

**Beschlussvorlage I/040/2022
TOP Nr. 7 (Stadtrat)**

**Gremium
Stadtrat**

**Beschluss
Entscheidung**

**Ö-Status
öffentlich**

**Sitzungstag
04.10.2022**

Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:

Stellungnahme zur Entscheidung über eine Trasse als Zulaufstrecke zum Brenner-Nord-Zulauf

Sachverhaltsdarstellung / Begründung

Die Deutsche Bahn (DB) plant im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2030 im Landkreis Ebersberg eine 2-gleisige Neubausstrecke zur Bestandsstrecke als Zulauf zum Brenner Basis Tunnel.

Dafür wurde ein langwieriges und umfangreiches Dialogverfahren durchgeführt bei dem die vier in Fragen kommenden Trassenvarianten bewertet wurden. Nachträglich in die Bewertung wurde eine fünfte Trasse, die sogenannte Bürgertrasse in die Bewertung aufgenommen. Diese wurde aufgrund eines Vorschlages eines Bürgers, der diese entworfen und im Rahmen seiner Möglichkeiten geplant hat bei der Untersuchung berücksichtigt.

Diese Tasse entspricht den Forderungen der Anliegergemeinden Grafing und Aßling, die schon im Vorfeld entsprechende Beschlüsse mit der Forderung nach einem bestandsnahen Ausbau mit Lärmschutz nach Neubaustandard auch für die Bestandsstrecke gefordert haben. Daneben bestand die Forderung nach einem geringen Flächenverbrauch sowie eine landschaftsverträgliche Umsetzung.

Bis zur geplanten Fertigstellung der neuen Gleise 2040 wird der gesamte Bahnverkehr inklusive der zusätzlichen Züge vom Brenner Basis Tunnel über die Bestandsstrecke laufen. Auch nach der Inbetriebnahme der geplanten neuen Trasse wird ein Teil des Güterverkehrs über die Bestandsstrecke abgewickelt, da Güterzüge und Züge für den Personenfernverkehr mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten fahren.

Eine Verbesserung des Lärmschutzes an der Bestandsstrecke ist von Seiten der DB derzeit nur bedingt geplant. Die Gemeinden haben im Rahmen des Dialogforums der DB keinen wesentlichen Einfluss auf die Planung.

Der Standpunkt der Stadt Grafing b.München zur geplanten Neubaustrecke im Bereich von Kirchseeon bis Ostermünchen ist wie bereits in der Vergangenheit gefordert:

- Der Lärmschutz an der Bestandsstrecke muss schnellstmöglich nach Maßstab einer Neubaustrecke verbessert werden.
- Um den Eingriff in die Landschaft sowie den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten, ist eine neue oberirdische Trasse unter allen Umständen zu vermeiden.
- Grafing-Bahnhof und die gesamte Region müssen mit dem Neubau durch besseren Nahverkehr gestärkt werden. Es darf keine Nachteile für den Bahnhof und den Nahverkehr geben. Der weitere Ausbau des Nahverkehrsangebotes muss uneingeschränkt jederzeit möglich sein.
- Um den zukünftigen Ausbau des Nahverkehrs und die Verkehrsverlagerung auf die Schiene sicherzustellen, ist ein schlüssiges Gesamtkonzept für die Region östlich von München nötig.
- Wir unterstützen und teilen die Forderung unserer Nachbargemeinden, die Neubaustrecke im Tunnel zu führen.
- Die Planungsvorgaben für die Neubaustrecke soll auf politischer Ebene geändert werden, damit diese alternativ auch an der Bestandsstrecke liegen kann.

Begründung:

Die Gemeinde Grafring befürwortet grundsätzlich die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und hat sich deshalb schon in der Vergangenheit für den Ausbau des Nahverkehrs und der Parkplätze am Bahnhof, für einen barrierefreien Bahnhof und für besseren Lärmschutz an der Bahnstrecke eingesetzt.

Die derzeitigen Planungsvorgaben für eine bestandsstrassenunabhängige Neubaustrecke, ohne ein schlüssiges Gesamtkonzept für den Nah-, Fern- und Güterverkehr in der Region, hätte vor Ort ausschließlich negative Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr, die Menschen und die Natur.

Eine landschaftsdurchschneidende Neubaustrecke ab 2040 – durch Rechtsstreitigkeiten usw. vermutlich noch deutlich später – bringt über Jahrzehnte nur auf dem Papier Vorteile für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, führt aber in der Praxis zu Einschränkungen im Nahverkehr und zu erheblich mehr Bahnlärm.

Mit großem Aufwand wird eine neue Trasse bis Grafring-Bahnhof geplant, ohne zu wissen, ob ab Grafring-Bahnhof und durch München die zusätzlichen Züge überhaupt abgewickelt werden können. Die steigende Anzahl von Zügen von und zum Brennerbasistunnel werden zu Kapazitätsengpässen auf der Bestandsstrecke führen und das Nahverkehrsangebot verschlechtern sowie den weiteren Ausbau des Nahverkehrs blockieren. Der Ausbau der nötigen Kapazität muss deshalb schneller erfolgen, um Nachteile für den Nahverkehr zu verhindern.

Nach derzeitiger Planung wird der gesamte Bahnverkehr ohne Lärmschutz weitere 20 Jahre über die Bestandsstrecke geführt und mit der höheren Auslastung wird die Lärmbelastung stark steigen.

Eine neue oberirdische Trasse hätte enorme Eingriffe durch weiträumige Einschnitte oder Dämme in die Landschaft zur Folge. Diese würde die Landschaft, Verbindungswege und Erholungsgebiete zerschneiden und hätte den höchsten Verbrauch von wertvoller Fläche aller möglichen Trassenvarianten.

Neben einer Streckenführung im Tunnel halten wir die Trassenführung einer Neubaustrecke an der Bestandsstrecke mit dem Blick auf den notwendigen Ausbau der Infrastruktur, die betroffenen Menschen, den Flächenverbrauch und die Auswirkung auf das Landschaftsbild sowie unter Berücksichtigung der vorhandenen Finanzmittel auch für eine Alternative.

Der Planungsauftrag für die Bahn muss deshalb auf politischer Ebene z.B. im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans 2030 geändert werden, damit der Neubau der zwei Gleise alternativ an der Bestandsstrecke erfolgen kann.

Die Planungsvorgabe Vmax von 230 km/h macht aus fahrdynamischen Gründen im Landkreis Ebersberg ohnehin keinen Sinn und muss geändert werden.

Im Juli hat die Bahn nun nach Durchführung eines Dialogverfahrens mit der Erarbeitung von gemeinsamen Kriterien für die Bewertung der 5 Grobtrassen ihre Entscheidung für die Trassenauswahl bekannt gegeben. Die Entscheidung fiel auf die Entscheidung der Limonen Trasse, die abseits der Bestandstrasse verläuft. Diese wurde lediglich mit drei Punkten besser bewertet als die türkise Bürgertrasse und hat so, zum Unmut der am Dialogverfahren beteiligten Personen, den Zuschlag erhalten.

In der Folgezeit hat Herr Andreas Brandmaier, der Entwurfsverfasser der türkisen Bürgertrasse, die Auswertung untersucht und glaubt dabei, entscheidungsrelevante Fehler der Bahn aufgedeckt zu haben. Die Bahn konnte seine Feststellungen bisher nicht widerlegen. Aus diesem Grund soll die Bewertung nochmals überprüft und wiederholt werden.

Die Trasse Limone wird deshalb abgelehnt, weil

1. die zusätzliche oberirdische, landschaftszerschneidende Trasse unnötigen Flächenverbrauch und eine Vielzahl von neuen Betroffenheiten verursacht.
2. sie wertvolle landwirtschaftliche Nutzflächen und gefährdet die Existenz von landwirtschaftlichen Betrieben zerstört.
3. enorme Eingriffe in die Landschaft durch Einschnitte und Dämme sowie die neue weiträumige Lärmbelastung große Auswirkung auf Mensch und Natur notwendig werden und ein Naherholungsgebiet schädigen.
4. sie viele der Orts- und Wegeverbindungen im Gemeindegebiet zerstört und zur „Inselbildung“ einzelner Ortschaften wie Oberelkofen und Eisendorf führt.
5. durch die geplante Fertigstellung der Trasse erst 2040 kommt es auf der Bestandsstrecke durch die steigende Auslastung der Trassenkapazität zunehmend zu Problemen für den Nahverkehr.
6. durch die Trasse Limone werden viele Ortsteile neu mit Bahnlärm belastet, ohne dass die Anwohner an der Bestandsstrecke durch besseren Lärmschutz entlastet werden, insbesondere auch weil der Trassenabschnitt als letzter fertig gestellt wird.
7. Trotz mehrfacher Aufforderung im Rahmen des Dialogforums wurde der Kriterienkatalog an die veränderte Prüfanforderung durch die Möglichkeit des Trassenzubaus an der Bestandsstrecke nicht angepasst. Dadurch war ein objektiver Trassenvergleich nicht möglich.
8. Eine neu oberirdische landschaftszerschneidende Trasse mit hohem Verbrauch von wertvoller Fläche wird vor Ort keine Zustimmung finden und den Streckenausbau verzögern.

Wir befürworten die schnelle Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Dazu ist ein schlüssiges Gesamtkonzept für den Nah-, Fern- und Güterverkehr mit dem weiteren Ausbau des Nahverkehrs und schnellen Verbesserungen beim Lärmschutz an der Bestandsstrecke nötig. Durch eine vernünftige und optimierte Planung muss die Beeinträchtigung der Menschen, der Landschaft sowie der Natur möglichst gering gehalten werden.

Konkret muss beim Zubau von neuen Gleisen an die Bestandsstrecke beachtet werden:

1. Die Anwohner an der Bestandsstrecke müssen bestmöglich vor Bahnlärm geschützt werden, dies sowohl in der Bauphase als auch später im Betrieb.
2. Der Trassenverlauf muss optimiert werden, um Betroffenheiten zu reduzieren und „Insellagen“ von Ortschaften zu vermeiden
3. Das Streckenpotential für landschaftsverträgliche Lösungen u.a. durch den Wegfall von Überwerfungsbauwerken muss genutzt werden.
4. Die Kapazität der Strecke muss schnell in kurzer Bauzeit erhöht werden, um Einschränkungen im Nahverkehr zu verhindern.
5. Wir fordern neben der Neubewertung der Trassen die Aufnahme einer optimierten bestandsnahen Ausbautrasse wie oben beschrieben

Beschlussvorschlag

Der Stadtrat beschließt, die Bahn aufzufordern, die geforderten Punkte zu berücksichtigen und eine erneute Bewertung der Grobtrassen unter Berücksichtigung der Feststellungen von Andreas Brandmaier, soweit diese zutreffen, durchzuführen. Mit dem bisherigen Ergebnis der Trassenauswahl ist die Stadt nicht einverstanden.

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Ja ☒ Nein Verw.HH / Verm.HH ☐ Ansatzüberschr. ☐ Nachtragsvormerkung

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

☒ Ja, positiv ☐ Ja, negativ ☐ Nein

Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen? ☐ Ja ☐ Nein

Anlagen:

20220831_BNZ_Ostermünchen-Grafinng_Analyse_Ergebnis_Trassenauswahl