



## Bürgergruppe für Lärmschutz an der Bahn Kirchseeon

c/o Dr. Ludwig Steininger, Riedlingerstr. 3, 85614 Kirchseeon,  
Tel. 08091-4753, Fax 08091-4754, email info@kirchseeon-intern.de

### Pressemitteilung

15. Juni 2012

#### **Unterzeichnung der Vereinbarung DE/AT über die nördliche Eisenbahn-Zulaufstrecke zum Brenner-Basis-Tunnel am 15. Juni 2012 in Rosenheim**

Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer und seine österreichische Amtskollegin Frau Bures unterzeichneten heute in Rosenheim eine Ressortvereinbarung über die gemeinsame Planung der nördlichen Eisenbahn-Zulaufstrecke zum geplanten Brenner-Basis-Tunnel.

Der Bundesverkehrsminister hat im November 2010 unter der Bezeichnung „Planfall 36“ sein Konzept für den Ausbau auf deutscher Seite veröffentlicht. Diese Planung verstößt nach unserer Auffassung in zentralen Punkten gegen Grundsätze der Raumplanung und gegen das bayerische Landesentwicklungsprogramm. Sie setzt die verfehlte Bahnbaupolitik der Vergangenheit fort und räumt dem Hochgeschwindigkeitsverkehr weiter Vorrang vor einer umweltverträglichen Güterbahn ein. Anstatt die durch den Güterzuglärm hoch belasteten Siedlungsräume an der Bahnlinie München-Rosenheim dauerhaft zu entlasten (das Zugaufkommen ist hier so hoch wie am Mittel- und Oberrhein), sollen diese durch die innerörtlich verlaufende „Schienenautobahn“ noch weiter belastet werden. Wertvolle, durch den ÖPNV gut erschlossene Gebiete werden infolge der hohen Lärmimmissionen der kommunalen Planungshoheit entzogen und stehen für eine weitere Siedlungsverdichtung nicht mehr zur Verfügung.

Wir haben ein anderes Verständnis von einer zukunftsfähigen und umweltverträglichen Eisenbahn und werben daher für eine Anpassung der Planung auf der Basis dieses Grundkonzepts:

#### **1. ALLE Güterzüge sind von der Bestandsstrecke, die quer durch zahlreiche Orte führt, auf die außerörtlich bzw. im Tunnel geführten Neubaugleise zu verlagern**

Die Lärm- und Erschütterungsemissionen der im Abschnitt München-Rosenheim verkehrenden ca. 150 Güterzüge täglich (der Lärm ist laut EBA nachts inzwischen höher als am Tag!) schädigen die Gesundheit der Anwohner und haben – wie in der Bodenpreissammlung nachzulesen - starke Wertverluste von Immobilien zur Folge.

Der „Planfall 36“ sieht den Neubau von zwei weiteren Gleisen zwischen München und Kiefersfelden vor; nach dem Betriebskonzept sollen vor allem Personenfernverkehrszüge mit bis zu 230 km/h darauf verkehren. Da im geplanten zweigleisigen Tunnel zwischen München und Grafing wegen der Tunnel-Sicherheitsvorschriften des EBA ein Begegnungsverbot zwischen Personen- und Güterzügen besteht, haben dann nur noch wenige Güterzüge auf den Neubaugleisen Platz; eine nennenswerte Entlastung der Anwohner der Bestandsstrecke vom Lärm der veralteten Güterzugwaggons ist daher nicht zu erwarten, zumal noch weitere

Güterverkehrszuwächse aufgrund der Verlagerung von der Straße auf die Schiene prognostiziert werden.

Eine dauerhafte Verbesserung der unzumutbaren Ist-Situation für die Anliegergemeinden kann nur erreicht werden, wenn alle Güterzüge auf die Neubaugleise verlagert werden und nur die dann noch freien Trassen für Personenzüge zur Verfügung stehen. Da der Nutzen der Ausbaumaßnahmen zu 80% aus positiven Effekten der Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene und nur zu 10% aus Reisezeitgewinnen im Personenfernverkehr resultiert, ist ein solches Betriebskonzept auch volkswirtschaftlich sinnvoll.

Zwar erlauben die Neubaugleise eine Anhebung der Reisezuggeschwindigkeit zwischen München und Kiefersfelden von 160 km/h auf 230 km/h, was ein paar Minuten Zeitersparnis bringt. Da jedoch der geplante Brenner-Basis-Tunnel nur auf 120 km/h ausgelegt wird und auch auf der italienischen Zulaufstrecke keine wesentlich höheren Geschwindigkeiten möglich sind, verbessert eine Reisezeitverkürzung um wenige Minuten zwischen München und Kiefersfelden bei einer Gesamtfahrzeit von 5-6 Stunden von München in die oberitalienischen Zentren die Attraktivität der Bahn nur unbedeutend. Mit geringen Nachrüstungen wäre indes auch auf der Bestandsstrecke eine Anhebung der Zuggeschwindigkeit auf zumindest 200 km/h möglich. Die Fahrzeitdifferenzen wären dann nur noch marginal.

Mit diesem Betriebskonzept könnte in allen Orten an den Bestandsgleisen – vor allem nachts - eine deutliche Lärminderung erzielt werden, wengleich weitere Lärmsanierungsmaßnahmen sowie verbesserte und kontinuierliche Unterhaltungsmaßnahmen am Fahrweg und am rollenden Material notwendig sind, um Forderungen nach Betriebsbeschränkungen („Nachtflugverbot“) überflüssig werden zu lassen. Die bahnnahen Wohnlagen würden aufgewertet und die Gemeinden könnten bisher nicht nutzbare bahnahe Flächen der Überplanung und Verdichtung zuführen. Der volkswirtschaftliche Nutzen wäre beträchtlich.

## **2. Beibehaltung der Anbindung Rosenheims an den Schienenpersonenfernverkehr**

Die Stärkung regionaler Zentren ist ein wichtiges Ziel der Raumplanung und des bayerischen Landesentwicklungsprogramms. Die vom Bundesverkehrsminister im „Planfall 36“ geplante Abkoppelung Rosenheims vom internationalen und überregionalen Personenfernverkehr schwächt jedoch die Region Südostbayern, führt zu zusätzlichen Anfahrten aus der Region nach München und damit zu einer Zusatzbelastung des ohnehin überlasteten Knotens München. Die geringen Reisezeitgewinne, die durch eine Umfahrung Rosenheims erzielbar wären, stehen in keinem Verhältnis zu den volkswirtschaftlichen Nachteilen, die die Region durch die Abkoppelung erfährt.

Anstelle des Schienenpersonenfernverkehrs sollte vielmehr der gesamte Güterzugverkehr – wie oben ausgeführt - um Rosenheim herumgeführt werden. Durch die Entlastung von Lärm und Erschütterungen der Güterzüge werden in Rosenheim großflächig innerstädtische Wohnquartiere entlang der Bahngleise attraktiver; Rosenheim würde als Oberzentrum gewinnen.

## **3. Moderationsverfahren unter Einbeziehung aller betroffenen gesellschaftlichen Gruppen in allen Planungsstufen**

Die Akzeptanz der Bevölkerung kann bei großen Bauvorhaben nur durch deren frühzeitige und umfassende Einbindung erreicht werden. Die von Bundesverkehrsminister Ramsauer neuerdings vorgeschlagene freiwillige Bürgerbeteiligung ist hingegen eher als Alibiveranstaltung zu werten. Sein „Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung...“ zementiert

lediglich den in den letzten 20 Jahren erfolgten Abbau des Minderheitenschutzes durch zahllose Planungs"vereinfachungs" und -„beschleunigungs“-gesetze und durch den Abbau verfahrensrechtlicher Regeln ("Grundrechtsschutz durch Verfahren"). Damit können weiterhin schnell Fakten und Baurecht geschaffen werden, aber nur durch repressive Herstellung einer „Friedhofsruhe“; eine Befriedung und ein Ausgleich von Interessengegensätzen kann so nicht erreicht werden und auch der von Ramsauer vorgeschlagene „Projektmanager“, der nur die Interessen der Behörden und der DB AG vertritt und diese durchsetzen will, wird keine Akzeptanz herbeiführen können.

Dies kann nur nach unserer Auffassung nur ein von den Behörden und den Interessengruppen unabhängiger Moderator, der neutral in allen Planungsstufen in offener Diskussion einen weitgehenden Konsens herbeiführt. Die Moderation zum Bau der weiteren Startbahn des Flughafens Frankfurt kann ebenso wie „Stuttgart 21“ als Beispiel dienen.

Ein wesentlicher Baustein für Akzeptanz ist auch die Gewährung der vollen Transparenz und die unverzügliche Offenlegung aller Planungen sowie die Verpflichtung der DB AG und ihrer Töchter zu Auskünften und Akteneinsichten nach dem Umweltinformationsgesetz; solches verweigert die DB AG nach wie vor, obwohl das VG Frankfurt bereits im Juni 2011 die klare Feststellung getroffen hat, dass die DB AG auskunftspflichtig ist. Auch die öffentliche Ausschreibung aller Planungsarbeiten anstelle der freihändigen Vergabe an DB-interne Planungsabteilungen ist ein kleiner, aber wichtiger Mosaikstein zu besserer Akzeptanz von Bahnplanungen.

Bundesverkehrsminister Ramsauer hat kürzlich im Markgräflerland im Oberrheintal gezeigt, dass sein Haus in der Lage war, mit allen Betroffenen und dem Land zusammen zu einer für alle akzeptablen Lösung bei der zweigleisigen Neubaustrecke im Oberrheintal zu kommen. Wir appellieren daher an alle Verantwortlichen in Bund und Land, diese Chance beim Ausbau der Brennerzulaufstrecke, der anderen wichtigen Alpentransversale, nicht ungenutzt zu lassen.