

**Beschlussvorlage FB 3/048/2020
TOP Nr. 5 (Bau- und Werkausschuss)**

Gremium
Bau- und Werkausschuss

Beschluss
Entscheidung

Ö-Status
öffentlich

Sitzungstag
28.07.2020

Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:

Verkehrsplanung;

Stellungnahme der Stadt Grafing im Raumordnungsverfahren für das Bahnbauprojekt "Brenner-Nordzulauf" im Abschnitt Tuntenhausen - Kiefersfelden;

Antrag des Arbeitskreises Bahnlärm Grafing vom 26.06.2020;

Kenntnisgabe nach Art. 37 Abs. 3 GO

Sachverhaltsdarstellung / Begründung

1. Anlass:

Mit Schreiben vom 26.06.2020 stellte der Arbeitskreis Bahnlärm Grafing den Antrag für eine aktive Gemeindepolitik zur Minderung des Bahnlärms und den Erhalt des S-Bahnverkehrs in Grafing und um Grafing. Dabei wird die Stadt Grafing b.M. gebeten, im laufenden Raumordnungsverfahren zum Bahnprojekt des „Brenner-Nordzulaufs; Abschnitt Tuntenhausen – Kiefersfelden“ (südlicher Abschnitt der Bahnstrecke) eine Stellungnahme abzugeben; ein Textvorschlag ist dem Antrag beigelegt.

2. Grundlagen:

Gemäß § 15 Raumordnungsgesetz (ROG) ist bei raumbedeutsamen Planungen die Raumverträglichkeit in einem besonderen Verfahren von der höheren Landesplanungsbehörde (Regierung von Oberbayern) zu prüfen (sog. Raumordnungsverfahren). Der Neubau und die wesentliche Trassenänderung von Schienenstrecken unterfällt gemäß § 1 Nr. 9 Raumordnungsverordnung (ROV) der Raumordnungsverfahrenspflicht (Art. 24, 25 BayLPlG).

Mit einem Raumordnungsverfahren werden die raumbedeutsamen Auswirkungen unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft, insbesondere mit deren Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen. Das Raumordnungsverfahren schließt mit einer landesplanerischen Beurteilung ab, der keine unmittelbare Rechtswirkung zukommt und auch keine Bindungswirkung für das nachfolgende Fachplanungsverfahren (hier eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren) entfaltet. Es ist letztendlich eine gutachterliche Äußerung ohne Außenwirkung als Vorverfahren für das Fachplanungsrecht.

Für die Beteiligung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Art. 25 Abs. 5 BayLplG) bestehen keine besonderen Voraussetzungen, insbesondere werden auch keine inhaltliche oder räumliche Betroffenheit verlangt (Jedermanns Beteiligung). Damit ist auch die Stadt Grafing b.M., die ansonsten bei Berührung ihrer Belange als öffentliche Stelle (Art. 25 Abs. 4 Nr. 1 BayLplG) beteiligt wird, hier berechtigt zur Teilnahme.

Da eine rechtzeitige Befassung des zuständigen Bau- und Werkausschuss (turnusmäßige Sitzung) innerhalb der Beteiligungsfrist (24.07.2020) nicht möglich war, erfolgte die Stellungnahme als Dringlichkeitsentscheidung (Art. 37 Abs. 3 GO). Dem Bau- und Werkausschuss wird die Entscheidung in der nächstfolgenden Sitzung zur Kenntnis gegeben (Art. 37 Abs. 3 Satz 2 GO).

Der Inhalt der Stellungnahme orientierte sich sehr weitgehend am Textvorschlag des Arbeitskreises Bahnlärm

3. Stellungnahme:

Die Stadt Grafing b.München nimmt im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Art. 25 BayLplG, § 15 ROG) zum Raumordnungsverfahren „Brenner-Nordzulauf für den Abschnitt der Gemeinde Tuntenhausen – Gemeinde Kiefersfelden (Staatsgrenze Deutschland/Österreich)“ wie folgt Stellung:

Im Raumordnungsverfahren (ROV) wird nur ein Teilabschnitt des Vorhabens, Nr. 7, „ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze DA (-Kufstein)“ im vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchWAG), geprüft. Für die anderen Teilabschnitte, die „NBS Grafing-Tuntenhausen/Großkarolinenfeld“ sowie der ABS Trudering-Grafing-Rosenheim-Kiefersfelden“, liegen derzeit noch keine Vorplanungen vor.

Die Auswirkungen der im Raumordnungsverfahren geprüften NBS Tuntenhausen-Kiefersfelden sind aber nicht auf diesen Teilabschnitt beschränkt. Einerseits soll die zweigleisige Neubaustrecke bis nach Grafing-Bahnhof fortgeführt werden, wobei mit den fünf vorgelegten Grobtrassen bereits eine Vorentscheidung für den Landkreis Ebersberg geschaffen. Andererseits belasten die durch die Neubaustrecke entstehenden Kapazitätserweiterungen zwangsläufig auch die anschließenden Streckenabschnitte und damit auch im Gemeindegebiet der Stadt Grafing. Trotz dieser zwangsläufigen und auch raumbedeutsamen Auswirkungen und Vorwirkungen des jetzt geprüften südlichen Streckenabschnitts auch auf das Gemeindegebiet der Stadt Grafing b.M. finden sich in den ROV-Unterlagen dazu keine Ausführungen.

Eine substantiierte Prüfung und Bewertung der Auswirkungen des Teilvorhabens auf das Gemeindegebiet Grafing im ROV ist daher mangels entsprechender Unterlagen nicht möglich. Das Beteiligungsrecht kann deshalb aufgrund der Unvollständigkeit der Unterlagen wegen des auf den südlichen Abschnitt beschränkten Raumordnungsverfahren nicht uneingeschränkt ausgeübt werden.

Eine abschnittsweise Durchführung des Raumordnungsverfahrens wird aufgrund der darüberhinausgehenden raumbedeutsamen Auswirkungen deshalb als unzureichend angesehen. Die Stadt Grafing bittet daher die Regierung von Oberbayern, ein gesamtheitliches Raumordnungsverfahren (Raum Kiefersfelden-Trudering) durchzuführen.

Die Stadt Grafing weist die Regierung von Oberbayern darauf hin, dass mit einem Bau der im gegenständlichen Raumordnungsverfahren zu prüfenden Neubautrassen auch Vorfestlegungen getroffen werden, die zu einer massiven Betroffenheit raumordnerisch beachtlicher Belange auch im Raum der Anschlussstrecke bzw. Ausbaustrecke im Bereich Grafing-Trudering führen und dort die gemeindlichen Belange (Selbstverwaltungsrecht; Planungshoheit) der Stadt Grafing beeinträchtigen.

Aufgrund der erklärten Betroffenheit werden folgende Belange vorgetragen, die bei der Raumordnungsprüfung zu berücksichtigen und zu gewährleisten sind:

- Auf den besonderen S-Bahngleisen zwischen Grafing und Trudering darf kein Mischverkehr entstehen, um die damit einhergehende Verschlechterung der Pünktlichkeit und Attraktivität des S-Bahn-Verkehrs zu beeinträchtigen. Eine Mitbenutzung der besonderen S-Bahngleise beeinträchtigt die Ziele des Regionalplanes RP 14 (vgl. Z.2.3.2, Satz 2: Der S-Bahn-Betrieb hat überall auf eigenen Gleisen zu erfolgen).

- Durch die Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des S-Bahn-Netzes bei einer Mitbenutzung der besonderen S-Bahn-Gleise wird die Aufgabenerfüllung der Gemeinden im Verdichtungsraum München erschwert, die eine bedeutsame Funktion als Siedlungsraum erfüllen und in denen die Siedlungsentwicklung auf Standorte mit leistungsfähigem Anschluss an den SPNV erfolgen soll (LEP 2013, Z 2.2.8). Hier sind die Gemeinden auf starke und leistungsfähige S-Bahnverbindungen angewiesen, die nicht durch eine Mitbenutzung der besonderen S-Bahngleise durch den Güter- / Fernverkehr geschmälert werden darf.
- Der Bahnlärm übersteigt bereits auf der jetzigen Bestandsstrecke häufig die zulässigen Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) und in vielen Bereichen auch die Schwelle der Gesundheitsgefährdung. Schon bisher sind Beurteilungspegel von über 70 dB(A) in der Nachtzeit in den Wohngebieten ermittelt, die ein gesundes Wohnen nicht mehr möglich machen. Die Möglichkeit der Siedlungsentwicklung – gerade aufgrund des dringlichen Wohnungsbedarfs im Großraum München – wird aufgrund der Lärmbelastung weitflächig und in grundlegender Weise eingeschränkt. Derzeit sind selbst in einer Entfernung von ca. 400 m die Orientierungswerte der in der Bauleitplanung maßgeblichen DIN 1986 noch überschritten. Die Stadt Grafing b.M. fordert deshalb die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den Anforderungen der Verkehrslärmschutzverordnung für alle Streckenabschnitte, auch im Bereich der Ausbaustrecke. Der auch in unten genannten Landtagsbeschlüssen geforderte übergesetzliche Lärmschutz an der Bestandsstrecke ist spätestens bis zur Inbetriebnahme von ETCS (European Train Control System) zu realisieren
- Stimmige Verkehrsprognosen und NKV-Berechnungen (Nutzen-Kosten-Verhältnis) für den Zeithorizont 2050 für alle Abschnitte der nördlichen Zulaufstrecke München-Rosenheim-Kiefersfelden sind von der DB Netz AG vorzulegen, ebenso eine entsprechende Planung für die Gesamtstrecke. Denn die Fertigstellung der NBS Grafing-Kiefersfelden ist erst etwa zum Jahr 2040 vorgesehen und alle bisherigen Bundesverkehrswegeplan-Prognosen reichen nur bis zum Jahr 2030.

Erläuterung:

Das RVO umfasst als Gegenstand einen Teilabschnitt der nördlichen Zulaufstrecke zum Benner-Basistunnel mit dem Bau zweier zusätzlicher Neubaugleise im Landkreis Rosenheim zwischen der Gemeinde Tuntenhausen und der Gemeinde Kiefersfelden. Die von der DB Netz AG vorgelegten fünf Grobtrassenvarianten werden darin auf Ihre Raumverträglichkeit geprüft.

Geleichzeitig wird im Informationsschreiben der Regierung von Oberbayern deutlich gemacht, dass es sich bei diesem Projekt um die gesamte, im vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes genannte „ABS/NBS München-Kiefersfelden-Grenze D/A (-Kufstein)“ handelt. Es besagt weiter, dass ein ROV von „überörtlicher Raumbedeutsamkeit“ und dazu nötig sei, „unter Beteiligung der Öffentlichkeit, betroffener Kommunen“ etc. als „hilfende Planung der frühzeitigen Vermeidung von Konflikten und Fehlplanungen“ zu dienen. Daher ist es Aufgabe aller betroffenen Gemeinden entlang der gesamten Strecke, Stellung zu beziehen.

Nach der Eröffnung des Brennerbasistunnels wird bis 2050 zwischen Rosenheim und Kufstein eine Zunahme von bis zu 359 Zügen pro Tag erwartet, im Vergleich zu derzeit 199 Zügen pro Tag.

Überträgt man diese Zunahme des Verkehrs auf den Bereich Grafing-Trudering, so ist dort von einem Anstieg des Verkehrs von derzeit 499 Züge auf 858 Züge auszugehen, unberücksichtigt bleibt dabei ein weiterer zu erwartender Anstieg des S-Bahnverkehrs wie der Streckenausbau und der Elektrifizierung nach Wasserburg. Daher ist nicht nachzuvollziehen, dass dieser Verkehrsanstieg im Raum Rosenheim durch den Bau von zwei weiteren Hochgeschwindigkeits-Gleisen bewältigt werden muss, während im Raum Grafing-Trudering ein bereits heute mehr als doppelt so hohes Verkehrsaufkommen angeblich auf den zwei bestehenden Gleisen gewährleistet werden kann. Es ist vielmehr zu erwarten, dass durch und besonders dort ein weiteres Gleispaar nötig wäre.

Die Planung dafür müsste aber auch in „unserem“ Abschnitt bereits jetzt beginnen, sofern die DB Netz AG zwischen Grafing-Trudering nicht die besonderen S-Bahngleise auch für Personenfernverkehr und Güterzüge nutzen will. Ein funktionierender S-Bahn-Betrieb wäre bei einer solch hohen Auslastung nicht mehr möglich.

Der Brennerbasistunnel wird erst 2030 oder später fertig, der Bau der NBS Grafing-Kiefersfelden soll erst um das Jahr 2040 fertiggestellt sein. Für das Jahr 2050 werden in der sogenannten Trimode-Studie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums für den deutschen Teil des Brennerzulaufes Zugmengen abgeschätzt, die mit den 1+2 Gleispaaren zwischen Grafing und Trudering unmöglich bewältigt werden könnten, zumal die beiden vorhandenen S-Bahn-Gleise nach den Aussagen der damaligen rechtlichen Vertreter des BMVI aus dem Jahr 1994 ausschließlich S-Bahnen vorbehalten sind.

Der Bayerische Landtag hat zwei Anträge zum Lärmschutz an der Bestandsstrecke jeweils einstimmig beschlossen:

Antrag CSU/Freie Wähler, vom 20.11.2019

Bahnlärm wirksam und nachhaltig verringern – Anwohner an Bahnstecken in Bayern entlasten:

„Der Landtag begrüßt alle Maßnahmen, um die Lärmbelastung für die Anwohner der Brenner-Zulaufstrecke zu verringern. Dabei müssen in den Ausbauabschnitten die gleichen Lärmschutzvorschriften wie für Neubaustrecken zur Anwendung kommen. Der Schutz entlang der Bestandstrasse muss bereits lange vor dem Bau der Neubaustrecke verbessert werden. Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich gegenüber dem Bund hierfür einzusetzen.“

Antrag der SPD vom 23.05.2019

Bessere Lärmschutzmaßnahmen für Bestandsbahnstrecken in Bayern:

„Der in Bayern bestehende Lärmschutz entlang der Bahnstrecke für den Güterverkehr ist in den meisten Fällen gerade in (dicht) besiedelten Gebieten und Ballungsräumen nicht ausreichend trotz bereits hoher Zugzahlen pro Tag Um die Anwohner entlang dieser Trassen ausreichend vor dem zusätzlich entstehenden Lärm zu schützen, ist es dringend notwendig, auch die Bestandsbahnstecken anlog zu den Maßnahmen für Lärmschutz von Neubaustecken auszustatten“.

Bereits geplante Maßnahmen auf den Bestandsbahnstrecken, wie der Einbau von Schienesteg-dämpfern, Belag-Änderungen oder ähnliches, führen nicht zu dem gewünschten Effekt. Der Lärm übersteigt häufig die zulässige-Dezibel-Belastung der gesetzlichen Vorgaben auf Bundesebene.

Anhand der bestehenden Lärmbelastung sowie der prognostizierten Zugzahlen ist nicht ersichtlich, warum Bestandsstecken geringere Lärmschutzmaßnahmen erhalten sollen als Neubaustrecken. Die Anwohner entlang dieser besonders belastenden Bahnstrecken im Bayern müssen dringend ausreichend geschützt werden und benötigen einen umfassenden Lärmschutz. Nicht erst mit Inbetriebnahme des Brenner-Basis-Tunnels, sondern bereits vor der Fertigstellung.

Ziel soll eine erneute Prüfung von Lärm- und Umweltschutzmaßnahmen sein. Von dieser Regelung sollen auch die Bewohnerinnen und Bewohner entlang der Zulaufstrecke des Brenner-Basis-Tunnels zwischen Grafing Bahnhof und München profitieren.“

Beschlussvorschlag

Die im Rahmen einer Dringlichkeitsentscheidung (Art. 37 Abs. 3 GO) ergangene Stellungnahme der Stadt Grafing b.M. vom 13.07.2020 im Raumordnungsverfahren für das Bahnprojekt des „Brenner-Nordzulaufs; Abschnitt Tuntenhausen –Kiefersfelden“ (südlicher Abschnitt der Bahnstrecke) wird zur Kenntnis genommen und inhaltlich bestätigt.

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:

Antrag Arbeitskreis Bahnlärm Grafing