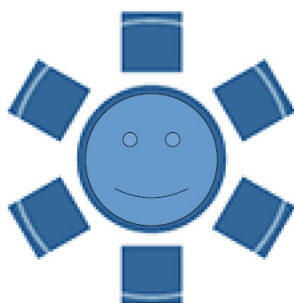


Runder Tisch zum

„Bahnübergang Fasanerie“

vom 11.06.2011- Ergebnisse und Bericht



Bezirksausschuss 24

Feldmoching – Hasenberg

Kontakt:

LH München – BAG Nord

Bezirksausschuss 24 Feldmoching – Hasenberg

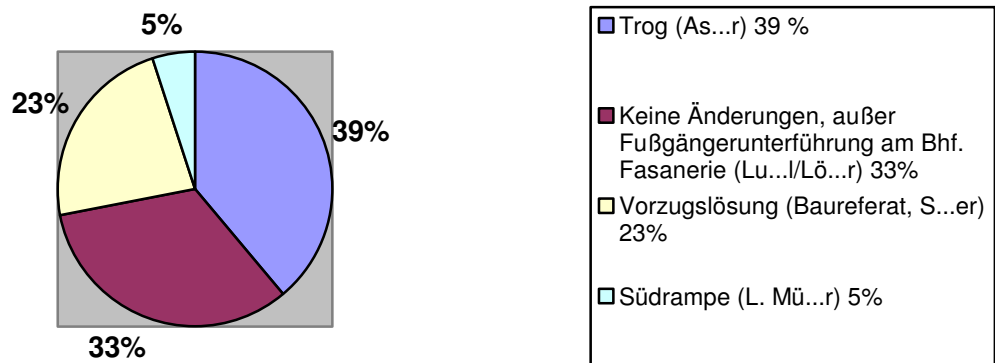
Ehrenbreitsteiner Str. 28 b

80993 München

Erstellt: 2011 , Bezirksausschuss 24 Feldmoching – Hasenberg

2. Fassung: Sie wurde nach datenschutzrechtlichen Vorgaben des Direktoriums der LH München anonymisiert. Das nicht anonymisierte Original ist in der BAG – Nord archiviert. Allen Teilnehmern der Veranstaltung gebührt herzlicher Dank.

A.) Ergebnis der Abstimmung am Ende der Veranstaltung mit 58 Teilnehmern und 42 abgegebenen Stimmen:



B.) Bericht

I.) Teilnehmerkreis



Der Umgriff (gelbe Linien) der Einladung zum Runden Tisch Bahnübergang Fasanerie umfasst ca. 7000 Personen – es kamen 58 (0,82 %) Bürger wovon sich 46 Stimmkarten geben ließen und 42 (0,6%) abstimmten.

Am Runden Tisch zum Bahnübergang Fasanerie haben die bisherigen Hauptakteure und Wortführer teilgenommen (KH S...uer für die Straßenunterführung mit Platzgestaltung, Gg As...r [Fasanerie Aktiv e.V.] für eine Troglösung und L Mü...r für eine Südrampe über den bestehenden Tunnelportal unter dem

Rangierbahnhof). Die große Mehrheit der Teilnehmer am Runden Tisch zum Bahnübergang Fasanerie (roter Pin) wohnt in dessen Nahbereich bis ca. 250 m Entfernung. Sie sind fast sämtlich durch Zulaufstraßen, befürchteter Lärmbelastung aus Straßenverkehr oder Schienenverkehr bzw. durch Grundinanspruchnahme betroffen.

II.) Ablauf der Veranstaltung

Die Veranstaltung verlief nach der Tagesordnung (**Anlage 1**). Das Klima der Teilnehmer zueinander war durchweg respektvoll und sachlich. Die Veranstaltung konnte deshalb schneller als geplant ablaufen und bereits gegen 15.00 Uhr beendet werden.

1.) In einem Informationsblock nach der Begrüßung (**Anlage 2**) stellen das städt. Planungsreferat (**Anlage 3**) und das städt. Baureferat (**Anlage 4**) das Projekt der Höhenfreimachung des Bahnübergangs (BÜ) Fasanerie vor. Die Stadt Unterschleißheim stellte freundlicherweise durch den Sachgebietsleiter Flächennutzungsplanung ihren Umgang mit der Höhenfreimachung des dortigen Bahnüberganges vor.

a) Das Planungsreferat gab einen kurzen Überblick über die Untersuchungen zum IV und ÖV im Münchner Norden und bestätigte, dass alle Varianten einer Autobahneinführung in den 24. Stadtbezirk - bei gegebener Höhenfreimachung des Bahnüberganges Fasanerie - auf das Verkehrsaufkommen in der Feldmochinger Str. im Abschnitt Fasanerie kaum Einfluss haben.

Die erwartete Belastung der Feldmochinger Str. läge 2020 bei rund 13.000 Kfz/Tag und würde durch die verschiedenen Varianten der Autobahneinführung lediglich um +400 bis -200 Kfz/Tag beeinflusst.

Ein weiterhin beschränkt bleibender Bahnübergang würde die Belastung auf rund 10.000 Kfz/Tag begrenzen. - I.E. siehe Anlage 3.

b) Das Baureferat zeigte insbesondere die Grundstücksinanspruchnahme, die Kostenunterschiede und die Finanzierung (Eisenbahnkreuzungsgesetz [EKrG] und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz [GVFG]) der verschiedenen Varianten auf.

Der Kostenanteil der LH München nach dem EKrG für die vom Baureferat gefundene „Vorzugslösung“ betrage 8 Mio. € - jener für einen S-Bhf in Troglage in Höhe des gegenwärtigen S-Bhf. Fasanerie liege bei 98 Mio. €. Die Verlegung des Troges nach Süden sei ebenfalls untersucht worden. Im Ergebnis hieben bauliche Mehraufwendungen die Kostenersparnis durch eine kürzere Troglage auf. Trassierungsgrenzwerte müssten ebenfalls unterschritten werden, für die eine Genehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und eine Zustimmung der DB-AG mehr als fraglich seien.

- I.E. siehe Anlage 4.

c) Der Gastreferent der Stadt Unterschleißheim SGL Herr Al...t berichtet über die Entscheidungsfindung der Stadt Unterschleißheim, die im Ergebnis darauf hinauslaufe, dass die Stadt Unterschleißheim an der Forderung einer Bahn im Tunnel unter bestimmten Vorgaben festhalte. In den nächsten 40 Jahren sei aber kein weiterer Ausbau der Strecke München Regensburg im Bereich der Stadt Unterschleißheim absehbar, so dass bis dahin eine Straßenunterführung unter die Eisenbahn als Zwischenlösung hingenommen werden könne.

Weiter wurden von ihm die unterschiedlichen Einflüsse von Eisenbahn-Betriebsarten auf die Konstruktion der Tunnelröhren, sowie der Gedanke der Führung des Eisenbahn-Güterverkehrs entlang der Degendorfer Autobahn im Abschnitt Unterschleißheim – aufgezeigt.

2.) Nach der Pause wurden die bereits im Infoblock gestellten Fragen weiter vertieft und beantwortet und

3.) gegen Ende stellten Bürger ihre Vorschläge vor:

a) „Vorzugslösung“ - dazu siehe **Anlage 5**

Herr S...uer stellt sich auf Grundlage der „Vorzugslösung“ des Baureferates eine Neugestaltung des Umfelds des Bahnhofes Fasanerie als kommunikativen Mittelpunkt der Fasanerie vor. Eine ansprechende Platzgestaltung solle einen neuen „Gärtnerplatz“ schaffen.

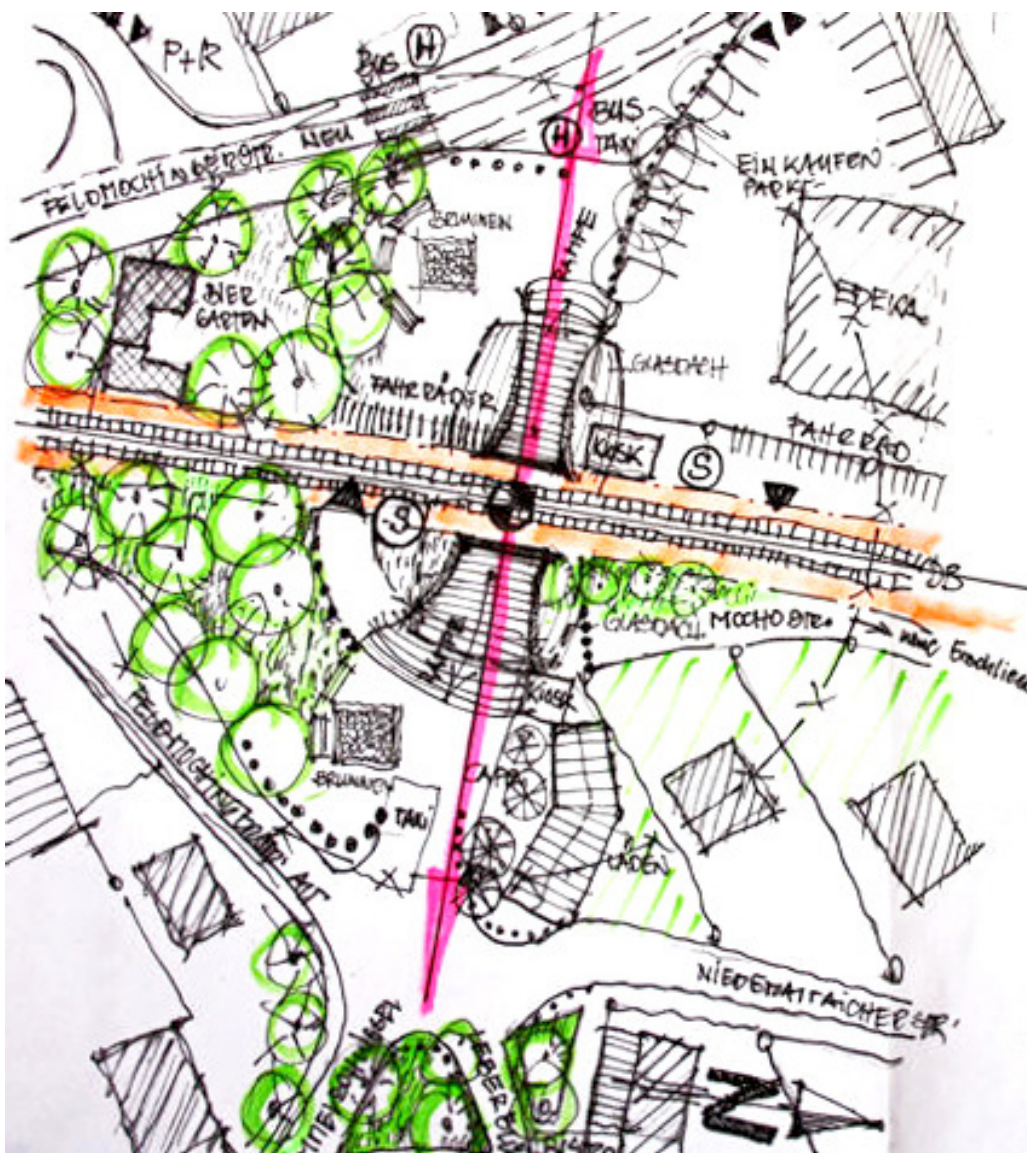


Foto: KH S...uer

Die Auflösung der Staus in der Feldmochinger Str., als Hauptstraße, verschärft durch Verkehr aus den Nebenstraßen, die sich am BÜ treffen, sowie eine Entflechtung der Verkehrsarten sieht er als

vordringlich. Als Anregung für architektonischen Ehrgeiz bei der Gestaltung des Bahnhofumfeldes stellt er die Bedachung zur Talstation der Seilbahn auf die Nordkette in Innsbruck vor:



Foto: KH S...uer

b) Trog – siehe dazu **Anlage 6**:

Herr As...r für „Fasanerie aktiv e.V.“ wünscht sich die Bahn unter der Erde. Er ermunterte die Bürger nicht vor den Behörden zu kuschen. Die Vorzugslösung sei „Murx“. Es gelte sich vom Korsett der veralteten Finanzierungsregelungen zu lösen. Die Gesellschaft habe sich geändert, die Gesetze [Anm.: es handelt sich um Bundes- und Landesgesetze] müssten dem Rechnung tragen. Der Bahnübergang Fasanerie sei einzigartig in Bayern, ja in der ganzen Bundesrepublik. Nirgendwo anders stießen sieben Straßen neben einem Bahnhof auf einen Bahnübergang – ein Präzedenzfall sei deshalb nicht zu erwarten. Unterschleißheim mit seiner Straßenunterführung sei nicht die Fasanerie.

Er fordere den Bau eines Troges in der Fasanerie.

Der Trog habe nicht eine Länge von 1 km, sondern von 600 m für 60 Mio. €. Die Bahn müsse sich an die Menschen und Stadtgestaltung anpassen und nicht umgekehrt.



Fotos: Gg As...r

Die Vorzugslösung habe nur Nachteile für Fußgänger und Radfahrer – es sei die Planungsreferentin zu fragen, ob es hier nur um Verkehrsentwicklung oder auch um Stadtgestaltung ginge.

Er stellt die Frage, warum nicht auch die Fasanerie einen Trog haben solle, wenn Unterführung und Ismaning einen hätten. Wenn 4-5 Bahnübergänge höhenfrei zu machen seien, stelle sich die Frage warum die Bahn nicht überhaupt nach unten gelegt werde.

Alte Gesetze nützten nichts für eine geänderte Gesellschaft – die Bahn müsse sich anpassen. Er erinnerte an den Rangierbahnhof.

c) Trog

Herr La...r für „Aktionskreis Lärmschutz Bahn – S1“ stellt die Frage nach dem Sinn der Diskussion außerhalb des Verkehrskonzeptes Münchner Norden – und ob es nicht besser wäre alles beim „Alten“ zu lassen.

Wenn ein Umbau komme, dann solle es eine Tieferlegung geben. Er fordert ein Lärmgutachten und stellt die Frage, ob in die Kosten – Nutzen – Betrachtung nicht nur wirtschaftliche Gesichtspunkte, sondern auch die Gesundheit der Menschen einzustellen sei.

Er ist der Ansicht, dass der Lärm zunehmen werde, subjektiv habe der Güterverkehr zugenommen – ein 15-minütiger S-Bahntakt sei zu erwarten. Durch die Fasanerie soll nur mehr die S-Bahn fahren, der Rest sei um diese „außen herum“ zu leiten. – Er schließe sich dem Vorredner an.

d) Südrampe

Herr L. Mü...r weist auf die Notwendigkeit einer Höhenfreimachung wegen des Zugangs der Notdienste hin. Es fehle bei der Betrachtung der Verwaltung ein Vergleich der Vorzugslösung mit der Südumgehung. Die Vorzugslösung baue auf der Moosglöckchenstr. und der P+R-Anlage auf, dort erfolge die Einmündung in die Feldmochinger Str.

Die Südrampe beanspruche weniger Privatgrund, Lärmschutz wäre weniger hoch und wirke auch gegen die Bahn. Die Bahn könne über den bestehenden Tunnel gequert werden. Die Einmündung der Trollblumenstr. in die Borsigstr. könne auf Geländeneiveau verlaufen. Umwege seien besser als das Warten an der Schranke. Umwege gebe es ohnehin nur für die Feldmochinger, nicht aber für den Bus 175. Nicht nur Fauna und Flora, sondern auch das Grundwasser seien schutzbedürftig. Die Vorzugslösung berühre das Quellgebiet des Füsslgrabens.

e) Vorzugslösung – **Anlage 7**

Dr. Ib...r plädiert für die Amtslösung. Ismaning sei zwar vorbildlich, dort führen aber nur S-Bahnen und keine Fernzüge wie in der Fasanerie, so dass dort weder Lärm noch Druckwellen für wartende Fahrgäste zu erwarten seien. Der Sog von Fernzügen könne Wartenden gefährlich werden. Die Fasanerie sei Grundwassersensibel – ein 1000 m langer Trog lasse nachteilige Wirkungen für das Grundwasser erwarten.

Die Vorzugslösung verbinde und trenne nicht die Fasanerie. Verkehre würden dagegen entflochten. Unterschleißheim, Allach, Menzing haben Unterführungen – warum nicht auch die Fasanerie?

f) Vorzugslösung – **Anlage 8**

Herr Gr...y plädiert für die Vorzugslösung, die Troglösung habe nachteilige Wirkungen hinsichtlich des Soges.

Eine Finanzierung eines Troges aus städt. Haushaltsmitteln hält er angesichts weiterer 23 höhenfrei zu machender Bahnübergänge für unrealistisch. Ein nicht zu rechtfertigender Präzedenzfall würde geschaffen

g) Vorzugslösung / Trog

Frau S...zer weist darauf hin, dass der Trog mehr Verkehr auslöse.

h) Keine Änderungen und nur Fußgängerunterführung am BÜ einrichten

Herr Lö...r wohne 7 m von der Bahnline entfernt. Die Züge würden leiser, seine Frau sei Schulweghelferin. Er ist der Ansicht, dass mit einem Bahnübergang in Verlängerung der Lasallestr. alle drei Bahnübergänge erledigt werden könnten. – Er lehne sowohl den Trog- als auch die Vorzugslösung ab und halte einen Fußgängertunnel am BÜ Fasanerie für sinnvoll.

i) Keine Änderungen und nur Fußgängerunterführung am BÜ einrichten

Herr Lu...l hält einen Trog für nicht finanzierbar, in der Stadt gebe es wichtige andere Projekte. Er wolle eine zeitlich machbare Lösung.

j) Vorzugslösung / Trog

Fr. S...ier kommentiert, dass der Rechtsweg dauere – aber einer sei immer der „Looser“ – alle verursachen Verkehr.

Es schließen sich eine kurze Fragerunde und Diskussion an. Die Eingangs vorgestellten Varianten wurden als die abzustimmenden vereinbart. Die Ergebnisse finden sich oben in der Tortengrafik dargestellt.

C.) Der Veranstaltung vorangegangene Abstimmungsergebnisse

In den vergangenen beiden Jahren wurden alle diskutierten Lösungen von Bürger- und Einwohnerversammlungen bereits mehrheitlich gefordert, bzw. teilweise vom Bezirksausschuss unterstützt – dazu: – **Anlage 9.**

In seiner Sitzung am 04.05.2010 hat der **Bezirksausschuss 24 einstimmig** den unverzüglichen Bau der Straßen-Unterführung – wie sie vom Baureferat als Vorzugslösung dargestellt wurde gefordert:

Der BA 24 erkennt die besondere Dringlichkeit einer Lösung für den Bahnübergang Fasanerie und fordert daher, die dargestellte Untertunnelung so schnell als möglich zu realisieren.