

Projekt Brenner-Nordzulauf:

Planungsabschnitt Trudering – Grafing

Dialogforum

Protokoll

Thema:	4. Sitzung des Dialogforums zum Planungsabschnitt Trudering – Grafing
Datum/Uhrzeit:	15.11.2022, 17:00 – 19:50 Uhr
Ort:	Bürgersaal zur Post Kirchenplatz 1 85540 Haar
Teilnehmende (ohne Titel)	Dieter Kemmather, Rathaus München Cornelia Geiger, Rathaus München Till Vagedes, Rathaus München Walter Brilmayer, Stellvertr. Landrat Ebersberg Stefan Burger, Handwerkskammer für München und Oberbayern Stefan Voith, Pro Bahn Andreas Bukowski, Bürgermeister Haar Piet Mayr, Bürgermeister Zorneding Jan Paepflow, Bürgermeister Kirchseeon Stefan Ziegler, BA-Vorsitzender Trudering-Riem Christoph Heidenhain, BA Trudering-Riem Klaus Willenberg, Bürger Vaterstetten Peter Pernsteiner, Bürger Zorneding Susanne Höpler, Bürgerin Kirchseeon Günter Obergrusberger, 2. Bürgermeister Ebersberg Detlef Wildenheim, 2. Bürgermeister Grasbrunn

Maria Wirnitzer, 2. Bürgermeisterin Vaterstetten

Christian Tradler, DB Netz AG

Dieter Müller, DB Netz AG

Monika Rodermund, DB Netz AG

Matthias Georgi, Signon

Ralf Eggert, ifok

Tim Huß, ifok

Paula Hirschmann, ifok

Agenda

1. Begrüßung
2. Bericht aus dem Gesamtprojekt
3. Blick in die Planungswerkstatt
 - a. Einbindung der Neubaustrecke nördlich von Grafing Bahnhof
 - b. Abschluss der Vorplanung technische Streckenausrüstung
4. Ausblick zum Thema Lärmschutz
5. Parlamentarische Befassung
6. Ausblick

1. Begrüßung

Moderator Ralf Eggert eröffnet die 4. Sitzung des Dialogforums. Er begrüßt die Teilnehmenden und insbesondere den Gastgeber Andreas Bukowski, der ein Grußwort an das Dialogforum richtet. Er nennt Lärmschutz und die Stärkung des Nahverkehrs als besondere Anliegen.

Dieter Müller und Christian Tradler, Projektleiter bei der DB Netz AG, begrüßen ebenfalls die Teilnehmenden.

Ralf Eggert stellt die Tagesordnung vor und erinnert daran, dass ein Live-Protokoll erstellt wird. Die vorab eingereichten Fragen und Themen werden behandelt. Die Mitglieder des Dialogforums sind mit der Tagesordnung einverstanden.

2. Bericht aus dem Gesamtprojekt

Dieter Müller berichtet auf Folie 5 zum Projektfortschritt in den Planungsabschnitten. Im Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen sei im Juli die Auswahltrasse Limone vorgestellt worden. Ein Papier eines Bürgers mit Kritikpunkten werde von der Bahn aktuell intensiv und ergebnisoffen geprüft. Das Ergebnis werde den Mitgliedern des Dialogforums am 24. November auf der 12. Sitzung vorgestellt. Der Prüfbericht werde öffentlich zugänglich sein. Damit gingen im nächsten Jahr alle Planungsabschnitte in die Vorplanung.

3. Blick in die Planungswerkstatt

a) Einbindung der Neubaustrecke nördlich von Grafing Bahnhof

Dieter Müller berichtet zum Überwerfungsbauwerk anhand des Gleisschemas sowie des Lage- und Höhenplans. Dieses sei nördlich von Grafing Bahnhof vorgesehen, da der Platzbedarf inklusive Rampen und Verzierungen südlich nicht gegeben sei (Folien 7-8). Darüber hinaus zeigt er anhand von Ausschnitten der für den Abschnitt Grafing–Ostermünchen erstellten Visualisierung, dass die Neubaustrecke sich in die natürliche Topografie einfüge und dass das Überwerfungsbauwerk beidseits überwiegend von Wald umgeben sei (Folien 9-10).

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied fragt nach den Längen der Rampen. Dieter Müller antwortet, die Rampen hätten eine Länge von jeweils circa einem Kilometer. Das Überwerfungsbauwerk erstreckte sich auf einer Länge von circa 300 Metern.
- Ein Mitglied fragt nach den Auswirkungen zum Lärmschutz. Dieter Müller antwortet, die Lärmschutzwand sei bereits vordimensioniert und aus den Plänen zu entnehmen.
 - Ein Mitglied sagt, dass sich an der Dimensionierung noch etwas ändern könne, da die Lärmbe-rechnungen noch nicht vorlägen. Dieter Müller bestätigt das. Die Planung werde in einem ite-rativen Prozess immer weiter verfeinert.
- Ein Mitglied fragt, ob die S-Bahn-Gleise als reine Gleise für die S-Bahn erhalten bleiben würden. Dieter Müller sagt, das Projekt sehe nicht vor, die S-Bahn-Gleise für den Güter- und Fernverkehr zu nutzen.
 - Ein Mitglied fragt, warum bereits heute einzelne Züge der Bayerischen Regionalbahn auf den S-Bahn-Gleise fahren. Dieter Müller antwortet, dass in Störungsfällen durchaus alle Gleise ge-nutzt werden könnten. Dies sei im Regelbetrieb aber nicht vorgesehen.
 - Ralf Eggert sagt, dass konkrete Fälle gemeldet werden können. Christian Tradler äußert Bereit-schaft, solche Fälle an die zuständigen Stellen weiterzuleiten.
 - Mehrere Mitglieder äußern unabhängig von der Aussage von Dieter Müller die Befürchtung, dass der S-Bahn-Verkehr durch die Neubaustrecke eingeschränkt werde.
 - Christian Tradler ergänzt, dass in der Projektplanung keine Verbindung von S-Bahn zur Neu-baustrecke vorgesehen sei.
- Ein Mitglied fragt nach den Geschwindigkeiten der Güterzüge. Dieter Müller antwortet, in der Regel fahren Güterzüge 100 Stundenkilometer. Unter bestimmten Voraussetzungen können einzelne Güter-züge bis zu 120 Stundenkilometer fahren.
 - Ein Mitglied fragt, ob es eine Aussage in der betrieblichen und verkehrlichen Aufgabenstellung dazu gebe. Dieter Müller antwortet, dass die verkehrliche Aufgabenstellung vom Ergebnis der Zugzahlenprognose aus der laufenden Bedarfsplanüberprüfung abhängen. Er ergänzt, dass durch Flüsterbremsen die Züge leiser werden.
 - Ein Mitglied sagt, dass der Effekt der Flüsterbremsen durch die Zunahme an Güterverkehr mehr als aufgebraucht werde und dass der Lärm bereits heute weit über den Grenzwerten von Neubaustandards liege.

- Ein Mitglied fragt, ob es mittlerweile einheitliche Zugzahlen im Gesamtprojekt gebe. Christian Tradler antwortet, dass die Zugzahlen sich aus der Überprüfung des Bedarfsplans ergäben und in einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung verarbeitet würden. Die Überprüfung des Bedarfsplans durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sei für 2023 vorgesehen.
 - Ein Mitglied kritisiert, dass die Lücke zwischen Prognosezahlen und Bemessungsfall sehr hoch sei. Es fragt, warum der Bemessungsfall nur bis Grafing gültig sei. Christian Tradler antwortet, dass der Bemessungsfall keine Prognosezugzahl darstelle und als Hilfsgröße nur bis zur Vorplanung genutzt werde. Bei der Dimensionierung des Lärmschutzes gelten die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung.
 - Ein Mitglied sagt, die Bahn müsse sich an den Auftrag der Politik halten. Der Wunsch nach übergesetzlichem Lärmschutz müsse an die Politik adressiert werden.
- Ein Mitglied fragt, warum mit 8 Promille und nicht wie beim Güterverkehr möglich mit 12,5 Promille geplant werde. So könne man das Planungsgebiet stauchen, da die Rampen kürzer werden würden.
 - Dieter Müller antwortet, dass der Brenner-Nordzulauf als Flachbahn konzipiert sei. Von einer Flachbahn spreche man, wenn die Neigung durchgängig maximal 12,5 Promille betrage. Untersuchungen hätten ergeben, dass schwere Güterzüge nur bei einer Neigung von 8 Promille ohne betriebliche Einschränkungen verkehren können.
- Ein Mitglied fragt, ob der Ausbauabschnitt planfestgestellt werden müsse. Dieter Müller antwortet, dass über die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens das Eisenbahnbundesamt entscheide.

b) Abschluss der Vorplanung technische Streckenausrüstung

Matthias Georgi vom Planungsteam Signon berichtet zum Abschluss der Vorplanung der technischen Streckenausrüstung. Anhand von Auszügen stellt er die signaltechnische Planung vor, erläutert die optimierte Blockteilung und verortet die Gleisfeldkonzentratoren in Haar, Zorneding sowie Kirchseeon. Auch die Zahl der verbauten Achszähler, Signaltafeln, Weichenantriebe und ETCS-Balisen stehe nun fest. Die Baukosten summierten sich nach jetzigem Stand auf insgesamt rund 49 Millionen Euro. Eine Zusammenfassung findet sich auf den Folien 12 bis 17 der Präsentation.

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied fragt, warum die Technik auch auf den S-Bahn-Gleisen verbaut würde. Dieter Müller antwortet, dass die Fern- und S-Bahnstrecken zukünftig jeweils von einem digitalen Stellwerk aus gesteuert werden. Daher müsse die bahntechnische Ausrüstung für den Einsatz von ETCS erneuert werden. Dies erlaube keine Aussage über die zukünftige Nutzung.
- Ein Mitglied fragt, ob der Zugbetrieb vom Münchner Ostbahnhof gesteuert werde. Matthias Georgi sagt, dafür sei ein neues Stellwerk in Rosenheim vorgesehen.
 - Christian Tradler ergänzt, dass die Planung der digitalen Stellwerke durch das Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ erfolge.
- Ein Mitglied fragt, was mit Zügen passiere, die noch nicht mit ETCS gesteuert würden. Er fragt, ob die alten Signale erhalten bleiben. Matthias Georgi verneint das und sagt, dass keine parallele Infrastruktur vorgesehen sei.
 - Christian Tradler ergänzt, dass der Einbau von ETCS und die Umrüstung der Fahrzeuge aufeinander abgestimmt werde.
 - Laut Dieter Müller sei der Umsetzungshorizont für den Einsatz von ETCS im gesamten Scan-Med-Korridor Deutschlands derzeit für 2030 vorgesehen. Die Hochrüstung auf ETCS flexibilisiere den Bahnbetrieb und die Nutzung der Bahninfrastruktur.
- Ein Mitglied fragt, ob die neuen Stellwerke die alten Stellwerke ersetzen würden. Dieter Müller bestätigt das.

4. Ausblick zum Thema Lärmschutz / 5. Parlamentarische Befassung

Die Tagesordnungspunkte 4 und 5 werden gemeinsam aufgerufen.

Dieter Müller berichtet zum Thema Lärmschutz und stellt die gesetzlichen Grundlagen dar, die im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bestehen. Auf dieser Grundlage bestünde in den an die Neubaustrecke Grafing – Ostermünchen angrenzenden Streckenabschnitten kein Anspruch auf Maßnahmen der Lärmvorsorge, da kein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der 16. BImSchV realisiert werde. Die DB Netz AG erstelle im Rahmen der Planfeststellung schalltechnische Gutachten, um eine Zunahme der Schallbelastung durch die Fernwirkung der Neubaustrecke Grafing–

Grenze D/A zu untersuchen. Dies sei möglich, sobald die Prognosezugzahlen 2040 im Rahmen der laufenden Bedarfsplanüberprüfung durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bekanntgegeben würden (Folien 19-20).

Weiter stellt Dieter Müller die Grundlagen der Parlamentarischen Befassung bei Bahnprojekten und den exemplarischen Prozess beim Brenner-Nordzulauf vor. Die Region könne Kernforderungen formulieren, über deren Umsetzung der Deutsche Bundestag entscheide (Folien 23-25). Die Bahn bietet den Kommunen an, bei der Prozesskoordination zu unterstützen (Folie 26). Die Parlamentarische Befassung beim Brenner-Nordzulauf sei 2025 vorgesehen.

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied ist der Auffassung, dass bereits jetzt mit aktuellem Zugverkehr die Lärmpegel über 60 dB(A) in der Nacht und 70 dB(A) am Tag lägen. Das Mitglied fragt, ob es angesichts der aktuellen Lärmbelastung einen Nachweis brauche, dass der Mehrverkehr aus der Neubaustrecke für die Lärmerhöhung verantwortlich sei. Christian Tradler sagt, dass über Maßnahmen des Lärmschutzes das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entscheide.
- Ein Mitglied sagt, dass die Grenzwerte der freiwillige Lärmsanierung bereits niedriger seien als die in der Präsentation dargestellten 60 dB(A) in der Nacht und 70 dB(A) am Tag. Daher entstehe kein Vorteil für die Anwohnenden. Die Grenzen der WHO zur Gesundheitsgefährdung lägen deutlich niedriger.
- Ralf Eggert hält fest, dass die meisten Mitglieder den gesetzlichen Lärmschutz nicht für ausreichend erhalten. Daher habe die Bahn den Weg der Parlamentarischen Befassung aufgezeigt.
- Ein Mitglied fragt, wie eine wesentliche bauliche Veränderung der Schieneninfrastruktur im Projektkontext zu interpretieren sei. Christian Tradler antwortet, dass die im Abschnitt geplante Signaltechnik nicht Teil der Schieneninfrastruktur im Sinne der 16. BImSchV sei.
 - Ein Mitglied weist darauf hin, dass die Frage teilweise beim Bundesverwaltungsgericht anhängig sei.
 - Ein Mitglied sagt, das Urteil zum Fehmarnbelttunnel zeige, dass die gestiegenen Verkehrsmengen ebenfalls wesentliche Veränderungen darstellen können. Das Mitglied fragt, ob der Brenner-Nordzulauf nach der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung oder nach den vereinbarten Regularien der TEN-Korridore geplant werde. Des Weiteren weist ein Mitglied darauf hin, dass

- nach der Rechtsauffassung des Bundesverwaltungsgerichts ein Staatsvertrag rechtlich oberhalb beispielsweise des Bundesverkehrswegeplans angesiedelt sei.
- Christian Tradler weist darauf hin, dass das Projekt Brenner-Nordzulauf nach den Regularien der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung in die Parlamentarische Befassung gehe. Zur Frage des Staatsvertrags erläutert er, dass im Gegensatz zum Fehmarnbelttunnel kein Staatsvertrag, sondern eine Ressortvereinbarung vorliege.
 - Ein Mitglied führt aus, dass auch ohne wesentliche bauliche Veränderungen ein Anspruch auf Lärmvorsorge bestehen könnte, wenn eine Kapazitätserhöhung zu mehr Lärm führe.
 - Ein Mitglied fragt, wie das Koordinationsangebot der Bahn ausgestaltet sei. Christian Tradler antwortet, das Projektteam der Bahn plane, den Prozess der Sammlung und Weitergabe der Kernforderungen mit den betroffenen Landkreisen zu erörtern, damit keine Kernforderungen verloren gehen. Im Frühjahr sei ein Infotermin vorgesehen. Über die Kernforderungen entscheide die Region. Die Bahn gebe für die Kernforderungen eine Kostenschätzung ab. Planungen für Kernforderungen würden durch das Projekt nicht geführt.
 - Ein Mitglied weist darauf hin, dass es bereits einen Beschluss des Landkreises Ebersberg gebe.
 - Ein Mitglied fragt, ob der Ausbauabschnitt Teil der Parlamentarischen Befassung sei. Christian Tradler bestätigt das.
 - Ein Mitglied berichtet, dass es einen Forderungskatalog gebe, der von mehreren Bürgermeistern und weiteren Mitgliedern des Dialogforums unterzeichnet worden sei. Der Forderungskatalog sei unter <https://bahnlaerm-kirchseeon.de/unsere-forderung/> einsehbar.

5. Ausblick

Dieter Müller berichtet, dass die Planungen des Abschnitts Trudering–Grafing wie angekündigt an das Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ übergeben werden (Folie 28). Das nächste Dialogforum finde statt, sobald neue Planungsinformationen vorlägen. Der nächste Termin für die Mitglieder sei der angekündigte Infotermin zur Parlamentarischen Befassung im Frühjahr 2023.

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied fragt, wie groß die Kapazität am Ende seien. Dieter Müller verweist auf die Ausführungen im letzten Protokoll. Für die Ermittlung der Kapazität seien die bautechnischen und signaltechnischen Planungen und die prognostizierten Zugzahlen (Bedarfsplanüberprüfung) notwendig. Erst wenn alle Daten vorlägen, werde im Rahmen einer EBWU die Kapazität ermittelt.
- Ein Mitglied bittet darum, dass bei der Terminplanung auch Ausschusssitzungen berücksichtigt werden. Ralf Eggert sichert zu, auch Ausschusssitzungen so weit wie möglich zu berücksichtigen.

Ralf Eggert bedankt sich bei den Teilnehmenden für die konstruktiven Gespräche.

Dieter Müller und Christian Tradler bedanken sich ebenfalls bei den Teilnehmenden und wünschen allen Beteiligten einen schönen Heimweg.

Erstellt durch: Tim Huß, ifok

Abgestimmt mit den Teilnehmenden am Ende der Sitzung

Anlagen

Präsentation zur 4. Sitzung des Dialogforums Trudering–Grafing am 15.11.2022



Brenner-Nordzulauf

4. Dialogforum

Planungsabschnitt Trudering–Grafing

15.11.2022 | Bürgersaal zur Post | Haar



Kofinanziert von der
Europäischen Union

Grafing Bahnhof



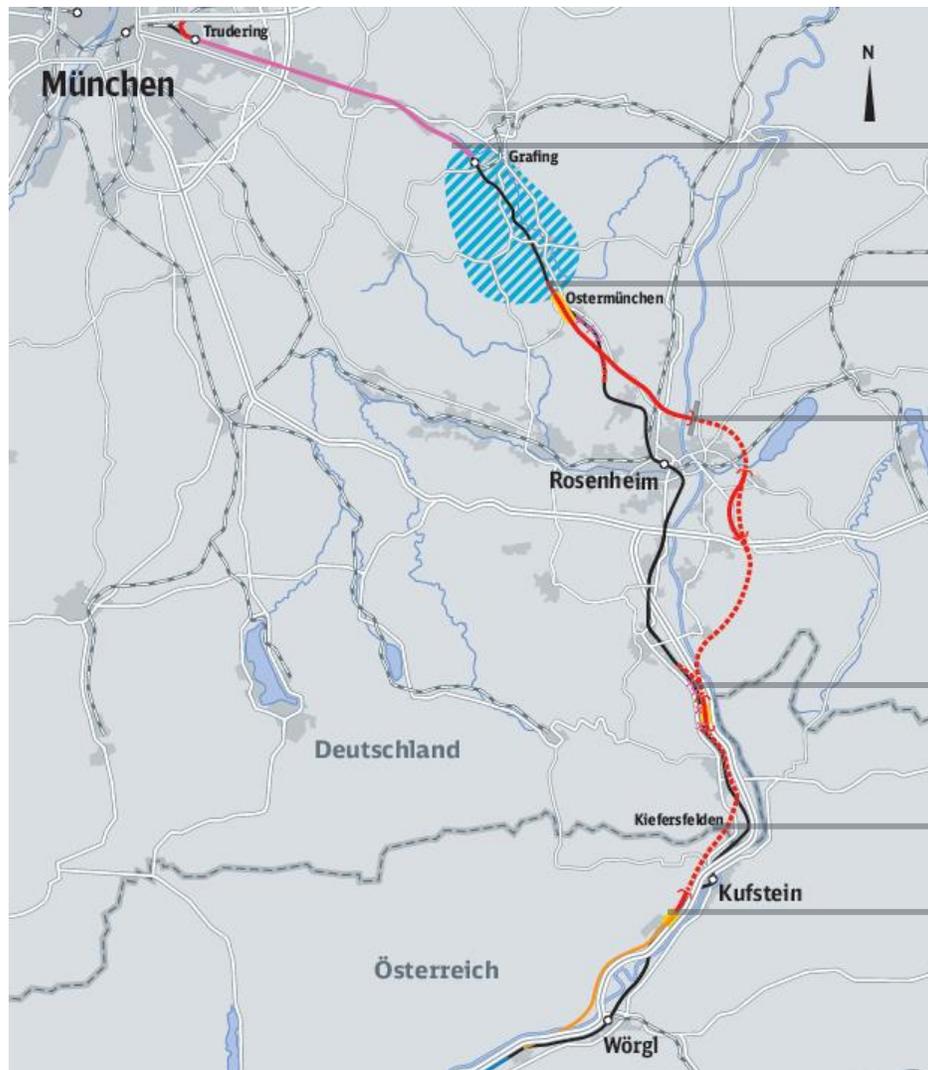
- 1. Begrüßung**
- 2. Bericht aus dem Gesamtprojekt**
- 3. Blick in die Planungswerkstatt**
 - a. Einbindung der Neubaustrecke nördlich von Grafing Bahnhof**
 - b. Abschluss der Vorplanung technische Streckenausrüstung**
- 4. Ausblick zum Thema Lärmschutz**
- 5. Parlamentarische Befassung**
- 6. Ausblick**

1. Begrüßung

2. Bericht aus dem Gesamtprojekt

Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

Planungsabschnitte ab der Vorplanung



Planungsabschnitt

Trudering–Grafing

Grafing–Ostermünchen

Ostermünchen–Innleiten

Innleiten–Kirnstein

Kirnstein–Grenze D/A

Grenze D/A–Schaftenau

Schaftenau–Knoten Radfeld

Status

Vorplanung

Vorbereitung Vorplanung

Vorplanung

Vorplanung

Vorplanung

UVE-Planung

Detailplanung

3. Blick in die Planungswerkstatt

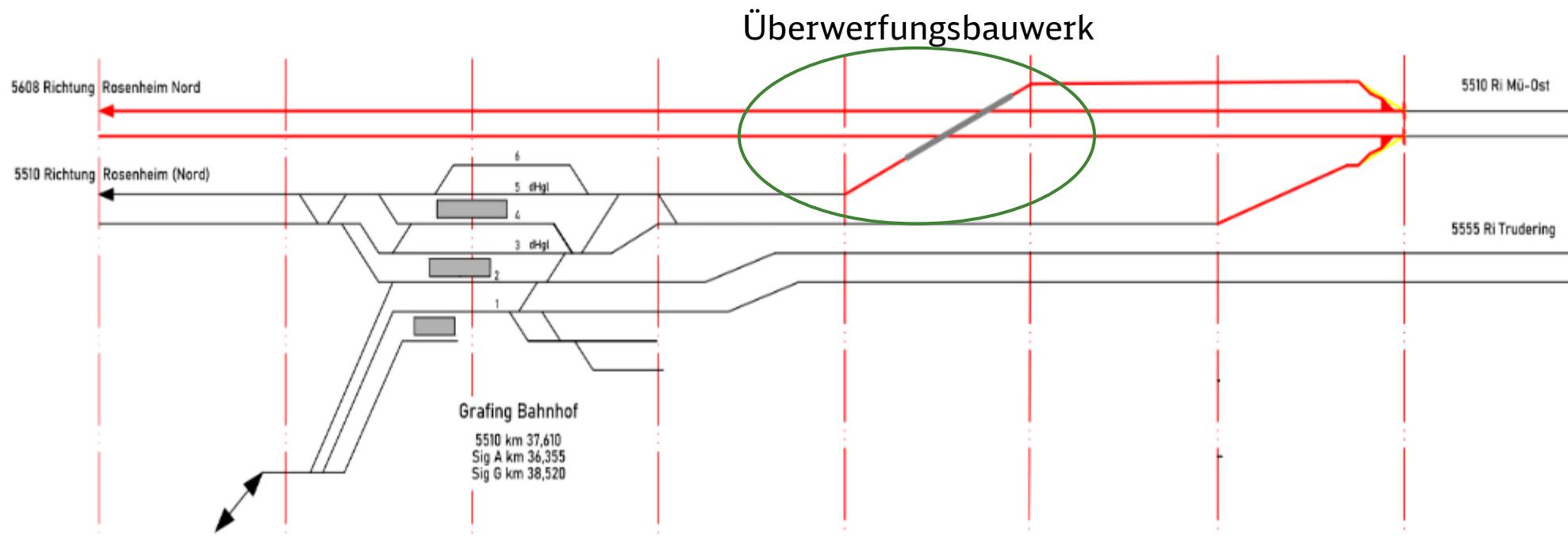
a. Einbindung der Neubaustrecke nördlich von Grafing Bahnhof

Einbindung der Neubaustrecke nördlich von Grafing Bahnhof

Gleisschema

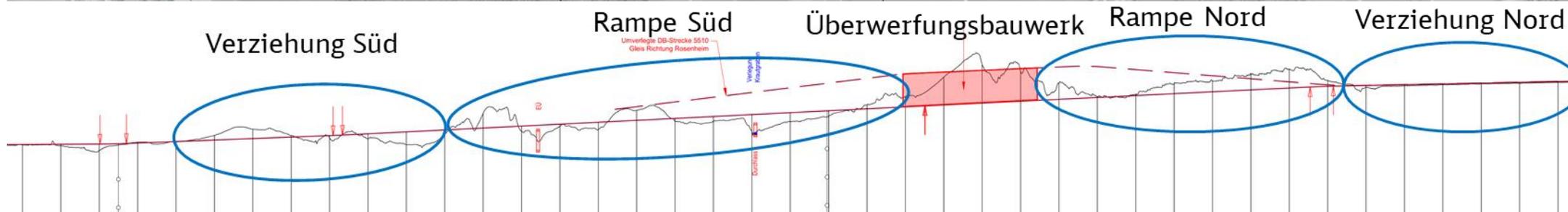
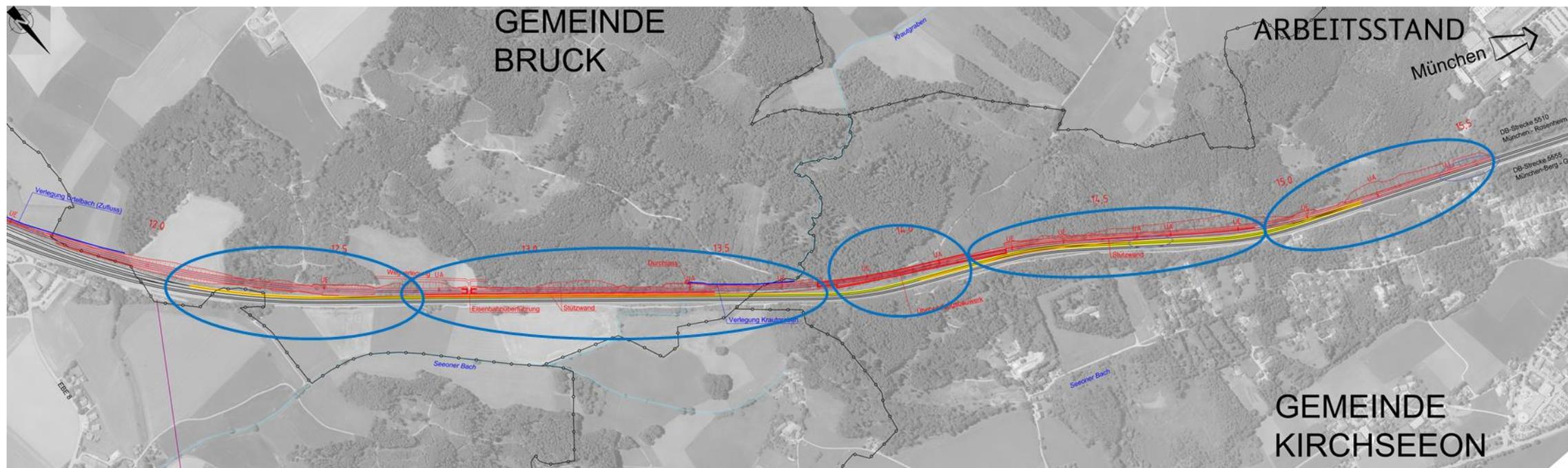
Grundsätze eines Gleisschemas:

1. Schematische Darstellung der Eisenbahninfrastruktur
 2. Verdeutlichung der Fahrbeziehungen
 3. Lage und Höhe ist nicht maßstäblich
- Höhenfreie Anbindung an die Strecke 5510
 - Bautechnisch und aufgrund der erforderlichen Ausdehnung nur nördlich des Bahnhofs möglich
 - Keine Überleitung NBS zu S-Bahn Strecke 5555



Einbindung der Neubaustrecke nördlich von Grafing Bahnhof

Höhen- und Lageplan



← Rosenheim

Legende:
UA = Übergangsbogenanfang
UE = Übergangsbogenende

München →

Einbindung der Neubaustrecke nördlich von Grafing Bahnhof

Visualisierung



Das Überwerfungsbauwerk fügt sich in die natürliche Topografie ein.

Einbindung der Neubaustrecke nördlich von Grafing Bahnhof

Visualisierung



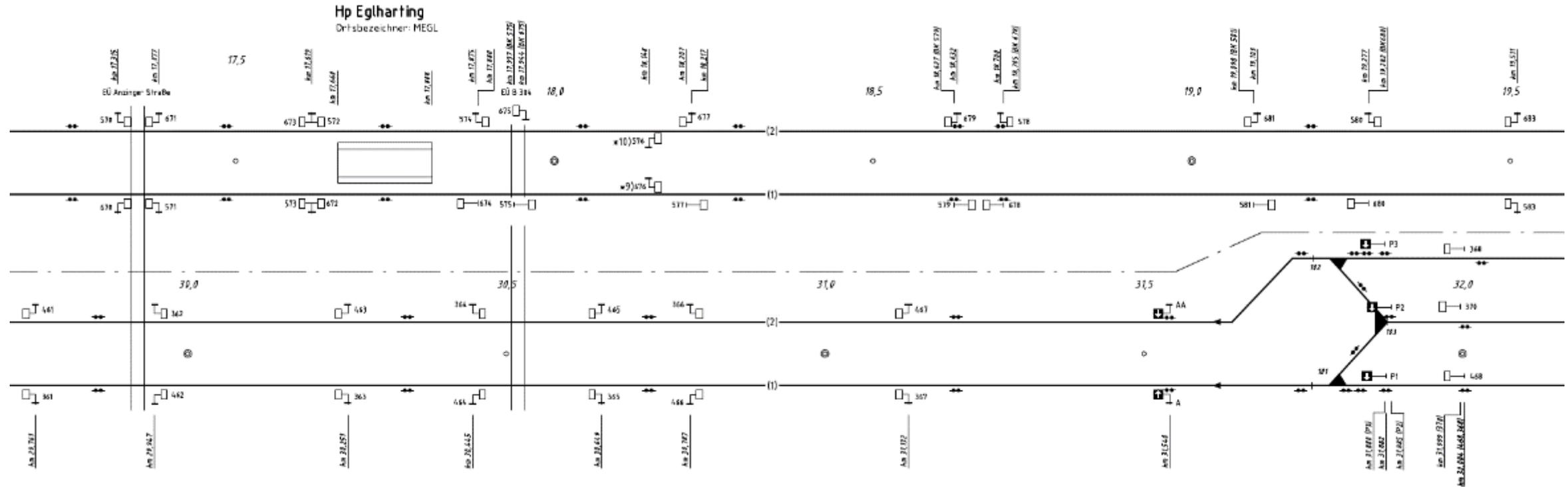
Das Überwerfungsbauwerk ist beidseits überwiegend von Wald umgeben.

3. Blick in die Planungswerkstatt

b. Abschluss der Vorplanung technische Streckenausrüstung

Abschluss der Vorplanung technische Streckenausrüstung

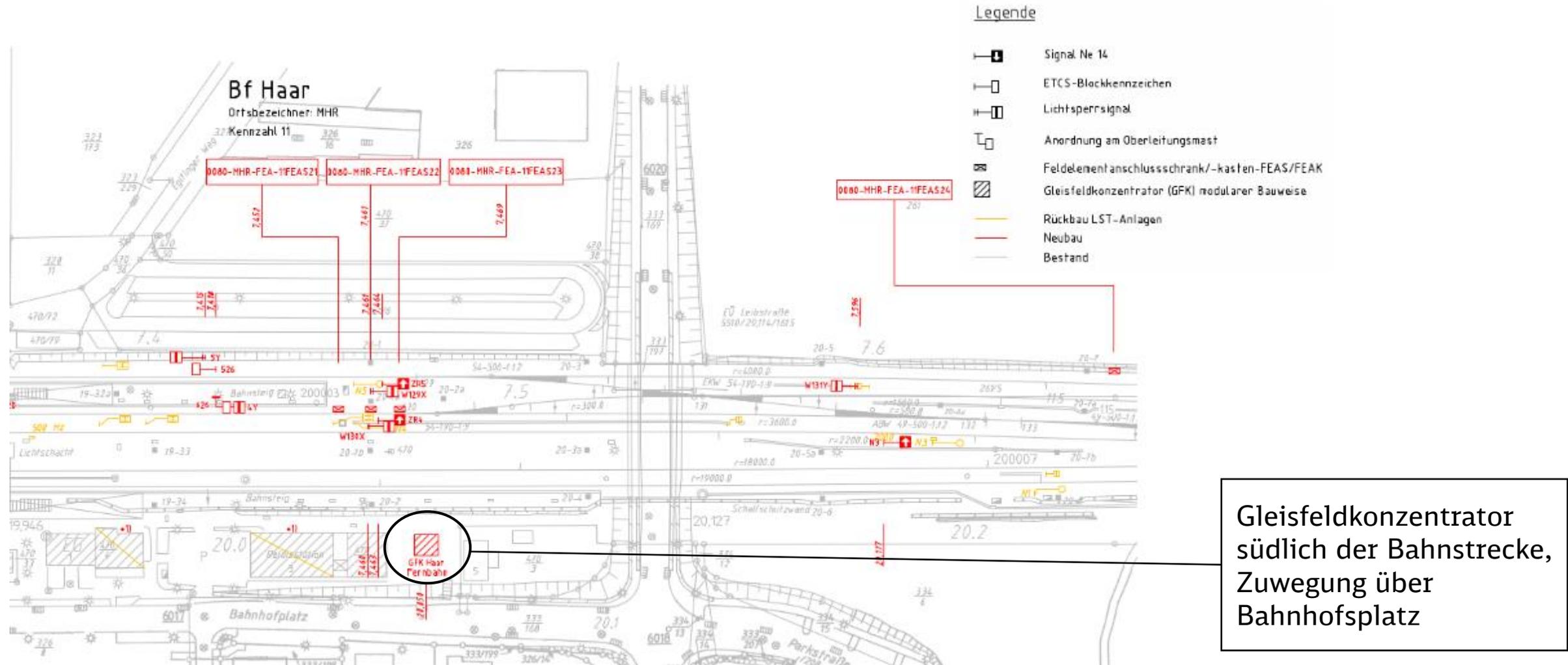
Auszug signaltechnische Planung



- Achszähler
- ETCS-Blockzeichen
- Ne 14 (virtuelles Hauptsignal)

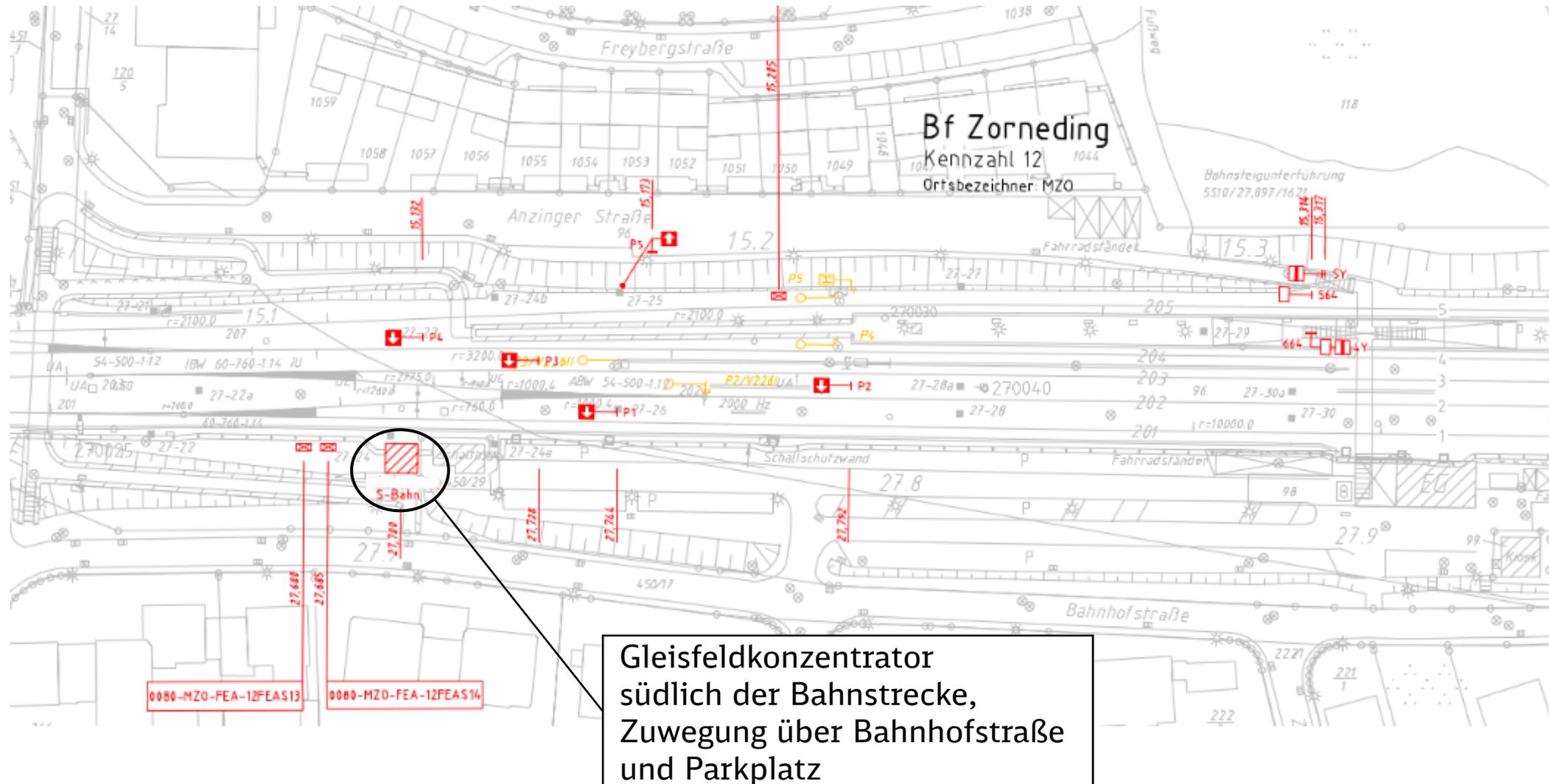
Abschluss der Vorplanung technische Streckenausrüstung

Auszug signaltechnische Planung Haar



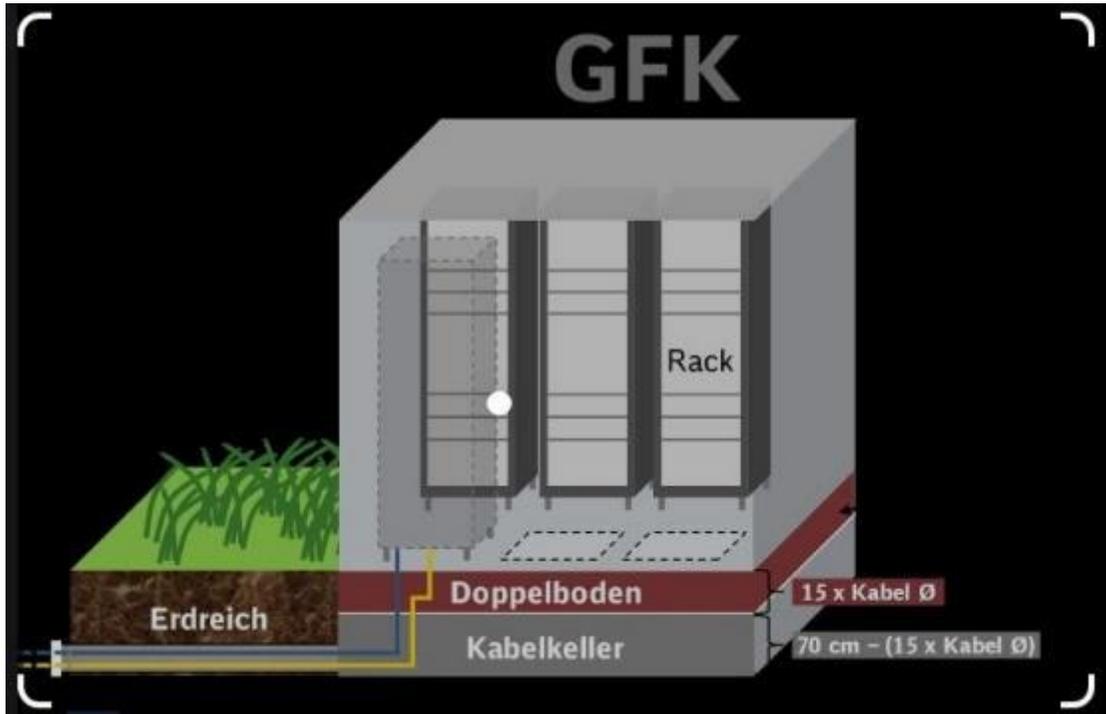
Abschluss der Vorplanung technische Streckenausrüstung

Auszug signaltechnische Planung Zorneding



Abschluss der Vorplanung technische Streckenausrüstung

Auszug signaltechnische Planung: Modul Gleisfeldkonzentrator (GFK)



EEA = elektrische Energieanlage

TK = Telekommunikation

Abschluss der Vorplanung technische Streckenausrüstung

Mengenermittlung und Kosten



318
Achsähler



330
Signaltafeln

ca.
49
Mio. €
Baukosten



41
Weichen-
antriebe



ca.
2.300
ETCS-Balisen

4. Ausblick zum Thema Lärmschutz

Ausblick zum Thema Lärmschutz

Gesetzlicher Rahmen & schalltechnische Gutachten (1)

Die DB Netz AG handelt innerhalb des gesetzlichen Rahmens:

- Das Recht auf Schutz vor Verkehrslärm wird durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) garantiert. Diese schreibt Immissionsgrenzwerte vor, die beim Neubau oder bei einer wesentlichen Änderung an der Eisenbahnstrecke eingehalten werden müssen.
- Auf Grundlage der gesetzlichen Regelungen zum Immissionsschutz besteht in den an die Neubaustrecke Grafing – Grenze D/A angrenzenden Streckenabschnitten, in denen **kein erheblicher baulicher Eingriff realisiert** werden, **kein Anspruch auf Maßnahmen der Lärmvorsorge** (§§ 41 ff BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV).



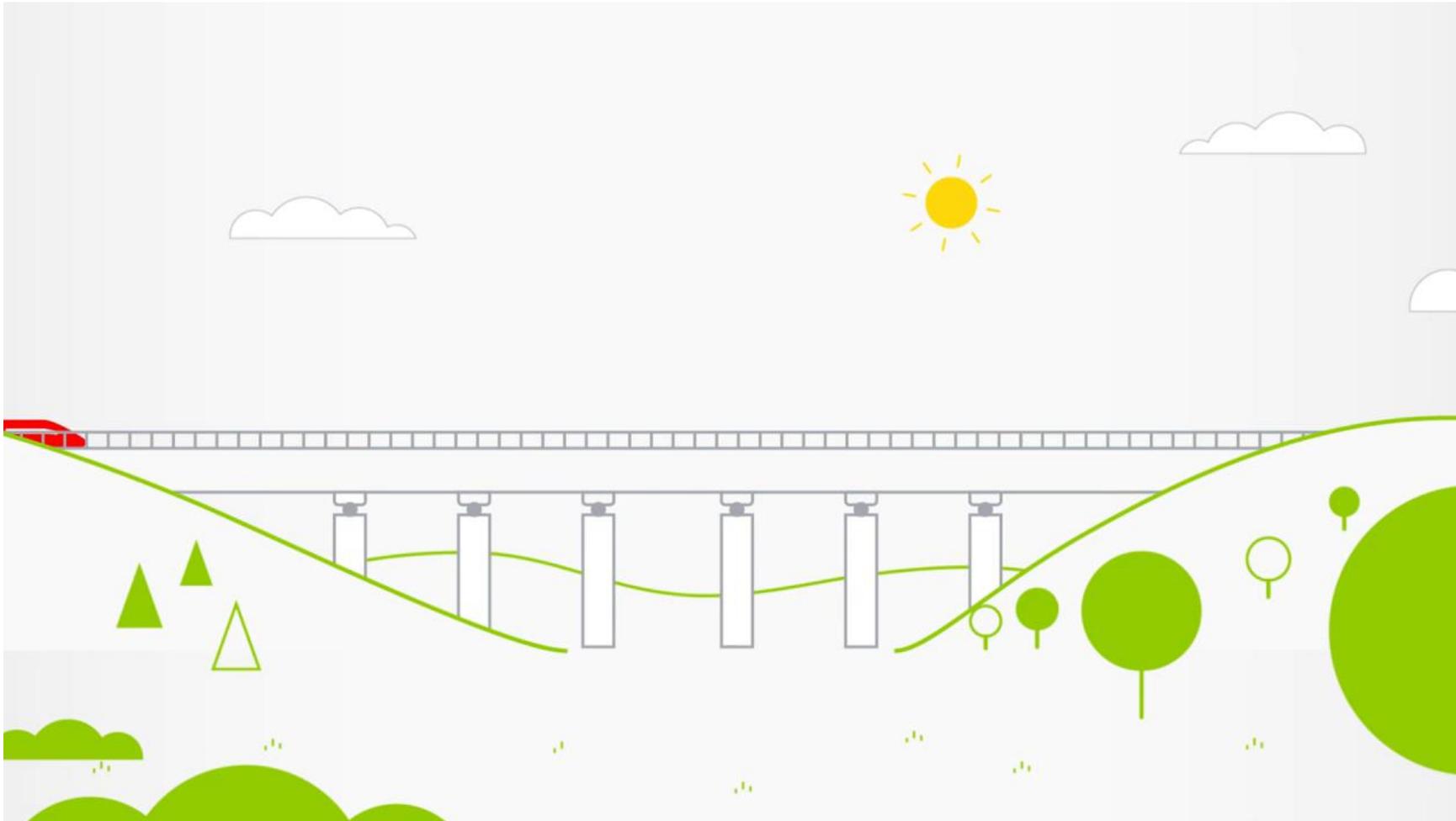
Die DB Netz AG erstellt schalltechnische Gutachten:

- Die Zunahme der Schallbelastung durch die Fernwirkung aus der Neubaustrecke Grafing – Grenze D/A wird durch schalltechnische Gutachten untersucht.
- **Die DB Netz AG prüft für die sogenannte Baulücke München-Trudering – Grafing, ob zum jeweils gültigen Prognosehorizont die Lärmbelastung den Wert von 60 dB(A) in der Nacht bzw. 70 dB(A) am Tag überschreitet und ob die Pegelerhöhung durch die Verkehrszunahme allein aufgrund der Fernwirkung aus der Neubaustrecke entstehen wird.** Für den Fall einer festgestellten ursächlichen Mehrbelastung im Bereich des Streckenabschnitts München-Trudering – Grafing werden aktive bzw. passive Schallschutzmaßnahmen zur Kompensation dieser Pegelerhöhung erarbeitet und in den Genehmigungsunterlagen berücksichtigt. Im Rahmen der jeweiligen Genehmigungsverfahren wird dann nach Maßgabe des allgemeinen Abwägungsgebotes (§18 Satz 2 Allgemeines Eisenbahngesetz AEG) durch das Eisenbahn-Bundesamt entschieden.
- Die **gutachterlichen Betrachtungen** im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen können **aufgenommen** werden, **wenn die Prognosezugzahlen 2040** für den Schienengüterverkehr im Rahmen der aktuell laufenden Bedarfsplanüberprüfung durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr voraussichtlich im Jahr 2023 **bekanntgegeben** werden.

5. Parlamentarische Befassung

Die Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Erklärvideo zum Prozess



Die Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Der Weg von der Vorplanung ins Parlament



Rechtliche Grundlage: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

- Regelt die Finanzierung aller Bedarfsplanprojekte des Bundesverkehrswegeplans.
- Wichtiger Bestandteil: Parlamentarische Befassung nach Abschluss der Vorplanung.
- Unterrichtung des Bundestags
 - Vorzugsvariante
 - Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung
 - Gesetzgeber wird in die Lage versetzt, Beschlüsse zu fassen

**Angestrebter Termin:
Mitte des Jahrzehnts**

Die Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Übergesetzliche Forderungen bei der Planung des Schienennetzes

- Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung kann die Region Empfehlungen für Maßnahmen aussprechen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen („Kernforderungen“).
- Der Deutsche Bundestag entscheidet im Einzelfall über die Finanzierung bestimmter Kernforderungen.
- Grundsätzliche Voraussetzung einer Bundesfinanzierung ist ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen (NKV) des Gesamtvorhabens (§ 9 BSWAG, § 5 Abs. 3 BUV).

Beschluss des Deutschen Bundestages, dass...

„[...] in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit [...] künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen.“

„[...] aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.“

Quelle: Deutscher Bundestag, Drucksache 18/7365

Die Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Prozessuale Betrachtung

Vorplanung

- Vorschlag der DB zur gesetzlich gebotenen wirtschaftlichen Vorzugsvariante.
- Beurteilung übergesetzlicher Forderungen aus der Region nach Kosten, planrechtliche und technische Machbarkeit, Wirksamkeit.
- Zusammenfassung in Bericht der DB an EBA/BMDV (§ 5 Abs. 1 S. 2 BUV).

Unterrichtung
des Bundestages
durch das BMDV



Parlamentarische Befassung

- Das BMDV stellt dem Deutschen Bundestag die von der Vorhabenträgerin vorgeschlagene Vorzugsvariante und ihre gesamtwirtschaftliche Bewertung vor.
- Beinhaltet Erläuterung, welche Vorschläge aus den öffentlichen Beteiligungsprozessen in der Planung berücksichtigt und welche nicht berücksichtigt werden konnten („übergesetzliche Forderungen bzw. Kernforderungen“).
- Sowie Erläuterung der Bewertung der übergesetzlichen Forderungen.

Entscheidung des
Bundestages über
Vorzugsvariante

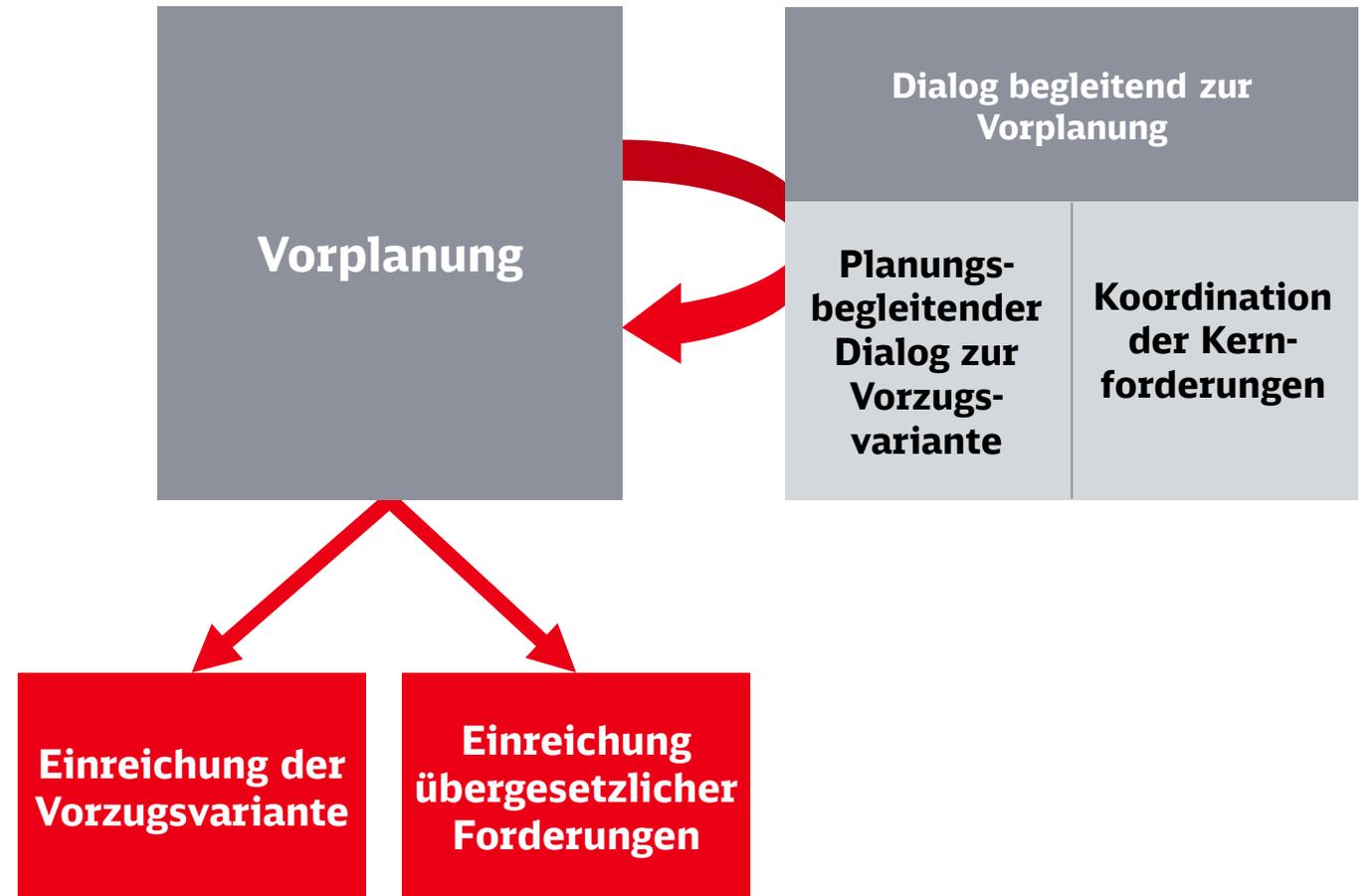


**Entwurfs- und
Genehmigungs-
planung auf Basis
der Bundestags-
entscheidung**

Die Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Koordinationsangebot der DB

- Die Region ist für die Erarbeitung der Kernforderungen zuständig.
- Die Aufgabe der DB ist es, diese nach den Vorgaben der Machbarkeit, Kosten, Nutzen etc. zu bewerten und in einem die Vorzugsvariante begleitenden Bericht darzustellen.
- Sinnvoll ist daher eine Koordination zwischen der DB und den Kommunen und Landkreisen, als Teil des Dialogprozesses zur Vorplanung. An deren Ende sollte eine konsolidierte Rückmeldung stehen, z. B. geführt durch die Landkreise.



6. Ausblick

Umsetzung der Digitalisierung durch die Digitale Schiene Deutschland



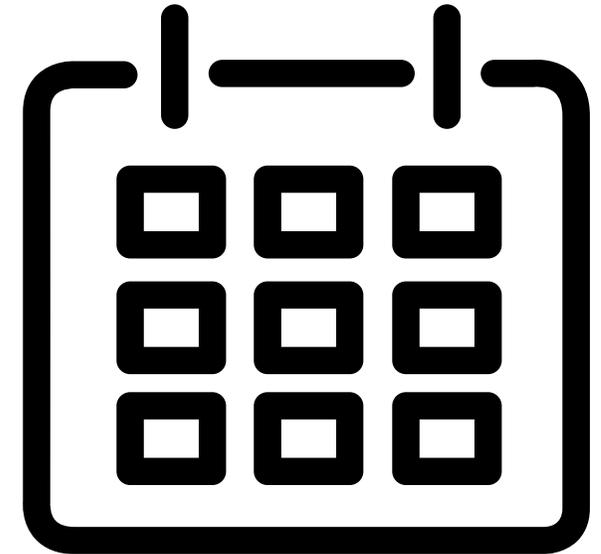
Starterpaket der Digitalen Schiene Deutschland

- Städte > 500.000 Einwohner
- Korridor ScanMed SFS Köln–Rhein/Main
- Digitaler Knoten Stuttgart
- Umzurüstende Netzbezirke im Korridor ScanMed

- Die Digitale Schiene Deutschland wird auf den Weg gebracht, um europaweit einen einheitlichen und digital gesteuerten Schienenverkehr zu ermöglichen.
- Die Digitale Leit- und Sicherungstechnik setzt sich aus den folgenden Kernsystemen und Projekten zusammen:
 - Digitales Stellwerk (DSTW)
 - European Train Control System (ETCS)
 - integriertes Leit- und Bediensystem (iLBS)
- Die Planungen des Abschnitts Trudering-Grafring wurden in enger Abstimmung mit dem Projekt Digitalen Schiene Deutschland erstellt und wird an das Projekt DSD übergeben.
- Das „Starter-Paket“ für den Einstieg in die Digitale Schiene für Deutschland soll bis 2030 umgesetzt werden und umfasst das Transeuropäische Netz Skandinavien-Mittelmeer (TEN).

- Das nächste Dialogforum findet statt, sobald neue Planungsinformationen vorliegen.
- Voraussichtlich im Frühjahr 2023 wird es einen Infotermin zum Ausblick auf die Parlamentarische Befassung geben.
- Bei Fragen können Sie sich jederzeit unter info@brennernordzulauf.eu an das Projektteam wenden.

Die Präsentation und das Protokoll wird zeitnah auf www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht.



Vielen Dank

Wir sind für Sie da!



DB Netz AG

Prinzregentenstraße 5, 83022 Rosenheim



info@brennernordzulauf.eu



brennernordzulauf.eu