisieren.

Es müssen mindestens 5 Grundwassermessstellen dauerhaft als Vorfeldmessstellen eingerichtet werden.

#### **Kernforderung 5: 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 6: Lärmschutz im Bereich Nettelkofen (Grafring)**

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 (Grafring) ergeben, ist dieser trotzdem zwingend umzusetzen, da bei bestimmten Wetterlagen der Lärm unerträglich erscheint. Die neu zu errichtende Lärmschutzwand bei Grafring Bahnhof soll um 300m Richtung Kirchseeon in gleicher Höhe fortgesetzt werden.

#### **Kernforderung 7: Lärmschutz im Bereich Grafring-Bahnhof / Pierstling**

Im oben genannten Bereich, sind die bestehenden Lärmschutzwände auf Neubaustandard zu sanieren. Weiter sind die Lärmschutzwände insgesamt von der Staatstraße 2351 für ca. 150m Richtung Norden zu errichten.

#### **Kernforderung 8: Erhalt der P&R Anlage West Grafring Bahnhof**

Die P&R Anlage West in Grafring Bahnhof muss inklusive des barrierefreien Zugangs (Personenaufzug) in ihrer jetzigen Form erhalten bleiben.

#### **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**

<b>KF-Nr.</b>	<b>Gemeinde/Kreis</b>	<b>Kernforderung</b>	<b>Kurzbeschreibung</b>	<b>Monetäre Bewertung/ Mehrkosten</b>
1	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen	Lärmschutz nach Lärmvorsorge	Alle Strecken im Bereich von Grafing bis Ostermünchen werden mit Lärmschutz nach Neubaustandard gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV ausgerüstet, um alle Anwohnenden entsprechend vor Lärm schützen. Bestehender Lärmschutz 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 Bestandsstrecke abgewickelt. Zudem entstehen durch Störfälle auf der Neubaustrecke durch das Ausweichen der Züge auf die Bestandsstrecke erhöhte Lärmbelastungen am Bestand.	Erfolgt durch DB
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 Bestandsstrecke abgewickelt. Zudem entstehen durch Störfälle auf der Neubaustrecke durch das Ausweichen der Züge auf die Bestandsstrecke erhöhte Erschütterungsbelastungen am Bestand.	Erfolgt durch DB
3.1	Landkreis	Bestandsnahe Neu-	Zum Schutz von Mensch	Erfolgt

	<i>Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen</i>	<i>baustrecke und maximale Tunnelanteile</i>	<i>und Natur, sowie im Sinne der Wirtschaftlichkeit, muss die Neubaustrecke eng und parallel am Bestand realisiert werden. Maximale Tunnelanteile sind zudem Teil der Belastungsreduzierung für Mensch und Natur</i>	<i>durch DB</i>
3.1.1	<i>Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen</i>	<i>Umsetzung der Auswahltrasse türkis inklusive der Optimierung der Längsneigung auf die zulässigen 12,5 Promille und Verkleinerung des Brückenbauwerks im Atteltal von 1.370m auf ca. 515m und eine Reduzierung der Höhe von 28,5m auf ca. 20m</i>	<i>Im Sinne der verträglichsten Trasse für Mensch und Natur ist eine bestandsnahe, am besten bestandsparallele Trasse prüfen. Sollte sich diese Variante als die Beste herausstellen, ist diese zu realisieren.</i>	<i>Erfolgt durch DB</i>
3.1.2	<i>Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen</i>	<i>Einhausung des Bahnhofs Assling</i>	<i>Bei einer Realisierung der Trasse türkis, ist der Bahnhof in Assling einzuhausern, um die Belastung durch Lärmemissionen zu reduzieren.</i>	<i>Erfolgt durch DB</i>
3.1b	<i>Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen</i>	<i>Erarbeitung einer weiteren bestandsnahen / bestandsparallelen Trasse</i>	<i>Die Bahn wird aufgefordert, dem Bundestag eine weitere bestandsnahe Trasse zum Entscheid als Alternative vorzulegen. Die neue Trasse am Bestand muss unter Ausschöpfung des Spielraums der verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellung auf das unumgängliche Maß hin optimiert werden</i>	<i>Erfolgt durch DB</i>
3.2	<i>Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen</i>	<i>Trasse mit hohem Tunnelanteil</i>	<i>Allgemein sind alle potentiellen Tunnellösungen zu realisieren</i>	<i>Erfolgt durch DB</i>
3.2.1	<i>Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling,</i>	<i>Tunnel Niclasreuth</i>	<i>Um den Flächenverbrauch, sowie die Belastung für Mensch und Umwelt zu minimieren und das Ortsbild in Niclasreuth möglichst zu erhalten, soll an-</i>	<i>Erfolgt durch DB</i>

	<i>Ostermünchen</i>		<i>statt des Rahmenbauwerks eine Tunnellösung von ca. 800m realisiert werden</i>	
<i>3.2.2</i>	<i>Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen</i>	<i>Tunnel Dorfen</i>	<i>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</i>	<i>Erfolgt durch DB</i>
<i>4</i>	<i>Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen</i>	<i>Trinkwasserschutz</i>	<p><i>Größtmöglicher Schutz der Trinkwasserversorgung Elkofen ist sicherzustellen. Trassenverlagerung außerhalb des Schutzgebiets</i></p> <p><i>Zwingend ist eine Durchquerung des Schutzgebietes außerhalb der Schutzzone II.</i></p> <p><i>Lagerung und Abtransport des Aushubmaterials muss außerhalb des Schutzgebiets stattfinden.</i></p> <p><i>Es muss der exakte Verlauf des Grundwasserleiters (Aquifer) durch umfassende hydrologische Untersuchungen belegt werden.</i></p> <p><i>Es müssen mindestens 5 Grundwassermessstellen dauerhaft als Vorfeldmessstellen eingerichtet werden.</i></p>	<i>Erfolgt durch DB</i>
<i>5</i>	<i>Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen</i>	<i>Lärmschutzgestaltung</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>• Einsatz von transparenten Elementen in den Lärmschutzwänden im Bereich von Bahnhöfen sowie Straßen- und Personenunterführungen.</i></li> <li><i>• Innovative Gestaltung der Lärmschutzwände.</i></li> <li><i>• Bereich der Verkehrsstationen sollen Lichtbänder zur Herstellung von Sichtachsen zum Einsatz kommen.</i></li> </ul>	<i>Erfolgt durch DB</i>
<i>6</i>	<i>Landkreis Ebersberg,</i>	<i>Lärmschutz</i>	<i>Im Bereich Nettelkofen wird Lärmschutz nach</i>	<i>Erfolgt durch DB</i>

	<i>Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen</i>		<i>Neubaustandard gefordert. Die Lärmschutzwand bei Grafing Bhf wird um 300m in gleicher Höhe Richtung Kirchseeon verlängert, um die empfundene Lärmbelastung, vor allem durch die erhöhten Zugzahlen deutlich zu reduzieren. Der Schutz der Gesundheit der Bevölkerung steht hier im Vordergrund.</i>	
7	<i>Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen</i>	<i>Lärmschutz im Bereich Grafing-Bahnhof / Pierstling</i>	<i>Im Bereich Pierstling, sind die bestehenden Lärmschutzwände auf Neubaustandard zu sanieren. Weiter sind die Lärmschutzwände insgesamt von der Staatstraße 2351 für ca. 150m Richtung Norden zu errichten.</i>	<i>Erfolgt durch DB</i>
8	<i>Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen</i>	<i>Erhalt der P&amp;R Anlage West Grafing Bahnhof</i>	<i>Die P&amp;R Anlage West in Grafing Bahnhof muss inklusive des barrierefreien Zugangs (Personenaufzug) in ihrer jetzigen Form erhalten bleiben.</i>	<i>Erfolgt durch DB</i>



*angenommen*

*Ja 12 Nein 1 Anwesend 13*

Die Forderung nach einem raschen Ausbau des Ostkorridors über Mühldorf ist nicht in den Kernforderungen numerisch aufgeführt, da nur projektspezifische Forderungen angebracht werden können. Der Landkreis Ebersberg sowie alle anderen Betroffenen artikulieren in dem Kernforderungspapier dennoch den Wunsch, die Maßnahme des Ausbaus der Strecke Rosenheim – Mühldorf im Bundesverkehrswegeplan dringlicher zu priorisieren, um eine baldige Entlastung der Strecke Rosenheim – Grafing – München zu erwirken.

Aufgrund der unterschiedlichen Grundvoraussetzungen, werden für die Abschnitte PA 0 und PA 1 die Kernforderungen getrennt artikuliert. Vor allem der Unterschied der Blockverdichtung auf der Bestandsstrecke im PA 0 und der Bau einer zweigleisigen Neubaustrecke im PA 1 lassen eine getrennte Formulierung der Forderungen sinnvoll erscheinen. Ein Nachteil durch die Trennung der beiden Planungsabschnitte bei den Kernforderungen entsteht nicht,

da Forderungen, die beiden Planungsabschnitten gemein sind, im nahezu selben Wortlaut formuliert werden.

Die Basis für die Kernforderungen bilden die Resolution des Kreistags vom 16.05.2022, die bis heute getroffenen Gemeinderats- und Stadtratsbeschlüsse sowie die in den Dialogforen und im direkten Austausch artikulierten Forderungen der Bürgerinnen und Bürger der jeweils betroffenen Kommunen.

Zur Erarbeitung der Kernforderungen stand die Verwaltung mit folgenden Stakeholdern in Kontakt:

- Abgeordnete aus Bundestag und Landtag,
- Landräte,
- Bürgermeister,
- Bürgerinitiativen,
- Bürgerinnen und Bürger,
- Mitarbeitern der Bahn und
- Juristen

Für den PA 0 wurden am 31.05.2023 in Zusammenarbeit mit den Vertretern der betroffenen Kommunen und Kreise sowie Vertretern die in der Anlage 1 beschriebenen Kernforderungen aufgestellt.

Folgende Gremien haben diese Kernforderungen durch einen Beschluss bereits bestätigt.

- BA Trudering-Riem
- Haar
- Grasbrunn
- Kirchseeon
- Zorneding

Redaktionelle Änderungen auf Wunsch des Kreis- und Strategieausschusses (KSA) sind den Anlagen 1 und 2 zu entnehmen und in gelber Schrift markiert. Änderungen, welche die Forderung an sich geändert hätten, wurden nicht mehr vorgenommen.

Für den PA 1 wurden Stand 06.12.23 die in der Anlage 2 beschriebenen Kernforderungen aufgestellt. Zu den im KSA beschlossenen Forderungen wird beim PA1 unter dem Punkt: Kernforderung 8 nun noch: „Lärmschutz im Bereich Schammach“ gefordert. Die bisherige Kernforderung Nummer 8 wird jetzt unter Kernforderung Nummer 9 geführt. Siehe Anlage 2 Die Forderung ging erst im Nachgang zur KSA Sitzung schriftlich bei der Verwaltung ein und wird im Beschluss unter der Ziffer 3 zur Abstimmung gestellt.

Folgende Gremien haben neben den Vorliegenden Kernforderungen bereits eigene Kernforderungen beschlossen. Die Kommunen haben sich an den bis zu den jeweiligen Gremiumsbehandlungen ausgearbeiteten Kernforderungen, welche sich durch die Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen, Bürgerinnen und Bürgern und dem Landkreis ergeben haben, orientiert.

- Grafing
- Aßling

Die Gemeinde Bruck wird sich nach Rücksprache mit Herrn Bürgermeister Schwäbl den Forderungen aus Grafing anschließen.

Der Aufstellung der dem Kreistag vorliegenden Kernforderungen sind intensive Diskussionen, vor allem um den Punkt 3 der Kernforderungen **Bestandsnahe Neubaustrecke sowie maximale Tunnelanteile** vorausgegangen. Die Verwaltung hat versucht, alle Forderungen welche die Kriterien

- Monetäre Bewertbarkeit
- Projektbezug
- Konkrete Beschreibung

in den Forderungskatalog einfließen zu lassen.

Die finalen Kernforderungen sollen vor dem offiziellen Versand an die Bahn einer juristischen Prüfung unterzogen werden, um eventuelle Fallstricke in der Formulierung zu umgehen.

#### Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv
- ja, negativ
- nein

#### Auswirkung auf den Haushalt:

keine

## II. Beschlussvorschlag:

Dem Kreistag werden folgende Beschlüsse vorgeschlagen:

1. Die Kernforderungen für die Parlamentarische Befassung für den Planungsabschnitt Trudering–Grafing (PA0) werden wie folgt beschlossen.

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 derzeitiger Planung sind im Streckenabschnitt PA 0 keine ~~(nach bisheriger~~ **Rechtsauffassung**) erheblichen baulichen Eingriffe vorgesehen. 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, da die Berechnungsgrundlage zur Begründung von Lärmschutz auf Zugzahlen aus dem Jahr 2015 fundiert. Nachdem in allen Planungsräumen mit einer erheblichen Steigerung der Zugzahlen zu rechnen ist, ist diese Ungleichbehandlung der Bevölkerung nicht vermittelbar. Zudem wurde die Fernwirkungen der Neubaugleise, mit der Wirkung der Gesamtkapazitätssteigerung von Kiefersfelden bis München-Trudering nicht in die Betrachtung aufgenommen. Aus Sicht der betroffenen Gebietskörperschaften könnte sich dadurch ein durchzusetzender rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz nach Neubaustandard auf allen Schienenstrecken begründen.

Daher fordern die kommunalen Gebietskörperschaften entlang des PA 0, dass die mittels Blockverdichtung zu ertüchtigende Bestandsstrecke Grafing – München-Trudering aus Gründen der Gleichbehandlung wie die sich anschließenden Neu- und 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 zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht vorliegen, muss der ~~Bemessungsfall~~ **Auslegungsfall** zu Grunde gelegt werden.

## **Kernforderung 2: Erschütterungsschutz entsprechend Neubaustandard**

Äquivalent zur Argumentation der Kernforderung 1: Lärmschutz nach Lärmvorsorge, fordern die Gebietskörperschaften entlang des PA 0 im Sinne der Gleichberechtigung, auch den Erschütterungsschutz im Bereich des PA 0 entsprechend dem Erschütterungsschutz einer Neu- bzw. Ausbaustrecke, auf Basis der DIN 4150 für Erschütterungen und anhand der 24. BImSchV für den sekundären Luftschall, umzusetzen.

### Kernforderung 3: 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 der Lärmschutz selbst durch die Gestaltungsvariationen nicht reduziert wird.

### 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 (PA 0) wird mit Lärmschutz 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	Erschütterungsschutz entsprechend Neubaustandard	Die Strecke im Bereich von München–Trudering bis Grafing (PA 0) wird mit Erschütterungsschutz nach Neubaustandard gemäß den Vorgaben der DIN 4150 und der 24. BImSchV optimiert, um die Anwohnenden besser vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu schützen.	Erfolgt durch DB
3	Landeshauptstadt München, Landkreis München, Haar, Grasbrunn,	Lärmschutzgestaltung	<ul style="list-style-type: none"><li>Einsatz von transparenten Elementen in den Lärmschutzwänden im Bereich von</li></ul>	Erfolgt durch DB

	Landkreis Ebersberg, Vaterstetten, Zorneding, Kirchseeon, Grafing		Bahnhöfen sowie Straßen- und Personenunterführungen. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innovative Gestaltung der Lärmschutzwände.</li> <li>• Im Bereich der Verkehrsstationen sollen Lichtbänder zur Herstellung von Sichtachsen zum Einsatz kommen.</li> </ul>	
--	---	--	--	--

## 2. Die Kernforderungen für die Parlamentarische Befassung des Planungsabschnitts Grafing-Ostermünchen PA1 werden wie folgt beschlossen:

### 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.

Nach derzeitiger Planung sind im Streckenabschnitt PA 1 an der Bestandsstrecke keine (nach bisheriger Rechtsauffassung) erheblichen baulichen Eingriffe vorgesehen. Dies würde nicht nur zu dem unbilligen Ergebnis führen, dass entlang der Streckenabschnitte Lärmschutzmaßnahmen in unterschiedlicher Qualität umgesetzt werden und die Bürgerinnen und Bürger in unterschiedlichem Maß vor Bahnlärm geschützt werden, sondern auch nicht den zu erwartenden Zugzahlen entsprechen, da die Berechnungsgrundlage zur Begründung von Lärmschutz auf Zugzahlen aus dem Jahr 2015 fundiert. Nachdem in allen Planungsräumen mit einer erheblichen Steigerung der Zugzahlen zu rechnen ist, ist diese Ungleichbehandlung der Bevölkerung nicht vermittelbar. Zudem wurde die Fernwirkungen der Neubaugleise, mit der Wirkung der Gesamtkapazitätssteigerung von Kiefersfelden bis München-Trudering nicht in die Betrachtung aufgenommen. Aus Sicht der betroffenen Gebietskörperschaften könnte sich dadurch ein

durchzusetzender rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz nach Neubaustandard auf allen Schienenstrecken begründen.

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 Lärmschutzes zugrunde gelegt. Sollten die aktualisierten Prognosezugzahlen zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht vorliegen, muss der ~~Bemessungsfall~~ **Auslegungsfall** 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 **und im Besonderen zum Schutz von Biotopen und Landschaftsschutzgebieten**, fordern die Gebietskörperschaften entlang des PA 1 eine Streckenführung der Neubaustrecke möglichst nah am Bestand, sowie die maximale Anzahl an Tunnellösungen.

3.1 Bestandsnaher - bestandsparalleler Ausbau (Trasse türkis und neue Alternativtrasse)

3.1.

Die Trasse türkis ist dem Bundestag in optimierter Form als alternative Option zur Trasse limone zum Beschluss vorzulegen. Im Sinne des kleinsten Flächenverbrauchs und der geringsten Durchschneidung der Landschaft, ist ein Neubau nah am Bestand umzusetzen. Die Gebietskörperschaften im PA 1 fordern eine bestandsnahe Umsetzung der Neubaustrecke, wie sie mit der Trasse türkis im Trassenauswahlverfahren vorgestellt wurde. Mögliche Optimierungen der Trasse türkis durch Ausnutzung der maximal zulässigen Längsneigung von 12,5 Promille, die damit verbundene Verkürzung des Brückenbauwerks im Atteltal (3.1.1) sowie die Einhausung des Bahnhofs Assling (3.1.2) sind bei der Bewertung zu berücksichtigen.

3.1b

Die Bahn wird aufgefordert, dem Bundestag eine weitere bestandsnahe Trasse zum Entscheid als Alternative vorzulegen. Die neue Trasse am Bestand muss unter Ausschöpfung des Spielraums der verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellung auf das unumgängliche Maß hin optimiert werden. Die Gleise sind in möglichst enger Parallellage zum Bestand zu realisieren. Brücken und Damm-  
bauwerke sollen klein gehalten werden und Insellagen vermieden werden.

### 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.

### **Kernforderung 4: Trinkwasserschutz**

Die einschränkungslose Erhaltung und der größtmögliche Schutz der Trinkwasserversorgung Elkofen ist sicherzustellen. Durch eine Trassenverlagerung außerhalb des Schutzgebiets ist dies am wahrscheinlichsten sicherzustellen. Zwingend ist eine Durchquerung des Schutzgebietes außerhalb der Schutzzone II.

Lagerung und Abtransport des Aushubmaterials muss außerhalb des Schutzgebiets stattfinden.

Es muss der exakte Verlauf des Grundwasserleiters (Aquifer) durch umfassende hydrologische Untersuchungen belegt werden. Ein Abstand von Tunnelbauwerk zu Aquifer von 8m ist zwingend zu realisieren.

Es müssen mindestens 5 Grundwassermessstellen dauerhaft als Vorfeldmessstellen eingerichtet werden.

### **Kernforderung 5: 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 6: Lärmschutz im Bereich Nettelkofen (Grafiing)**

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 (Grafiing) 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.

**Kernforderung 7: Lärmschutz im Bereich Grafing-Bahnhof / Pierstling**

Im oben genannten Bereich, sind die bestehenden Lärmschutzwände auf Neubaustandard zu sanieren. Weiter sind die Lärmschutzwände insgesamt von der Staatstraße 2351 für ca. 150m Richtung Norden zu errichten.

**Kernforderung 8: Erhalt der P&R Anlage West Grafing Bahnhof**

Die P&R Anlage West in Grafing Bahnhof muss inklusive des barrierefreien Zugangs (Personenaufzug) in ihrer jetzigen Form erhalten bleiben.

**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, Aßling, Ostermünchen	Lärmschutz nach Lärmvorsorge	Alle Strecken im Bereich von Grafing bis Ostermünchen werden mit Lärmschutz nach Neubaustandard gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV ausgerüstet, um alle Anwohnenden entsprechend vor Lärm schützen. Bestehender Lärmschutz 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 Bestandsstrecke abgewickelt. Zudem entstehen durch Störfälle auf der Neubaustrecke durch das Ausweichen der Züge auf die Bestandsstrecke erhöhte Lärmbelastungen am Bestand.	Erfolgt durch DB

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 Bestandsstrecke abgewickelt. Zudem entstehen durch Störfälle auf der Neubaustrecke durch das Ausweichen der Züge auf die Bestandsstrecke erhöhte Erschütterungsbelastungen am Bestand.	Erfolgt durch DB
3.1	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen	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 werden. Maximale Tunnelanteile sind zudem Teil der Belastungsreduzierung für Mensch und Natur	Erfolgt durch DB
3.1.1	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen	Umsetzung der Auswahltrasse türkis inklusive der Optimierung der Längsneigung auf die zulässigen 12,5 Promille und Verkleinerung des Brückenbauwerks im Attetal von 1.370m auf ca. 515m und eine Reduzierung der Höhe von 28,5m auf ca. 20m	Im Sinne der verträglichsten Trasse für Mensch und Natur ist eine bestandsnahe, am besten bestandsparallele Trasse prüfen. Sollte sich diese Variante als die Beste herausstellen, ist diese zu realisieren.	Erfolgt durch DB
3.1.2	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling,	Einhausung des Bahnhofs Assling	Bei einer Realisierung der Trasse türkis, ist der Bahnhof in Assling einzuhausern, um die Belastung durch Lärmemissionen zu reduzieren.	Erfolgt durch DB

	Ostermünchen			
3.1b	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen	Erarbeitung einer weiteren bestandsnahen / bestandparallelen Trasse	Die Bahn wird aufgefordert, dem Bundestag eine weitere bestandsnahe Trasse zum Entscheid als Alternative vorzulegen. Die neue Trasse am Bestand muss unter Ausschöpfung des Spielraums der verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellung auf das unumgängliche Maß hin optimiert werden	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	Trinkwasserschutz	Größtmöglicher Schutz der Trinkwasserversorgung Elkofen ist sicherzustellen. Trassenverlagerung außerhalb des Schutzgebiets  Zwingend ist eine Durchquerung des Schutzgebietes außerhalb der Schutzzone II.  Lagerung und Abtransport des Aushubmaterials muss außerhalb des Schutzgebietes stattfinden.  Es muss der exakte Verlauf des Grundwasserlei-	Erfolgt durch DB

			<p>ters (Aquifer) durch umfassende hydrologische Untersuchungen belegt werden.</p> <p>Es müssen mindestens 5 Grundwassermessstellen dauerhaft als Vorfeldmessstellen eingerichtet werden.</p>	
5	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen	Lärmschutzgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsatz von transparenten Elementen in den Lärmschutzwänden im Bereich von Bahnhöfen sowie Straßen- und Personenunterführungen.</li> <li>• Innovative Gestaltung der Lärmschutzwände.</li> <li>• Bereich der Verkehrsstationen sollen Lichtbänder zur Herstellung von Sichtachsen zum Einsatz kommen.</li> </ul>	Erfolgt durch DB
6	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen	Lärmschutz	<p>Im Bereich Nettelkofen wird Lärmschutz nach Neubaustandard gefordert. Die Lärmschutzwand bei Grafing Bhf wird um 300m in gleicher Höhe Richtung Kirchseeon verlängert, um die empfundene Lärmbelastung, vor allem durch die erhöhten Zugzahlen deutlich zu reduzieren. Der Schutz der Gesundheit der Bevölkerung steht hier im Vordergrund.</p>	Erfolgt durch DB
7	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen	<b>Lärmschutz im Bereich Grafing-Bahnhof / Pierstling</b>	<p>Im Bereich Pierstling, sind die bestehenden Lärmschutzwände auf Neubaustandard zu sanieren. Weiter sind die Lärmschutzwände insgesamt von der Staatstraße 2351 für ca. 150m Richtung Norden zu errichten.</p>	Erfolgt durch DB
8	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirch-	<b>Erhalt der P&amp;R Anlage West Grafing Bahnhof</b>	<p>Die P&amp;R Anlage West in Grafing Bahnhof muss inklusive des barrierefreien Zugangs</p>	Erfolgt durch DB

	seeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen		(Personenaufzug) in ihrer jetzigen Form erhalten bleiben.	
--	---	--	---	--

**3. Die Kernforderungen für die Parlamentarische Befassung des Planungsabschnitts Grafing-Ostermünchen PA1 werden wie folgt ergänzt:**

**Lärmschutz Schammach**

Der Lärmschutz bei Schammach (Grafing) ist ca. 50m südlich des Kreisverkehrs Brucker Straße für 500m, in der mindestens der Höhe des bestehenden Lärmschutzes vor Ort, zu errichten. Die Gesamtlänge der Lärmschutzwand beträgt dann 500m.

Die Kernforderung ist unter Nummer 8 der Kernforderungen zu Listen. Die bisher als Kernforderung Nummer 8 geführte Kernforderung rückt auf die Position 9.

gez.

Sebastian Hallmann