

Brenner-Nordzulauf: Planungsabschnitt Grafing – Ostermünchen

Gesprächsnotiz zum Online-Infotermin am 24.11.2022

Gegenstand des Termins

Am 13.07.2022 hat die DB Netz AG das Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens (TAV) im Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen des Brenner-Nordzulaufs veröffentlicht. Die fachliche Beurteilung ergab das optimalste Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis für Variante Limone, gefolgt von den Varianten Rot und Türkis.

Am 10.09.2022 wurde eine kritische Analyse veröffentlicht, die auf mögliche Beurteilungsfehler hinwies. Die DB Netz AG sagte eine ergebnisoffene Prüfung zu. Teil der Prüfung war ein Stresstest für die Teilkriterien Lärm- und Erschütterungen, bei dem die Prämissen der kritischen Analyse – eine Betrachtung des Gesamtsystems aus Neubau- und gesamter Bestandsstrasse – angewandt wurden. Die Prüfung hat das Ergebnis des TAV bestätigt. Der Stresstest ergab, dass auch unter geänderten Prämissen die Auswahltrasse Limone bei den Teilkriterien Lärm und Erschütterungen deutlich mehr Bewertungspunkte erzielt als die bestandsnahe Variante Türkis. Die weiteren Kritikpunkte wurden fachlich entkräftet. Über das Ergebnis der Prüfung hat die DB Netz AG in einem Online-Termin am 24.11.2022 informiert.

Für ein rechtssicheres Auswahlverfahren muss das Ergebnis des TAV anhand objektiver, überprüfbarer Kriterien festgestellt werden. Für die bestandsnahe Variante Türkis haben sich mehrere Gemeinderäte, der Kreistag Ebersberg und am 23.11.2022 der Bayerische Landtag ausgesprochen.

Nachgefragte Informationen

Methodik TAV und Stresstest

- Das TAV berechnete bei den Hauptkriterien Lärm und Erschütterungen die Trasse der Neubaustrecke mit Berücksichtigung der Bestandsstrecke in den Bereichen, in denen diese verlegt oder verändert wird. Beim Stresstest wurde, der Argumentation des Kritikpapiers folgend, das Gesamtsystem aus Neubau- und gesamter Bestandsstrecke zu Grunde gelegt. Der Stresstest hat gezeigt, dass durch die Verkehrsverlagerung der Güterzüge von der Bestands- auf die Neubaustrecke die Trasse Türkis auch bei dieser Betrachtungsweise deutlich schlechter abschneidet als die Trasse Limone. Die im TAV angewandte Methodik ist korrekt.

- Die Methode des TAV wurde in allen Neubauabschnitten des Brenner-Nordzulaufs gleichermaßen angewandt. Dabei wurde die Bestandsstrecke nur dort berücksichtigt, wo sie umgelegt oder verändert wurde, um die daraus resultierende Be- und Entlastungswirkung zu ermitteln.
- In allen Planungsabschnitten wurde jeweils nach fachlicher Erfordernis die endogene bzw. exogene Normierung angewandt. Dabei kann es aufgrund unterschiedlicher Spezifika Unterschiede im Verfahren der Normierung geben. Diese sind im Detail dem Methodenbericht zu entnehmen.

Kriterien und berücksichtigte Faktoren

- Die Inanspruchnahme von Fläche durch das Vorhaben geht, unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Funktionen der Fläche, in zahlreichen Kriterien ein und ist intensiv bewertet worden.
- Die Frage der Akzeptanz vor Ort ist im Rahmen der Bewertung kein eigenes Kriterium. Stattdessen muss für ein rechtssicheres Auswahlverfahren das Ergebnis des TAVs anhand objektiver, überprüfbarer Kriterien festgestellt werden, damit die beste Trasse unter Berücksichtigung von Mensch, Natur, Umwelt, Technik, Verkehr und Wirtschaftlichkeit ausgewählt wird. Dafür wurde der Kriterienkatalog vor Planungsbeginn der Trassenvarianten erstellt.
- Alle Zugkategorien sind gemäß Bemessungsfall in die Berechnungen eingeflossen.
- Alle Flächen, die als Wohngebiet gewidmet sind, wurden betrachtet.
- Alles, was durch das Vorhaben neu gebaut werden soll, wurde flächenmäßig bei der Bewertung berücksichtigt.
- Beim Teilkriterium Fläche werden ausschließlich versiegelte Flächen berücksichtigt. Böschungflächen sind nicht-versiegelte Flächen. Alle vom Vorhaben in Anspruch genommenen Flächen, einschließlich der nicht-versiegelten Flächen (z. B. Böschungen, Gräben) wurden im Teilkriterium Boden betrachtet.

In folgenden Planungsphasen zu klärende Punkte

- Die Erfordernis von Überholgleisen ergibt sich aus der Kapazität einer Strecke. Die genaue Lage im Planungsabschnitt wird im Zuge der Vorplanung geplant.
- Da der Bedarf von Ausgleichsflächen in dieser frühen Planungsphase noch nicht bekannt ist, konnte dieser nicht berücksichtigt werden. Die große Inanspruchnahme von naturnahen Flächen bei der Trasse Türkis lässt vermuten, dass bei der Variante Türkis mehr Ausgleichsfläche nötig sein dürfte als bei der Auswahltrasse Limone.
- Bei der Durchfahrung der Zone III des Trinkwasserschutzgebiets sieht das Regelwerk technische Maßnahmen wie z.B. Abdichtungen vor, die einen Übergang von Schadstoffen in das Trinkwasser effektiv unterbinden.

Weitere Themen

- Es gelten immer die Prognosezugzahlen, die aus der jeweils aktuellen Prognose der Bedarfsplanüberprüfung stammen. Dies gilt im Besonderen für die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren.
- Bei allen Varianten der Neubaustrecke wird ein Gleisabstand von 4,5 Metern gemäß DB-Regelwerk angesetzt.
- Die Bahn hat für den Brenner-Nordzulauf über eine Millionen Ökopunkte erworben.
- Die Regierung von Oberbayern (ROB) hat als zuständige Raumordnungsbehörde entschieden, dass kein eigenständiges Raumordnungsverfahren für diesen Planungsabschnitt erforderlich ist.

Stellungnahmen von Teilnehmenden

- Mehrere Teilnehmende kritisieren, dass für den Infotermin kein Protokoll vorgesehen ist. Das zeuge nicht von Transparenz und sei wiederholt bei kritischen Veranstaltungen der Fall.
 - Die Bahn verweist darauf, dass in der Vergangenheit bei Infoterminen, anders als bei Dialogforen, nie Protokoll geführt wurde. Gemeinsam mit der Moderation verständigen sich die Teilnehmenden auf den Versand der hiermit vorliegenden Gesprächsnotiz.
- Mehrere Teilnehmende kritisieren, dass sie sich nicht ernstgenommen fühlen. Der Dialog erwecke den Eindruck einer Scheinbeteiligung. Der Beschluss von parlamentarischen Gremien sei nicht berücksichtigt worden.
- Ein Teilnehmer findet die Argumentation des Experten zur Normierung beim Bündelungspotential nicht überzeugend. Im Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen und in den südlichen Planungsabschnitten liege die Spreizung jeweils bei etwa 50 Prozent. Es sei nicht nachvollziehbar, warum einmal eine exogene und einmal eine endogene Normierung erfolgt sei.
 - Der Experte verweist auf die fachliche Begründung. So sei es zum Beispiel fachlich nur schwer begründbar, bei einem Bündelungspotential von 40 % einen Zielerfüllungswert von 1 (schlecht) zu vergeben.
- Bei einem Teilnehmer drängt sich der Eindruck auf, dass das Ergebnis schon im Vorhinein feststand. Meinungen seien in die objektive Bewertung eingeflossen.
- Ein Teilnehmer sagt, dass ein Termin mit dem Landesverkehrsminister von der Bahn abgesagt worden sei. Das sei kein guter Umgang.

- Ein Teilnehmer erklärt zur Lärmberechnung, dass der Verkehr an der Bestandsstrecke nicht leiser, sondern nur weniger werde.
- Ein Teilnehmer sagt, dass das Ergebnis des Stresstests die Kritik rechtfertige, da sich Änderungen im Ergebnis ergäben.
- Ein Teilnehmer kritisiert das Verfahren zur Erarbeitung des Kriterienkatalogs. Dieser sei im Sommer 2020 in kurzer Zeit über die Ferien hinweg entwickelt worden. Daher konnten nicht alle Mitglieder des Dialogforums mitwirken.
 - Die Bahn erklärt, es habe eine Einführung in die Methodik der Trassenauswahl und einen Info-termin sowie zwei Werkstatttermine angeboten. Das Ergebnis sei im Herbst 2022 im Dialogforum diskutiert worden. Daher habe es ausreichend Möglichkeit zur Mitwirkung gegeben. Außerdem sei der Wunsch kommuniziert worden, den Kriterienkatalog analog zu den südlichen Planungsräumen zu verwenden.
- Ein Teilnehmer sagt, als Ergebnis des TAV hätte auch die Variante Türkis ausgewählt werden können, wenn die Bahn die Spielräume entsprechend genutzt hätte. Sie sei baulich machbar.
- Ein Teilnehmer kritisiert, dass Kleintiere bei den Biotopen eine große Rolle spielten, Großtiere auf den Nutzflächen dagegen nicht.
- Ein Teilnehmer sagt, dass auch in Aßling viele Menschen die Variante Türkis ablehnen würden, da sie direkt am Hauptort liege, in dem rund zwei Drittel der Aßlingerinnen und Aßlinger wohnen.
- Ein Teilnehmer wünscht sich mehr Tunnelanteile an der Strecke. Es sei ihm unverständlich, warum die Politik im Süden für mehr Tunnel streite und im Norden für eine freiliegende Strecke plädiere.
- Ein Teilnehmer lobt die Aufbereitungen und detaillierten Untersuchungen zu Lärm und Erschütterungen im TAV und im Stresstest.

Gesprächsnotiz angefertigt von Ralf Eggert und Tim Huß (ifok)

-