



Geschäftsbereich / Fachbereich
Fachbereich 22 - Bauleitplanung

Sachbearbeiter
Herr Härta

Az.: 610/11-22/Ht

Beratung	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss	10.10.2017	öffentlich	Entscheidung
Betreff			
Bürgerantrag "Keine Zustimmung zum Maximalausbau der Bahnunterführung Königswiesen - keine Kostenexplosion ohne Verkehrssicherheit"; Beschlussfassung über den Bürgerantrag			
Anlagen:			
Bürgerantrag_Eisenbahnüberführung_Königswiesen			
Bürgerantrag_Eisenbahnüberführung_Königswiesen_Anschreiben_28072017			
Bürgerinitiative_Gegenverkehr_Bahnüberführung_Königswiesen – Informationen zum Zustand			
Obermeyer_Präsentation_Umbau Bahnüberführung_Königswiesen_UEV_04122014			

Sachverhalt:

I. Die Bürgerinitiative „Gegenverkehr“ hat den Bürgerantrag zum geplanten Neubau der Eisenbahnüberführung bei Königswiesen mit dem Titel „Keine Zustimmung zum Maximalausbau der Bahnunterführung Königswiesen – keine Kostenexplosion ohne Verkehrssicherheit!“ bei der Gemeinde eingereicht. Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 22.08.2017 den Beschluss gefasst, den Bürgerantrag „Keine Zustimmung zum Maximalausbau der Bahnunterführung Königswiesen – keine Kostenexplosion ohne Verkehrssicherheit“ gemäß Art. 18 b GO für zulässig zu erklären.

II. In dem Bürgerantrag werden folgende Forderungen gestellt:

1. *„Wir fordern, dass der Gemeinderat Gauting sein Einvernehmen zum Maximalausbau der Bahnunterführung Königswiesen zurückzieht.“*
- 2: *Sollte der Landkreis nicht davon absehen, den unerwünschten Maximalausbau für 5 Millionen Euro (Kostenstand Ende 2016) zu Lasten der Steuerzahler durchzuführen, verlangen wir, dass die Gemeinde rechtzeitig vor Baubeginn ein unabhängiges Gutachten zur Verkehrssicherheit für den auszubauenden Abschnitt der Unterführung und STA3 beibringt bzw. einfordert und*
- 3: *die Umsetzung der aus dem Gutachten resultierenden Maßnahmen aktiv unterstützt und fördert.“*
- 4: *Weiterhin fordern wir, dass sich die Gemeinde Gauting aktiv für eine Vermeidung jeglicher langfristiger Totalsperrung Königswiesens (aktuelle Planung 1,5 Jahre) einsetzt.*

III. Zu diesem Bürgerantrag ist aus Sicht der Verwaltung folgendes auszuführen:

In der Sitzung des Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschusses am 04.12.2014 sind die Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung der Obermeyer Planen und Beraten GmbH vorgestellt worden (vgl. anliegende Präsentationsunterlage). Danach würde sich im Bereich der Eisenbahnüberführung für das Prognosejahr 2030 beim Schwerverkehr **über 3,5 t** - dazu gehören auch bereits z.B. sogenannte Sprinter-Lieferwagen – ein Zuwachspotential von etwa 50 % ergeben. Das Aufkommen beträgt dann ca. 180 Fahrzeuge **über 3,5 t** in 24 Stunden (= durchschnittlich 7,5 Fahrzeuge über 3,5 t je Stunde). Dies bedeutet, dass zum Aufkommen dieser Fahrzeuggruppe auch Fahrzeuge gehören, die aufgrund ihrer relativ geringen Höhe ebenso bereits die bestehende Straßenunterführung nutzen (können).

Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 04.12.2014 zu diesem Projekt die folgenden Beschlüsse gefasst, mit denen ein normgerechter Ausbau der Eisenbahnüberführung bzw. der Straßenunterführung befürwortet werden:

1. *Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss nimmt Kenntnis von der Beschlussvorlage der Verwaltung (Drucksache Ö 0160) vom 27.11.2014.* 13 : 0
2. *Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss der Gemeinde Gauting befürwortet die Realisierung der folgenden Planungsvariante bei einer Veränderung / Sanierung der Eisenbahnüberführung bei Königswiesen durch die DB Netz AG:*
 - *Beibehaltung der Durchfahrtshöhe von 4,00 m*
 - *unter dem Vorbehalt, dass die Gemeinde Gauting keine Kosten zu tragen hat* 2 : 11
 - *ohne Vorbehalt* 5 : 8
 - ***normgerechter Ausbau in der Höhe*** 7 : 6
 - *Begrenzung der Fahrbahnbreite auf maximal 5,50m (= Begegnungsfall Lkw/ Pkw)* 4 : 9
 - ***normgerechte Breite*** 9 : 4
 - ***Breite des gemischt genutzten Fuß- / Radwegs: mindestens 2,00 m*** 13 : 0
 - ***Anlegung eines Sicherheitsstreifens zur Fahrbahn in einer Breite von 0,50 m*** 13 : 0
 - ***Breite des Notwegs: 1,00 m*** 13 : 0

Eine Reparatur der bestehenden Eisenbahnüberführung, wie sie von der Bürgerinitiative „Gegenverkehr“ gefordert wird, hätte zudem aus Sicht der Verwaltung folgende Nachteile:

- Für Fußgänger und Radfahrer würden sich durch eine Reparatur der bestehenden Eisenbahnüberführung keine Verbesserungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit ergeben. Es bliebe dann für Fußgänger weiterhin lediglich ein Schrammbord mit einer Breite von ca. 78 cm zur Benutzung. Dieses Schrammbord entspricht jedoch nicht den Anforderungen an die Barrierefreiheit, es ist aufgrund der zu geringen Breite nicht für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen benutzbar.
- Eine nicht normgerechte Ausführung des Bauwerks kann außerdem langfristig negative Folgen für die Benutzbarkeit der Straßenunterführung durch Rettungsfahrzeuge mit künftig noch größerer Höhe wie z.B. Feuerwehrfahrzeuge haben.

Es liegt nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde, ein unabhängiges Gutachten zur Verkehrssicherheit für den auszubauenden Abschnitt der Unterführung und STA3 beizubringen, dies kann, da die

von der Baumaßnahme betroffene Straße eine Kreisstraße ist, allenfalls der Landkreis veranlassen.

Bezüglich der für den Neubau der Eisenbahnüberführung veranschlagten Bauzeit hat die DB AG wie folgt Stellung genommen:

Die erforderliche Bauzeit wurde in Abstimmung mit den beteiligten Ingenieurbüros realistisch ermittelt. Es gibt verschiedene Bauphasen und Bauabläufe (Spartenverlegung, Herstellung Eisenbahnüberführung (EÜ), Einschub EÜ, Absenkung der Straße etc.) mit realistischen Zeitansätzen. Da die endgültige Straßenabsenkung nach der Inbetriebnahme der EÜ (im September) in der frostfreien Periode nicht komplett fertiggestellt werden kann, werden sich die Restarbeiten bis in das folgende Jahr verschieben. Der Zeitansatz mit 18 Monaten ist realistisch angesetzt.

Generell ist darauf hinzuweisen, dass zur Zeit noch bis zum 30. Oktober 2017 im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der Eisenbahnüberführung Gelegenheit für jeden, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden zur, besteht, Einwendungen vorzutragen. **Zuständig für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens sowie für die Erteilung von Auskünften und die Entgegennahme von Äußerungen und Fragen ist die Regierung von Oberbayern.**

Beschlussvorschlag:

1. Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss nimmt Kenntnis von der Beschlussvorlage der Verwaltung (Drucksache Ö 0606) vom 02.10.2017.
2. Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss lehnt den Bürgerantrag mit dem Titel „Keine Zustimmung zum Maximalausbau der Bahnunterführung Königswiesen – keine Kostenexplosion ohne Verkehrssicherheit!“ aus folgenden Gründen ab:
 - 2.1 Eine Reparatur der bestehenden Eisenbahnüberführung, wie sie mit dem Bürgerantrag gefordert wird, hätte folgende Nachteile:
 - Für Fußgänger und Radfahrer würden sich durch eine Reparatur der bestehenden Eisenbahnüberführung keine Verbesserungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit ergeben. Es bliebe dann für Fußgänger weiterhin lediglich ein Schrammbord mit einer Breite von ca. 78 cm zur Benutzung. Dieses Schrammbord entspricht jedoch nicht den Anforderungen an die Barrierefreiheit, es ist aufgrund der zu geringen Breite nicht für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen benutzbar.
 - Eine nicht normgerechte Ausführung des Bauwerks kann außerdem langfristig negative Folgen für die Benutzbarkeit der Straßenunterführung durch Rettungsfahrzeuge mit künftig noch größerer Höhe wie z.B. Feuerwehrfahrzeuge haben.
 - Ein nicht normgerechter Ausbau der Eisenbahnüberführung würde zu teils erheblichen Umwegen von Fahrzeugen zu großer Höhe mit den damit verbundenen erheblichen Umweltbelastungen führen.
 - 2.2 Es liegt nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde, ein unabhängiges Gutachten zur Verkehrssicherheit für den auszubauenden Abschnitt der Unterführung und STA3 beizubringen, dies kann, da die von der Baumaßnahme betroffene Straße eine Kreisstraße ist, allenfalls der Landkreis veranlassen.
 - 2.3 Die erforderliche Bauzeit von 18 Monaten für den Neubau der Eisenbahnüberführung wurde durch die DB AG in Abstimmung mit den beteiligten Ingenieurbüros realistisch ermittelt. Es gibt verschiedene Bauphasen und Bauabläufe (Spartenverlegung, Herstellung Eisenbahnüberführung, Einschub Eisenbahnüberführung, Absenkung der Straße etc.) mit realistischen Zeitansätzen. Da die endgültige Straßenabsenkung nach der Inbetriebnahme der Eisen-

bahnüberführung in der frostfreien Periode nicht komplett fertiggestellt werden kann, werden sich die Restarbeiten bis in das folgende Jahr verschieben.

Gauting, 02.10.2017

Unterschrift