

Fragenkatalog

Übergreifende Fragen:

- Warum werden die Zahlen (erwartete Zugzahlen 2030) des Bundesverkehrswegeplanes bei der Planung verwendet und nicht die Zahlen der Brenner-Corridor-Plattform (BCP)-Studien?
- Ist es richtig, dass aufgrund fahrdynamischer Prozesse wie z.B. Beschleunigungs- und Bremswege die Trassierungsgeschwindigkeit zwischen Grafing und Kufstein nicht überall 230 km/h betragen kann?
- Spielt die Erfüllung der Geschwindigkeitsvorgabe oder die Zeit, die zwischen Grafing und Ostermünchen gebraucht wird, die entscheidende Rolle?
- Welche Züge sollen auf einer Neubaustrecke fahren? Kann man davon ausgehen, dass die Neubaustrecke bei laufendem Fernverkehr für den Personenfernverkehr genutzt wird und die Bestandsstrecke für den Personennahverkehr und Güterverkehr?
- Wann wollen sie über die vorliegenden Trassenentwürfe entscheiden?
- Bis zu welcher Tiefe werden Tunnel „oberirdisch“ gebaut?
- Warum wird nicht grundsätzlich geregelt, dass bei derartigen Vorhaben nicht zuerst jegliche Kapazität und Möglichkeit an und neben bestehenden Gleisen detailliert überprüft wird, bevor andere Trassen vorgeschlagen werden?

Fragen zu einem Ausbau (zusätzliche zwei Gleise) direkt an der Bestandsstrecke:

- Auf welchen Grundlagen fußt die Aussage, „ein Ausbau der Bestandsstrecke ist technisch nicht möglich“? Sind hier bereits technische Grundlagen ermittelt worden?
- Spricht etwas gegen den Ausbau der Bestandsstrecke, wenn die Plangeschwindigkeit verringert werden würde?
- Welche Vorgaben vom Auftraggeber würden Sie benötigen, um eine Bestandsvariante umsetzen zu können?
- Die Bahn argumentiert, dass sie Bestandsalternativen geprüft hätte. Welche Geschwindigkeit müsste bei einer Bestandsalternative erreicht werden, um von der Bahn in Erwägung gezogen werden zu können?
- Welche weiteren Faktoren müssten gegeben sein, um eine Bestandsalternative zu ermöglichen?
- Kann der Verlauf der Bestandstrasse geändert werden?
- Wie soll der Lärmschutz an der Bestandsstrecke gewährleistet werden?
- Stünde der Bestandstrasse ein weiterer Lärmschutz zu, wenn eine Trasse abseits der Bestandstrasse umgesetzt werden würde?
- Wie ist der Höhenbedarf bei einer etwaigen Kreuzung von Bestands- und Neubautrasse am Bestand (zusätzliche zwei Gleise)?
- Bis zu welcher maximalen Geschwindigkeit sind die Gleise der Bestandsstrecke auf gerader Strecke (bzw. wenn der Gleisradius $\geq 2.850\text{m}$ beträgt) grundsätzlich von der Art der Bauweise ausgelegt? Könnten diese in diesen Abschnitten ebenfalls mit bis zu 230km/h befahren werden?

Fragen zum Soldatenfriedhof Elkofen:

- Welcher Abstand müsste zur neuen Trasse eingehalten werden, um den Friedhof nicht zu beeinträchtigen?
- Unter welchen Umständen kann dieser Friedhof verlegt werden und was ist dabei zu beachten? Bitte Angaben mit der entsprechenden Rechtsgrundlage.

Fragen zum Thema FFH-Gebiet:

"Es sei bei großen Infrastrukturen meist nicht möglich, Bereiche mit hohen Bereichen vollständig zu vermeiden. Beispielsweise könne es sein, dass FFH-Gebiete (Raumwiderstandsklasse VI) berührt werden." (siehe Protokoll der 3. Sitzung)

- Warum würde das FFH-Gebiet eine Trassenplanung an der Bestandsstrecke unmöglich machen? Bitte Angaben mit der entsprechenden Rechtsgrundlage
- Welche Abstände müssten zur neuen Trasse eingehalten werden, um das FFH-Gebiet nicht zu beeinträchtigen?
- Gibt es weitere technische Möglichkeiten, z.B. eine Brücke, um das Gebiet ausreichend zu schützen?

Fragen zur Aufteilung Personen-/Güterverkehr:

- Wie verteilt sich der Schienengüterverkehr (SGV) aktuell und prognostiziert 2040 über die Tageszeit auf der Strecke München - Rosenheim? Sind die Fahrten in etwa gleich verteilt (z.B. 8-22 Uhr: 2/3 und 22-8 Uhr: 1/3) oder fahren in der Nacht verhältnismäßig mehr oder weniger Züge des SGV?
- Laut Ihrem Infoblatt „Notwendigkeit von Verknüpfungsstellen am Brenner-Nordzulauf“ geht man auf der Neubaustrecke von einem Güterzuganteil von rund 80 % aus. Wenn die SPFV auf der Neubaustrecke ab Grafing mit bis zu 230 km/h fahren soll muss ab Grafing Bahnhof die Strecke jeweils zuvor für ca. 20 min frei sein, um zumindest bis Kiefersfelden keinen Schienengüterverkehr (SGV, 120 km/h) vor sich zu haben. Bei einer konservativen Annahme von mind. 24 Zügen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) je Fahrtrichtung, die ja über den Tag verteilt fahren, ist jede Fahrstrecke für ca. $24 * 20\text{min} = 8\text{h}$ ausschließlich für den SPFV gesperrt. Wie soll bei einem über den Tag verteilten SGV hier eine 80% SGV-Quote auf der Neubaustrecke möglich sein?

Fragen zu technischen Aspekten:

- Die Baukosten eines Meters Gleis sind abhängig von der Bauweise im Gelände. In welchem Verhältnis stehen aus Erfahrung der Bahn aus vergangenen ähnlichen Bauprojekten die folgenden Bauweisen zueinander? (Bitte Angabe im Verhältnis zu einem Meter Gleis im freien, ebenen Gelände)
 - Ein Meter Gleis im freien, ebenen Gelände (= 1,0 fach)
 - Ein Meter Gleis 5m abgesenkt in Trogbauweise (z.B. Angabe 1,5-2,0 fach)
 - Ein Meter Gleis als Tunnel, fertiggestellt in offener Bauweise
 - Ein Meter Gleis als Tunnel, fertiggestellt als Bohrung in Bergmannsart
 - Ein Meter Gleis in 5m Höhe aufgeschüttet

- Ein Meter Gleis als Brücke (ggf. Angabe in Abhängigkeit der Länge, Höhe der Brücke)
- Die Längsneigung auf freier Strecke soll bei Neubauten nach §7 EBO maximal 12,5‰ betragen. Ist eine Längsneigung bis 12,5‰ auch im Abschnitt Grafing-Ostermünchen zulässig oder gibt es weitere interne Empfehlungen oder Vorgaben, die dies zusätzlich auf weniger als 12,5‰ einschränken?
- Wie hoch ist die maximal zulässige Längsneigungsänderung bei der geplanten Neubaustrecke (z.B. Angabe in x‰ pro 100m)?
- Wie hoch ist bei der geplanten Neubaustrecke die Lichte Mindesthöhe unter Bauwerken auf freier Strecke (z.B. bei Unterquerung von Brücken)?

Fragen zum Bereich Aßling

- Das dritte Gleis im Bahnhof Aßling dient aktuell als Überholgleis. Ist dieses dritte Gleis (Überholgleis) nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke dann überhaupt noch zwingend erforderlich? Würden insbesondere bei einer Trassenführung der Neubaustrecke durch den Bahnhof Aßling nicht sogar insgesamt vier Gleise ausreichen – also lediglich ein weiteres Gleis im Bahnhofsbereich Aßling?
- An der Bestandsstrecke im Bahnhofsbereich Aßling verläuft eine zentrale Abwasserleitung, die das gesamte Abwasser aller Ortsteile der Gemeinde Aßling westlich der Bestandsstrecke entsorgt. Ebenso eine Haupttrinkwasserleitung, die fast komplett die westlichen Ortsteile der Gemeinde Aßling an der Bestandsstrecke versorgt sowie den Ortsteil Eisendorf der Stadt Grafing. Ist sichergestellt, dass bei einer möglichen Trassenführung am Bestand diese wichtige Infrastruktur für die Gemeinde Aßling uneingeschränkt nutzbar ist?
- Nach derzeitigem Planungsstand einer bestandsnahen Trasse werden 11 Anwesen am Bahnhof Aßling von der wegemäßigen Erschließung komplett abgeschnitten. Ist sichergestellt, dass es hierfür eine annehmbare Ersatzlösung gibt?
- Ein weiteres Anwesen liegt unmittelbar südlich des Bahnhofes Aßling, westlich an der Bestandsstrecke. Muss dieses Anwesen entfernt werden, bzw. ist sichergestellt, dass es für diese Menschen eine verträgliche Lösung gibt?
- Die unmittelbare Bebauung östlich und westlich der Bestandsstrecke des Bahnhofsbereich Aßling hat eine Höhendifferenz von bis zu 15 Metern. Ist sichergestellt, dass sich die Lärmbelastung für die Bürgerinnen und Bürger hier nicht noch weiter verschlechtert?
- Zwei Gewässer dritter Ordnung queren unmittelbar am Bahnhofsbereich Aßling die Bestandsstrecke. In der Vergangenheit gab es immer wieder Starkregenereignisse, bei denen die komplette Bestandsstrecke gesperrt werden musste. Ist sichergestellt, dass sich diese Situation bei dem bestandsnahen Ausbau nicht weiter verschlechtern wird?

Fragen zum Abschnitt Grafing – München-Trudering

- Werden die vorhandenen S-Bahn-Gleise auch für den Brennernordzulauf verwendet? Wenn ja, wie wirkt sich das auf die S-Bahn-Gleise aus hinsichtlich Belegung und SPNV?

- Wie sollen 428 Züge (BCP-Studien) über nur zwei vorhandene Fernverkehrs-Gleise zwischen Grafing und München geführt werden?
- Vorausgesetzt die 428 Züge der BCP Studie können ab Kirchseeon über den Knoten München über die zwei vorhandenen Ferngleise geleitet werden, warum ist dies dann nicht auch zwischen Ostermünchen und Grafing auf den zwei vorhanden Ferngleise möglich?
- Werden Untersuchungen gemacht mit dem Ziel die "besonderen S-Bahn-Gleise" auch für Nicht-S-Bahnen zu nutzen?

Fragen zu Verknüpfungsstellen:

Wenn, anders als derzeit geplant, die neuen Gleise direkt an der Bestandsstrecke zwischen Grafing und Ostermünchen liegen würden, sollten die jeweiligen Verknüpfungsstellen dann ja überflüssig sein, da der Gleiswechsel auf der Strecke zwischen den Orten ja grundsätzlich immer möglich wäre.

- Wären diese Verknüpfungsstellen dann dennoch nötig? Wenn ja, warum?
- Wäre nur eine Verknüpfungsstelle nötig?
- Wären diese Verknüpfungsstellen in gleicher Form mit Überwerfungsbauwerk nötig?
- Ist es zutreffend, dass Überwerfungsbauwerke nötig sind, um einen Gleiswechselbetrieb, also Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung zu ermöglichen?
- In welchem Kostenrahmen bewegen sich die Baukosten von schon gebauten Verknüpfungsstellen in etwa?
- Wie werden/sollen die Gleise angeordnet sein?
- Mit welcher Geschwindigkeit kann die Verknüpfungsstelle durchfahren werden, wenn ein Gleiswechsel erfolgt und wenn kein Gleiswechsel erfolgt? Angaben bitte für Bestandsstrecke, Neubaustrecke und Neubaustrecke beim Befahren des Überwerfungsbauwerkes, je für SPfV, SPNV und SGV.
- Gibt es Bilder von realisierten Verknüpfungsstellen mit Überwerfungsbauwerk?

Fragen zur Innunterquerung und Tunnellösung nördlich von Rosenheim:

Es soll auf Wunsch der Politik und der Bevölkerung auch die Innunterquerung und eine Tunnellösung nördlich von Rosenheim alternativ zur derzeitigen oberirdischen Planung geprüft werden. Da diese neue Variante vermutlich teurer sein wird und eine oberirdische Trasse grundsätzlich genehmigungsfähig ist, ergeben sich einige Fragen:

- Wird immer die günstigere Variante realisiert?
- Wann werden auch höhere Kosten akzeptiert?
- Auf welcher Grundlage wird über diese Untervarianten entschieden?
- Wann wird dies entschieden? Ist diese Entscheidung endgültig?
- Wer trifft diese Entscheidung (DB, BMDV, Deutscher Bundestag)?

Fragen zum Raumordnungsverfahren im Planungsraum Grafing – Ostermünchen:

- Wird für diesen Planungsraum auch ein Raumordnungsverfahren durchgeführt? Wenn ja, wann?
- Wenn nein, warum ist dieses nicht nötig?

Fragen zum Mischverkehr/Simulation des Betriebes:

Vor Ort gibt es erhebliche Bedenken, dass bei einer stärkeren Auslastung der Strecke der Nahverkehr dadurch beeinträchtigt wird. Schon jetzt passiert es immer wieder, dass Nahverkehrszüge den Fahrplan nicht einhalten, da andere Züge die Strecke benötigen und offensichtlich auch Vorrang haben.

1. Planungsraum Grafing – Trudering, eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung EBWU/Betriebssimulation:

- Mit welchen Zahlen von SPFV, SPNV und SGV und welchen Nutzungszeiten wird die Simulation durchgeführt?
- Wird eine Simulation auch mit den höheren Zugzahlen (SPFV, SPNV und SGV) nach der Öffnung des Brennerbasistunnels gerechnet?
- Bleiben die S-Bahn-Gleise dabei unberührt?
- Werden dabei auch die konkreten Auswirkungen auf das Angebot und die Qualität des Nahverkehrs ermittelt?
- Wird bei der Simulation auch der weitere Ausbau des Nahverkehrs berücksichtigt?
- Gibt es schon Ergebnisse für diesen Streckenabschnitt der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung EBWU/Betriebssimulation?

2. Planungsraum Grafing – Ostermünchen - Beispiel für Mischverkehr Unterinntalbahn:

Ob der Betrieb einer Strecke im Mischverkehr funktioniert, ist von vielen Faktoren wie z.B. vom Geschwindigkeitsunterschieden der Züge, den Abständen zwischen den Verknüpfungsstellen oder der Anzahl der Haltepunkte abhängig. Die Nennung einer Beispielstrecke (Unterinntalbahn) ist kein Beleg, dass das Konzept auch anderswo funktioniert.

- Wird auch für den Streckenabschnitt Grafing – Ostermünchen eine Betriebssimulation erstellt?

Wenn ja:

- Mit welchen Zahlen von SPFV, SPNV und SGV und welchen Nutzungszeiten wird die Simulation durchgeführt?
- Wird auch eine Simulation der Strecke vor der Fertigstellung (Zeitraum 2032 - 2040) einer neuen Trasse für die Bestandsgleise erstellt?
- Werden dabei auch die höheren Zugzahlen (SPFV, SPNV und SGV) nach der Öffnung des Brennerbasistunnels berücksichtigt?
- Werden dabei auch die konkreten Auswirkungen auf das Angebot und die Qualität des Nahverkehrs ermittelt?
- Wird bei der Simulation auch der weitere Ausbau des Nahverkehrs berücksichtigt?

- Welche tatsächliche Geschwindigkeit ist für den SPFV auf dem Streckenabschnitt auf der Neubaustrecke möglich bei gleichzeitiger Nutzung durch SGV?
- Welche Züge fahren wann auf welchem Gleis?

Wenn nein:

- Wie kann sichergestellt werden, dass das derzeitige Angebot und die Qualität des Nahverkehrs bis zur Fertigstellung der neuen Trasse uneingeschränkt bleibt?
- Wie kann jetzt sichergestellt werden, dass zukünftig - insbesondere auch bis zur Fertigstellung einer Neubaustrecke - der weitere Ausbau des Nahverkehrs möglich sein wird?

Fragen zum Bündelungsgebot:

Zu anderen Untersuchungsräumen schreibt die DB: "Das Bündelungsgebot besagt: Neue Straßen oder Bahnschienen sollen - wenn möglich - neben bereits bestehende Autobahnen, Kanäle, Bahntrassen oder Stromleitungen gelegt werden. Durch diese „Bündelung“ soll die Zerschneidung von Landschaften vermieden und die Natur so gut wie möglich geschützt werden. Das gibt das Bundesnaturschutzgesetz so vor."

- Warum wird hier das Gebot zur Bündelung von Infrastruktur nicht berücksichtigt?

Fragen zu Ausgleichsmaßnahmen:

- Wie wird die Entschädigung der benötigten Flächen bewerkstelligt?
- Auch wenn das benötigte Maß noch nicht berechnet oder bekannt ist: Kann die DB bereits sagen, wie sie den notwendigen Ausgleich leisten will? Ökokonten, PiK-Maßnahmen oder auf eigenen Flächen?
- Wie soll ein Ausgleich für Flächen stattfinden, die während des Baus eingeschränkt, belagert, umgebrochen etc. werden?
- Spielt es hinsichtlich der Streckenplanung eine Rolle, ob die benötigten Flächen schon im Eigentum der Bahn sind (Bestandsvarianten) oder diese erst erworben werden müssen?