

[Tischvorlage 2 zum KSA am 04.12.2023 – TOP 06 ö](#)

Kernforderungen des Planungsabschnitts Grafing-Ostermünchen PA1

Vorbemerkung: Um negative Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr zu vermeiden, ist eine Nutzung der Bestandsstrecke 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 Rechtauffassung) 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 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 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 Attetal (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 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.

Kernforderungen PA1 Grafing-Ostermünchen

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 (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.

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.

Kernforderungen PA1 Grafing-Ostermünchen

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	Erfolgt durch DB

Kernforderungen PA1 Grafing-Ostermünchen

			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.	
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 Atteltal von 1.370m auf ca. 515m und eine Reduzierung der Höhe von 28,5m auch 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,	Einhausung des Bahnhofs Assling	Bei einer Realisierung der Trasse türkis, ist der Bahnhof in Assling einzuhausen, um die Belastung durch	Erfolgt durch DB

Kernforderungen PA1 Grafing-Ostermünchen

	Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen		Lärmemissionen zu reduzieren.	
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	Erfolgt durch DB

Kernforderungen PA1 Grafing-Ostermünchen

			<p>Schutzgebietes außerhalb der Schutzzone II.</p> <p>Lagerung und Abtransport des Aushubmaterials muss außerhalb des Schutzgebiets stattfinden.</p> <p>Es muss der exakte Verlauf des Grundwasserleiters (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"> • 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
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,	Lärmschutz im Bereich Grafing-	Im Bereich Pierstling, sind die bestehenden	Erfolgt durch DB

Kernforderungen PA1 Grafing-Ostermünchen

	Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen	Bahnhof / Pierstling	Lärmschutzwände auf Neubaustandard zu sanieren. Weiter sind die Lärmschutzwände insgesamt von der Staatstraße 2351 für ca. 150m Richtung Norden zu errichten.	
8	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen	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.	Erfolgt durch DB