

Ak Bahnlärm Kirchseeon / Ak Bahnlärm Grafing
Susanne Höpler / Moos 18 / 85614 Kirchseeon

An Frau Staatsministerin Kerstin Schreyer
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München

Kirchseeon, 03.03.2021

Sehr geehrte Frau Staatsministerin,

der derzeitige Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wurde 2015 erstellt und berücksichtigt bisher nicht die Steigerung der Zugzahlen durch die Eröffnung des Brennerbasistunnels (BBT). Da der BVWP derzeit in Fortschreibung ist, beantragen wir eine Aktualisierung der Prognosezahlen und der sich daraus ergebenden Auswirkungen als Basis für jegliche weitere Planung für den gesamten Brenner Nordzulauf.

Dazu bitten wir Sie, unsere Forderungen zu unterstützen und auch gegenüber dem Bund sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zu vertreten.

1. Wir beantragen die Fortschreibung des BVWP auf Basis folgender Grundlagen:
 - a) in Höhe des Bemessungsfalles von 400 Zügen bzw. des Auslegungsfalles von 484 Zügen für den gesamten BBT-Nordzulauf, für den Abschnitt Rosenheim-München von 524 Zügen, ohne S-Bahn / Personennahverkehr
 - b) dazu die Berücksichtigung des Personennahverkehrs / des zu erwartenden Anstieg des Personennahverkehrs (Bayerische Regiobahn)
 - c) dazu die Berücksichtigung des S-Bahnverkehrs / des zu erwartenden Anstieg des S-Bahnverkehrs (Grafing-München)
2. Die derzeitige Planung sieht für den Abschnitt Grafing-München eine Blockverdichtung durch die Einführung von ETCS vor. Dies ist eine wesentliche Änderung des Schienenweges.

Wir beantragen hierfür Lärmschutzmaßnahmen nach Neubaustandard in Form von Vollschutzes (aktiver Lärmschutz) bereits im BVWP festzuschreiben, gegenüber BMVI und Bund zu vertreten.
3. Die besonderen S-Bahngleise im Abschnitt Grafing-München wurden ausschließlich aus Mitteln des Gemeindefinanzierungsgesetzes finanziert. Wir beantragen
 - a) eine unzulässige Fremdnutzung durch Fernverkehr zu untersagen
 - b) im Falle einer Umwidmung auf Mitbenutzung durch Fernverkehr ein neues Planfeststellungsverfahren zu veranlassen

- c) im Falle einer Umwidmung die entsprechend dem Gemeindefinanzierungsgesetz genutzten Mittel für den S-Bahnbau einzufordern für die Finanzierung von Vollschutz (aktiver Lärmschutz) an den Bestandsgleisen
4. Der TEN-T Beschluss des Bundestages gestattet es, alternative Planungen für Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus zu beschließen. Wir beantragen
- a) Lärmschutz als Vollschutz (aktiver Lärmschutz) nach Neubaustandard, siehe auch Rheintalbahn
 - b) hierfür (Vollschutz) die zurückgeforderten Mittel für den S-Bahnbau einzusetzen als Beitrag des Landes Bayern

Begründung

Zu 1.) Der derzeitige BVWP wurde 2015 erstellt und berücksichtigt bisher nicht die vorgesehene Steigerung der Zugzahlen durch die Eröffnung des Brennerbasistunnels (BBT), insbesondere aufgrund der Verlagerung des Güterverkehrs aus Klimaschutzgründen. Die Bundesrepublik Deutschland hat sich in internationalen Absprachen dazu verpflichtet, einen Ausbau des BBT-Nordzulaufs in Höhe des Bemessungsfalles von 400 Zügen bzw. des Auslegungsfalles von 484 Zügen zu verwirklichen. Für den Abschnitt Rosenheim-München sind das 524 Züge, ohne S-Bahn / Personennahverkehr. (484 Züge/Tag Auslegungsfall für den BBT Nordzulauf / Kiefersfelden, sowie zusätzlich 40 Züge / Tag im Bereich nördlich von Rosenheim bis München, siehe *Anlage 1, Anlage 2*).

Daher müssen sich diese Zahlen unbedingt auch im BVWP als neue Prognosezahlen für dessen Fortschreibung wiederfinden und als Grundlage für jegliche Ausbau- und Lärmschutzmaßnahmen des gesamten BBT-Nordzulaufs gelten.

Dazu ist in den nächsten Jahren von einem deutlichen Anstieg des Personennahverkehrs im Großraum München sowie von einem ebenfalls politisch gewünschten Anstieg des Personenfernverkehrs auszugehen, der bisher in keinen Prognosen berücksichtigt wurde (Beispiel Trimode-Studie) und den es zusätzlich einzubeziehen gilt.

Der bisherige Lärmschutz auf den Bestandsgleisen ist daher für die Zukunft keinesfalls ausreichend. Höhere Zugzahlen ohne entsprechenden Lärmschutz würden die betroffenen Bürgerinnen und Bürger in ihrer Lebensqualität und ihrem Recht auf Gesundheit in höchstem Maße beeinträchtigen.

Zu 2.) Die derzeitige Planung sieht für den Abschnitt Grafing-München eine Blockverdichtung durch die Einführung von ETCS vor. Wir beantragen hierfür Lärmschutzmaßnahmen nach Neubaustandard in Form eines Vollschutzes im BVWP festzuschreiben und bei Bund wie BMVI einzufordern. Gründe hierfür sind

- a) der massive Anstieg des Lärms durch den Ausbau der Strecke als BBT-Nordzulauf und dem dadurch bedingten Anstieg der Zugzahlen, durch Verlängerung der Güterzüge auf 740m bis 1000m, durch Erhöhung der Geschwindigkeit, etc.

- b) die Einführung von ETCS mit dem Ziel einer Steigerung der Leistungsfähigkeit als eine „wesentliche Änderung“ des Schienenweges. Dies erfordert die Einrichtung eines Lärmschutzes nach Neubaustandard (16BImSchV).

Bereits heute leiden Bürger nicht allein Kirchseeons unter Lärm > 60 dBA nachts und > 70 dBA tags, von einer weiteren Erhöhung des Lärms ist auszugehen.

Zusätzlich hat sich auch der Bayerische Landtag für Lärmschutzmaßnahmen nach Neubaustandard für die Bestandsstrecken von Grafing Bahnhof bis München ausgesprochen, siehe *Anlagen 3 / 4*.

Zu 3.) Der bisherige BVWP sieht auf der Strecke ab Grafing Bhf. bis München eine Blockverdichtung auf 4 Gleisen vor. Dabei wird nicht berücksichtigt, dass zwei dieser 4 Gleise als "**besondere S-Bahngleise**" gebaut wurden mit dementsprechendem Ausbaustandard, siehe *Anlage 5*, Urteil BayVGH Nr. 22/95 vom 21.02.1995.

Damals hatte die Bahn vorgetragen und war Entscheidungsgrundlage des Gerichts, dass der S-Bahn-Ausbau mit Haushaltsmitteln ("aus Mitteln des Gemeindefinanzierungsgesetzes") erfolgte, die nur für den Nahverkehr genutzt werden durften, und der künftige Brennerverkehr (Personen und Güter) ohnehin auf einer neuen Zulaufstrecke östlich von München abgewickelt werden würde! Dieser Sachstand ist dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) offensichtlich nicht bekannt, siehe *Anlage 6 / 6a*.

Sollte daher eine Umnutzung und Umwidmung dieser besonderen S-Bahngleise für zusätzlichem Fern- und insbesondere Güterverkehr erfolgen, erfordert dies eine neue Überplanung und einen neuen Planfeststellungsbeschluss mit angepasster Lärmschutzplanung.

Wir bitten um Kenntnisnahme und Berücksichtigung dieses Tatbestandes in der weiteren Planung sowie in der Fortschreibung des BVWP.

Zu 4.) Gemäß TEN-T Beschluss des Bundestages zu „Menschen- und umwelt-gerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (Bundestagsdrucksache 17/7365 vom 26. Januar 2016) besteht die Möglichkeit, im Bundestag alternative Planungen für Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus zu beschließen.

Dies entspricht auch der Meinung der bayerischen Staatsregierung, siehe *Anlage 7*, Zitat Dr. Reichart: "Dem Deutschen Bundestag sind neben der wirtschaftlichsten Planungsvariante zum Erfüllen der gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich des Lärmschutzes auch ggf. aufwändigere Planungsalternativen vorzulegen, die das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung widerspiegeln. Der Bundestag kann dann eine teurere Ausbauvariante befürworten und die Bundesregierung zu den entsprechenden Mehrausgaben ermächtigen. Die Staatsregierung wird auf einen entsprechenden Beschluss des Bundestags hinwirken."

Für den Bereich Rheintalbahn (siehe Plenarprotokoll, *Anlage 8*, Seite 7 von 16, Blatt 14982) hieß es, es: " sollen die Anwohnerinnen und Anwohner Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus erhalten. Das heißt im Klartext: nicht nur Lärmschutz, wie gesetzlich vorgeschrieben, sondern darüber hinaus. Das grün-rote Kabinett und der Landtag von Baden-Württemberg haben bereits am 1. Dezember den Landesbeitrag für die erhöhten Lärmschutzkosten in Höhe von circa 280 Millionen Euro beschlossen".

An dem über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus gehenden Lärmschutz hat sich offensichtlich das Land Baden-Württemberg beteiligt.

Wir gehen davon aus, dass auch das Land Bayern seine BürgerInnen hier unterstützt. Unsere Überlegung in diesem Zusammenhang ist, dass das Land Bayern bereits die besonderen S-Bahngleise allein ("aus Mitteln des Gemeindefinanzierungsgesetzes") finanziert hat.

Wäre es Ihnen dementsprechend möglich, mit dem Bund darüber zu verhandeln, die eingesparten Kosten für einen andernorts vierspurigen Ausbau des BBT-Nordzulaufs mit den bereits durch das Land Bayern getätigten Zahlungen für die S-Bahngleise von Grafing bis München zu verrechnen?

Um damit einen Ausbau des Lärmschutzes besonders an den Bestandsgleisen zwischen Grafing und München nach Neubaustandard als Vollschutz (aktiver Lärmschutz) zu finanzieren, anstatt wie zwischen Kiefersfelden und Grafing neue Gleise zu bauen?

Bitte berücksichtigen Sie, dass trotz erfolgter Lärmschutzmaßnahmen nach Neubaustandard beim Bau der besonderen S-Bahngleise in den 90ern bereits heute mehr als die Hälfte der Bürger Kirchseeons unter mehr Lärm leiden als gemäß der 16ten BImSchV erlaubt wäre.

Daher ist es weder zeitgemäß noch entspricht es der Größenordnung der geplanten Ausbaumaßnahmen und deren zeitlichem Horizont, die Bürger erneut mit zu niedrigen Zahlen und passiven Maßnahmen abzuspeisen.

Wie im BayVGH-Urteil ersichtlich, wurde die Forderung nach aktivem Lärmschutz als Vollschutz (aktiver Lärmschutz) gerade wegen der alleinigen Finanzierung durch Staatsmittel abgewiesen.

Wäre es nicht endlich an der Zeit, diesen Missstand zu beheben? Wir bitten Sie erneut dringend um Ihre Unterstützung.

Mit der Bitte um Antwort und mit freundlichen Grüßen

Susanne Höpler

für die Arbeitskreise Bahnlärm Kirchseeon / Bahnlärm Grafing