Gemeinde Bruck

Niederschrift

über die

Öffentliche Sitzung des Gemeinderates Bruck

Datum:	16. Januar 2024
Uhrzeit:	19:30 Uhr - 21:00 Uhr
Ort:	im Sitzungssaal des Rathauses in Alxing
Schriftführer/in:	Ametsbichler Christine

Teilnehmer:

1. Bürgermeister	Schwäbl Josef
Gemeinderat	Bittner Franz
Gemeinderätin	Dengl Katharina
Gemeinderätin	Felzmann-Gaibinger Angela
Gemeinderätin	Heiler Theresia
Gemeinderat	Kotter jun. Josef
Gemeinderätin	Liebl Andrea
Gemeinderat	Pröbstl Johann
Gemeinderat	Schwäbl jun. Josef
Gemeinderat	Stürzer Michael
Gemeinderat	Weinhart Robert
2. Bürgermeister	Zäuner Michael
3. Bürgermeisterin	Grünfelder Gabriele

TOP	Tagesordnung öffentliche Sitzung
1.	Bürgeranfragen
2.	Genehmigung der letzten Sitzungsniederschrift
3.	Änderung der Satzung für die öffentliche Wasserversorgungseinrichtung der Gemeinde Bruck (Wasserabgabesatzung - WAS) vom 15.07.2005
4.	Brenner- Nord- Zulauf
5.	Kinderhaus Sonnenblume Alxing - Haushalt 2023/2024
6.	Sportheim Bruck Brandschutzsanierung
7.	Feuerwehrhaus Bruck - Planungsvarianten
8.	LKW-Führerschein Feuerwehr - Beteiligung
9.	Sonstige Bekanntgaben nichtöffentlich
10.	Bekanntgaben
11.	Anfragen

TOP	Öffentliche Sitzung

Der Vorsitzende eröffnete um 19:30 Uhr die Sitzung und stellte die ordnungsgemäße Ladung und Beschlussfähigkeit fest.

Mit der vorgelegten Tagesordnung besteht Einverständnis.

1. Bürgeranfragen

Sachverhalt:
keine

2. Genehmigung der letzten Sitzungsniederschrift

Sachverhalt:
Der Gemeinderat der Gemeinde Bruck genehmigt die öffentliche Niederschrift der Sitzung vom 07.11.2023 und 05.12.2023.

Beschluss:
Die Niederschrift der Sitzung vom 07.11.2023 und 05.12.2023 wird in der vorliegenden Fassung genehmigt, vorbehaltlich der eingearbeiteten Änderungen.

Abstimmungsergebnis: 13 : 0

3. Änderung der Satzung für die öffentliche Wasserversorgungseinrichtung der Gemeinde Bruck (Wasserabgabesatzung - WAS) vom 15.07.2005

Sachverhalt:
Mit Rundschreiben vom 28.11.2023 informierte der Bayerische Gemeindetag (BayGT) u. a. die Städte, Märkte und Gemeinden sowie Verwaltungsgemeinschaften über Änderungen bzw. Anpassungen der Muster-Wasserabgabesatzung. Darüber hinaus hält es die Verwaltung für geboten, die mittlerweile 19 Jahre alte gemeindliche Satzung an die derzeit gültige Mustersatzung anzupassen.
Die Änderungen des Satzungstextes (einfügen oder streichen von Passagen) ist im Satzungstext in roter Schrift dargestellt.

Zu § 19 a WAS – Besondere Regelungen bezüglich des Einsatzes und Betriebs elektronischer Wasserzähler:

Mit Rundschreiben vom 04.09.2023 informierte der BayGT darüber, dass das begründungslose Widerspruchsrecht aus Art. 24 Abs. 4 Gemeindeordnung (GO), das gegen Funkwasserzähler geltend gemacht werden konnte, zum 01.01.2024 entfallen ist.
Hintergrund ist, dass die bisherige landesrechtliche Ermächtigung zum Einsatz von Funkwasserzählern des Art. 24 Abs. 4 GO zum Ablauf des 31.12.2023 aufgehoben wurde. Aus Sicht des Bayerischen Landtages ist diese Ermächtigung nicht mehr erforderlich, da Wasserversorger bereits im Rahmen des Bestimmungsrechts nach den bundesrechtlichen §§ 35 und 18 Abs. 2 Satz 2 der Allgemeinen Bedingungen für die Versorgung mit Wasser (AVBWasserV) über den Einsatz von Funkwasserzählern entscheiden können.
Der BayGT empfiehlt daher einen bereits eingefügten § 19 a WAS ersatzlos zu streichen, da der Satzungsregelung dann die Ermächtigungsgrundlage fehlt. Für die Gemeinde Bruck ist eine Streichung nicht erforderlich, da diese Regelung nicht in die WAS der Gemeinde Bruck aufgenommen wurde.

Da das Widerspruchsrecht ab dem 01.01.2024 nicht mehr besteht, können bei allen Funkwasserzählern ab diesem Datum die Funkempfänger eingeschaltet werden. Dies gilt insbesondere auch für diejenigen Eigentümer, die bisher vom Widerspruchsrecht nach Art. 24 Abs. 4 GO Gebrauch gemacht hatten. Denn dieser Widerspruch konnte sich nur auf den auf die Gemeindeordnung gestützten Einsatz der Funkwasserzähler beziehen, nicht aber auf das Bestimmungsrecht der Wasserversorger nach der bundesrechtlichen AVBWasserV. Eine gesetzliche Informationspflicht über das Einschalten der Funkwasserzähler gibt es nicht. Der BayGT empfiehlt dennoch, die betroffenen Eigentümer schriftlich zu informieren. Da das Informationsschreiben keinen Regelungscharakter hat, stellt es daher auch keinen Verwaltungsakt im Sinne des Art. 35 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) dar.
Auch die ab 01.01.2024 erweiterten Befugnisse, um Daten von Funkwasserzähler zur Sicherheit der Wasserversorgungseinrichtungen verwenden zu können, müssen nicht durch Satzung geregelt werden. Diese Befugnisse folgen stattdessen unmittelbar aus Art. 24 Abs. 4 Satz 1 und 2 GO.

Zu § 4 Abs. 4 WAS – Anschluss- und Benutzungsrecht:

In § 4 Abs. 4 WAS werden die Worte „in begründeten Einzelfällen“ gestrichen. § 4 Abs. 4 Satz 2 WAS lautet dann nur noch: „Die Gemeinde kann ferner das Anschluss- und Benutzungsrecht ausschließen oder einschränken, soweit nicht die Bereitstellung von Wasser in Trinkwasserqualität erforderlich ist.“
Mit dieser Änderung versetzen sich die Wasserversorger im Rahmen ihrer Satzungshoheit in die Lage, nicht nur in begründeten Einzelfällen, sondern für bestimmte Benutzergruppen oder Benutzungszwecke oder für bestimmte Bereiche des Gemeindegebiets das Nutzungsrecht für Brauchwasserzwecke auszuschließen. Dies kann in künftigen Dürresommern wichtig werden.

Zu § 13 Abs. 1 WAS – Abnehmerpflichten, Haftung:

Der BayGT empfiehlt, in die Aufzählung der Betretungsrechte nach den Worten „zum Ablesen“ die Worte „und zum Wechseln“ der Wasserzähler einzufügen. Auch sollte „zum Erstellen von Grundstücksflächen- und Geschossflächenaufmaßen“ eingefügt werden.
Damit wird das Betretungsrecht, insbesondere für den meistverbreiteten Maßstab der vorhandenen Geschossfläche, erweitert. In diesen Fällen müssen Aufmaße vom Gebäudeinneren erstellt werden. Die Bauplanmappen reichen für die Beurteilung insbesondere von Keller- und Dachgeschoss anhand der kommunalabgabenrechtlichen Maßstäbe nicht aus. Zur Ermittlung der vollständigen Geschossfläche ist es beispielsweise im Vorfeld der Erhebung von Verbesserungsbeiträgen notwendig, die Grundstücke zu betreten.
Das Erstellen von Grundstücksflächenaufmaßen wird aufgenommen, um insbesondere bei der Einführung der gesplitteten Abwassergebühr die Möglichkeit zu haben, den Grad der Versiegelung der Grundstücksfläche vor Ort zu erfassen.

Zu § 15 Abs. 3 Satz 2 WAS – Art und Umfang der Versorgung:

In § 15 Abs. 3 Satz 2 WAS werden nach dem Wort Betriebsstörung die Worte „bestehenden oder drohenden“ eingefügt. Auch hier handelt es sich um eine vorausschauende Satzungsregelung im Sinne einer Klimaanpassung. Es soll abgesichert sein, dass auch bei drohendem Wassermangel bereits – präventiv – Festsetzungen getroffen werden können.

Alle übrigen Änderungen dienen der Anpassung, Konkretisierung, Klarstellung oder Ergänzung der Satzung und sind ebenfalls der Mustersatzung des BayGT entnommen.

Beschluss:

Der Gemeinderat beschließt die Änderung der Satzung für die öffentliche Wasserversorgungseinrichtung der Gemeinde Bruck (Wasserabgabesatzung - WAS) vom 15.07.2005 mit Inkrafttreten zum 15.03.2024 zu erlassen.

Abstimmungsergebnis: 13 : 0

4. Brenner- Nord- Zulauf

Sachverhalt:

Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf;

Vorplanung für den Planungsabschnitt Ostermünchen-Grafing-Trudering (PA1, PA0) ;
Kernforderungen der Stadt Grafing für die Parlamentarische Befassung (Bundestag)

Grundlagen:
Die DB Netz AG plant den Neubau einer Eisenbahnstrecke zwischen Schaftenau (Tirol, Österreich) und Grafing b.München als Teil des sogenannten „Brenner-Nordzulaufs". Im Zuge eines vorausgegangenen Auswahlverfahrens wurde die Trasse „Limone" als Vorzugstrasse ermittelt. Für diese Auswahltrasse erfolgte dann die Vorplanung.

Die Vorplanung wird jetzt dem Eisenbahnbundesamt übergeben und ist dann Grundlage für die 2025 anstehende Entscheidung des Bundestages zur Finanzierung (parlamentarische Befassung).

Die Gemeinden im gesamten Ausbauabschnitt sind aktuell damit befasst, sogenannte „Kernforderungen" an den Bundestag zu richten. Die Landkreise Ebersberg und Rosenheim koordinieren dabei die Kernforderungen gemeindeübergreifend. Was steckt hinter diesem Vorgang?
Bei den „Kernforderungen" an den Deutschen Bundestag handelt es sich um eine zwischenzeitlich übliche Praxis, wonach vom Vorhabenträger (DB AG) in der Vorzugstrasse unberücksichtigt gebliebene Aspekte dem Parlament zur Kenntnis gebracht werden. Im behördlichen Sprachgebrauch ist von „Alternativvorschlägen" aus der Öffentlichkeitsbeteiligung die Rede, die in Listenform dem Bundestag zur Kenntnis gebracht werden.
Beim Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf erarbeiten auch die Landkreise eine Liste sogenannter „Kernforderungen" in Zusammenarbeit mit den Kommunen. Anfang 2024 werden dann die „Kernforderungen" an die DB übermittelt, die diese dann über das Eisenbahn-Bundesamt dem Bundestag vorlegt. Hierfür werden die Kernforderungen von der DB kurz bewertet in Form einer fachlichen Einschätzung zur technischen Umsetzbarkeit, zur Vereinbarkeit mit den Verkehrszielen und den Kosten. Das Eisenbahnbundesamt leitet die Unterlagen mit einem Prüf-bericht an das Bundesverkehrsministerium weiter, das die Kernforderungen neben der Vor-zugsvariante dann dem Bundestag zur Kenntnis bringt.
Bei der parlamentarischen Befassung entscheidet der Bund dann im Rahmen des Bundesschienenausbaugesetzes über die Projektfinanzierung. So erfolgt der Bahnausbau nach dem im „Bedarfsplan für Schienenwege" festgelegten Maßnahmen. Die gesetzlich festgelegten Ausbaumaßnahmen sind namentlich in der Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes genannt; die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan ist auch für das Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG verbindlich. Im Bedarfsplan (Gesetz im formellen Sinn) wird die Aus-baustrecke für den Brenner-Nordzulauf im vordringlichen Bedarf genannt (Lfd-Nr. 7).

Für die Finanzierung bedarf es dann einer Vereinbarung. Bei dieser vom Parlament zu entscheidenden Finanzierungsvereinbarung ist es nun üblich, dass dem Parlament auch die „Kernforderungen" (Alternativvorschläge) zur Kenntnis gebracht werden. Entscheidungsmaß-geblich hinsichtlich der Kernforderungen ist dann, ob das Projekt insgesamt wirtschaftlich bleibt und die verkehrlichen Ziele erfüllt.

Vor diesem Hintergrund sollten „Kernforderung“ auf die zentralen Planungsalternativen und Planungsaspekte beschränkt werden. Von der Benennung nicht entscheidungsrelevanter Be-lange sollte Abstand genommen werden, um den „Hauptforderungen“ nicht Ihre herausragen-de Bedeutung zu entziehen.

Bisherige Forderungen:
Die Stadt Grafing b.M. wurde in den verschiedensten Planungsphasen bereits Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Fast im Gleichklang mit allen anderen Gemeinden wurde dabei verständlicher Weise versucht (z.B. Stadtrat vom 13.07.2021), die Ausbaustrecke insgesamt abzuwenden und dafür eine Entscheidung auf der Zuständigkeitsebene des Bundeverkehrs-ministeriums herbeizuführen. Ungeachtet dessen hat die DB AG aber entsprechend ihrem gesetzlichen Auftrag das Planungsverfahren zielgerichtet fortgeführt.
Erst mit der Veröffentlichung der 4 Grobtrassen am 02.12.2021 wurden die Szenarien den Gemeinden und der Bevölkerung dann erstmals sichtbar vor Augen geführt.

Nachdem die betroffenen Gemeinden und der ganze Umfang der Betroffenheit bekannt waren, war man natürlich verleitet, die Planungsentscheidungen durch harsche Kritik in grundsätzlicher Weise in Frage zu stellen. Das bis dahin Unvorstellbare war geschehen: eine Neu-baustrecke wird auch die Grafinger Landschaft durchschneiden, die Heimat unwiederbringlich zerstören und das Umfeld ganzer Ortschaften grundlegend verändern.
Für die Stadt Grafing b.M. hat der Bau- und Werkausschuss in der Sitzung am 09.12.2021 zu den vorgeschlagenen Grobtrassen klare Position bezogen. Es wurde vor allem die sehr mutige Forderung erhoben, dass es im Fall einer Entscheidung gegen den Bestandsstreckenausbau mit allen Mitteln zu verhindern gilt, 2 getrennte Bahn-strecken zu schaffen („Verinselung“). Dort wurde (im Sitzungsprotokoll nur auszugs-weise wiedergegeben) folgende Grundforderungen für die anstehende Auswahlentscheidung gestellt:

Forderung der Stadt:
1. Neben den 4 ermittelten „Grobtrasse“ ist der „Ausbau der Bestandstrasse“ mit in die weiterführende Detailuntersuchung aufzunehmen. Das gilt es durchzusetzen. Damit ist zumin-dest erreicht, dass eine tiefergehende Prüfung hinsichtlich des „Natura 2000 Gebietes“ stattfindet. Dann kann sich erweisen, ob diese kleine Teilfläche (entgegen der Rechtsmei-nung der Stadt) tatsächlich die Bedeutung aufweist, die ihr im Planungsdialog zugeschrie-ben wurde.

Was die Betroffenheit der nahe an die Bestandsstrecke heranreichenden Siedlungsgebiete anbetrifft, wäre das auch für Schammach, Pierstling und Grafing-Bahnhof kein Aus-schlussgrund. Diese Konflikte sind durch Lärmschutzmaßnahmen lösbar und schaffen dann sogar Verbesserungen gegenüber dem Bestand, dessen Lärmbelastung die Grenzen der Gesundheit und des Eigentumsschutzes übersteigt.

2. Sollte sich auch in der anstehenden Planungsphase (Findung der Auswahltrasse) erweisen, dass eine Ertüchtigung der Bestandsstrecke ausscheidet, stellt die Stadt Grafing b.M. die Forderung, in diesem Fall auch die Bestandsstrecke an die Neubaustrecke hin zu ver-legen (Zusammenlegung).

Eine getrennte Gleisführung jedenfalls mit der damit erfolgenden Doppelbelastung des Na-tur- und Siedlungsraumes ist indiskutabel, im Besonderen für die Ortsteile Eisendorf und Oberelkofen. Das Umschließen von Siedlungsgebieten durch dann 2 Bahnstrecken ist schlichtweg nicht hinnehmbar.

3. Für den Fall der Unabwendbarkeit einer Neubaustrecke stellt die Grobtrasse „orange“ die für den Natur- und Siedlungsraum Grafing verträglichste Trassenführung dar, vorausge-setzt, das bisher im offenen Verlauf geplante Teilstück (Länge ca. 900 m) westlich von Ei-sendorf / Oberelk-

ofen kann ebenfalls vollständig „eingehaust“ werden. Nur in dieser Form wäre eine Neubautrasse neben der Bestandstrecke noch vertretbar.

Ergebnisse:
Wider aller Erwartungen hat sich die Forderung der Stadt an einer Einbeziehung der Bestandsstrecke sogar dann durchgesetzt. Tatsächlich wurde diese anfangs ausgesonderte Variante (Bestandsstreckenausbau) mit in die Auswahlprüfung aufgenommen. Damit wurde die von der Bahn anfangs erklärte Auffassung, die Beeinträchtigung des „FFH-Gebietes bei Eisendorf“ würde dies Möglichkeit von vorneweg ausschließen, korrigiert. Leider hat sich dann aber diese von der Stadt Grafing (und ausgenommen Aßling auch von den anderen Anlieger-gemeinden) erklärte Vorzugslösung nicht durchsetzen können. Mehr als dieser Achtungserfolg wurde also nicht erreicht, da die Trassenvariante „Bestandstrecke“ im Kosten-Nutzen-Vergleich der Auswahltrasse „Limone“ unterlegen war.

Die Entscheidung für die Trasse „Limone“ war sehr überraschend. Sie führt zu einer massiven Belastung des Grafinger Landschaftsraumes und des Lebensumfeldes der Anwohner an der Auswahltrasse. Hinzu kam vor allem auch, dass diese Schienenstrecke durch das Wasserschutzgebiet der Trinkwasserversorgungsanlage Elkofen führt und damit den Erhalt der Wasserversorgung gefährdet.

Der Konflikt mit der Wasserversorgung Elkofen war es aber, der jetzt wohl das Schlimmste verhindert hat. Hier konnte die Stadt aufgrund eigener hydrogeologischer Erkundungen darlegen, dass die Wasserversorgung Elkofen eine weit über das bisherige Maß (40.000 m³/Jahr) hinausgehende Leistungsfähigkeit aufweist. Damit kommt dieser Wasserversorgung eine grundlegende Aufgabe zu, um auch künftig die bedeutendste gemeindliche Aufgabe zu erfüllen: die Aufrechterhaltung der örtlichen Trinkwasserversorgung. Die Beeinträchtigung der Wasserversorgung hat damit eine grundlegende Bedeutung für die Zukunft der Stadt Grafing b.M. und berührt damit das Recht der Selbstverwaltungshoheit der Stadt Grafing b.M. in Ih-rem verfassungsrechtlich geschützten Kern.

In enger Zusammenarbeit mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim wurde aufgezeigt, dass die anfänglich in offener Bauweise geplante Streckenführung ein deutlich höheres Gefährdungsrisiko aufweist, als eine unterirdische Ausführung. Angesichts der grundlegenden Be-deutung der Trinkwasserversorgung besteht damit für die Bahn die Pflicht zu einer strengen Alternativenprüfung zugunsten einer für die Wasserversorgung schonenderen Ausführung. Damit konnte tatsächlich erreicht werden, dass die DB AG jetzt die unterirdische Ausführung (Tunnellösung) bevorzugt. Der Salachtunnel wird dafür um 2,1 km verlängert.

Hier ist der Stadt Grafing b.M. und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim eine Anpassung der ausgewählten Variante gelungen, deren Dimension gewaltig ist. Zum Erhalt und Schutz der Wasserversorgung Elkofen wird der gesamte südliche Trassenabschnitt als Tunnel aus-geführt. Erst südlich bei Haidling beginnt die offene Trassenführung.

Damit ist das Horrorszenario, eine oberirdisch verlaufende Hochgeschwindigkeitsstrecke und damit der wohl sichere Verlust einer wichtigen Trinkwasserversorgungsanlage verhindert worden.

B) Bestimmung der Kernforderungen
Die Kernforderungen müssen im Januar 2024 bei der Deutschen Bahn eingegangen sein, um dort berücksichtigt werden zu können.
Dabei werden die Kernforderungen zum einen vom Landkreis Ebersberg koordiniert und wur-den für die Planungsabschnitte nördlich von Grafing (PA1) und südlich (PA0) getrennt formu-liert und begründet. Diese liegen als Anlage der Beschlussvorlage bei.
Beschlussvorschlag:

I. Die Stadt Grafing b.M. schließt sich übergemeindlichen Kernforderungen (Anlage) an und billigt diese.
Die übergemeindlichen Kernforderungen werden wie folgt ergänzt:
Die übergemeindliche Forderung nach verbesserten Lärmschutz an der Bestandstrecke ist nicht vorhabenbezogen für die Neubaustrecke und wird damit im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren unberücksichtigt bleiben.
Die bisherigen Lärmsanierungsprogramme des Bundes an dieser besonders belasteten Bestandsstrecke waren aufgrund des begrenzten Finanzierungsumfangs (Kosten/Nutzen-Faktor) nicht ausreichend. Vielfach wurden dabei nur passive Schutzmaßnahmen umgesetzt; die Außenwohnbereiche blieben weiterhin ungeschützt und sind damit unzumutbar belastet geblieben. Selbst besonders sensible Nutzungen (vgl. § 2 Abs. 1 Nr.1 16.BImSchV) wie die Sonderrealschule (Oberelkofen) wurde jeder Lärmschutz versagt.
Der Bundestag wird aufgefordert, für den Streckenabschnitt des Brenners-Nordzulaufes ein ergänzendes Lärmsanierungsprogramm für die Schienenstrecke 5510 im Abschnitt Grafing-Kiefersfelden zu beschließen, das für alle schutzwürdigen Nutzungen / Ansiedlungen aktive Lärmschutzmaßnahmen als Mindeststandard ermöglicht. Diese Mindestanforderungen an ein lebenswerter Wohnumfeld sind möglichst schon vorab umzusetzen (Sofortprogramm).

Neben diesen ganzheitlichen (landkreisweiten) Forderungen an die Planung der Schienenneubaustrecke werden noch ortsbezogene Anforderungen gestellt, die isoliert für das Gemeindegebiet Grafing von grundlegender Wichtigkeit sind (ortsbezogene Kernforderungen).

1. Erhaltung der Wasserversorgungsanlage Elkofen
Einschränkungslose Erhaltung und größtmöglicher Schutz der Trinkwasserversorgung El-kofen, bestmöglich durch eine Trassenverlagerung außerhalb des Schutzgebietes.
Soweit eine Trassenführung im Schutzgebiet unumgänglich ist,
a) ist die Durchquerung zwingend unterirdisch auszuführen (Tunnellösung)
(in der Vorplanung durch Verlängerung des „Salachtunnels“ schon berücksichtigt),
b) hat der Tunnelbau und deren Errichtung in bergmännischer Bauweise zu erfolgen (keine offene Tunnelbauweise),
c) hat die Durchquerung außerhalb der Schutzzone II (engere Schutzzone) zu erfolgen,
d) hat die Lagerung und der Abtransport des Aushubmaterials außerhalb des Schutz-gebietes zu erfolgen,
e) muss der exakte Verlauf des Grundwasserleiters (Aquifer) durch umfassende hydrogeologische Untersuchungen belegt und ein ausreichender Schutzabstand (mind. 8 m) des Tunnelbauwerks sichergestellt werden,
f) sind mindestens 5 Grundwassermessstellen dauerhaft als Vorfeldmessstellen ein-zurichten (Grundwassermonitoring).

2. Lärmschutzmaßnahmen nach § 1 Abs. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung allein durch aktiven Schallschutz (Schutzwände, Galerie) für die Neubaustrecke.

3. Lärmsanierung der Bestandsstrecke im Bereich von Grafing-Bahnhof / Pierst-ing durch aktiven Schallschutz (Schutzwände). Hier überschreitet die vorhandene Gesamtlärmbelastung aus Straßen- und Schienenverkehr in weiten Bereichen bereits die Sanierungswerte von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts. Auch bei Einhaltung der gesetzlichen Lärmschutzanforderungen bei der Neubaustrecke wird unvermeidlich eine Zusatzbelastung für die umliegenden Wohngebäude entstehen. Entlang der bestehenden Durchfahrtsgleise und an den Außengleisen sind deshalb zusätzliche Lärmschutzwände anzubringen.

4. Vollständige Erhaltung der bestehenden Bahnparkplätze (P+-R-Anlage West) und deren Erreichbarkeit durch Erhalt der Bahnsteigunterführung mit barrierefreiem Zugang mittels Personenaufzug.

5. Hochwasserangepasste Entwässerung durch Erhaltung des offenen „Bahngrabens“ als zentralen Vorfluter für den gesicherten Hochwasserabfluss westlich der Bahnlinie. Eine Verschär-

fung des Hochwasserabflusses am Urtelbach durch Regenwasserableitungen aus den Bahnflächen erfordert Rückhaltungseinrichtungen am Maßstab HQ100.

Kernforderungen des Planungsabschnitts Grafing-Ostermünchen PA1

Vorbemerkung: Um negative Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr zu vermeiden, ist eine Nutzung der Bestandstrecke durch den Regelbetrieb des Güter- und Fernverkehrs möglichst auszuschließen. Ausgehend davon, dass der Fern- und Güterverkehr im Regelbetrieb überwiegend über die Neubaustrecke abgewickelt wird, wird folgender Forderungskatalog aufgestellt:

Kernforderung 1: Lärmschutz nach Lärmvorsorge
Gemeinsam ist den Planungsräumen PA 0-4, dass in allen Abschnitten eine deutliche Steigerung der Zugzahlen angestrebt wird. Die je nach Planungsraum unterschiedlichen baulichen Eingriffe können dazu führen, dass entlang der Streckenabschnitte Lärmschutzmaßnahmen in unterschiedlicher Qualität umgesetzt werden.
In den Neubauabschnitten bzw. in Abschnitten, in denen sich aufgrund eines erheblichen baulichen Eingriffs in die Strecke eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV ergibt, ist die DB Netz AG gesetzlich verpflichtet, Maßnahmen zur Lärmvorsorge zur Einhaltung der (strengen) Grenzwerte der 16. BImSchV umzusetzen.
In den Abschnitten, in denen sich keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV ergibt, besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge. Dies würde zu dem unbilligen Ergebnis führen, dass entlang der Streckenabschnitte Lärmschutzmaßnahmen in unterschiedlicher Qualität umgesetzt werden und die Bürger*innen in unterschiedlichem Maß vor Bahnlärm geschützt werden. Nachdem in allen Planungsräumen mit einer erheblichen Steigerung der Zugzahlen zu rechnen ist, ist diese Ungleichbehandlung der Bevölkerung nicht vermittelbar. Vor allem, da der Brennerbasistunnel ca. 10 Jahre vor der Neubaustrecke den Betrieb aufnimmt und somit ab dann mit deutlich erhöhten Lärmbelastungen am Bestand zu rechnen ist. Zudem müssen im Störungsfall auf der Neubaustrecke, die Verkehre über die Bestandstrecke abgewickelt werden wodurch mit zusätzlichen Lärmbelastungen für die Bürger*innen am Bestand zu rechnen ist.

Daher fordern die kommunalen Gebietskörperschaften entlang des PA 1, unabhängig von der Trassenauswahl, dass alle Schienenstrecken wie die Neubaustrecken behandelt werden und spätestens bis zur Inbetriebnahme des European Train Control System (ETCS) ganzheitlich Maßnahmen zur Lärmvorsorge gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV umgesetzt werden.

Nach Aussage der Projektverantwortlichen der DB werden voraussichtlich Ende des Jahres 2023 die Zugzahlen der Bedarfsplanüberprüfung für den Prognosehorizont 2040 vorliegen. Diese werden den weiteren Planungsphasen und insbesondere der Dimensionierung des geforderten Lärmschutzes zugrunde gelegt. Sollten die aktualisierten Prognosezugzahlen zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht vorliegen, muss der Bemessungsfall zu Grunde gelegt werden.

Kernforderung 2: Erschütterungsschutz entsprechend Neubaustandard

Äquivalent zur Argumentation der Kernforderung 1: Lärmschutz nach Lärmvorsorge, fordern die Gebietskörperschaften entlang des PA 1 im Sinne der Gleichberechtigung, auch den Erschütterungsschutz der Bestandsstrecke im PA 1 entsprechend dem Erschütterungsschutz einer Neubaustrecke, auf Basis der Din 4150 für Erschütterungen und anhand der 24. BImSchV für den sekundären Luftschall, zu optimieren.

Kernforderung 3: Bestandsnahe Neubaustrecke sowie maximale Tunnelanteile
Um den Flächenverbrauch und die Durchschneidung der Landschaft so gering wie möglich zu gestalten, sowie die Belastung für Mensch und Natur zu minimieren, fordern die Gebietskörperschaf-

ten entlang des PA 1 eine Streckenführung der Neubaustrecke möglichst nah am Bestand, sowie die maximale Anzahl an Tunnellösungen.
3.1 Bestandsnaher - bestandsparalleler Ausbau (Trasse Türkis)
Der kleinste Flächenverbrauch und geringste Durchschneidung der Landschaft ist durch einen Neubau am Bestand gegeben. Die Gebietskörperschaften im PA 1 fordern eine bestandsnahe Umsetzung der Neubaustrecke, wie sie mit der Trasse türkis im Trassenauswahlverfahren vorgestellt wurde. Durch den Neubau am Bestand können zudem kostenintensive Tunnellösungen vermieden werden.
3.2 Trasse mit hohem Tunnelanteil
Sollte eine bestandsnahe Umsetzung der Neubaustrecke - im Sinne der Auswahltrasse türkis - wirtschaftlich nicht möglich sein, fordern die Gebietskörperschaften im PA 1 mindestens folgende Tunnellösungen, um die Belastungen für Mensch und Natur zu minimieren.
3.1.1 Die Gebietskörperschaften im PA 1 fordern die technisch maximal mögliche Länge des Salachtunnels umzusetzen. Die Möglichkeiten der vor Ort herrschenden Topografie sind auszureizen, um die Eingriffe in die Natur und das Landschaftsbild zu minimieren.
3.1.2 Die Gebietskörperschaften im PA 1 fordern, statt des geplanten Rahmenbauwerks in Niclasreuth, eine Tunnellösung von ca. 500m entsprechend der vor Ort herrschenden topografischen Möglichkeiten, um das Ortsbild möglichst zu erhalten und die Belastungen für die Anwohner zu minimieren.

Kernforderung 4: Lärmschutzgestaltung
Unterschiedliche Gestaltung der Lärmschutzwände an Verkehrsstationen, zum Beispiel: Begrünung, transparente Wände (z.B. zur Schaffung von Sichtachsen im Bereich der Bahnsteige, bei Straßen- bzw. Personenunterführungen), sowie weitere innovative Gestaltungsansätze, solange Lärmschutz selbst durch die Gestaltungsvariationen nicht reduziert wird.

Kernforderung 5: Übergesetzlicher Lärmschutz im Bereich Nettelkofen (Grafing)
Durch die Nähe zur Bahnstrecke (200m) wird durch die zu erwartenden Zugzahlen eine deutliche Steigerung der Lärmbelastung erwartet. Sollte sich aus der Anwendung der 16. BImSchV dennoch kein Lärmschutz im Bereich Nettelkofen (Grafing) ergeben, ist dieser trotzdem zwingend umzusetzen, da bei bestimmten Wetterlagen der Lärm unerträglich erscheint.
(Optional, sollte die Lärmberechnung für diesen Bereich nicht ohnehin zu Lärmschutz führen)

Umfahrung des Ballungsraums München
Unabhängig von den obenstehenden Ausführungen soll der Zulauf zum Brennerbasistunnel nicht ausschließlich durch den Ballungsraum München geführt werden. Die bereits existierende Strecke Rosenheim – Mühldorf soll dafür ausgebaut werden. Dafür ist eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans vorzunehmen. Dies würde eine fairere Verteilung der Belastungen ermöglichen. Zudem würde der Ausbau die Ausfallsicherheit des Brenner-Nordzulaufs stärken.
Die Untersuchungen zeigen, dass immerhin ein Drittel der Züge, die über den Brenner verkehren werden, den Knoten München nicht anfahren müssen. Eine großräumige Umfahrung ist daher geboten.

Kernforderungen – Zusammenfassung in tabellarischer Form

KF-Nr.	Gemeinde/Kreis	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung/ Mehrkosten
1	Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen	Lärmschutz nach Lärmvorsorge	Alle Strecken im Bereich von Grafing bis Ostermün-	

chen werden mit Lärmschutz nach Neubaustandard gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV ausgerüstet, um alle Anwohnenden entsprechend vor Lärm schützen. Besonders durch die frühere Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels im Vergleich zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke, werden die höheren Zugzahlen über ca. 10 Jahre über die Bestandstrecke abgewickelt. Zudem entstehen durch Störfälle auf der Neubaustrecke durch das Ausweichen der Züge auf die Bestandsstrecke erhöhte Lärmbelastungen am Bestand. Erfolgt durch DB

2 Erschütterungsschutz nach Neubaustandard Alle Strecken im Bereich von Grafing bis Ostermünchen werden mit Erschütterungsschutz nach Neubaustandard gemäß den Vorgaben der Din 4150 und der 24. BImSchV optimiert, um alle Anwohnenden entsprechend vor Erschütterungen zu schützen. Besonders durch die frühere Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels im Vergleich zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke, werden die höheren Zugzahlen über ca. 10 Jahre über die Bestandstrecke abgewickelt. Zudem entstehen durch Störfälle auf der Neubaustrecke durch das Ausweichen der Züge auf die Bestandsstrecke erhöhte Erschütterungsbelastungen am Bestand. Erfolgt durch DB

3 Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen Bestandsnahe Neubaustrecke und maximale Tunnelanteile

Zum Schutz von Mensch und Natur, sowie im Sinne der Wirtschaftlichkeit, muss die Neubaustrecke eng und parallel am Bestand realisiert werden. Maximale Tunnelanteile sind zudem Teil der Belastungsreduzierung für Mensch und Natur Erfolgt durch DB

3.1 Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen Umsetzung der Auswahltrasse türkis Im Sinne der verträglichsten Trasse für Mensch und Natur ist eine bestandsnahe, am besten bestandsparallele Trasse zu realisieren Erfolgt durch DB

3.2 Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen Trasse mit hohem Tunnelanteil Allgemein sind alle potentiellen Tunnellösungen zu realisieren Erfolgt durch DB

3.2.1 Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen Salachtunnel Um den Flächenverbrauch, sowie die Belastung für Mensch und Umwelt zu minimieren, soll die maximale Länge des Salachtunnels realisiert werden Erfolgt durch DB

3.2.2 Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen Tunnel Niclasreuth Um den Flächenverbrauch, sowie die Belastung für Mensch und Umwelt zu minimieren und das Ortsbild in Niclasreuth möglichst zu erhalten, soll anstatt des Rahmenbauwerks eine Tunnellösung von ca. 500m realisiert werden Erfolgt durch DB

4 Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen Lärmschutz-gestaltung • Einsatz von transparenten Elementen in den Lärmschutzwänden im Bereich von Bahnhöfen sowie Straßen- und Personenunterführungen.

• Innovative Gestaltung der Lärmschutzwände.

• Bereich der Verkehrsstationen sollen Lichtbänder zur Herstellung von Sichtachsen zum Einsatz kommen. Erfolgt durch DB

5 Landkreis Ebersberg, Landkreis Rosenheim, Kirchseeon, Grafing, Bruck, Aßling, Ostermünchen Übergesetzlicher Lärmschutz Im Bereich Nettelkofen wird Lärmschutz nach Lärmvorsorge umgesetzt, da die empfundene Lärmbelastung vor allem durch die erhöhten Zugzahlen deutlich zunehmen wird. Erfolgt durch DB

Beschluss:

Der Gemeinderat Bruck schließt sich den oben genannten Kernforderungen an und unterstützt die Argumentation der Stadt Grafing bzw. des Landkreises Ebersberg.

Abstimmungsergebnis: 13 : 0

5. Kinderhaus Sonnenblume Alxing - Haushalt 2023/2024

Sachverhalt:

Siehe als Anlage die Haushaltsplanungen Kinderhaus Sonnenblume Alxing.

Beschluss:

Der Gemeinderat nimmt die Haushaltsplanungen des BRK Kinderhauses Sonnenblume in Alxing für den Zeitraum vom 01.01.2024 – 31.12.2024 zur Kenntnis und genehmigt diese.

Abstimmungsergebnis: 13 : 0

6. Sportheim Bruck Brandschutzsanierung

Sachverhalt:

Bau der Baugenehmigung Sportheim Bruck die im einfachen Verfahren durchgeführt wurde, war der Brandschutz **nicht** Gegenstand des Verfahrens. Im Genehmigungsbescheid von 2007 wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Bauherr bzw. Betreiber alleine für die Einhaltung der Vorschriften verantwortlich ist.

Den beiliegenden Anlagen kann entnommen werden, dass die notwendige Brandschutzanforderung **nicht erfüllt ist.**

GR`in Frau Dengl Katharina, beantragte die Mitaufnahme des
TOP: Sportheim Bruck-Brandschutzsanierung
Auch in den nichtöffentlichen Teil der heutigen Sitzung zu verlegen.

Der Bürgermeister gab dazu einen kurzen Bericht, der nicht der Geheimhaltung unterlag. Anschließend wurde der Auftrag für ein Brandschutzkonzept an einen Planer erteilt.

Beschluss:

Der Auftrag für ein Brandschutzkonzept und die Erstellung der Planunterlagen für das Sportheim Bruck wird erteilt an:
Ingenieurbüro Martin Augenstein, Rosenheimer Str. 35 in 85567 Grafing.
Beschluss: 13/0

Zusätzlich genehmigte der Gemeinderat die Mitaufnahme des
TOP: Sportheim Bruck-Brandschutzsanierung
auch in den nichtöffentlichen Teil der heutigen Sitzung zu behandeln.
Beschluss: 12/1

Abstimmungsergebnis: 0 : 0
Abstimmungsbemerkung:
siehe Einzelabstimmungsergebnis

7. Feuerwehrhaus Bruck - Planungsvarianten

Sachverhalt:
Planungsvariante 6 und 7:

Variante Bittner F.:
Der bereits als Variante vorgelegte Anbau nach Osten soll nach Süden verlängert werden mit einem verbundenen Anbau auf der Südseite. Hier sollen mit dem bestehenden Stüberl Platz für Umkleiden und Schulungsraum untergebracht werden.

Variante Stürzer M.:
Einen profilgleichen Anbau nach Norden mit der Unterbringung der Umkleide im Erdgeschoß und Schulungsraum im Obergeschoß.

Für beide Varianten ist es notwendig mit dem KUVB (Kommunale Unfallversicherung Bayern) zu prüfen, ob diese Varianten hinsichtlich des Ablaufs bei einem FFW-Einsatz entsprechend funktionieren.

Der abschließende Gemeinderatsbeschluss zu dem Thema Varianten Feuerwehrhausbau sowie der Planungsauftrag für die Erstellung der Planungsunterlagen wird in der Februarsitzung vorgenommen.

8. LKW-Führerschein Feuerwehr - Beteiligung

Sachverhalt:
Bei den Feuerwehren fehlt langsam der Maschinisten-Nachwuchs die den LKW-Führerschein besitzen. Deshalb ist die Frage aufgetaucht inwieweit sich die Gemeinde an den Kosten für einen LKW-Führerschein beteiligen könnte.
Nachdem die Feuerwehren in Zukunft zwei große Fahrzeuge haben werden, sollte der Gemeinderat hierzu einen Grundsatzbeschluss fassen.

Die Gemeinde ist zuständig für die Ausrüstung der Feuerwehren, gemäß Artikel 1 Absatz 2 des Feuerwehrgesetzes. Dazu zählt auch der entsprechende LKW-Führerschein.
Nach Abstimmung mit den Bürgermeistern der VG-Gemeinden werden die Führerscheinkosten der Klasse C übernommen, wenn die Person ausschließlich den Führerschein für die Freiwillige Feuerwehr benötigt.

Beschluss:
Der Gemeinderat stimmt den Übernahme der Kosten für den Führerschein der Klasse C für die Freiwillige Feuerwehr gemäß dem Beschluss der VG-Bürgermeister zu.

Abstimmungsergebnis: 13 : 0

9. Sonstige Bekanntgaben nichtöffentlich

Sachverhalt:
A) Fertigstellungstermin Bebauung im Gewerbegebiet Taglaching
B) Vereinbarung Straße Hamberg

10. Bekanntgaben

Sachverhalt:

A) Ganztagesbetreuung
Bgm. Schwäbl mahnte an, dass keine im Haushalt für die vorgesehenen Investitionen eingeplanten Mittel für die Ganztagesbetreuung verwendet werden dürfen..

GR`in Dengl K.
Regte an so schnell wie möglich die Fördergelder für die Ganztagesbetreuung zu beantragen.

B) Schreiben: Offene Politik Bruck – siehe Anlage
GR`in Felzmann-Gaibinger A. überreichte dem Bgm. eine schriftliche Anfrage bezüglich einer Zahlung in Höhe von 105.238,06 € aus dem EU-Haushalt für die Gde. Bruck.

11. Anfragen

Sachverhalt:

A) GR`in Liebl A. fragte zum Fertigstellungstermin der Erneuerung des Holzbodens im Kindergarten in Alxing.
Antwort Bgm.: Fragt bei der FA. Parkett O`Murnain nach, ob dies in den Faschingsferien möglich ist.
B) GR`in Grünfelder G. fragte nach ob es für junge Eltern die Naturwindeln verwenden, einen Zuschuss von der Gemeinde gibt? In anderen Gemeinden wird das so gehandhabt.

Josef Schwäbl
1. Bürgermeister

Ametsbichler Christine