Bürgergruppe für Lärmschutz an der Bahn Kirchseeon

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

MdB Ewald Schurer
Mitglied des Kreistags des Landkreises Ebersberg
Heinrich-Vogel-Str. 25

85560 Ebersberg

Kirchseeon, 09.12.2013

Betrifft: Ausbau der Bahnstrecke München-Rosenheim – Ihr „Fachgespräch“ vom 05.12.13 und Ihre PM

Sehr geehrter Herr Schurer,

wir begrüßen es, dass Sie nun – knapp zwei Jahre nachdem Sie mich zum ersten Mal zu einem persönlichen Gespräch (auch) in dieser Sache zu sich eingeladen haben - die Mandatsträger im Landkreis Ebersberg durch Ihr "Fachgespräch" vom 5.12. d.J. und Ihre PM (siehe beiliegend) aus deren Lethargie in Bezug auf den uns angedrohten 6- bis 7-gleisigen Ausbau der Bahnstrecke München-Rosenheim aufwecken wollen.

Gleichzeitig finden wir es bemerkenswert, dass Sie, wenn man den Pressemeldungen vertrauen darf,

- die Kommunen im Landkreis Ebersberg auffordern, dass diese "ihre Wünsche für mehr Lärmschutz entlang der Bahnlinie München-Rosenheim ‘massiv‘ artikulieren" müßten,
- die Meinung vertreten „Man muss der Bahn sagen, dass sie bauen können, aber eben zu unseren Bedingungen“,
- die Auffassung zu haben scheinen, dass der Lärmschutz im Bundesverkehrswegeplan geregelt würde und dass dieser deshalb bis 2015 festgelegt werden müsse (BR vom 6.12.13, beiliegend) und
- fordern „Eine Billiglösung wird es ... nicht geben“,

aber gleichzeitig quasi absolutistisch feststellen: "Eine Tunnellösung werde es nicht geben".

Besonders erstaunlich aber finden wir es, dass Sie eine ganz wesentliche Gruppe von Verantwortungsträgern nicht adressieren, nämlich die Landtags- und Bundestagsabgeordneten des Landkreises, einschließlich sich selber, sowie die Mitglieder des Kreistages – und das, obwohl Sie laut Merkur-Online selber fordern: „Der Landkreis muss massiv Forderungen an die Bahn stellen“. Wen meinen Sie mit „Landkreis“, wenn nicht den Kreistag und damit auch sich selbst?

Es mag ja sein, dass Handytarife in fernen Ländern für manche Menschen eine große Bedeutung haben, aber dies ist u.E. keine Rechtfertigung dafür, dass sich mancher Mandatsträger für die Probleme der Bevölkerung im eigenen Wahlkreis überhaupt nicht begeistern kann; gleiches gilt für diejenigen, die die Erde mit Windmühlen retten wollen, aber die örtlich viel näher liegende Bedrohung durch den Eisenbahnausbau nicht zur Kenntnis nehmen wollen.

So können wir leider auch Sie, werter Herr Schurer, nicht aus der Kritik ausnehmen, denn wenn Sie mit dem Zeigefinger auf die Kommunen zeigen, dann zeigen Sie auf diejenigen,

die Opfer des ganzen Tun und Lassens sein werden, aber selbst am wenigsten daran ändern können.

Es zeigen aber gleichzeitig auch drei andere Finger der gleichen Hand auf Sie selbst zurück. Sie haben nun wenigstens die Initiative ergriffen und sind an die Öffentlichkeit getreten; es ist jetzt an der Zeit, dass sich auch die anderen MdEP, MdBs, MdLs und Kreistagsmitglieder zu ihrer Verantwortung für den Landkreis bekennen. Mit der diesem Schreiben beiliegenden Eingabe an den Kreistag gemäß Art. 115 BV wollen wir den Mitgliedern des Kreistags Gelegenheit geben zu zeigen, welche Interessen er/sie vertreten will und von wem er im nächsten Jahr wiedergewählt werden will.

In der Sache selbst dürfte es Sie nicht überraschen, dass wir jeden weiteren innerörtlichen Bahnausbau und jedes weitere Gleis quer durch die Orte im Landkreis deshalb so entschieden ablehnen, weil das ein so gravierender Verstoß gegen elementare Grundsätze der Orts- und Raumplanung wäre (Trennung unverträglicher Nutzungen), dass er sich nicht durch irgendwelche (Lärm)Schutzmaßnahmen reparieren ließe - ganz egal, wieviel "optimaler Lärmschutz" uns von wem auch immer versprochen wird. All das sind leere Versprechungen und Lügen, wie wir beim viergleisigen Bahnausbau durch Kirchseeon in den 1990er Jahren leider lernen mußten und daher ist auch Ihre Vorstellung, dass die Kommunen sich Lärmschutz quasi „wünschen“ könnten, naiv und neben der Realität: mehr als die unzureichenden max. 3-4 m hohen Lärmschutzwände und völlig ungenügenden passiven Lärmschutz hat es in Deutschland noch nirgends gegeben und läßt sich auch vor den Verwaltungsgerichten nicht durchsetzen.

Nebenbei bemerkt ist die Regelung des Lärmschutzes allein Aufgabe eines Planfeststellungsbeschlusses und nicht des Bundesverkehrswegeplans – Ihre Fraktionskollegen Herzog und Pronold, mit denen wir in regelmäßigem Austausch stehen, können Sie dazu ohne weiteres aufklären. Allein eine Trassenauswahl kann Gegenstand des BVWP sein und deshalb haben wir nicht die Absicht, den gleichen Fehler wie in den 1990er Jahren zu wiederholen und tatenlos zuzusehen, wie bei uns im Landkreis und vor unseren Schlaf- und Wohnzimmern Zustände vorbereitet und geschaffen werden, die die heutigen Bedingungen im Mittelrheintal noch in den Schatten stellen werden: das Mittelrheintal ist inzwischen zum Synonym für menschenverachtenden Bahnlärm, verantwortungsloser Gefährdung der Bevölkerung durch Gefahrguttransporte, Entwertung von Wohnimmobilien, Zerstörung gewachsener Ortschaften und Vertreibung der Bevölkerung geworden. Das Heilsversprechen von angeblich ein paar dB(A) leiseren Güterzugrädern in irgendeiner fernen Zukunft vermag daran nichts zu ändern.

Wir werden nicht tatenlos zusehen, wie das, was unsere Generation und die unserer Eltern nach dem Krieg in jahrzehntelanger mühevoller Arbeit geschaffen haben, durch skrupellose Verkehrspolitiker in Bund und Land zerstört wird und ganze Ortschaften zu Sozialfällen werden. Das Negativbeispiel Kirchseeon, wo die amtlich festgestellten Bodenrichtwerte der Kaufpreissammlung in den letzten 20 Jahren - entgegen dem Trend in allen anderen Umlandgemeinden (!) – um rd. 25% abgenommen haben (was für die Einwohnerschaft kumuliert einen Vermögensverlust von 50-100 Mio. EUR bedeutet), sollte eigentlich Warnung genug sein. Die Verpflichtung des Staates aus der erst kürzlich geänderten Bayerischen Verfassung (Art. 3 Abs. 2) „Er fördert und sichert gleichwertige Lebensverhältnisse und Arbeitsbedingungen in ganz Bayern, in Stadt und Land“ erscheint da nur noch wie Hohn.

Anders als Sie erwarten wir uns aber auch nichts von der geplanten "Öffentlichkeitsbeteiligung". Denn diese ist als ein bewußtes Hinhalten der Bevölkerung konzipiert und soll nur mit einem 6-Mio-EUR schweren PR-Etat die Billigvariante der DB AG "verkaufen" – das ist das Gegenteil von „ergebnisoffen“ und der Verzicht auf einen Mediator (statt dessen ist nur ein „Moderator“, der das Rederecht verteilt und renitente Bürger aus dem Saal werfen soll, vor-

gesehen) zeigt, dass Bund und Land aus Stuttgart 21 wohl doch nichts lernen wollen. Völlig daneben ist auch, dass die demokratisch nicht legitimierten Privatunternehmen DB AG und ÖBB die Unverfrorenheit besitzen, im „Lenkungskreis“ darüber mitbestimmen zu wollen, wieviel Unterschriften Bürgerinitiativen sammeln sollen, um als demokratisch legitimiert zur „Öffentlichkeitsbeteiligung“ überhaupt erst zugelassen zu werden. Aber dazu haben wir bereits in unserer PM im Dezemberheft von kirchseeonerleben (siehe beiliegend) Stellung bezogen.

All dies geht mit erschreckender Deutlichkeit aus den beigefügten Sitzungsprotokollen des „Lenkungskreises“ hervor und Sie bestätigen dies indirekt auch selber. Denn wenn man Ihrem Statement "Eine Tunnellösung werde es nicht geben" Glauben schenkt, dann haben sich Ramsauer, die Bayerische Staatsregierung und die DB AG schon längst für eine Plattmach-Politik entschieden - denn das wäre nämlich die Konsequenz, wenn die beiden weiteren Gleise parallel zu den bestehenden und quer durch die Ortschaften gelegt werden sollten und keine Tunnels gebaut würden.

Aber offensichtlich fehlt den Verantwortlichen in Kreis, Bund und Land bislang doch der Mut und die Ehrlichkeit, auf diese pseudodemokratische Inszenierung einer „Öffentlichkeitsbeteiligung“ zu verzichten („Du hast keine Chance, aber nutze sie!“) und zu offen zu gestehen: ja, wir (als CSU/CDU/ SPD/Grüne/FW-Politiker) wollen die Häuser der Anlieger abreißen, wir wollen sie enteignen und wir wollen diese rücksichtslose innerörtliche Bahnausbaupolitik zum Schaden der Menschen und der Anliegerkommunen fortsetzen und ja, wir wollen weiter Gesundheit und Eigentum der Anlieger schädigen und sie zur unfreiwilligen Absiedelung zwingen - und die Anlieger sollten diese Chance nutzen, denn wer nicht wegzieht, der muß damit rechnen, dass er eines Morgens nicht mehr aufwacht, weil er in der Nacht ein Opfer eines Eisenbahngefahrgutunfalls geworden ist und entweder bis zur Unkenntlichkeit verbrannt, mit Phosgen oder Chlor vergiftet oder schlichtweg durch einen Eisenbahnwaggon erschlagen wurde. Und bis es soweit ist, haben es die Anlieger hinzunehmen, dass sie wie die Käfighühner in ihren Häusern hinter Lärmschutzfenstern eingesperrt werden, weil man sich bei dem permanenten Lärm draußen nicht mehr aufhalten oder das Fenster öffnen kann.

Als wenn das alles noch nicht genügte, ist es zudem wenig vertrauensbildend, wenn Landrat Niedergesäß auf alle konkreten Fragen nach der Wirksamkeit des von ihm verantworteten Katastrophenschutzes im Fall eines Eisenbahn-Gefahrgutunfalls mit Allgemeinplätzen antwortet, jede Einsicht in die Alarm- und Katastrophenpläne verweigert und die Diskussion einfach einseitig für beendet erklärt (siehe beiliegenden Schriftwechsel sowie ein Gutachten über die Auswirkungen von Eisenbahn-Gefahrgutunfällen) – das ist das krasse Gegenteil von Transparenz und Bürgerbeteiligung. Wir dürfen Landrat Niedergesäß auf diesem Wege mitteilen: die Diskussion über den Katastrophenschutz ist noch lange nicht beendet, weil die Defizite immens sind und die Gefährdung der Bevölkerung unverantwortlich ist. Das ZDF hat im Übrigen vor kurzem das Thema aufgegriffen und mit unserer Unterstützung darüber berichtet: http://www.zdf.de/ZDFmediathek/beitrag/video/2031248/Gefaehrliche-Gueterzuege

Sehr geehrter Herr Schurer, wir sagen Ihnen ganz offen: wer eine solche rücksichtslose Bahnausbaupolitik verfolgt oder auch nur begrüßt und mit irgendwelchen hehren Klimaschutzzielen begründet, dass "Opfer gebracht" werden müßten, der steht nicht auf dem Boden dieser freiheitlich demokratischen Grundordnung und der steht auch nicht hinter der Werteordnung des Grundgesetzes. Denn der Schutz des Klimas oder die Vermeidung von CO2 mögen zwar ein Staatsziel sein, aber das Klima und die Umwelt haben keine Grundrechte - ganz im Gegensatz zu den Anwohnern und den Anliegergemeinden. Und daher lassen sich mit dem Klimaschutz weder Eingriffe in Grund- und Menschenrechte (Würde des Menschen, Gesundheit, Eigentum, Schutz vor Vertreibung, Schutz des Familienlebens, etc), noch die Verlagerung der Schäden allein auf die Anlieger rechtfertigen. Auch Sie bleiben uns Betroffenen bislang die Antwort schuldig, dass Sie etwas anderes als die "Billiglösungen"

von Ramsauer und der Bayer. Staatsregierung wollen, wenn Sie gleichzeitig jeden Tunnel ausschließen. Was denn nun ? Billig oder wirksamer Schutz der Bevölkerung? Beides zusammen geht nämlich nicht !

Wenn die EU-Kommission Europa partout mit einem TEN-Netz überziehen will, dann muß die EU auch entsprechende Mittel für einen umwelt- und siedlungsverträglichen Ausbau bereitstellen. 1-2 Mrd. zusätzliche EU-Mittel, zweckgebunden nur für umweltbedingte Mehrausgaben und nicht anrechenbar auf die Bundesmittel und die N/K-Rechnung, sind bezogen auf die Gesamtausgaben in den 3 Ländern DE,AT und I nur Peanuts, würden aber die größten Probleme auf deutscher Seite lösen. Wir können daher nur dazu auffordern, sich dem Landrat des Landkreises Rosenheim, Herrn Neiderhell (siehe sein beiliegendes Schreiben vom 30.10.2013), anzuschließen und eine Entschließung des Kreistags herbeizuführen, wonach bei der Realisierung der Zulaufstrecke ein Standard verwendet wird, "der in den besiedelten Gebieten mindestens dem der bereits bestehenden Trasse zwischen Wörgl und Innsbruck entspricht."

Eine ebenerdige Schneise mit 6-7 Gleisen quer durch unsere Orte ist jedenfalls nicht zukunftsweisend, wenn man weiß, dass sich selbst im Koalitionsvertrag zwischen SPD und CDU/CSU das Tabuwort von Eisenbahn-Nachtfahrverboten nicht mehr vermeiden ließ – und solche werden, da sind wir uns ganz sicher, für alle innerörtlichen Bahnstrecken unvermeidlich kommen, weil die Menschen neben den Bahngleisen es überdrüssig sind, dass ihre Bedürfnisse und Rechte mit Füßen getreten werden. Jede Investition in weitere innerörtliche Gleise ist daher eine Fehlinvestition.

Sehr geehrter Herr Schurer, sind Bayern weniger schützenswert als Österreicher? Gelten in Österreich andere Menschenrechte als in Deutschland? Sind Bürger des Landkreises Ebersberg Bürger zweiter Klasse ? Ramsauer und die Bayerische Staatsregierung scheinen das so zu sehen. Aber ist das auch Ihre Meinung und die des Landrats und die der anderen Kreistagsmitglieder?

Es ist nun an Ihnen, sich in dieser Sache für die Anlieger im Landkreises Ebersberg einzusetzen. Handeln Sie und schieben Sie die Verantwortung nicht entweder auf die Kommunen, nach Berlin oder sonstwohin. Im Frühjahr wird dann der Wähler entscheiden, ob er Ihr Handeln für ausreichend hält und ob er Ihnen das weitere Vertrauen ausspricht.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Dr. Ludwig Steininger

Anlagen:

Eingabe an den Kreistag (Art. 115 BV) vom 8.12.2013

PM MdB Schurer „Deutscher Brenner-Zulauf braucht endlich eine vernünftige Planung“

OVB Online „Mehr Druck auf die Bahn“

BR „Brennerbasistunnel - Landkreis Ebersberg rückt zusammen“

Merkur „Brenner-Basis-Tunnel: Bundestagsabgeordneter fordert Bürgermeister auf: "Rührt's euch!""

Süddeutsche „Fachgespräch - Bahnstrecke nur mit Bürgerbeteiligung“

Landrat Neiderhell, Schreiben vom 30.10.2013

Ministerielle Arbeitsgruppe der Verkehrsministerien betreffend den Zulauf zum Brennerbasistunnel („Lenkungskreis“)
- Protokoll zur Sitzung in München am 09.10.2012
- Protokoll zur Sitzung in München am 17.01.2013

Antwortschreiben von Landrat Niedergesäß vom 11.07.2013 auf meine Fragen in der Kreistagssitzung vom 13.05.2013
Unser Schreiben vom 20.07.2013 an Landrat Niedergesäß betreffend Katastrophenschutz an der Bahnstrecke
Antwortschreiben von Landrat Niedergesäß vom 05.09.2013

Pressemitteilung der Bürgergruppe in kirchseeonerleben Dez. 2013

Bürgergruppe für Lärmschutz an der Bahn Kirchseeon

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

Kreistag des Landkreises Ebersberg
Landrat Robert Niedergesäß
Eichthalstr. 5

85560 Ebersberg

per email robert.niedergesaess@lra-ebe.de

Kirchseeon, 09.12.2013

Betrifft: Ausbau der Bahnstrecke München-Rosenheim
hier: Eingabe an den Kreistag nach Art. 115 BV

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bitten den Kreistag des Landkreises Ebersberg, sinngemäß folgende Entschließung zu fassen:

1. Der Kreistag bittet die Bayerische Staatsregierung, sich beim Bund und bei der DB AG dafür einzusetzen, dass bei der Realisierung der Zulaufstrecke ein Standard verwendet wird, "der in den besiedelten Gebieten mindestens dem der bereits bestehenden Trasse zwischen Wörgl und Innsbruck entspricht" und durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass sämtliche Güterzüge auf dieser teilweise tunnelgeführte außerörtlichen Neubautrasse fahren und kein Güterzug mehr durch die Anliegerorte fährt, insbesondere nicht nachts – genau so, wie dies auch in Österreich vorgesehen ist.

2. Der Kreistag bittet die Bayerische Staatsregierung, sich dafür einzusetzen, dass zu diesem Vorhaben eine ergebnisoffene Öffentlichkeitsbeteiligung unter Leitung eines Mediators durchgeführt wird und die DB AG und ihre beteiligten Töchter sich verbindlich verpflichten, sämtliche ihnen zu diesem Vorhaben vorliegenden Planunterlagen, Gutachten, Stellungnahmen, Finanzierungsunterlagen und sonstigen Umweltinformationen i.S.d. Art. 2 Abs. 3 Nr. 3 lit a und b UIG allen Antragstellern unverzüglich und vollständig zugänglich zu machen (Art. 3 Abs. 1 UIG / Art. 2 Abs. 1 Nr. 2 UIG / vgl. VG Berlin, U. v. 05.11.2012, 2 K 167.11)

Zur Begründung verweisen wir auf unser beiliegendes Schreiben an das Kreistagsmitglied MdB Ewald Schurer vom selben Tag.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Dr. Ludwig Steininger

DER LANDRAT
DES KREISES ROSENHEIM

Rosenheim, 30.10.2013

Bürgergruppe für Lärmschutz
an der Bahn Kirchseeon
Herrn Dr. Ludwig Steininger
Riedlingerstr. 3
85614 Kirchseeon

Brenner-Zulaufstrecke

Sehr geehrter Herr Dr.Steininger,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 18.10.2013.
Sie werfen darin die Frage auf, ob ich mich als Landrat bei der Staatsregierung dafür einsetzen werde, dass die Aus- bzw. Neubaustrecke vollständig durch Tunnels oder außerhalb der Ortschaften geführt und ob der gesamte Güterverkehr aus den Ortschaften verlegt wird.
Wie ich Ihnen schon mehrfach mitgeteilt habe, werde ich mich bei den zuständigen Stellen mit aller Kraft für eine Planung und nachfolgende Realisierung der Zulaufstrecke auf einem Standard verwenden, der in den besiedelten Gebieten mindestens dem der bereits bestehenden Trasse zwischen Wörgl und Innsbruck entspricht.

Derzeit warten wir aber alle auf die ersten Schritte des Planungsverfahrens der zuständigen DB Netz AG.

Mit freundlichen Grüßen

Jhl J. Neiderhell

Neiderhell
Landrat

Wittelsbacherstr. 53, 83022 Rosenheim, Tel. 08031 392-1000, Fax 08031 392-9009, E-Mail landrat@lra-rosenheim.de

Referat LA 17
LA 17/519.4/116

Stand : 04.12.2012
Hausruf: [redacted]

Ministerielle Arbeitsgruppe der Verkehrsministerien betreffend den Zulauf zum Brennerbasistunnel
– Protokoll zur Sitzung in München am 09.10.2012

[redacted]

Ort und Datum der Sitzung:

D-80634 München, Dienstgebäude der DB Netz AG, Regionalbereich Süd, Richelstraße 3, 09. Oktober, 11:30 Uhr bis 14:30 Uhr.

Teilnehmer: siehe Anlage

1. Begrüßung

Herr [redacted] begrüßt die Sitzungsteilnehmer. [redacted] erwidert die Begrüßung und bedankt sich für die Einladung.
Die bisher nicht an der Arbeitsgruppe beteiligten Personen – [redacted] – werden vorgestellt. Der Vertreter des Amtes der Tiroler Landesregierung, [redacted] konnte aufgrund einer Terminkollision nicht an dieser Arbeitsgruppensitzung teilnehmen, wird aber über die Ergebnisse informiert. [redacted] von der DB Netz AG war ebenfalls durch einen anderweitigen Termin verhindert.

2. Grundsätzliches zu „Vorplanungsauftrag Brennerzulauf"

Der Vertreter der DB Netz AG, [redacted] führt anhand einer Präsentation in die Thematik ein [redacted] Die wichtigsten Botschaften sind:
Die Planungen in D erfolgen auf der Grundlage der Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung 2010 mit den Prognosezahlen 2025. [redacted] führt im Nachgang der Präsentation aus, dass der der Bedarfsplanüberprüfung zu Grunde gelegte Planfall jedoch keine Vorfestlegung darstellt. Änderungen gegenüber der Bedarfsplanüberprüfung sind ausführlich zu begründen.

...

Die Strecke soll als Ausbau-/Neubaustrecke für Mischverkehre mit Streckenstandard bis 230 km/h (M-230) realisiert werden. Das bedeutet, dass die Höchstgeschwindigkeit für Schienenpersonenverkehr von 230 km/h vorzusehen ist, für den Schienengüterverkehr von 120 km/h.
D baut seine Streckenabschnitte des vorrangigen Vorhabens Nr. 1 des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) umfassend aus. Die TSI-HGV ist anzuwenden.

3. Streckenparameter

Die für die deutschen Streckenabschnitte von der DB AG zu Grunde zu legenden Parameter werden dargestellt und sind der beigefügten Anlage zu entnehmen (z. B. Leit- und Sicherungstechnik (LST)-Ausrüstung ETCS- Level 2, Gleisabstände, Achslast, Abstände Überleitverbindungen). Sofern hier eine höhere Achslast als 22,5 Tonnen vorzusehen wäre, müsste die Notwendigkeit auch hinsichtlich der Notwendigkeit z. B. den Ausbau der weiteren BBT-Zulaufstrecken in A und IT dargestellt werden. Die LST-Einbindung soll in die Betriebszentrale München erfolgen.

Für die österreichischen Streckenabschnitte führt [redacted] aus, dass bei Abgleich der Parameter Kompatibilität besteht und nur einzelne Elemente abweichen (so beträgt z. B. der Gleisabstand in A 4,70m, in D 4,50m. Die maximale Neigung der Nordrampe zum BBT beträgt 7,8°/oo). Der Streckenabschnitt Kundl/Radfeld - Baumkirchen (Gesamtlänge zirka 40 km) wurde auf einer Länge von ca. 18 km mit einer zweigleisigen, einröhrigen Tunnellösung realisiert. [redacted] ergänzt, dass seitens der Landesregierung Tirol die politische Vorgabe war, keinen „oberirdischen" Abschnitt zu bauen. Unter Berücksichtigung der Lärmvorsorge ergab sich damit die Tunnellösungsvariante.
Die Immissionsgrenzwerte bei Lärmvorsorgemaßnahmen weichen zwischen D und A ab; z. B. bei Wohngebieten, nachts liegt der Wert in A bei 60 dB (A) (inklusive 5 dB Schienenbonus); in D bei 54 dB (A) (auch inklusive Schienenbonus).
[redacted] weist zusätzlich darauf hin, dass bei der Planung von Maßnahmen der Lärmvorsorge - sofern nicht Planfeststellungsbeschlüsse vor 2017 erlassen werden - zu berücksichtigen sein wird, dass bei der Beantragung der Planfeststellung in D vsl. kein Schienenbonus mehr berücksichtigt werden kann.

Untersuchungsvarianten im Rahmen der Voruntersuchungen würden eine Trassenführung ohne Halt in Rosenheim gemäß Bedarfsplanüberprüfung oder mit Trassendurchführung durch Rosenheim darstellen. Sofern eine Trassenführung durch Rosenheim erfolgen sollte, wären dann auch

...

im Bahnhof Rosenheim mögliche Trassierungen bis zu 230 km/h für die Durchfahrt im Bahnhof zu betrachten.
Für eventuell notwendige Tunnelbauten ist die entsprechende TSI anzuwenden, es werden vsl. eingleisige Tunnelröhren vorzusehen sein, um ein Begegnungsverbot zu vermeiden. In A sollen im Bereich des Gemeinsamen Planungsraums eventuell zweigleisige Tunnel ohne betriebliches Begegnungsverbot realisiert werden.

Als Fazit ist festzuhalten, dass die Planungsgrundlagen in D und A grundsätzlich kompatibel sind, sich jedoch bei einzelnen Anforderungen Abweichungen ergeben. Insbesondere bei Tunnellösungen (einröhrig, zweiröhrig) und bei Lärmvorsorgemaßnahmen mit unterschiedlichen Lärmschutzwerten sind Unterschiede zu berücksichtigen.

4. Abgrenzung Gemeinsamer Planungsraum

[redacted] stellt den Gemeinsamen Planungsraum anhand der Präsentation dar und weist darauf hin, dass die Verfahrensgestaltung zu klären sein wird. [redacted] schlägt vor, den Gemeinsamen Planungsraum von Rosenheim oder Brannenburg bis Grenze D/A bzw. Kufstein zu definieren. [redacted] fragt bezüglich der Trassenfindung nach, ob für die Trassenfindung eine grundsätzliche Aussage ausreicht, oder ob das Niveau einer Vorentwurfsplanung vorliegen müsste. [redacted] erläutert für A, dass die Trassenfindung im Trassenauswahlverfahren erfolgt. Einig waren sich [redacted] dass die Planungen des Zulaufs des SGV vom sog. Ostkorridor entweder über den Knoten München oder aber über den Laufweg Landshut-Mühldorf-Rosenheim Auswirkungen auf die Planungen des Streckenabschnitts München – Rosenheim haben werden und einer Klärung bedürfen.
Weiterhin war Konsens, dass die Ausgestaltung der Trassierung mit oder ohne Einbindung des Bahnhofs Rosenheim geklärt werden muss. Auch ist eine Trassierung östlich des Inns noch nicht auszuschließen. Für die Vorlage von Trassenvarianten veranschlagt [redacted] einen Zeitraum von ca. zwei Jahren.
Bezüglich eines durchzuführenden Raumordnungsverfahrens weist [redacted] darauf hin, dass aus Sicht des Freistaats die Variantenauseinandersetzung die Voraussetzung für ein eventuelles Raumordnungsverfahren darstellt. Auch müssen die Belange der Regionalplanung beachtet werden. Ein hierfür zuständiger Vertreter des StMWIVT wird zukünftig teilnehmen.

Nach Diskussion hielt [redacted] als Fazit nochmals fest, dass der grenzüberschreitende Abschnitt im Sinne der Definition der EU (TEN-Förderung) den Bereich München bis

...

Kundl/Radfeld umfasst. Für den Gemeinsamen Planungsraum hingegen soll ein noch zu definierender Punkt zwischen Rosenheim und Brannenburg die nördliche Begrenzung sein; der südliche Punkt dürfte bei Schaftenau (zwischen Kufstein und Wörgl) liegen. DB AG und ÖBB werden gebeten, hierzu bei der nächsten Sitzung einen Vorschlag zu unterbreiten.

[redacted] schlägt eine hälftige Kostenteilung für den abschließend definierten gemeinsamen Planungsraum vor. Diese würden die Kosten der Grundlagenermittlung bis zum Abschluss der Entwurfsplanung (in D Abschluss der der Leistungsphase 4 HOAI; in A bis zum Abschluss der Realisierungsplanung) umfassen. [redacted] stimmt zu, dass die Festlegung definiert werden muss.

Es wurde folgende Vorgehensweise beschlossen: DB AG und ÖBB erarbeiten einen Entwurf und schlagen diesen den Bundesministerien in der kommenden Arbeitsgruppensitzung vor.

5. Erste Vorstellungen zu einem Öffentlichkeitskonzept

[redacted] weist auf die Erwartung der Verkehrsminister von Bund und dem Freistaat hin, die Öffentlichkeit innerhalb der nächsten drei Monate zu informieren. [redacted] berichtet, dass er mit den betroffenen Bürgermeistern und Landräten der Region ein gutes Verhältnis pflegt und sich diese Gruppe als Multiplikatoren vorstellen könnte, die dann wiederum die jeweiligen Bürgerschaften und BürgerInnen informieren könnten. [redacted] weist darauf hin, dass es wichtig ist, sowohl die Bürgermeister und Landräte, als auch die Bürgerinnen und Bürger zu informieren.

[redacted] schlägt vor, dass [redacted] für die ÖBB und [redacted] für die DB AG einen Vorschlag für eine erste gemeinsame Informationsveranstaltung bis November 2012 erarbeiten; der Vorschlag wird den Mitgliedern der Arbeitsgruppe per Mail vorgelegt.

[redacted] wünschen die Vorlage einer „Sprachregelung" vor Kommunikation durch die Bahnen.

6. Vorgehen und Sachstand „EU-Antrag für die gemeinsame grenzüberschreitende Ausbau-/Neubaustrecke München-Trudering – Kundl/Radfeld"

[redacted] hat einen ersten Entwurf (in altem Format) an die ÖBB als Grundlage übermittelt. [redacted] kann auf Vorarbeiten bei der ÖBB zurückgreifen; so wurden die Hauptstruktur und die anschließend durchzuführenden Aktivitäten als Vorlage für den Vorstand der ÖBB erstellt. Diese Vorarbeiten können nach Vorstandsbeschluss auch für den TEN-Förderantrag

...

als Grundlage gelten. [redacted] erläutert, dass die für DB AG zugrunde zu legende SV 38 (Plako) noch nicht schlussgezeichnet wurde und bis zum Abschluss keine Aufnahme der Arbeiten erfolgen wird *(Hinweis, die SV 38 wurde am 10.10.2012 schlussgezeichnet)*. [redacted] weist darauf hin, dass ein EU-Förderantrag eventuell bereits im Februar 2013 zu stellen sein könnte; jedoch bleibt der Call der EU-KOM abzuwarten. [redacted] bitte alle Beteiligten, die Arbeiten zum Förderantrag voranzutreiben und Ergebnisse bei der nächsten Arbeitsgruppensitzung vorzustellen.

7. Verschiedenes

[redacted] verabschiedet sich zum 31.12.2012 aus dieser Arbeitsgruppe; [redacted] wird die Funktion von [redacted] künftig wahrnehmen.

Über Termin und Ort der nächsten Sitzung wurde folgende Verabredungen getroffen:
Die 3. Sitzung der Arbeitsgruppe findet am 17.01.2013 ab 11.30 Uhr wieder in den Räumlichkeiten der DB Netz AG in München statt.

[redacted] dankt allen Beteiligten für ihre konstruktiven Diskussionsbeiträge und schließt die Sitzung um 14:30 Uhr.

Das Protokoll der Sitzung vom 09.10.2012 wird bei der nächsten Arbeitsgruppensitzung verabschiedet.

Referat LA 17 Stand : 03.07.2013
LA 17/519.4/116

3. Ministerielle Arbeitsgruppe der Verkehrsministerien betreffend den Zulauf zum Brennerbasistunnel
– Protokoll zur Sitzung in München am 17.01.2013

Anlage: - Teilnehmerliste

1. Vermerk

Ort und Datum der Sitzung:

D-80634 München, Dienstgebäude der DB Netz AG, Regionalbereich Süd, Richelstraße 1, 17.01.2013.

Teilnehmer: siehe Anlage

1. Verabschiedung des Protokolls zur Sitzung vom 09.10.2012

Das Protokoll zur Sitzung vom 09.10.2012 wurde verabschiedet. Auf S. 2 bei Punkt 3 wurde darauf hingewiesen, dass die maximale Neigung der Nordrampe zum BBT 6,8°/oo betragen könnte. Die Angabe wurde nochmals überprüft und im Nachgang mit 6,7°/oo bestätigt.

2. Abgrenzung Gemeinsamer Planungsraum

Die DB Netz AG erläutert die bisherigen Schritte zur Abgrenzung. DB Netz AG und ÖBB Infrastruktur AG haben festgestellt, dass in Deutschland vier Korridore Einfluss auf den gemeinsamen Planungsraum nehmen und die weitere Bearbeitung von Prognosezahlen und Korridorbetrachtung einen Zeitraum von 6 bis 9 Monaten beanspruchen könnte. Nach Diskussion bleibt zu den einzelnen Punkten Folgendes festzuhalten:
Prognosezahlen:
Deutschland weist darauf hin, dass bei dem für 2015 avisierten neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ein erstes „Herunterbrechen“ der Grundlagen auf Zugzahlen für einzelne Relationen frühestens Ende 2013 erfolgen kann. Österreich weist darauf hin, dass mit dem Start der Bearbeitung einer neuen Prognose vsl. Ende 2014 /Anfang 2015 begonnen werden wird. Bis zur Veröffentlichung des neuen BVWP in Deutschland (vsl. im Jahr 2015) mit der dann gültigen Prognose (Zugzahlen auf Basis des sog. Zielnetzes) wird bis dahin für den Bereich Rosenheim von der Prognose 2025 als Grundlage der Bedarfsplanüberprüfung 2010 mit 188 Güter, 48 SPNV- und 64

SPFV-Zügen ausgegangen. Eine Harmonisierungsrechnung zur Kommunikation einheitlicher Zugzahlen für den Bereich Südbayern – Westösterreich soll durchgeführt werden. Das Ziel der Projektleitung ist die Darstellung grenzüberschreitend einheitlicher Zugzahlen für den gemeinsamen Planungsraum. Die in der bilateralen Arbeitsgruppe vor Unterzeichnung des Ressortabkommens erarbeiteten Unterlagen werden hinzugezogen.

Korridore:
Die DB Netz AG geht von der Hypothese aus, dass der Großraum München und insbesondere die auf München zu- bzw. von München weglaufenden Relationen nach und vor allem hinter Augsburg, nach Ingolstadt und nach Landshut in Bezug auf die Prognosen überlastet ist und damit vor allem Güterzüge ggf. an dem Knoten München vorbeigeleitet werden müssen. Diese Hypothese wird im Lauf der Untersuchungen der kommenden Monate als Basis für alle weiterführenden Untersuchungen fachlich widerlegt oder bestätigt werden.
Österreich bittet darum, bei der später dann möglicherweise anstehenden Untersuchung von Alternativen zum Knoten München auch die österreichischen Belange zu berücksichtigen (Richtung Salzburg). Zuerst sei die Quelle-Ziel-Relation der Güter zu betrachten, erst in einem zweiten Schritt die Produktionsstruktur.

Kosten; Kostenteilungsschlüssel:
Im Ergebnis der Diskussion bestand Übereinstimmung, dass der gemeinsame Planungsraum von Schaftenau bis Rosenheim definiert werden könnte: Eine streckenkilometerscharfe bzw. örtlichkeitsscharfe Bezeichnung bleibt zunächst noch aus. Im Anschluss wäre bei den Planungskosten für den gemeinsamen Planungsraum der Kostenteilungsschlüssel zu ermitteln.

3. Erste Vorstellungen zu einem Öffentlichkeitskonzept

ÖBB Infrastruktur AG führt in die geplante Gremienstruktur ein.

Dabei wurde der nationale Bereich Schaftenau-Kundl/Radfeld exemplarisch in der Struktur mit dargestellt, obwohl faktisch die Foren auf Gemeindeebene, das Regionalforum und der Lenkungsausschuss nicht mehr tagen. Für den gemeinsamen Planungsbereich wird vorgeschlagen, ebenfalls Foren auf Gemeindeebene; ein grenzüberschreitendes Regionalforum und einen Lenkungskreis vorzusehen. Dem Lenkungskreis werden die Mitglieder der „interministeriellen Arbeitsgruppe“ angehören. Im Organigramm wird der Lenkungskreis mit Sternvermerk zu versehen sein, welcher den Bezug auf die Arbeitsgruppe der Verkehrsministerien betreffend den Zulauf

zum Brennerbasistunnel gemäß Artikel 2 der deutsch-österreichischen Vereinbarung vom 15.06.2012 herstellt.

Nach Diskussion erscheint es u. U. sinnvoll, das grenzüberschreitende Regionalforum, dem die DB Netz AG, die ÖBB Infrastruktur AG, die Länder, Kammern, Kreis und Gemeindevertreter sowie Bürgerinitiativen angehören sollen, durch eine/n Moderator/in (nicht Mediator/in !) leiten zu lassen. Die Bahnen sollten nicht die Moderation übernehmen; hierzu wäre eine externe Person zu beauftragen. Die Moderation sollte einmalig erfolgen. Im Ergebnis erscheint eine Prozessbegleitung sinnvoll.

Welche Kriterien für die Zulassung der Bürgerinitiativen gelten werden, wurde noch nicht abschließend diskutiert, wird aber in der entsprechenden - noch zu erstellenden - Geschäftsordnung des grenzüberschreitenden Regionalforums zu regeln sein. Die Legitimation könnte über eine Unterschriftenliste (Anzahl der Unterschriften) erreicht werden; daraus würde sich dann auch die „Parteistellung“ ergeben.

Nach Entscheidung für die Struktur sollen für die jeweilige Ebene Geschäftsordnungen entwickelt werden, welche die Möglichkeiten der Einflussnahme des Einzelnen regeln sollen.

Grundsätzlich wurde nochmals festgehalten, dass die Vorzugstrassenermittlung im Vorfeld der hoheitlichen Verfahren stattfindet. Die Raumordnung wird dann beginnen, wenn die Planungen hinreichend konkret sind. BayStMWIVT schätzt ein, dass unter Berücksichtigung der Zeitdauer der überörtlichen Planung ein Beginn der Raumordnung nicht vor 2015/2016 realistisch erscheint. Hier wäre nach den Vorstellungen des Freistaates Bayern auch der Raum südlich Regensburg mit einzubinden. Das Raumordnungsverfahren wird durch den Regierungspräsidenten von Oberbayern durchgeführt werden. BayStMWIVT bietet an, zu gegebener Zeit ein Gespräch zwischen der zuständigen Stelle im BayStMWVIT und den Bahnen anzubieten, um den Prozess der Raumordnung dann zügig durchführen zu können.

Weiterhin wird durch die DB Netz AG mitgeteilt, dass für Veröffentlichungen auch an eine Internetplattform gedacht wird. Darüber hinaus wird die Idee, ein Symposium zur Bürgerbeteiligung allgemein in der Region unter Beteiligung der Presse zu veranstalten, vorgestellt. Das Symposium soll einen neutralen Betrag zur Erwartungssteuerung leisten und damit eine positive Resonanz erzeugen. Die Idee wird nach Erläuterung begrüßt.

4. Weiteres Vorgehen bis Ende 2013

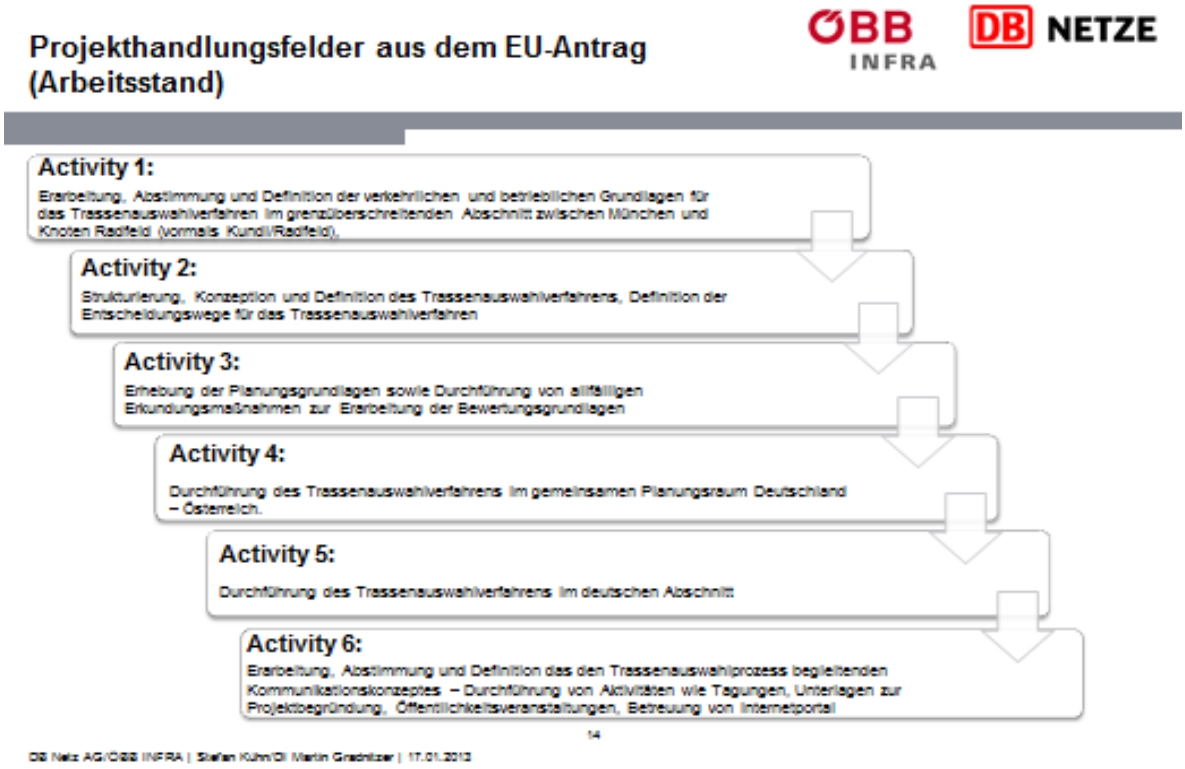
Die DB Netz AG erläutert das weitere Vorgehen bis Ende 2013/Anfang 2014. Folgende Schritte werden vorgesehen:

- Abschluss der verkehrlichen Grundlagenarbeit
- Abschließende Definition des gemeinsamen Planungsraumes (Anknüpfpunkte für die Trassenauswahl)
- Organisation des grenzüberschreitenden Projektes auf Seiten der Bahnen inklusive Strukturierung und Beauftragung von Projektleitungen („Vereinbarung zwischen den Bahnen“)
- Definition der Gremienstrukturen für die Öffentlichkeitsbeteiligung und Einbindung der Entscheidungsinstanzen in den Bahnen und Staaten
- Ausschreibung/Vergabe von Dienstleistungen und Planungsleistungen zur Betreuung des Trassenauswahlverfahrens
- Start der „Bürgerbeteiligung“ (noch ausstehende Definition!) nach Vorliegen aller erforderlichen Grundlagen

Klärend wurde festgestellt, dass Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI bei der DB Netz AG von der Region durchgeführt werden; die Leistungsphasen 3 und 4 der HOAI durch die Projektleitung „Großprojekte“ durchgeführt werden.

5. Vorgehen und Sachstand „EU-Antrag für die gemeinsame grenzüberschreitende Ausbau-/Neubaustrecke München-Trudering – Kundl/Radfeld“

Abgabetermin des Antrags zu Bewilligung von EU-Fördermitteln beim BMVBS ist der 04.02.2013 in elektronischer Form. DB Netz AG und ÖBB Infrastruktur AG erarbeiten den Antrag. Die vorgesehenen Projekthandlungsfelder aus dem zu erstellenden EU-Antrag lauten wie folgt:



6. Verschiedenes

Über Termin und Ort der nächsten Sitzung wurde folgende Verabredungen getroffen:
Die 4. Sitzung der interministeriellen Arbeitsgruppe, die in Zukunft unter der Bezeichnung „Lenkungskreis“ firmieren wird, findet am 03.07.2013 ab 11.00 Uhr, wieder in den Räumlichkeiten der DB Netz AG in München, statt.

Das Protokoll der Sitzung vom 17.01.2013 wird bei der kommenden Lenkungskreissitzung verabschiedet.

DER LANDRAT
DES LANDKREISES EBERSBERG

Herrn
Dr. Ludwig Steininger
Riedlinger Straße 3
85614 Kirchseeon

Ebersberg, 11.07.2013

Ihre Anfrage in der Sitzung des Kreistages vom 13.05.2013 zum Thema „Zugunglück in Kirchseeon"

Sehr geehrter Herr Dr. Steininger,

vielen Dank für Ihre Anfrage in der Kreistagssitzung vom 13.05.2013, die ich mit meinen zuständigen Mitarbeitern im Landratsamt besprochen habe. Ich hoffe sehr, Ihnen mit den nachfolgenden Ausführungen die Situation jn unserem Landkreis etwas aufzeigen zu können.

Bei dem von Ihnen beschriebenen Szenario würde die Integrierte Leitstelle Erding (das ist die alarmauslösende Stelle u.a. für den Landkreis Ebersberg) das entsprechende Einsatzstichwort auslösen.

Es gibt insgesamt 57 dieser Einsatzstichwörter, die – je nach Schadenslage – von uns in Zusammenarbeit mit der Kreisbrandinspektion Ebersberg beplant und in der Leitstelle hinterlegt wurden. D.h. wir haben festgelegt, welche Einsatzmittel bei welchem Schadensereignis zu dessen Bewältigung erforderlich sind und als Erstmaßnahme alarmiert werden.

Ein Zugunglück mit Chemikalienaustritt würde eine sehr große Anzahl von Einsatzmitteln und –kräften unseres Landkreises nach sich ziehen (von diversen speziellen Einsatzfahrzeugen über Schutzkleidung, Atemschutzgeräten, Messausrüstung bis hin zu den Löschmitteln).

Dabei wird nicht nur die in unserm Landkreis vorhandene Ausrüstung bei den Feuerwehren berücksichtigt. Unsere Maßnahmen sind so geplant, dass wir auch Spezialausrüstung

Landratsamt Ebersberg, Eichthalstr. 5, 85560 Ebersberg, Tel.: 08092/823-147, Zimmer U 02
e-mail: robert.niedergesaess@lra-ebe.de

von benachbarten Landkreisen (z.B. ABC-Zug München-Land in Haar) oder der Berufsfeuerwehr München heranziehen können. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, bayernweit aufgestellte Hilfskontingente (z.B. im Bereich ABC-Schutz) anzufordern.

In unseren Unterlagen für Katastrophenfälle haben wir u.a. auch Unterbringungsmöglichkeiten verzeichnet, wenn – so wie Sie es schildern – Anwohner evakuiert werden müssen. In so einem Falle organisieren wir zusammen mit dem Einsatzleiter vor Ort, wohin die Personen gebracht werden können, wie der Transport erfolgen kann und wie die Personen dort betreut werden.

Weiterhin sind in unseren Unterlagen Erreichbarkeiten von Behörden, Hilfsorganisationen und auch privaten Institutionen hinterlegt, die nicht jedermann zugänglich sind und die wir als Katastrophenschutzbehörde auch außerhalb von regulären Dienstzeiten nutzen können.

Ich hoffe, sehr geehrter Herr Dr. Steininger, ich konnte Ihnen mit diesem Schreiben Ihre Fragen beantworten. Für weitere Fragen und Anliegen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Robert Niedergesäß
Landrat

Dr. Ludwig Steininger
Riedlingerstr. 3
85614 Kirchseeon
Tel. 08091-4753

Kirchseeon, 20.07.2013

Landratsamt Ebersberg
Landrat Robert Niedergesäß
Eichthalstr. 5

85560 Ebersberg

per email robert.niedergesaess@lra-ebe.de

Meine Fragen in der Kreistagssitzung vom 13.05.2013
Hier: Ihr Antwortschreiben vom 11.07.2013

Sehr geehrter Herr Niedergesäß,

vielen Dank für Ihr Antwortschreiben, in dem Sie Ausführungen zur ersten meiner beiden am 13.05.2013 gestellten Fragen machen; auf meine zweite in der Sitzung gestellte Frage gehen Sie bedauerlicherweise nicht ein.

In Ihrer Antwort zum Katastrophenschutz bei einem etwaigen Güterzugunfall mit Gefahrgut in einem der Orte des Landkreises Ebersberg an der Strecke München-Rosenheim führen Sie zwar die diversen Organisationen des Katastrophenschutzes auf; meine Frage zielte aber nicht auf das „Wer“, sondern war auf das „Wie“ gerichtet.

Mit anderen Worten, es interessiert die Bahnanlieger im Landkreis Ebersberg, die von einem Eisenbahn-Großunfall (wie vor wenigen Tagen in Kanada oder vor wenigen Wochen bei Lüttich geschehen) betroffen sein können, nur in zweiter Linie, welche konkrete Organisation für welche Maßnahmen zuständig ist bzw. zur womöglich für einen Einsatz zur Verfügung steht. Uns interessiert vielmehr, welche konkrete Hilfsleistung wir in welcher konkreten Zeit von den Katastrophenschutzkräften, denen Sie als Landrat vorstehen würden, z.B. im Fall einer Freisetzung von Chlorgas oder Phosgen (beides Kampfstoffe im 1. Weltkrieg) oder von Methylisocyanat (“Bhopal“) aus einem Eisenbahn-Flüssiggastankwagen zu erwarten haben - oder ob diese Kräfte nur noch die Toten einsammeln können. Denn das scheint uns nach dem beigelegten Gutachten, das für die Stadt Oldenburg erstellt wurde, doch das wahrscheinlichere Szenario zu sein.

Auch würde uns ganz konkret interessieren, welche konkrete Unterstützung in welcher Zeit wir bei einem Unfall- und Brandszenario wie in Kanada, in Müllheim oder Viareggio von den Katastrophenschutzkräften zu erwarten haben, wenn doch die Wärmestrahlung, die von den Dutzende Meter hohen Flammen eines Brands mehrerer Benzin-Kesselwagen ausgeht, binnen kurzem in der Umgebung alles Brennbare, einschließlich unserer Häuser, in Brand setzt – und das wohl mitten in der Nacht, wenn wir schlafen, weil gerade nachts ein Güterzug nach dem anderen an unseren Schlafzimmern vorbeifährt. Oder bliebe diesen Kräften nur noch die Bergung der bis zur Unkenntlichkeit verbrannten Menschen, wie aktuell in Kanada?

Zudem wären wir interessiert zu erfahren, wie die Katastrophenschutzkräfte bei einer Freisetzung brennbarer Flüssiggase die Zündung der dann entstehenden ex-fähigen Gas-Luft-Gemische verhindern wollen, wenn doch kein einziges Feuerwehrfahrzeug und auch kaum ein Feuerwehrequipment ex-geschützt ausgeführt ist, m.a.W. gerade der Angriff der Feuerwehr das Risiko der Zündung des ex-fähigen Gas-Luft-Gemisches birgt.

Und letztlich würde es uns ganz konkret interessieren, wohin die paar Tausend Menschen, die im Fall eines solchen Großunfalls in Kirchseeon aus einem Radius von ein paar Hundert Metern möglichst schnell evakuiert werden sollen, gebracht und wo sie untergebracht werden sollen.

Alle solche Fragen sollten in einem Alarm- und Katastrophenplan bzw. Gefahrenabwehrplan behandelt und beantwortet werden, den es hoffentlich gibt und den ich gerne einsehen möchte, wenn Sie mir das gestatten. Sicherlich liegen Ihnen auch konkrete Zahlen und Daten darüber vor, wieviel Güterzüge und Güterwagen, von denen bundesdurchschnittlich jeder fünfte Gefahrgut geladen hat, durch Kirchseeon und seine Nachbarorte fahren und welche Arten und Mengen an Gefahrgütern diese transportieren. Denn ohne Kenntnis der Art und Menge der Gefahrgüter ist m.E. eine zielgerichtete vorsorgende Katastrophen- und Gefahrenabwehrplanung gar nicht möglich. Daher bitte ich Sie auch um Einsichtnahme in die Ihnen dazu zur Verfügung stehenden Informationen.

All jene, die jetzt einwenden, daß das alles völlig irreale Szenarien sind und derartiges nie passieren wird, denen sei gesagt, daß es an dieser Bahnstrecke sowohl in Kirchseeon sowie bei Grafing in den letzten 20 Jahren schon Zugentgleisungen mit Millionenschäden an der Infrastruktur gab – Dritte kamen bisher zum Glück nicht zu Schaden. Angesichts von ca. 400 Zügen täglich auf dieser Strecke und dem Fakt, daß ein Lokführer durchschnittlich jedes 25.000ste Haltesignal überfährt (durchschnittlich stehen 5 Signale pro Streckenkilometer), ist ein Großunfall aber nicht eine Frage des „Ob“, sondern nur des „Wann“.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage:
Klaus Kümmerer, Orientierender Vergleich möglicher Auswirkungen von Gefahrguttransporten - Bestandstrasse durch die Stadt Oldenburg vs. Autobahn parallele Trasse entlang der A29, Juni 2013

DER LANDRAT
DES LANDKREISES EBERSBERG

Herrn
Dr. Ludwig Steininger
Riedlinger Straße 3
85614 Kirchseeon

Ebersberg, 05.09.2013

Ihre Anfrage in der Sitzung des Kreistages vom 13.05.2013 zum Thema „Zugunglück in Kirchseeon" und Ihre ergänzende Mail vom 20.07.2013

Sehr geehrter Herr Dr. Steininger,

vielen Dank für Ihre ergänzende Anfrage vom 20.07.2013.

Die Schadensbilder, die Sie in Ihrer Anfrage und in dem von Ihnen beigelegten Gutachten geschildert haben, sind zweifellos Szenarien, die jede Hilfsorganisation vor äußerst schwer zu bewältigende Aufgaben stellen würde. Die Bilder aus Kanada haben dies ja leider deutlich gezeigt.

Wenngleich ich Ihnen schon aus einsatztaktischen Gründen nicht im Detail darstellen kann, welche konkreten Hilfeleistungen die von einem Eisenbahn-Großunfall betroffenen Bahnanlieger in welcher konkreten Zeit zu erwarten hätten und Ihnen aus Geheimhaltungsgründen leider auch die Einsichtnahme in unsere internen speziellen Alarmierungs- und Katastrophenpläne nicht ermöglichen kann, so darf ich Ihnen gleichwohl versichern, dass wir selbstverständlich auf Landkreisebene versuchen, die Feuerwehren und weiteren Hilfsorganisationen so auszustatten und auszubilden, dass sie für jegliche, auch für größere Schadensfälle gewappnet sind.

Ich darf Ihnen nachfolgend einen kurzen allgemeinen Überblick über unsere Ausstattungen und Ausbildungsmaßnahmen geben:

Landratsamt Ebersberg, Eichthalstr. 5, 85560 Ebersberg, Tel.: 08092/823-147, Zimmer U 02
e-mail: robert.niedergesaess@lra-ebe.de

Im Landkreis Ebersberg gibt es

- 33 Feuerwehren mit Atemschutz für erste Erkundungen, Schutzkleidung Form I
- 14 Feuerwehren mit leichten Chemikalienschutzanzügen Form II zum erweiterten Ersteinsatz
- 7 Feuerwehren mit schwerer Chemikalienschutzkleidung Form III und entsprechender Sonderausrüstung
- 6 Feuerwehren mit Sonderausrüstung für radioaktive Gefahrgüter incl. spezifischer Dekontaminationsausrüstung
- 7 Feuerwehren sind im Bahnerden unterwiesen

Durch die Kreisbrandinspektion Ebersberg gibt es eine normierte Ausrüstungsvorgabe für eine Standarddekontamination. Des Weiteren gibt es Feuerwehren mit Sonderausrüstung und Fachpersonal für erweiterte Dekontaminationsstufen.

Der Landkreis Ebersberg hat in Ebersberg und Markt Schwaben Atemschutzübungsanlagen sowie in Poing eine spezielle Ausbildungsanlage für Einsätze mit Gefahrgut errichtet. Weiterhin ist im Landkreis ein Übungsanhänger verfügbar, der regelmäßig genutzt wird.

In der Fort- und Weiterbildung arbeiten wir über die Landkreisgrenzen hinaus, z.B. mit der Werkfeuerwehr Wacker Burghausen, der Berufsfeuerwehr München (z.B. mit deren „Rüstwagen Umwelt", deren Analytischer Task Force), dem ABC Zug München-Land in Haar, der Werkfeuerwehr OCE Stahlgruber, wie auch Privatfirmen (z.B. Farben Huber Heimstetten, Fa. Merck, etc.) zusammen. Mit diesen genannten Organisationen arbeiten wir auch bei Einsätzen Hand in Hand.

Es gibt regelmäßige Übungen wie z.B.

- Theorie-und Praxisausbildung in der jeweiligen Feuerwehr
- jährlich mindestens eine Einsatzübung in der Feuerwehr oder Übungsanlage
- regelmäßige gemeinsame Übungen mit dargestellten Chemikalien und/oder echten Chemikalien (pro Jahr zwei Großübungen mit je ca. 50-80 Teilnehmern)
- Aus- und Weiterbildung der Führungskräfte mit Planspielen (eine der letzten Katastrophenübungen behandelte ebenfalls einen Gefahrstoffaustritt aus einem Kesselwagen)
- Wiederholungsübungen im Bereich „Bahnerden"
- jährliche praktische Unterweisungen in einer Anlage der Deutschen Bahn.

Wir haben einen Mindestausbildungsstandard für das Einsatzpersonal:

- Truppmann-, Sprechfunker- und Atemschutzausbildung als Voraussetzung für CSA-Träger;
- dann Ausbildung zum Träger von CSA (hier derzeit über 150 für Form III Anzüge ausgebildete Einsatzkräfte)
- danach weitere Fachausbildung, z. B. ABC Technik, Führung, etc. an den Staatlichen Feuerwehrschulen
- von unserem Kreisbrandrat wurde zudem die bayernweite Ausbildungsunterlage (Schulungs-CD) für Bahneinsätze erarbeitet

Trotz dieser Zusammenstellung, die einen kurzen Einblick in diesen speziellen Einsatzbereich der Feuerwehren bietet, stellen Einsätze mit gefährlichen Stoffen für jede Feuerwehr einen anspruchsvollen Sondereinsatz dar.

Wir und alle potentiellen Akteure in einem Katastrophenfall sind jedoch bestrebt, uns mit den o.g. Maßnahmen auf jegliches denkbare Szenario so gut wie möglich vorzubereiten.

Wenngleich wir Ihre Sorgen und Befürchtungen selbstverständlich sehr gut nachvollziehen können, so finde ich doch den von Ihnen verwendeten Begriff "Amateurfeuerwehren" für die Hilfskräfte in unserem Landkreis mehr als bedauerlich, unangebracht und nicht sachgerecht. Unsere ehrenamtlichen Feuerwehrkameraden machen seit jeher einen professionellen Job und haben es sicher nicht verdient, sich bei Gefahrguteinsätzen oder bei sonstigen Tätigkeiten, amateurhaftes Verhalten vorwerfen lassen zu müssen.

Das Hinzuziehen von Werkfeuerwehren oder anderen speziellen Einsatzkräften ist kein Zeichen von Schwäche oder Unfähigkeit die Lage selbst zu beherrschen, sondern stellt ein bundesweit einheitliches taktisches Vorgehen dar. Dies gilt gleichermaßen für Freiwillige wie Berufsfeuerwehren.

Ich hoffe, sehr geehrter Herr Dr. Steininger, ich konnte Ihnen mit diesen ausführlichen und von unserer Seite abschließenden Ausführungen zumindest einen Teil Ihrer Befürchtungen nehmen und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Robert Niedergesäß
Landrat

FIRSTSTOP
Grundei—
Reifen-Service
Sicher ist sicher mit neuen Reifen!
Reifenangebote aller Größen und Marken!
Sicherheitsreifen-Montage-Diagnose-Wuchten-Luftdruckkontrolle-Systeme-Lagerservice
Unser Rat: Mit Profil Sicherheit gewinnen.
Fragen Sie nach unseren Alufelgen-Angeboten!
KIRCHSEEON, Ebersberger Str. 10, direkt an der B304
Tel. 08091-56 80 84, Fax 08091-56 80 76
E-Mail: Service@reifen-Grundei.de
www.Reifen-Grundei.de
freundlich & gut!
PKW - Off - Road - Motorrad - Transporter

*** Gymnastikkurse ***
Fitness-, Gesundheits- & Entspannungskurse für Erwachsene und Kinder
*** Sport- und Wellness Massagen ***
Wellness Pakete / Massage - „Quickies" / Massage – Specials
*** Personal Training ***
Sport- & Bewegungstherapie für Prävention und Rehabilitation
ENTSPANNUNG & BEWEGUNG
ALEXANDRA SCHATZ
Bewegung
Massagen
Personal Training
Xaver-Hamberger-Weg 17a — 85614 Kirchseeon/Eglharting
Telefon: +49 (0)8091 5631415
info@entspannungundbewegung.de
www.entspannungundbewegung.de

mobitaxx
TAXI
Kurzstrecken, Krankenfahrten,
Flughafentransfer, Nachttaxi u.v.m.
Ihr Taxi für Kirchseeon, Grafing, Ebersberg, Steinhöring & Umgebung
Telefon: 0 80 92 / 25 65 18 & 86 29 12
Telefax 86 30 17 - e-mail: info@mobitaxx.de, Griesstrasse 10, Grafing & Kolpingstr. 20, Ebersberg, mobitaxx.de

Was kommt da auf Kirchseeon zu?

Aktuelles zum Ausbau der Bahnstrecke München-Rosenheim als Zulaufstrecke zum künftigen Brenner-Basistunnel

Der Bundestagsabgeordnete für den hiesigen Wahlkreis, Dr. Andreas Lenz (CSU), ließ sich am 16. November 2013 von Vertretern der Bürgergruppe für Lärmschutz an der Bahn in Kirchseeon über die aktuellen Erkenntnisse zur Ausbauplanung informieren.

Bild vom Bahnsteig in Eglharting 2011, von Westen gesehen. „Vier Gleise genügen noch nicht - Verkehrsminister Ramsauer will noch zwei weitere Gleise dazu bauen lassen"

Die Bürgergruppe übergab MdB Dr. Lenz u.a. Protokolle der interministeriellen Arbeitsgruppe für die Ausbauplanung ("Lenkungskreis"), an der neben den Bundesverkehrsministerien aus Berlin und Wien und den Landesverkehrsministerien in München und Innsbruck auch die DB AG und der ÖBB vertreten sind. Laut Protokoll der Sitzung des "Lenkungskreises" vom 17.01.2013 wird derzeit im Prognosehorizont 2025 für den Bereich Rosenheim von 188 Güterzügen, 48 Personennahverkehrszügen und 68 Personenfernverkehrszügen ausgegangen. Nach nicht überprüfbaren Angaben der DB Netz AG verkehrten 2011 durch Kirchseeon bereits 120 Güterzüge, 58 Nahverkehrszüge und 52 Fernverkehrszüge täglich, dazu noch ca. 120 S-Bahnen.

Da somit keine relevante Erhöhung der Anzahl der Personenzüge prognostiziert wird, sondern nur eine deutliche Zunahme von Güterzügen, ist nach Auffassung der Bürgergruppe nur eine reine Güterzug-Neubaustrecke, die außerörtlich und/oder teilweise in Tunnelführung verlaufen sollte, wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll – nicht jedoch die von der DB AG favorisierte Mischverkehrsstrecke. Denn nur eine reine Güterzug-Neubaustrecke erlaubt es, sämtliche verkehrenden Güterzüge aufzunehmen und die unkalkulierbaren Risiken aus einem immer wahrscheinlicheren Gefahrgut-Großunfall (wie in Kanada oder 2009 in Viareggio/Italien geschehen) wirksam zu reduzieren. Bei einer Mischverkehrsstrecke würden die schrottreifen Uralt-Güterwagen weiterhin tags und vor allem nachts durch Kirchseeon rattern, das heißt der Lärm, die Erschütterungen und die Gefahren eines Gefahrgut-Großunfalls blieben auf unabsehbare Dauer mitten im Ort. Ein weiterer Verfall der Immobilienwerte wäre damit vorprogram-

miert: seit 1995 sind die Bodenrichtwerte im Kirchseeon laut der Kaufpreissammlung des Landratsamtes um rund 25 % gesunken - während in allen anderen Orten des Münchner "Speckgürtels" die Grundstückpreise gestiegen sind. Den vielen kleinen Kirchseeoner Immobilienbesitzern ist dadurch bislang ein Schaden von 50-100 Mio. EUR entstanden

Daher forderte die Bürgergruppe von MdB Dr. Lenz auf, sich beim BMVBS dafür einzusetzen, dass bei der Trassenplanung den einseitigen betriebswirtschaftlichen Interessen der DB AG kein Vorrang vor den volkswirtschaftlichen Interessen an einer wirksamen Verlagerung des Güterverkehrs auf außerörtliche Schienen und der gleichzeitigen Minderung der unerträglichen Immissionsbelastung der Bevölkerung eingeräumt wird.

„1995 waren es noch zwei Bahngleise, jetzt sind es schon vier. Werden es in einigen Jahren sechs Gleise sein?"

Auch wandte sich die Bürgergruppe dagegen, dass die privatwirtschaftlichen Unternehmen DB AG und die ÖBB im Lenkungskreis darüber mitbestimmen können, wie die Öffentlichkeitsbeteiligung gestaltet werden soll, obwohl diese gewinnorientierten Bahnunternehmen keinerlei demokratische Legitimation vorweisen können. Nach den Vorstellungen des Lenkungskreises sollen Foren auf Gemeindeebene und ein grenzüberschreitendes Regionalforum eingerichtet werden. Zum grenzüberschreitenden Regionalforum, dem die DB Netz AG, die ÖBB Infrastruktur AG, die Länder, Kammern, Kreis- und Gemeindevertreter angehören sollen, sollen Bürgerinitiativen nur dann zugelassen werden, wenn sie sich durch eine noch zu bestimmende Anzahl an beizubringenden Unterschriften legitimiert haben. Die Bürgergruppe machte MdB Dr. Lenz darauf aufmerksam, dass die mehr als 6000 Unterschriften, die sie Anfang der 1990er beim damaligen viergleisigen Bahnausbau gesammelt hat und die mehr als 2/3 der Wahlbevölkerung repräsentierten, wohl als ausreichende basisdemokratische Legitimation für die weitere Vertretung der Interessen der Kirchseeoner Bahnanlieger angesehen werden müssen.

Die Bürgergruppe und MdB Dr. Lenz vereinbarten einen weiteren Informationsaustausch.

Ludwig Steininger
http://www.kirchseeon-intern.de, http://www.infoline-bahnlaerm.de
Bericht: Dr. Steininger/Fotos Dr. Steininger

anna daller
mode • accessoires
Merry Christmas
14.12.
Ziehen Sie an diesem Tag Ihre Einkaufsprozente selbst!
Langer Samstag
KIRCHSEEON • Marktplatz 9
08091 5390055

peter@holzbau-schoepperle.de
www.zimmerei-schoepperle.de
PETER SCHÖPPERLE GmbH
Zimmerei-Holzbau-Bedachung
Zornedinger Str. 20 - 85614 Buch / Kirchseeon
Tel: 08091/9480 - Fax: 08091/6647
Ihr Partner für's Dach

Bestattungsdienst PIETAS
VORSORGE HEIßT FÜRSORGE
• individuelle Bestattungsvorsorge
• Entlastung Ihrer Angehörigen
• die Bestattung selbst festlegen
• finanzielle Absicherungsmöglichkeiten
• auf Wunsch Hausbesuche
Tag & Nacht für Sie dienstbereit
Ihre kompetente Begleitung in schweren Stunden seit über Jahren in Ebersberg und Umgebung
Kirchseeon | Marktplatz 5 | 08091/539 061
Ebersberg | Münchener Straße 2 | 08092/82 440
Grafing | Kirchenplatz 6 | 08092/336 935
Poing | Hauptstraße 27 | 08121/772 59 03
BESTATTUNGEN & ÜBERFÜHRUNGEN & VORSORGEN