

Projekt Brenner-Nordzulauf:

Planungsabschnitt Grafing – Ostermünchen

Dialogforum

Protokoll

Thema:	10. Sitzung des Dialogforums zum Planungsabschnitt Grafing – Ostermünchen
Datum/Uhrzeit:	13.07.2022, 17:00 – 19:50 Uhr
Ort:	Altes Kino Ebersberg Eberhardstraße 3 85560 Ebersberg
Teilnehmende (ohne Titel)	Christian Bauer, Bürgermeister Grafing Thomas Bayer, Bürger Emmering Konrad Eibl, Bürger Aßling Hans Fent, Bürgermeister Aßling Andreas Höppler, Bürger Kirchseeon Franz Lenz, Bayerischer Bauernverband Willi Messing, Pro Bahn Sebastian Hallmann, Landratsamt Ebersberg Florian Solfrank, Bürger Grafing Benedikt Sommer, Landesbund für Vogelschutz Hans Thiel, Bürger Tuntenhausen Thomas Unger, Kreisjugendring Georg Weigl, Bürgermeister Tuntenhausen Gerhard Wieland, Industrie- und Handelskammer Matthias Vodermaier, Bayerischer Bauernverband

Richard Bodner-Pernlochner, PGBN

Ralf Eggert, ifok

Felix Hoffmann, ifok

Tim Huß, ifok

Matthias Neumaier, DB Netz AG

Dieter Müller, DB Netz AG

Birgit Reininger, PGBN

Bernd Reiter, DB Netz AG

Monika Rodermund, DB Netz AG

Stephan Tischler, Experte

Christian Tradler, DB Netz AG

Andreas Brandmaier, externer Gast

Agenda

1. Begrüßung
2. Der Brenner-Nordzulauf
3. Vertiefung Bewertung
 - a. Kriterienkatalog
 - b. Sensitivitätsanalyse
4. Vertiefung Auswahltrasse
5. Ausblick

1. Begrüßung

Moderator Ralf Eggert eröffnet die ordentliche Sitzung des Dialogforums nach dem Infotermin am Vormittag und begrüßt alle Anwesenden.

Dieter Müller, Projektleiter bei der DB Netz AG, begrüßt ebenfalls die Anwesenden. Er stellt die heutige Agenda vor.

Nachtrag Protokoll: Die Diskussion im Dialogforum hat einen hohen Bedarf an Fragen zum Kriterienkatalog gezeigt. Abweichend von der Agenda wurden fast ausschließlich die von den Mitgliedern eingebrachten Themen und Fragen anhand des Kriterienkatalogs erörtert, welcher vom Planungsteam geteilt wurde. Der Kriterienkatalog und die Ergebnisse der fachlichen Beurteilung sind auf <https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen-tav.html> abrufbar. Eine Präsentation ist nicht angehängt. Die vorgesehenen Inhalte, die nicht diskutiert wurden, sollen auf der nächsten Sitzung des Dialogforums nachgeholt werden.

2. Der Brenner-Nordzulauf

Da die meisten Anwesenden bereits beim Vormittagstermin dabei waren und das Interesse vor allem bei der fachlichen Bewertung und der Auswahltrasse liegt, werden die Folien übersprungen.

3. Vertiefung Bewertung

Zum Einstieg zeigt Dieter Müller das Visualisierungsvideo und geht auf einzelne Abschnitte ein. Das Überwerfungsbauwerk sei aus Platzgründen nur nördlich von Grafing Bahnhof zu realisieren. In der Visualisierung werde deutlich, dass das Bestandsstreckenrichtungsgleis Richtung Rosenheim überführt werde.

- Ein Mitglied fragt, ob die im Bereich des Überwerfungsbauwerks angezeigten Lärmschutzwände Bestand seien oder neugeplant würden.
 - Dieter Müller antwortet, die gezeigten Wände seien geplante aktive Schallschutzmaßnahmen, um die vorgesehene Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV auf der Neubaustrecke zu realisieren.
- Ein Mitglied fragt, ob die Möglichkeit einer Radiusreduzierung genutzt worden sei.

Brenner-Nordzulauf: Planungsabschnitt Grafing – Ostermünchen

- Dieter Müller antwortet, dass die Trassierung stufenweise von 160 auf 200 und anschließend auf 230 Stundenkilometer angehoben werde.

Im Bereich Grafing Bahnhof würde der Park&Ride-Parkplatz erhalten bleiben. Die Personenunterführung werde verlängert und Anpassungen bei der Entwässerung vorgenommen.

- Ein Mitglied fragt, warum westlich des Gewerbegebiets Schammachs keine Lärmschutzwand vorgesehen sei, obwohl es hier eine Betriebsleiterwohnung gebe. Dieter Müller antwortet, dass das Gebiet als Gewerbegebiet gewidmet sei und geringere Grenzwerte gelten würden. Christian Tradler ergänzt, dass die genauen Lärmschutzmaßnahmen bei der Genehmigungsplanung ermittelt würden.

Anschließend biege die Trasse in den Wald ab. Der Golfplatz werde randlich angeschnitten. Lediglich ein Loch sei betroffen.

- Ein Mitglied fragt nach dem Gefährdungspotential durch Golfbälle. Dieter Müller antwortet, dass in den weiteren Planungsphasen zum Ausschluss von Gefährdungen Lösungen erarbeitet würden.

Im weiteren Verlauf komme man zum Salachtunnel. Dieser sei aus Sicherheitsgründen als Zwei-Röhren-System konzipiert. Entsprechend sei vor den Tunnelportalen eine Aufweitung notwendig.

- Ein Mitglied fragt nach der Überdeckung des Tunnels. Richard Bodner-Pernlochner antwortet, dass die Überdeckung in der Regel mindestens dem Tunneldurchmesser entspräche. Im vorliegenden Tunnel liege die Überdeckung bei 15 bis 27 Metern.

Anschließend folge die Trasse entlang der Geländekante von Dorfen und führe in einen Einschnitt. Niclasreuth werde relativ nah an der Siedlungsgrenze in einem Trog umfahren. Zusätzlich seien Lärmschutzwände geplant.

- Ein Mitglied fragt, wie lang und hoch die Brücke sei. Richard Bodner-Pernlochner antwortet, die Brücke sei 13 bis 17 Meter hoch und 990 Meter lang.

a. Kriterienkatalog

- Ein Mitglied merkt an, dass die Eingriffe bei der Visualisierung noch deutlicher zu sehen seien als bei den Lageplänen. Dies sei aus ökologischen und landwirtschaftlichen Gründen nicht nachvollziehbar. Dieter Müller bestätigt, dass die Variante Limone Einschnitte vorsehe. Bei der Variante Türkis löse die langgezogene Brücke ebenfalls Betroffenheiten aus und nehme Flächen in Anspruch.

- Birgit Reiningger ergänzt, dass der dauerhafte Flächenverbrauch 64 Hektar (Türkis) bzw. 64,5 Hektar (Limone) betrage. Die bauzeitliche Flächennutzung bei Limone Hektar betrage rund 10 Hektar, bei Türkis 4 Hektar.
- Ein anderes Mitglied fragt, ob Ausgleichsflächen bei der Bewertung berücksichtigt worden seien. Dieter Müller antwortet, man sei bereits sehr früh in Abstimmungen. Außerdem werde die Bahn Ökopunkte nutzen und nutze sie bereits. So würden verschiedene Maßnahmen in Zusammenarbeit mit dem Bayrischen Staatsforst umgesetzt.
- Das Mitglied fragt, wie konkret die Ausgleichsflächen in ihrer Wertigkeit eingegangen seien. Christian Tradler antwortet, der Ausgleich sei nicht eingegangen. Anhand der Bewertung des Hauptkriteriums „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ sei der Ausgleichsbedarf ableitbar. Zum Beispiel nehme die Variante Türkis 7 Hektar, die Variante Limone 3,5 Hektar Biotopfläche in Anspruch. Die Ausgleichsfläche sei in der Bewertung nicht berücksichtigt, die betroffene Biotopfläche aber schon.
- Auf Nachfrage eines Mitglieds, ob für Ökopunkte landwirtschaftliche Flächen herangezogen würden, sagt Christian Tradler, dass die zertifizierten Ökopunkteanbieter verschiedenste Maßnahmen wie Renaturierungen, Waldumbauten etc. umsetzen würden. Matthias Neumaier sagt, dass die Bahn daran arbeite, dass möglichst viele Kompensationsmaßnahmen über Wertpunkte abgewickelt werden können. Er nennt verschiedene Beispiele dafür, unter anderem ein Pilotprojekt, bei dem durch produktionsintegrierte Maßnahmen auf landwirtschaftlich genutzten Flächen und im Wald naturschützende Maßnahmen zur Anwendung gebracht werden, um die Existenzgrundlage für landwirtschaftliche Betrieben zu erhalten.
- Ein Mitglied fragt, wie viel bahneigene Fläche bei der Variante Türkis nutzbar wäre. Dieter Müller antwortet, dass der viergleisige Neubau südlich von Aßling inklusive des Brückenbauwerks auf Fremdgrund erfolgen würde. Daher sei der Unterschied zwischen den Varianten nicht so hoch. Ein Mitglied bittet um konkrete Zahlen zum Flächenankauf.
- Ein Mitglied geht davon aus, dass bei der Variante Türkis deutlich mehr bahneigene Fläche genutzt werden könne. Außerdem könne unter der Brücke der Grund genutzt werden. Dieter Müller sagt, dass die Flächen im Atteltal nicht der Bahn gehörten. Darüber hinaus sehe die Va-

- riante Türkis eine Verlegung von 3,7 Kilometer Bestandsstrecke vor, was zusätzlichen Flächenbedarf auslöse. Ein anderes Mitglied ergänzt, dass außerhalb des Bahnhofs Aßling die Flächen überwiegend nicht der Bahn gehörten.
- Ein Mitglied fragt, ob der Flächengewinn des Umbaus der Bestandsstrecke berücksichtigt worden sei. Richard Bodner-Pernlochner antwortet, dass die Entsiegelung der Fläche berücksichtigt worden sei. Birgit Reininger ergänzt, dass Maßnahmen wie der Rückbau von Dämmen nur mit der Dammkrone berücksichtigt worden seien, weil der Rückbau selbst wiederum einen Eingriff darstelle. Die Entsiegelung sei aber bei der Ermittlung der versiegelten Fläche abgezogen worden.
 - Ein Mitglied kritisiert, dass dem Damm eine hohe ökologische Wertigkeit auch im Vergleich zum Umland zugeordnet werde. Birgit Reininger antwortet, dass Dämme durchaus hochwertige Flächen sein könnten. Möglicherweise könne Schotter belassen werden, zum Beispiel um Lebensräume für Eidechsen zu schaffen.
 - Ein Mitglied sagt, dass für die landwirtschaftliche Produktion bei der Auswahltrasse wertvolle Fläche verloren gehen würden. Birgit Reininger antwortet, dass bei der Variante Limone 41 Hektar landwirtschaftliche Nutzfläche betroffen seien, davon 32,6 Hektar dauerhaft. Bei der Variante Türkis seien 26,6 Hektar betroffen, davon 24,1 Hektar dauerhaft. Die Durchschneidung zusammenhängender landwirtschaftlicher Nutzfläche betrage bei Limone 2,8 Kilometer, bei Türkis 0,8 Kilometer. Zum Vergleich: Die dauerhafte Nutzung forstwirtschaftlicher Flächen betrage bei Limone 22,7 Hektar, davon 3,2 Hektar mit entsprechenden Waldfunktionen. Bei der Variante Türkis würden 23,9 Hektar dauerhaft in Anspruch genommen, davon 10,6 Hektar mit entsprechenden Waldfunktionen. Aus landwirtschaftlicher Sicht stelle sich die Variante Türkis günstiger da. Aus forstwirtschaftlicher Sicht stelle sich die Variante Limone günstiger dar.
 - Ein Mitglied fragt nach den Schwellenwerten bei der Bewertung. Birgit Reininger sagt, die Schwellenwerte seien online abrufbar.
 - Ein Mitglied fragt, inwieweit bei den Einfahrten in den Tunnel Deckelungen möglich seien. Dieter Müller antwortet, dass entsprechende Detailplanungen in den folgenden Planungsphasen geprüft würden. Ziel sei eine optimierte Trasse.

- Ein Mitglied hinterfragt, warum die Variante Türkis beim Kriterium Freizeit und Erholung schlechter abschneide als die Variante Limone, zumal das Landschaftsbild und Wegebeziehungen zerschnitten würden. Weiter fragt das Mitglied, wer die Wiederherstellungen zahle. Dieter Müller antwortet zu den Wegebeziehungen, dass die Bahn in Zusammenarbeit mit den Baulastträgern alle Wegebeziehungen in der Vorplanung betrachte mit dem Ziel, sie wiederherzustellen.
 - Ein anderes Mitglied fragt, ob die Wiederherstellung der Wegebeziehungen in den Kostenschätzungen berücksichtigt worden seien. Richard Bodner-Pernlochner bestätigt dies. Neben der Kostenschätzung seien die Wegebeziehungen auch konzipiert worden.
- Ein Mitglied sagt, bei drei Hauptkriterien im Fachbereich Raum und Umwelt schneide die Variante Türkis besser ab als Limone, bei vier Hauptkriterien schneide sie schlechter ab. Die Varianten würden daher nahe beieinander liegen.
- Ein Mitglied fragt zum Thema Lärm, warum im Falle der Variante Türkis die Lärmreduktion durch Lärmschutz nach Neubaustandards nicht berücksichtigt worden sei. Dieter Müller antwortet, dass der Lärmschutz der Neubaustrecke inklusive der Verlegung der Bestandsstrecke berücksichtigt worden sei. Mit der Eröffnung des Brenner-Basistunnels werde der Verkehr zunehmen. Die Bestandsstrecke werde vom schweren Güterverkehr entlastet. Das Ziel sei, dass 80 Prozent der Neubaustrecke durch den Güterverkehr, 20 Prozent durch den schnellen Personenfernverkehr genutzt werde. Daher sei eine Lärmreduktion an der Bestandsstrecke zu erwarten.
 - Ein Mitglied erklärt, dass die Betroffenheiten an der Bestandsstrecke bei der Variante Türkis hätten reduziert werden können. Gleichzeitig seien auf der Neubaustrecke nicht überall Lärmschutzwände vorgesehen. Die Bewertung beim Teilkriterium Lärm bei der Variante Türkis sei nicht nachvollziehbar. Aktuell liege die Lärmbelastung im Bestand im Bereich Bahnhof Aßling bei etwa 75 Dezibel. Diese würde sich im Falle eines Neubaus auf die gesetzlichen Grenzwerte (49 Dezibel) reduzieren.
 - Ein Mitglied merkt an, dass die plante Neubautrasse nah an Ortschaften, die zuvor unbelastet waren, vorbeifahre. Dieter Müller sagt, dass die Trasse bei Niclasreuth im Trog verlaufe und dort sowie in Dorfen zusätzlich Lärmschutzwände vorgesehen seien. Das Mitglied erwidert, der Lärm werde nur verlagert. Während bei der Bestandsstrecke keine Lärmvorsorge vorgesehen sei, würden bei der Neubaustrecke neue Betroffenheiten ausgelöst.

- Ein Mitglied hinterfragt, welche Möglichkeit man habe, eine andere Auswahltrasse zu wählen. Dieter Müller antwortet, dass der Trassenverlauf im jetzigen Planungsstand feststehe. In der nächsten Planungsphase werde die Trasse aber nochmal optimiert. Zwei Mitglieder äußern ihr Unverständnis und verlassen daraufhin die Sitzung.
- Ein Mitglied kritisiert, dass der Kriterienkatalog von Anfang an festgestanden habe und nicht mehr geändert worden sei. Folglich hätten die Mitglieder des Dialogforums keinen realen Einfluss auf die Entscheidung gehabt. Christian Tradler entgegnet, dass der Kriterienkatalog vor Planungsbeginn mit den Mitgliedern des Dialogforums diskutiert und abgestimmt worden sei. Der Kriterienkatalog habe vor Planungsbeginn der Trasse abgeschlossen sein müssen, um eine objektive Beurteilung zu ermöglichen. Matthias Neumaier ergänzt, dass die Trassenauswahl nach objektiven Kriterien transparent erfolgen müsse. Dies sei auch im Dialogforum und im Kreistag Ebersberg kommuniziert worden. Die Bahn habe die Variante Türkis ins Auswahlverfahren aufgenommen. Die Entscheidung folge aber aus der vorab definierten und vorgestellten Methodik.
 - Ein Mitglied sagt, dass der Kriterienkatalog bereits in den südlichen Planungsräumen intensiv geprüft worden sei. Gleichzeitig merkt es an, dass die Inhalte des beschlossenen Kriterienkatalogs besser hätten erläutert werden können.
- Ein Mitglied sagt, dass die Variante Türkis nicht von der ganzen Region gewollt sei. In Aßling seien 600 Unterschriften gegen diese Variante eingegangen. Dieter Müller ergänzt, dass bei einer Bürgerveranstaltung ebenfalls deutlich geworden sei, dass es aufgrund der siedlungsnahen Trassenführung bei Türkis auch kritische Stimmen gebe.
- Ein Mitglied merkt an, dass die Zahl der Bewertungspunkte bei den Varianten Limone (49) und Türkis (46) relativ nah beieinander lägen. Ausschlaggebend seien folglich die höheren Investitionskosten von Türkis. Das Mitglied fragt nach den Gründen insbesondere vor dem Hintergrund des Tunnels und den zwei Brücken bei der Variante Limone. Dieter Müller antwortet, die zentralen Kostentreiber bei der Variante Türkis seien die viergleisige Brücke im schlechten Baugrund über das Atteltal, die kilometerlangen Stützwänden und die Umlegung der Bestandsstrecke, inklusive der Leit- und Signaltechnik. Richard Bodner-Pernlochner ergänzt, dass die Kostenanteile für den zweiten Brückenteil bei der Variante Türkis wegen Synergien nur zur Hälfte angesetzt worden seien. Trotzdem sei die Variante deutlich teurer. Auch die Instandhaltungskosten sind bei Brücken teurer.

b. Sensitivitätsanalyse

Dieser Tagesordnungspunkt wird im Einvernehmen mit den Mitgliedern des Dialogforums auf die nächste Sitzung verschoben.

4. Vertiefung Auswahltrasse

Die Inhalte dieses Tagesordnungspunktes wurden bereits unter Tagesordnungspunkt 3 diskutiert.

5. Ausblick

Dieter Müller berichtet, dass am 2. August die Diskussion zur Auswahltrasse im Dialogforum weiter vertieft werden solle. Die 11. Sitzung werde online stattfinden. Er lädt alle Mitglieder dazu ein, intensiv die Unterlagen zu prüfen.

Dieter Müller, Christian Tradler und Ralf Eggert bedanken sich für die konstruktive Diskussion und wünschen den Teilnehmenden einen guten Heimweg und einen schönen Abend.

Erstellt durch: Tim Huß, ifok

Abgestimmt mit den Teilnehmenden der Sitzung am Ende der Sitzung

Anlagen

Keine.