

Agenda

1. Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung
2. Nicht-S-Bahnen auf S-Bahngleisen
3. ETCS als wesentliche Änderung
4. Prognosen Zeitraum: Heute - 2050

Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)

Vertragswerk zwischen BMVI und DB Netz AG, wirksam ab 01.01.2018, regelt Abläufe für Aus- und Neubauvorhaben des „Bedarfsplans Schiene“

Wesentliche Elemente sind:

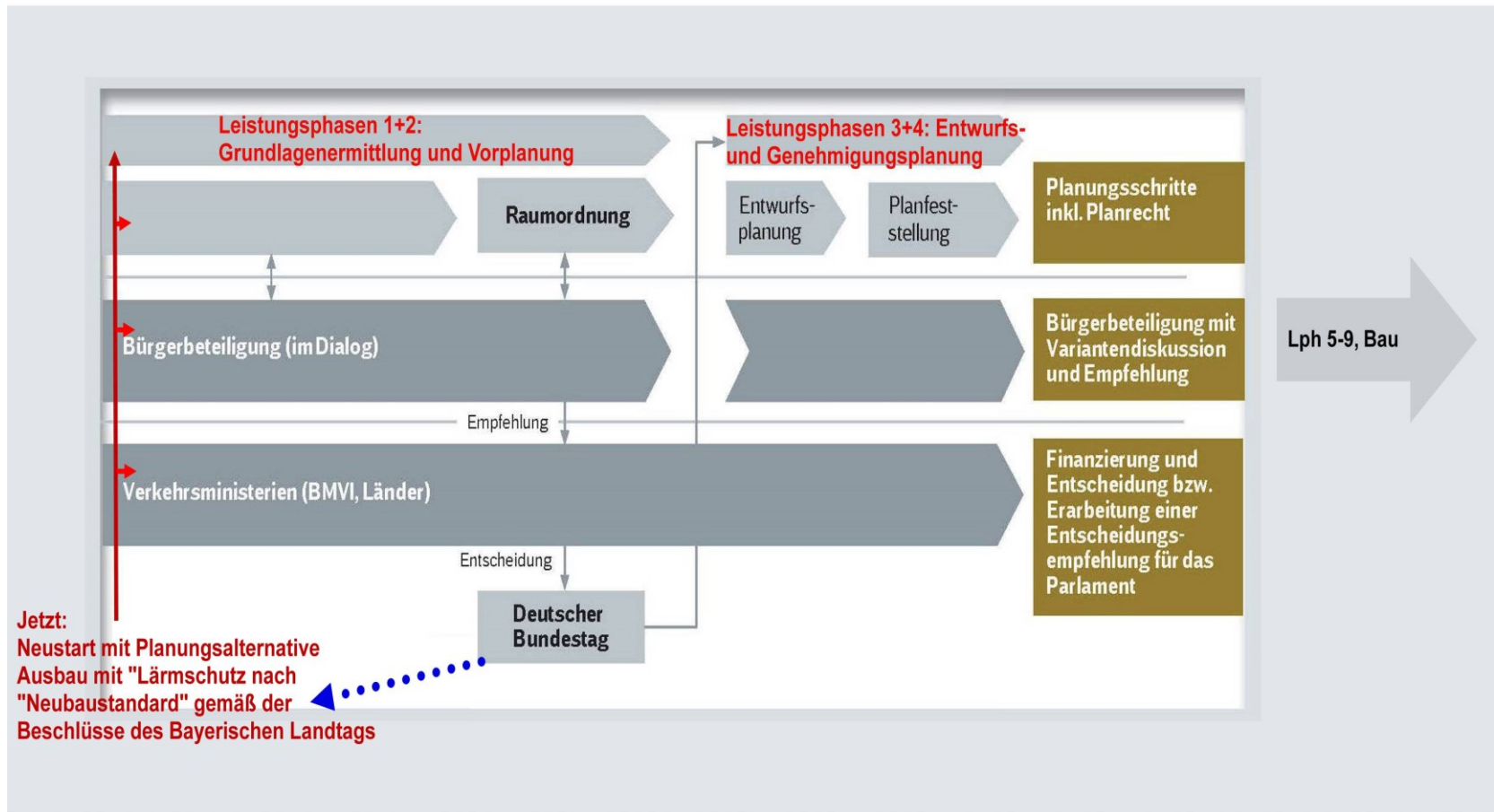
- Frühe Bürgerbeteiligung ist sicherzustellen – umfassend und transparent
- Alternativ-Varianten mit Erläuterungen insbesondere zur Öffentlichkeitsbeteiligung sollen ausdrücklich eingebracht werden
- Darstellung des IST- und SOLL - Zustand (Verkehrliche Aufgabenstellung)

Heutige Situation bei uns

- Die ABS/NBS BBT Nordzulauf ist derzeit in Leistungsphase 1+2: Grundlagenermittlung und Vorplanung
- UIG Anfragen bleiben trotzdem unbeantwortet – kein echter Dialog (Beispiele: Anfrage zu Betriebssimulation, Bemessungsfall Grafing-Trudering (auf wie viele Züge, Geschwindigkeit wird die Strecke ausgelegt), Gesamtfahrplan)
- **Das BMVI kann jederzeit einen Planungsauftrag für Alternativen erteilen**

(1) Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)

Abläufe nach der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung BMVI/DB



bearbeitet nach M. Baufeld, DB Netze, 2018

Beschlüsse des Bayerischen Landtags

Einstimmiger Beschluss des Plenums 18/4174 vom 5.10.2019 auf Antrag der SPD:

“Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich weiterhin im Rahmen ihrer Möglichkeiten auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass **die Bestandsbahnstrecke zwischen Grafing Bahnhof und München**, die durch besiedelte Gebiete führt und für welche eine erhöhte Belastung durch die kommende Inbetriebnahme des Brenner Basistunnel zu erwarten ist, **die gleich hohen Lärmschutzmaßnahmen erhält, wie sie bei Neubaustrecken bereits jetzt in der Bundesgesetzgebung vorgesehen sind.**“

Antrag der CSU/FW 18/4871 vom 20.11.2019, einstimmiger Beschluss im Verkehrsausschuss

„5. 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 Bestandsstrecke muss bereits lange vor dem Bau der Neubaustrecke verbessert werden.** Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich gegenüber dem Bund hierfür einzusetzen.“

Forderungen an BMVI und DB Netz AG

1. Vom **BMVI** die Vergabe eines Planungsauftrags an die DB Netz AG (siehe Leistungsphasen 1+2) für einen Ausbau der Bestandsstrecke nach Neubaustandard gemäß den Beschlüssen des Bayerischen Landtags sowie den Beschlüssen der Anliegerkommunen und des Kreistags Ebersberg

2. von der **DB Netz AG** die Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung auf der Grundlage einer Alternative nach Neubaustandard gemäß den Beschlüssen des Bayerischen Landtags und der der Anliegerkommunen und des Kreistags Ebersberg

3. von der **DB Netz AG** im Rahmen der Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung die dauerhafte Einrichtung eines Runden Tisches, an dem Vertreter des BMVI, des Freistaats, der Gemeinden und Landkreise sowie der Umweltverbände und Bürgerinitiativen teilnehmen

Wir lehnen ein „Dialogverfahren“ wie im Landkreis Rosenheim ab, bei dem die DB Netz AG mit den Beteiligten getrennt voneinander spricht

Lenkungskreis: BMVI, Land, Bund

Regionaler Projektbeirat: Land, MdL, MdB, Landratsämter

Regionalforum: Land, 1 BI, Verbände, Bürgermeister

6 verschiedene Gemeindeforen: Bürgerinitiativen, Bürger, Bürgermeister

(Vorbild: Rheintalbahn)

(2) Mischverkehr auf den besonderen S-Bahn-Gleisen

1991: Auszug aus dem Erläuterungsbericht zur Begründung des Baus besonderer S-Bahngleise zwischen Zorneding und Grafing Bhf:

S-Bahn-Linie S4 Ost – Nachteile durch Mischbetrieb:

- dichte Streckenbelegung - Verbesserung des Angebots nicht möglich
- die S-Bahn wird sowohl in der Fahrplangestaltung als auch in der Betriebsdurchführung stark eingeengt...
- durch den Fernverkehr bedingte, nicht befriedigende Betriebsqualität der S-Bahn mit häufigen Verspätungen
- massive Beschwerden und Abwanderungen von Fahrgästen ...“

Mischverkehr auf den besonderen S-Bahn-Gleisen

Angaben der DB Netz AG zur **Häufigkeit von Nicht-S-Bahnen** auf den **besonderen S-Bahn-Gleisen in Kirchseeon zwischen 1.4.-30.9.2019**

30 Züge aufgrund von Betriebsstörungen

290 Züge planmäßig (Regeltrasse)

insgesamt 320 Züge in 183 Tagen = ca. 2 Züge pro Tag,

davon 90% nicht aufgrund von Betriebsstörungen, sondern planmäßig !

Im Rahmen des BBT Nordzulaufs wird der Abschnitt Grafing-Trudering von der DB Netz AG als 4gleisig bezeichnet

Aus der PM von MdB Dr. Andreas Lenz vom 22.11.2019:

*„Eine **Beeinträchtigung des ÖPNV** durch den Ausbau des Brenner-Nordzulaufs muss vorab ausgeschlossen werden. Es geht auch darum, die **Entwicklung des ÖPNV weiter zu ermöglichen**... Ich habe die Bahn deshalb aufgefordert klar Stellung zu nehmen und eine Nutzung der ÖPNV-Gleise durch den Fernverkehr definitiv auszuschließen. Es darf nicht zu Beeinträchtigungen des ÖPNV durch den Fernverkehr kommen.“*

Mischverkehr auf den besonderen S-Bahn-Gleisen

Auszug aus dem Schriftsatz der Rechtsanwälte Beiten Burkhardt Mittl & Wegner vom 31.8.1994 für die beklagte Bundesrepublik Deutschland/ Eisenbahn-Bundesamt im Prozess vor dem Bayrischen Verwaltungsgerichtshof, Az. 20 A 94.400#38 u.a. :

*Richtig ist, dass der Grund der streitgegenständlichen Baumaßnahme im **Bau besonderer S-Bahn-Gleise** besteht.... Dies ändert aber nichts daran, dass es sich **um den Bau besonderer S-Bahn-Gleise und um nichts sonst handelt.***

*Es handelt sich somit nicht um den Umbau der Fernbahngleise.... um Trennung von S- und Fernbahnbetrieb...Denn die Überleitung von **Fernzügen über die S-Bahn bei größeren Betriebsunregelmäßigkeiten** geschieht nur als Umleitung. Der Planfeststellungsbeschluss enthält hierzu die erforderlichen Aussagen.“*

Mischverkehr auf den besonderen S-Bahn-Gleisen

Auszug aus dem Planfeststellungsbeschluss zum Bau der besonderen S-Bahn-Gleise zwischen Zorneding und Grafing Bhf. (1993):

„Fernverkehr auf S-Bahn-Gleisen

In die Überlegungen zu den Schallimmissionen war mit einzustellen, ob und wie viele Fernverkehrszüge auf den S-Bahn-Gleisen verkehren...der Zuglauf zwischen Haar und Zorneding 1. Hj. 1991.. durchschnittlich 0,1 Züge pro Tag über die S-Bahngleise insbesondere wegen technischer Störungen...“

Auf dieser prognostizierten geringen Nutzung der S-Bahn-Gleise durch Nicht-S-Bahnen beruhen die unzulänglichen Lärmschutzmaßnahmen an den S-Bahn-Gleisen

Mischverkehr auf den besonderen S-Bahn-Gleisen

Gleisabstand (§10 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, EBO):

- Auf der freien Strecke muss bei Neubauten und umfassenden Umbauten der Gleisabstand **mindestens 4,00 m** betragen
- **bei Gleisen mit ausschließlich Stadtschnellbahnen** ist eine Verringerung des Gleisabstandes **bis auf 3,80 m zulässig**.

Gleisoberbau:

- Fernbahngleis: Schiene UIC60 (= 60 kg/m) auf Betonschwelle
- S-Bahn-Gleis: Schiene S54 (= 54 kg/m) auf Betonschwelle

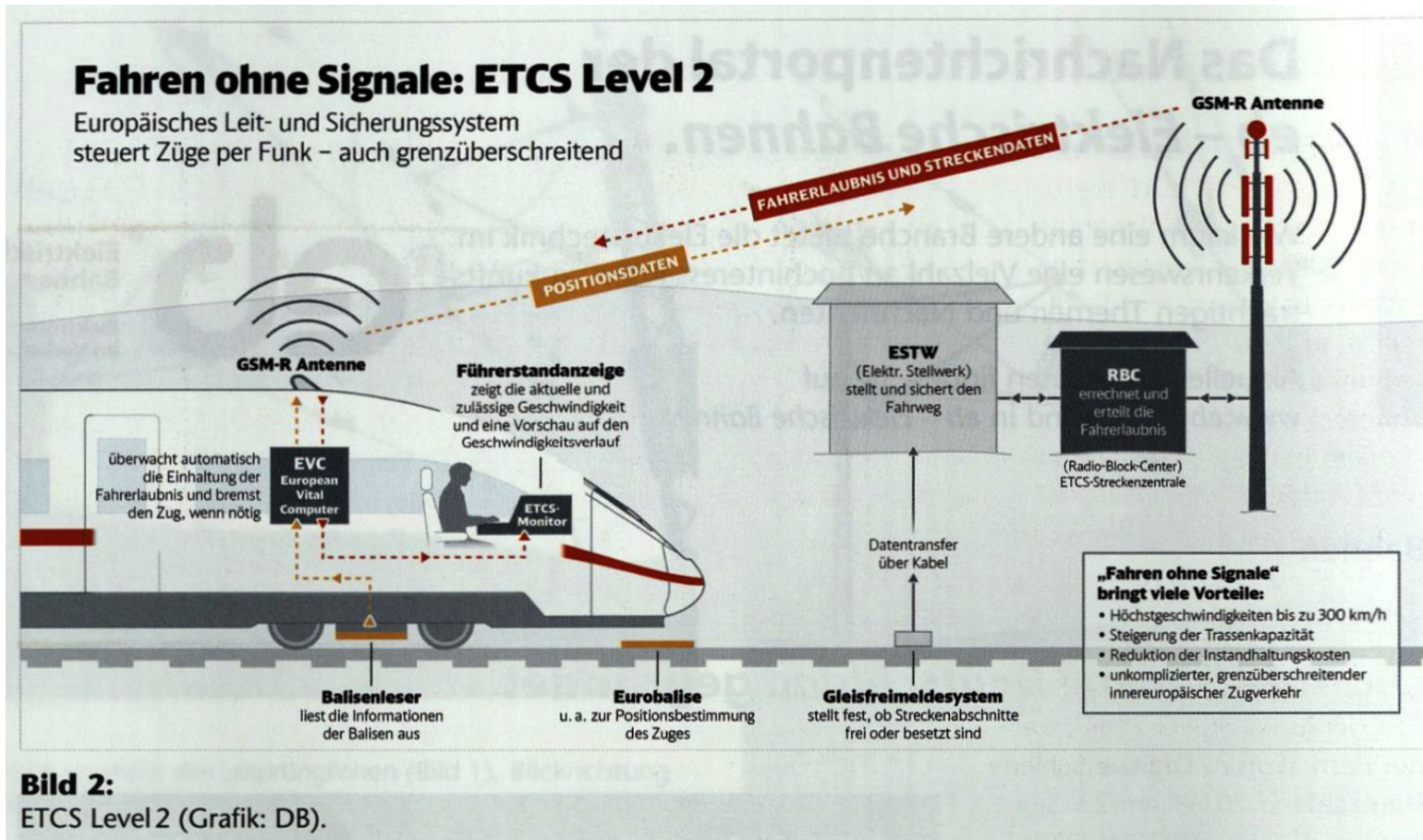
S-Bahn-Gleise sind schwächer dimensioniert als Fernbahngleise und der Gleisabstand ist geringer.

Mischverkehr auf den besonderen S-Bahn-Gleisen

Unsere Forderungen an das BMVI und die DB Netz AG:

1. Kein planmäßiger Mischverkehr auf den S-Bahngleisen (siehe Gerichtsurteil!) , sofortiger Stopp der Verwendung der S-Bahngleise für Nicht-S-Bahnen!
2. Ausbau des S-Bahntaktes!
3. Auskunft über den im Rahmen des Ausbaus des Brennerzulaufs geplanten Mischverkehr auf den S-Bahn-Gleisen
4. Sofortiger Beginn einer Lärmschutzplanung nach Neubaustandard für die bestehenden S-Bahn- und Fernbahngleise (§75 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz)

(3) ETCS als wesentliche Änderung



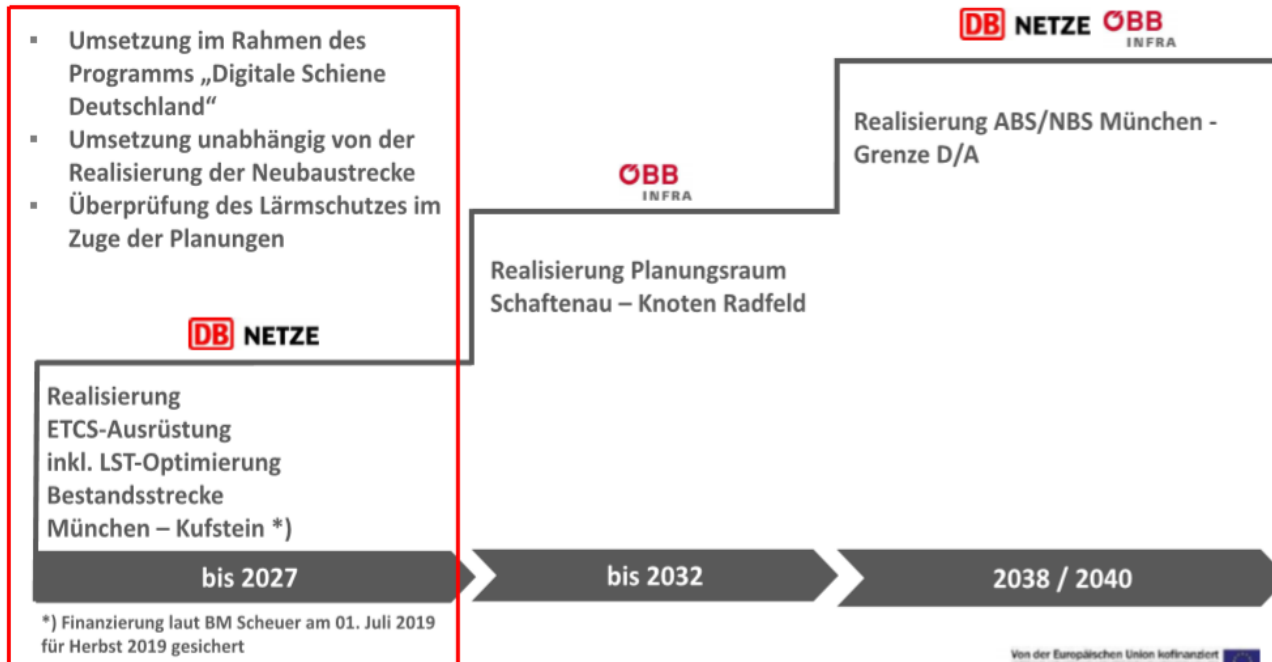
Effekt: Durch längere Bremswege höhere Geschwindigkeit, kürzere Zugfolge

(3) ETCS als wesentliche Änderung

BRENNER-NORDZULAUF



Die gestufte Realisierung sichert die kapazitiven Bedarfe im Bereich des Brenner-Nordzulaufs ab; 1. Stufe ETCS Ausrüstung der Bestandsstrecke



Von der Europäischen Union kofinanziert
Stärkungsfonds Verkehrsnetz (TEN-T)

21

(3) ETCS als wesentliche Änderung

Die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) fordert Lärmvorsorge bei einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen

Die Kriterien einer wesentlichen Änderung sind festgelegt durch Urteil des **BVerwG** vom 18.7.2013 und Auslegung des Urteils durch das **EBA** mit Verfügung 23.10-23pv/003-2300#018

Demnach ist eine wesentliche Änderung anzunehmen wenn

- der baulicher Eingriff äußerlich erkennbar ist
- die Baumaßnahme die Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges erhöht


ETCS auf der Ausbaustrecke Grafing – Trudering erfüllt diese Voraussetzung

- erkennbar durch Balisen, Sendemasten
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit um 20...30% (McKinsey Studie ETCS)

Zusammenfassung: ETCS ist eine wesentliche bauliche Änderung und erfordert gemäß 16. BImSchV eine Lärmvorsorge von 49 dB(A) nachts / 59 dB(A) tags

(4) Prognose 2050

	Heute (DB Netz AG 30.9.2019)		2050	
Rosenheim-Kufstein Züge / Tag	199		(Trimode - Auftrag BMVI) 558 = Zunahme von 359	
Grafring-München Züge / Tag S-Bahn / Tag	S-Bahn Gleis 170	Ferngleis 329	S-Bahn Gleis 170	Ferngleis 688
Gesamt	499		858	



Annahmen: Verkehrszunahme in Rosenheim = Zunahme in Grafring
Keine weitere Taktverdichtung der S-Bahn

Frage: Wie können 858 Züge auf den bestehenden Gleisen fahren?

Unsere Forderungen sind

- Lärmschutz nach Neubaustandard vor Einführung von ETCS in 2027
- keine Beeinträchtigung des Personennahverkehrs (S-Bahn)