

Hinweis für die Presse: Bitte nicht vor dem Sitzungstag veröffentlichen.

**Beschlussvorlage FB 3/105/2023
TOP Nr. 5 (Bau- und Werkausschuss)
TOP Nr. 6 (Stadtrat)**

<i>Gremium</i>	<i>Beschluss</i>	<i>Ö-Status</i>	<i>Sitzungstag</i>
Bau- und Werkausschuss	Vorberatung	öffentlich	28.11.2023
Stadtrat	Entscheidung	öffentlich	05.12.2023

Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:

**Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf;
Vorplanung für den Planungsabschnitt Ostermünchen-Grafring-Trudering (PA1, PA0) ;
Kernforderungen der Stadt Grafring für die Parlamentarische Befassung (Bundestag)**

Sachverhaltsdarstellung / Begründung

A: Sachverhalt

Grundlagen:

Die DB Netz AG plant den Neubau einer Eisenbahnstrecke zwischen Schafftenau (Tirol, Österreich) und Grafring b.München als Teil des sogenannten „Brenner-Nordzulaufs“. Im Zuge eines vorausgegangenen Auswahlverfahrens wurde die Trasse „Limoné“ als Vorzugstrasse ermittelt. Für diese Auswahltrasse erfolgte dann die Vorplanung.

Die Vorplanung wird jetzt dem Eisenbahnbundesamt übergeben und ist dann Grundlage für die 2025 anstehende Entscheidung des Bundestages zur Finanzierung (parlamentarische Befassung).

Die Gemeinden im gesamten Ausbauabschnitt sind aktuell damit befasst, sogenannte „Kernforderungen“ an den Bundestag zu richten. Die Landkreise Ebersberg und Rosenheim koordinieren dabei die Kernforderungen gemeindeübergreifend. Was steckt hinter diesem Vorgang?

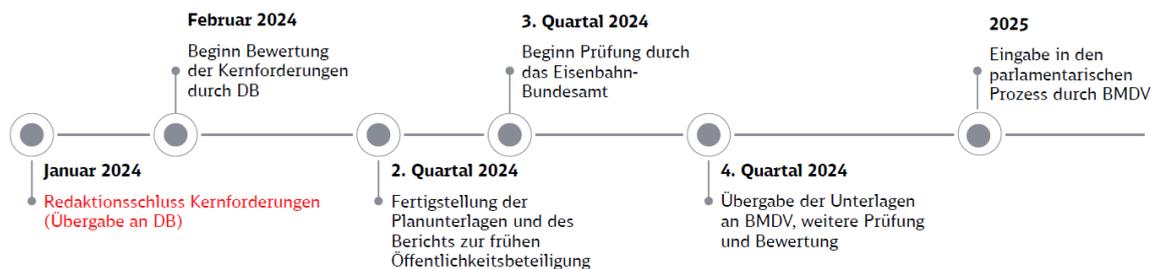
Bei den „**Kernforderungen**“ an den Deutschen Bundestag handelt es sich um eine zwischenzeitlich übliche Praxis, wonach vom Vorhabenträger (DB AG) in der Vorzugstrasse unberücksichtigt gebliebene Aspekte dem Parlament zur Kenntnis gebracht werden. Im behördlichen Sprachgebrauch ist von „Alternativvorschlägen“ aus der Öffentlichkeitsbeteiligung die Rede, die in Listenform dem Bundestag zur Kenntnis gebracht werden.

Beim Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf erarbeiten auch die Landkreise eine Liste sogenannter „Kernforderungen“ in Zusammenarbeit mit den Kommunen. Anfang 2024 werden dann die „Kernforderungen“ an die DB übermittelt, die diese dann über das Eisenbahn-Bundesamt dem Bundestag vorlegt. Hierfür werden die Kernforderungen von der DB kurz bewertet in Form einer fachlichen Einschätzung zur technischen Umsetzbarkeit, zur Vereinbarkeit mit den Verkehrszielen und den Kosten. Das Eisenbahnbundesamt leitet die Unterlagen mit einem Prüfbericht an das Bundesverkehrsministerium weiter, das die Kernforderungen neben der Vorzugsvariante dann dem Bundestag zur Kenntnis bringt.

Bei der parlamentarischen Befassung entscheidet der Bund dann im Rahmen des Bundes schienenausbaugesetzes über die Projektfinanzierung. So erfolgt der Bahnausbau nach dem im „Bedarfsplan für Schienenwege“ festgelegten Maßnahmen. Die gesetzlich festgelegten Ausbaumaßnahmen sind namentlich in der Anlage des Bundes schienenausbaugesetzes genannt; die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan ist auch für das Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG verbindlich. Im Bedarfsplan (Gesetz im formellen Sinn) wird die Ausbaustrecke für den Brenner-Nordzulauf im vordringlichen Bedarf genannt (Lfd-Nr. 7).

Für die Finanzierung bedarf es dann einer Vereinbarung. Bei dieser vom Parlament zu entscheidenden Finanzierungsvereinbarung ist es nun üblich, dass dem Parlament auch die „Kernforderungen“ (Alternativvorschläge) zur Kenntnis gebracht werden. Entscheidungsmaßgeblich hinsichtlich der Kernforderungen ist dann, ob das Projekt insgesamt wirtschaftlich bleibt und die verkehrlichen Ziele erfüllt.

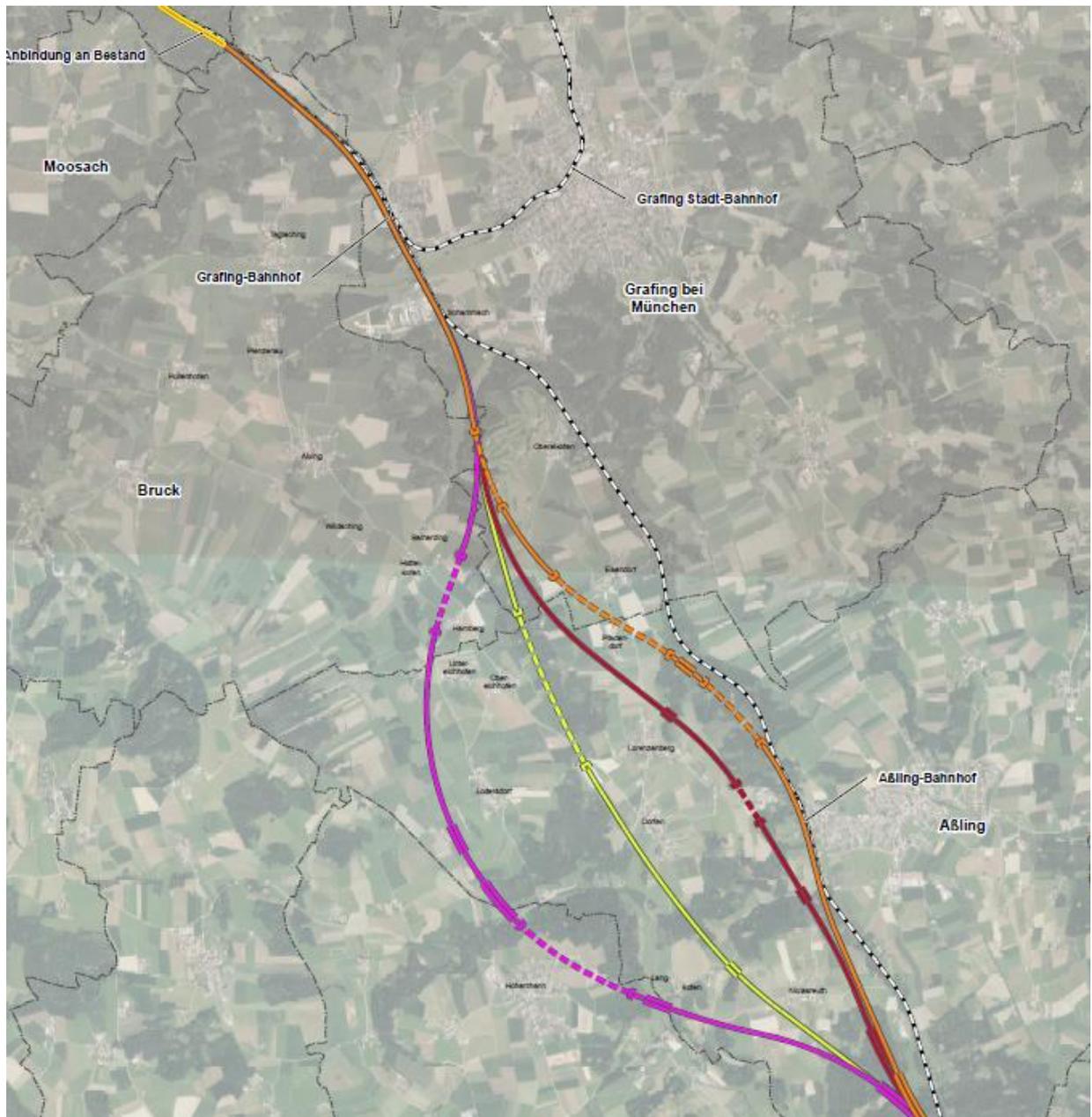
Vor diesem Hintergrund sollten „Kernforderung“ auf die zentralen Planungsalternativen und Planungsaspekte beschränkt werden. Von der Benennung nicht entscheidungsrelevanter Belange sollte Abstand genommen werden, um den „Hauptforderungen“ nicht Ihre herausragende Bedeutung zu entziehen.



Bisherige Forderungen:

Die Stadt Grafing b.M. wurde in den verschiedensten Planungsphasen bereits Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Fast im Gleichklang mit allen anderen Gemeinden wurde dabei verständlicher Weise versucht (z.B. Stadtrat vom 13.07.2021), die Ausbaustrecke insgesamt abzuwenden und dafür eine Entscheidung auf der Zuständigkeitsebene des Bundesverkehrsministeriums herbeizuführen. Ungeachtet dessen hat die DB AG aber entsprechend ihrem gesetzlichen Auftrag das Planungsverfahren zielgerichtet fortgeführt.

Erst mit der Veröffentlichung der 4 Grobtrassen am 02.12.2021 wurden die Szenarien den Gemeinden und der Bevölkerung dann erstmals sichtbar vor Augen geführt.



Nachdem die betroffenen Gemeinden und der ganze Umfang der Betroffenheit bekannt waren, war man natürlich verleitet, die Planungsentscheidungen durch harsche Kritik in grundsätzlicher Weise in Frage zu stellen. Das bis dahin Unvorstellbare war geschehen: eine Neubaustrecke wird auch die Graftinger Landschaft durchschneiden, die Heimat unwiederbringlich zerstören und das Umfeld ganzer Ortschaften grundlegend verändern.

Für die Stadt Grafting b.M. hat der Bau- und Werkausschuss in der Sitzung am 09.12.2011 zu den vorgeschlagenen Grobtrassen klare Position bezogen. Es wurde vor allem die sehr mutige Forderung erhoben, dass es im Fall einer Entscheidung gegen den Bestandsstreckenausbau mit allen Mitteln zu verhindern gilt, 2 getrennte Bahnstrecken zu schaffen („Verinselung“). Dort wurde (im Sitzungsprotokoll nur auszugsweise wiedergegeben) folgende Grundforderungen für die anstehende Auswahlentscheidung gestellt:

Forderung der Stadt:

1. Neben den 4 ermittelten „Grobtrasse“ ist der „Ausbau der Bestandstrasse“ mit in die weiterführende Detailuntersuchung aufzunehmen. Das gilt es durchzusetzen. Damit ist zumindest erreicht, dass eine tiefergehende Prüfung hinsichtlich des „Natura 2000 Gebietes“ stattfindet. Dann kann sich erweisen, ob diese kleine Teilfläche (entgegen der Rechtsmeinung der Stadt) tatsächlich die Bedeutung aufweist, die ihr im Planungsdialog zugeschrieben wurde.

Was die Betroffenheit der nahe an die Bestandsstrecke heranreichenden Siedlungsgebiete anbetrifft, wäre das auch für Schammach, Pierstling und Grafing-Bahnhof kein Ausschlussgrund. Diese Konflikte sind durch Lärmschutzmaßnahmen lösbar und schaffen dann sogar Verbesserungen gegenüber dem Bestand, dessen Lärmbelastung die Grenzen der Gesundheit und des Eigentumsschutzes übersteigt.

2. Sollte sich auch in der anstehenden Planungsphase (Findung der Auswahltrasse) erweisen, dass eine Ertüchtigung der Bestandsstrecke ausscheidet, stellt die Stadt Grafing b.M. die Forderung, in diesem Fall auch die Bestandsstrecke an die Neubaustrecke hin zu verlegen (Zusammenlegung).

Eine getrennte Gleisführung jedenfalls mit der damit erfolgenden Doppelbelastung des Natur- und Siedlungsraumes ist indiskutabel, im Besonderen für die Ortsteile Eisendorf und Oberelkofen. Das Umschließen von Siedlungsgebieten durch dann 2 Bahnstrecken ist schlichtweg nicht hinnehmbar.

3. Für den Fall der Unabwendbarkeit einer Neubaustrecke stellt die Grobtrasse „orange“ die für den Natur- und Siedlungsraum Grafing verträglichste Trassenführung dar, vorausgesetzt, das bisher im offenen Verlauf geplante Teilstück (Länge ca. 900 m) westlich von Eisendorf / Oberelkofen kann ebenfalls vollständig „eingehaust“ werden. Nur in dieser Form wäre eine Neubautrasse neben der Bestandstrecke noch vertretbar.

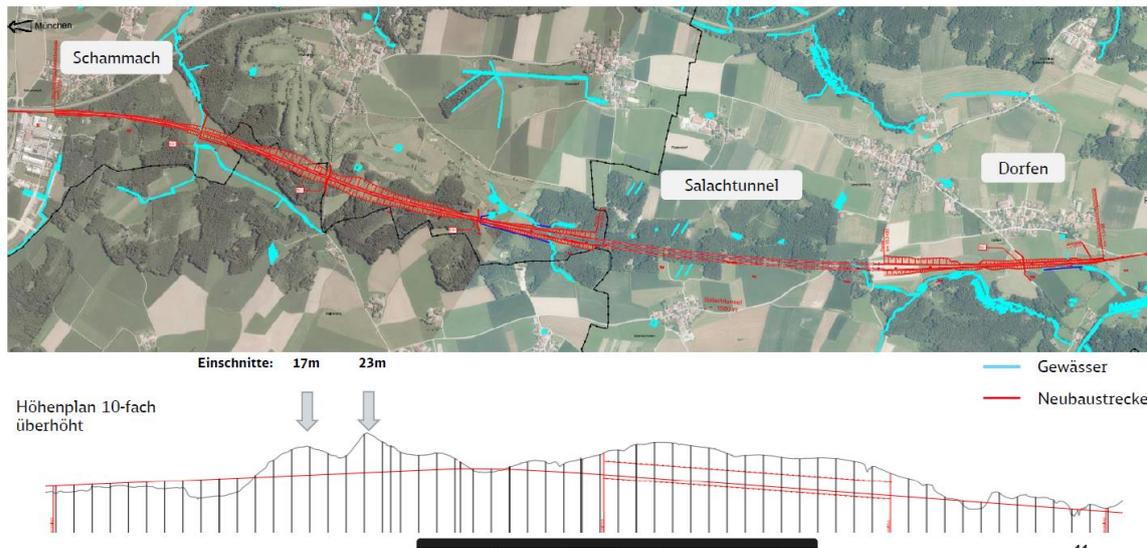
Ergebnisse:

Wider aller Erwartungen hat sich die Forderung der Stadt an einer Einbeziehung der Bestandsstrecke sogar dann durchgesetzt. Tatsächlich wurde diese anfangs ausgesonderte Variante (Bestandsstreckenausbau) mit in die Auswahlprüfung aufgenommen. Damit wurde die von der Bahn anfangs erklärte Auffassung, die Beeinträchtigung des „FFH-Gebietes bei Eisendorf“ würde dies Möglichkeit von vornweg ausschließen, korrigiert. Leider hat sich dann aber diese von der Stadt Grafing (und ausgenommen Aßling auch von den anderen Anliegergemeinden) erklärte Vorzugslösung nicht durchsetzen können. Mehr als dieser Achtungserfolg wurde also nicht erreicht, da die Trassenvariante „Bestandstrecke“ im Kosten-Nutzen-Vergleich der Auswahltrasse „Limone“ unterlegen war.

Die Entscheidung für die Trasse „Limone“ war sehr überraschend. Sie führt zu einer massiven Belastung des Grafinger Landschaftsraumes und des Lebensumfeldes der Anwohner an der Auswahltrasse. Hinzu kam vor allem auch, dass diese Schienenstrecke durch das Wasserschutzgebiet der Trinkwasserversorgungsanlage Elkofen führt und damit den Erhalt der Wasserversorgung gefährdet.

Variantenbewertung und -entscheidung

Übersicht Variante Salachtunnel gemäß Trassenauswahlverfahren

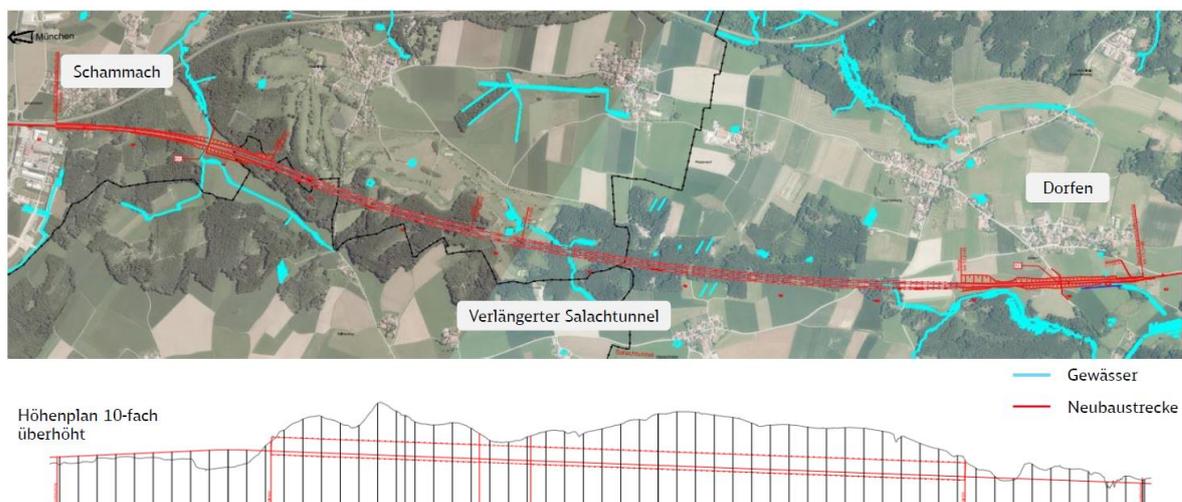


Der Konflikt mit der Wasserversorgung Elkofen war es aber, der jetzt wohl das Schlimmste verhindert hat. Hier konnte die Stadt aufgrund eigener hydrogeologischer Erkundungen darlegen, dass die Wasserversorgung Elkofen eine weit über das bisherige Maß (40.000 m³/Jahr) hinausgehende Leistungsfähigkeit aufweist. Damit kommt dieser Wasserversorgung eine grundlegende Aufgabe zu, um auch künftig die bedeutendste gemeindliche Aufgabe zu erfüllen: die Aufrechterhaltung der örtlichen Trinkwasserversorgung. Die Beeinträchtigung der Wasserversorgung hat damit eine grundlegende Bedeutung für die Zukunft der Stadt Grafing b.M. und berührt damit das Recht der Selbstverwaltungshoheit der Stadt Grafing b.M. in Ihrem verfassungsrechtlich geschützten Kern.

In enger Zusammenarbeit mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim wurde aufgezeigt, dass die anfänglich in offener Bauweise geplante Streckenführung ein deutlich höheres Gefährdungsrisiko aufweist, als eine unterirdische Ausführung. Angesichts der grundlegenden Bedeutung der Trinkwasserversorgung besteht damit für die Bahn die Pflicht zu einer strengen Alternativenprüfung zugunsten einer für die Wasserversorgung schonenderen Ausführung. Damit konnte tatsächlich erreicht werden, dass die DB AG jetzt die unterirdische Ausführung (Tunnellösung) bevorzugt. Der Salachtunnel wird dafür um 2,1 km verlängert.

Variantenbewertung und -entscheidung

Übersicht Variante Verlängerter Salachtunnel



Hier ist der Stadt Grafing b.M. und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim eine Anpassung der ausgewählten Variante gelungen, deren Dimension gewaltig ist. Zum Erhalt und Schutz der Wasserversorgung Elkofen wird der gesamte südliche Trassenabschnitt als Tunnel ausgeführt. Erst südlich bei Haidling beginnt die offene Trassenführung.

Damit ist das Horrorszenario, eine oberirdisch verlaufende Hochgeschwindigkeitsstrecke und damit der wohl sichere Verlust einer wichtigen Trinkwasserversorgungsanlage verhindert worden.

B) Bestimmung der Kernforderungen

Die Kernforderungen müssen im Januar 2024 bei der Deutschen Bahn eingegangen sein, um dort berücksichtigt werden zu können.

Dabei werden die Kernforderungen zum einen vom Landkreis Ebersberg koordiniert und wurden für die Planungsabschnitte nördlich von Grafing (PA1) und südlich (PA0) getrennt formuliert und begründet. Diese liegen als Anlage der Beschlussvorlage bei.

Beschlussvorschlag:

I. Die Stadt Grafing b.M. schließt sich übergemeindlichen Kernforderungen (Anlage) an und billigt diese.

Die übergemeindlichen Kernforderungen werden wie folgt ergänzt:

Die übergemeindliche Forderung nach verbesserten Lärmschutz an der Bestandstrecke ist nicht vorhabenbezogen für die Neubaustrecke und wird damit im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren unberücksichtigt bleiben.

Die bisherigen Lärmsanierungsprogramme des Bundes an dieser besonders belasteten Bestandsstrecke waren aufgrund des begrenzten Finanzierungsumfanges (Kosten/Nutzen-Faktor) nicht ausreichend. Vielfach wurden dabei nur passive Schutzmaßnahmen umgesetzt; die Außenwohnbereiche blieben weiterhin ungeschützt und sind damit unzumutbar belastet geblieben. Selbst besonders sensible Nutzungen (vgl. § 2 Abs. 1 Nr.1 16.BImSchV) wie die Sonderrealschule (Oberelkofen) wurde jeder Lärmschutz versagt.

Der Bundestag wird aufgefordert, für den Streckenabschnitt des Brenners-Nordzulaufes ein ergänzendes Lärmsanierungsprogramm für die Schienenstrecke 5510 im Abschnitt Grafing-Kiefersfelden zu beschließen, das für alle schutzwürdigen Nutzungen / Ansiedlungen **aktive Lärmschutzmaßnahmen als Mindeststandard** ermöglicht. Diese Mindestanforderungen an ein lebenswerter Wohnumfeld sind möglichst schon vorab umzusetzen (**Sofortprogramm**).

Neben diesen ganzheitlichen (landkreisweiten) Forderungen an die Planung der Schienenneubaustrecke werden noch ortsbezogene Anforderungen gestellt, die isoliert für das Gemeindegebiet Grafing von grundlegender Wichtigkeit sind (ortsbezogene Kernforderungen).

1. Erhaltung der Wasserversorgungsanlage Elkofen

Einschränkungslose Erhaltung und größtmöglicher Schutz der Trinkwasserversorgung Elkofen, bestmöglich durch eine Trassenverlagerung außerhalb des Schutzgebietes.

Soweit eine Trassenführung im Schutzgebiet unumgänglich ist,

- a) ist die Durchquerung zwingend unterirdisch auszuführen (**Tunnellösung**) (in der Vorplanung durch Verlängerung des „Salachtunnels“ schon berücksichtigt),
- b) hat der Tunnelbau und deren Errichtung in bergmännischer Bauweise zu erfolgen (keine offene Tunnelbauweise),
- c) hat die Durchquerung außerhalb der Schutzzone II (engere Schutzzone) zu erfolgen,
- d) hat die Lagerung und der Abtransport des Aushubmaterials außerhalb des Schutzgebietes zu erfolgen,
- e) muss der exakte Verlauf des Grundwasserleiters (Aquifer) durch umfassende hydrogeologische Untersuchungen belegt und ein ausreichender Schutzabstand (mind. 8 m) des Tunnelbauwerks sichergestellt werden,
- f) sind mindestens 5 Grundwassermessstellen dauerhaft als Vorfeldmessstellen einzurichten (Grundwassermonitoring).

2. Lärmschutzmaßnahmen nach § 1 Abs. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung **allein durch aktiven Schallschutz (Schutzwände, Galerie)** für die Neubaustrecke.

3. Lärmsanierung der Bestandsstrecke im Bereich von Grafing-Bahnhof / Pierstling durch aktiven Schallschutz (Schutzwände). Hier überschreitet die vorhandene Gesamtlärmbelastung aus Straßen- und Schienenverkehr in weiten Bereichen bereits die Sanierungswerte von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts. Auch bei Einhaltung der gesetzlichen Lärmschutzanforderungen bei der Neubaustrecke wird unvermeidlich eine Zusatzbelastung für die umliegenden Wohngebäude entstehen. Entlang der bestehenden Durchfahrtsgleise und an den Außengleisen sind deshalb zusätzliche Lärmschutzwände anzubringen.

4. Vollständige Erhaltung der bestehenden Bahnparkplätze (P+-R-Anlage West) und deren Erreichbarkeit durch Erhalt der Bahnsteigunterführung mit barrierefreiem Zugang mittels **Personenaufzug**.

5. Hochwasserangepasste Entwässerung durch Erhaltung des offenen „Bahngrabens“ als zentralen Vorfluter für den gesicherten Hochwasserabfluss westlich der Bahnlinie. Eine Verschärfung des Hochwasserabflusses am Urtelbach durch Regenwasserableitungen aus den Bahnflächen erfordert Rückhaltungseinrichtungen am Maßstab HQ100.

Beschlussvorschlag

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:

BWA

Kernforderungen

Kernforderungen PA1 Lkr

PA0

09.12.2021

Lkr