

NIEDERSCHRIFT
 ÜBER DIE
 ÖFFENTLICHE SONDERSITZUNG DES TECHNISCHEN AUSSCHUSSES
 VOM DIENSTAG, DEN 11.10.2005

Sämtliche Ausschussmitglieder waren ordnungsgemäß geladen.

Anwesend waren StRin Platzer sowie die StR Berberich, Lachner, Mühlfenzl, Nagler, Gietl (für Ried), Riedl, und Schuder.

Entschuldigt fehlten: 2. Bürgermeisterin Anhalt

Herr Friemel und Herr Urnauer von der SüdostBayernBahn sowie Bürgermeister Brilmayer und Herr Weisheit nahmen beratend an der Sitzung teil.

Sitzungsleiter: stellv. Bürgermeister Ried
 Schriftführer : Weisheit

Vor Eintritt in die Tagesordnung stellte stellv. Bgm. Ried die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Vom Rederecht machte aus den Reihen der Zuhörerschaft niemand Gebrauch.

Lfd.-Nr. 01

Bahnlinie Ebersberg-Wasserburg;

- a) Erneuerung/Technische Sicherung von folgenden Bahnübergängen
 - an der Straße nach Oberlaufing
 - bei der Feuerwehr Oberndorf
 - an der Weidinger Straße
 hier: Vorstellung verschiedener Planungsvarianten durch die Südostbayernbahn

- b) Planfeststellung nach § 18 Abs. 1 Allgem. Eisenbahngesetz (AEG) für die Beseitigung des Bahnüberganges bei km 8,403 (in der Mitte des Feldweges zwischen der Straße nach Oberlaufing und Oberndorf)
 hier: Abgabe der gemeindlichen Stellungnahme

öffentlich

zu a)

Herr Friemel erläuterte die derzeitige Situation sowie die Ziele der SüdostBayernBahn im Bereich der Strecke Ebersberg – Wasserburg.

So befinden sich momentan auf dieser 17 km langen Zugstrecke 38 Bahnübergänge, von denen 17 beseitigt, 9 technisch gesichert und 6 Bahnübergänge mit bereits bestehenden Blinklichtanlagen erneuert und mit Halbschranken versehen werden sollen. Nach Realisierung dieser Maßnahmen kann im Bereich der Bahnübergänge die Zuggeschwindigkeit angehoben werden, so dass sich die Fahrtzeit auf der Strecke Ebersberg – Wasserburg um ca. 6 bis 7 Minuten auf künftig 25 Minuten verkürzt. Die Fahrtzeit von Wasserburg bis zum Münchner Ostbahnhof würde sich um ca. 5 Minuten auf künftig 55 Minuten verkürzen.

Die Südost Bayern Bahn beabsichtigt, den Filzenexpress zukünftig im Stundentakt zwischen Wasserburg und Münchener Ostbahnhof verkehren zu lassen.

Die hierzu notwendigen Maßnahmen an den Bahnübergängen sollen bis Ende 2007 abgeschlossen sein.

Anschließend stellte Herr Friemel die Planungsvarianten für die technische Sicherung an den ersten 3 Bahnübergängen vor.

Bahnübergang bei Bahn-km 7,889 an der Straße nach Oberlaufing

Dieser Bahnübergang ist der zweite in der Fahrtrichtung von Ebersberg nach Wasserburg. Der erste Bahnübergang bei Bahn-km 7,551, der am Ende einer scharfen Kurve liegt, könne unverändert bestehen bleiben.

Die Gemeindeverbindungsstraße nach Oberlaufing, die bei Bahn-km 7,889 die Bahnlinie kreuzt, erfordert derzeit mangels technischer Sicherung eine Herabsenkung der Zuggeschwindigkeit auf 20 km/h. Eine 24-stündige Verkehrszählung an diesem Bahnübergang ergab ein Aufkommen von 74 Fahrzeugen. Allerdings sei nach den Richtlinien für Bahnübergänge bezüglich der technischen Sicherung nicht die Fahrzeugbelastung, sondern die Einstufung der Straße ausschlaggebend. Für diesen Bahnübergang wurden folgende 3 Planungsvarianten ausgearbeitet:

1. Planungsvariante 1 sieht eine einspurige Überführung der Gleise vor. Die Sicherung des Übergangs erfolgt mittels Lichtzeichenanlage und Schranken. Durch Verkehrszeichen wird der Verkehr aus Oberlaufing gegenüber dem Verkehr aus Richtung Ebersberg bevorrechtigt. Die Fahrbahn an der Nordseite des Bahnüberganges wird verbreitert, so dass Begegnungsverkehr möglich ist. Bei dieser Variante wird am wenigsten in die angrenzenden Grundstücke eingegriffen. Die Kosten liegen bei ca. 364.000,-- €. Nachdem die Planungsvarianten bereits mit dem Eisenbahnbundesamt besprochen wurden, scheint diese erste Variante jedoch nicht genehmigungsfähig, da hier zu viele Abweichungen von den Regeln der Technik zugelassen werden müssten.
2. Bei der Planungsvariante 2 wird neben der technischen Sicherung mit Lichtzeichen und Schranken der Bahnübergang nach Osten verlegt und verbreitert, so dass ein Begegnungsverkehr auf dem Übergang möglich wird. Um zu verhindern, dass wartepflichtige Linksabbieger die Gleise blockieren, müssen die nach links abzweigenden Feldwege in eine Entfernung von 25 m nach dem BÜ verlegt werden. Die Abbiegeschleifen sowie die Verlegung und Verbreiterung des Bahnübergangs erfordern einen erhöhten Flächenbedarf und auch massive Tiefbauarbeiten, was sich in den geschätzten Kosten von ca. 534.000,-- € widerspiegelt.
3. Planungsvariante 3 berücksichtigt die mit der Südumgehung der B 304 planfestgestellte Verlegung der zur Laufinger Allee führenden Gemeindeverbindungsstraße. Der etwas weiter östlich querende Fußweg nach Oberlaufing wurde in den BÜ mit einbezogen. Die Flächeneingriffe sind gegenüber Variante 2 noch massiver. Die Kosten belaufen sich bei dieser Variante auf ca. 619.000,-- €.

Da es sich um die Einrichtung einer technischen Sicherung handelt, tragen die Kosten zu je 1/3 das Eisenbahnunternehmen, die Stadt und der Bund. Nach Auskunft der Regierung von Oberbayern kann der städtische Anteil zu 40 bis 60 % mit GVFG-Mitteln gefördert werden.

Bahnübergang bei Bahn-km 8,994 an der Straße von Langwied nach Oberndorf

Dieser Bahnübergang ist bereits mit einer Lichtsignalanlage gesichert, die allerdings veraltet ist.

1. Planungsvariante 1 sieht neben der Erneuerung der Lichtsignalanlage eine Beschränkung vor. Da der nordwestlich dieses Bahnüberganges abzweigende Feldweg den für die Linksabbieger erforderlichen Abstand von 25 m zum BÜ nicht einhält, ist das Linksabbiegen aus Richtung Oberndorf nur für Personenkraftwagen erlaubt. Diese bereits vorhandene Verkehrsregelung müsste allerdings seitens der Stadt Ebersberg bezüglich der tatsächlichen Einhaltung untersucht werden. Die Kosten dieser Maßnahme belaufen sich auf ca. 404.000,-- €.
2. Variante 2 sieht neben der Erneuerung der Lichtsignalanlage und der Einrichtung einer Beschränkung eine Verbreiterung des nordwestlich abzweigenden Feldweges in dessen Einmündungsbereich bis zum Durchlass der Ebrach vor. Die Kosten belaufen sich bei dieser Maßnahme auf ca. 460.000,-- €.

Da dieser Bahnübergang hinsichtlich der veralteten Lichtsignalanlage bereits technisch gesichert ist, muss sich die Gemeinde nur an den Maßnahmen, die zur bisherigen Sicherung hinzukommen (Beschränkung, Straßenaufweitung), zu 1/3 beteiligen. Die beteiligungspflichtigen Maßnahmen entsprechen etwa 40 % der Gesamtkosten.

Bahnübergang bei Bahn-km 9,396 an der Weidinger Straße

Dieser Bahnübergang ist derzeit nicht technisch gesichert und nur einspurig befahrbar. Der Verkehr aus Richtung B 304 ist durch die straßenverkehrsrechtlich angeordnete Gegenverkehrsregelung gegenüber dem Verkehr aus Oberndorf wartepflichtig. Der Zug darf aufgrund der äußerst schlechten Sichtverhältnisse diesen Bereich nur mit einer Geschwindigkeit von maximal 10 km/h passieren.

1. Planungsvariante 1 sieht eine technische Sicherung mittels Lichtsignalanlage vor. Die derzeitige Gegenverkehrsregelung wird beibehalten. Nördlich des Bahnüberganges wird die Straße auf 7 m verbreitert, so dass eine Begegnung zwischen dem wartepflichtigen und dem bevorrechtigten Verkehr reibungslos möglich wird. Der nordwestlich des Bahnüberganges abzweigende Feldweg soll nach Norden verlegt werden, so dass die Entfernung zum Bahnübergang mindestens 25 m beträgt. Die Kosten belaufen sich auf ca. 418.000,-- €.
2. Planungsvariante 2 sieht neben der technischen Sicherung durch eine Lichtsignalanlage eine Aufweitung des Bahnüberganges und der kreuzenden Straße vor, so dass eine zweispurige Befahrung möglich wird. Diese Variante erfordert hohe Eingriffe in Privatgrundstücke, verbunden mit massiven baulichen Veränderungen. So muss der Hang an der Südseite des Bahnüberganges teilweise abgetragen und eine Stützmauer errichtet sowie die Straßen im Bereich des Bahnüberganges deutlich aufgeweitet werden. Diese Variante würde mit ca. 800.000,-- € zu Buche schlagen.
3. Eine weitere Möglichkeit wäre die Beseitigung dieses Bahnüberganges und bei Bedarf die Schaffung eines Ersatzweges zur Gemeindeverbindungsstraße Langwied / Oberndorf.

Anschließend wurden die Planungsvarianten im Technischen Ausschuss besprochen. Grundsätzlich begrüßten die Mitglieder des Technischen Ausschusses die angestrebten Maßnahmen, da sich hierdurch die Sicherheit an den Bahnübergängen erhöht und die Fahrtzeit des Filzenexpress verkürzt werden kann, was die Attraktivität der Zugstrecke steigert.

Allerdings sollten nur die Varianten weiter verfolgt werden, welche die geringsten Eingriffe erfordern und auch möglichst wenige Beschwerden für die Betroffenen nach sich ziehen. Insbesondere beim Bahnübergang an der Straße nach Oberlaufing sollte von den Planungsvarianten 2 und 3, die massive bauliche Veränderungen erfordern, Abstand genommen werden. Planungsvariante 1, die aufgrund der Abweichungen von den Regeln der Technik angeblich nicht genehmigungsfähig sei, sollte im Hinblick auf die geringe Frequentierung der Gemeindeverbindungsstraße, die sich auch in Zukunft nicht wesentlich

erhöhen wird, näher untersucht und alle Mittel, die zur Zulassung der erforderlichen Ausnahmen notwendig sind, ausgeschöpft werden.

Bevor sich die Mitglieder des TA auf bestimmte Varianten festlegen wollten, sollten die vorgestellten Planungsvarianten zunächst in den Fraktionen beraten werden. Auch die von den Umbaumaßnahmen betroffenen Grundstückseigentümer sollten seitens der Verwaltung zu den einzelnen Varianten gehört werden. Die SüdostBayernBahn wurde deshalb gebeten, die Planungsentwürfe der Stadt Ebersberg in 5-facher Ausfertigung zukommen zu lassen.

Nachdem sich die Fraktionen mit den Planungen beschäftigt haben und auch Gespräche mit den betroffenen Anliegern geführt wurden, könne vielleicht schon in der Novembersitzung eine Entscheidung getroffen werden.

zu b)

Auf Antrag der SüdostBayernBahn hat das Eisenbahn-Bundesamt das Planfeststellungsverfahren zur ersatzlosen Beseitigung des Bahnübergangs bei Bahn-km 8,403 eingeleitet. Die Regierung von Oberbayern führt hierzu das Anhörungsverfahren durch. Die Planunterlagen vom 01.07.2005 können in der Zeit vom **23.09.2005 bis 24.10.2005** bei der Stadt Ebersberg eingesehen werden. Einwendungen gegen den Plan können bis zum **07.11.05** bei der Stadt Ebersberg oder bei der Regierung von Oberbayern erhoben werden.

Hauptziel der SüdostBayernBahn ist die Anhebung der Zuggeschwindigkeit auf 80 km/h. Derzeit kann diese Geschwindigkeit nur bei der Fahrt in Richtung Wasserburg gefahren werden. In Richtung Ebersberg darf im Bereich des Bahnüberganges aufgrund eingeschränkter Sichtverhältnisse höchstens 40 km/h, unter Verwendung von Pfeifsignalen 60 km/h gefahren werden.

Während der Auslegung machten bereits 3 Bürger in einem gemeinsamen Schreiben ihre Belange gegen die Schließung des Bahnüberganges geltend. Dieses Schreiben wurde dem Technischen Ausschuss vorgetragen. Die Argumente der Betroffenen wurden von den Mitgliedern des Technischen Ausschusses billigend zur Kenntnis genommen.

Anschließend einigten sich die Mitglieder des Technischen Ausschusses darauf, folgende Einwendungen seitens der Stadt Ebersberg gegen die Schließung des Bahnüberganges zu erheben:

Die Schließung des Bahnüberganges zieht eine Verlagerung des landwirtschaftlichen Verkehrs auf die Laufinger Allee und die B 304 nach sich. Es handelt sich dabei nicht nur um den in den Planunterlagen benannten direkt Betroffenen, sondern auch um weitere in Oberlaufing ansässige landwirtschaftliche Betriebe, die ihre Wirtschaftsflächen bei Langwied bisher über diesen Bahnübergang erreichten. In der Laufinger Allee sind aufgrund der geringen Straßenbreite von ca. 3 m Konflikte mit dem Anwohnerverkehr und auf der relativ stark befahrenen Bundesstraße eine Behinderung, wenn nicht gar Gefährdung des überörtlichen Verkehrs zu erwarten.

Bei dem Weg, der die Bahnlinie an diesem Übergang kreuzt, handelt es sich um einen öffentlichen Feld- und Waldweg, der nicht nur von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen, sondern auch von Fußgängern, insbesondere von Schülern und Wanderern, sowie von Radfahrern frequentiert wird. Da entlang der B 304, im Bereich zwischen Laufinger Allee und Langwied, kein Gehweg vorhanden ist, ginge bei einer ersatzlosen Beseitigung des Bahnüberganges die derzeit einzige, für Fußgänger und Radfahrer relativ sichere Verbindung zwischen Ebersberg und Oberndorf verloren. Diese Verkehrsteilnehmer müssten künftig am Fahrbahnrand der B 304 entlang laufen bzw. radeln. Es ist jedoch anzunehmen, dass weiterhin der weitaus ungefährlichere Weg entlang der Bahn genutzt und die Gleisanlagen mangels Alternativlösungen im Bereich des jetzigen Bahnüberganges überquert werden.

Bedauerlicherweise wurde von Seiten des Antragstellers nicht nach realistischen Alternativen, die eine Erhaltung des Bahnüberganges ermöglichen, bzw. nach Ersatzlösungen, welche den Bahnübergang entbehrlich machen würden, gesucht.

Es muss jedoch eine Lösung gefunden werden, die den Zielen der SüdostBayernBahn entgegen kommt, aber auch den Belangen der Stadt Ebersberg gerecht wird. So könnten z.B. die Sichtverhältnisse bei der Fahrt in Richtung Ebersberg durch eine Zurücknahme des Waldes südlich der Bahnlinie, der teilweise sogar auf einem bahneigenem Grundstück steht, verbessert werden. Möglicherweise stünde dann der Bahnübergang einer Anhebung der Zuggeschwindigkeit auf 80 km/h nicht mehr im Weg.

Eine andere Lösung wäre die Erweiterung der nördlich und südlich der Bahnlinie verlaufenden Wege zu einer durchgehenden Verbindung zwischen den Gemeindeverbindungsstraßen nach Oberlaufing und Oberndorf. In diesem Fall wäre eine Beseitigung des Bahnüberganges vertretbar.

Einer ersatzlosen Beseitigung des Bahnüberganges stimmt die Stadt Ebersberg nicht zu.

Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen beschloss der Technische Ausschuss, die vorgenannten Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Beseitigung des Bahnüberganges bei Bahn-km 8,403 geltend zu machen.

Beginn der Sitzung: 19:00 Uhr

Ende der Sitzung : 21:30 Uhr

Ebersberg, den

Ried
Sitzungsleiter

Weisheit
Schriftführer