

Michael Hartge, Stählinweg 11, 87700 Memmingen

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ivo Holzinger
Rathausplatz 1

87700 Memmingen

Memmingen, 24.02.2013

Anfrage zum Scoping Verfahren im Rahmen der Elektrifizierung und NeiTech-Ertüchtigung der Strecke Geltendorf - Memmingen - Lindau (ABS 48)

Sehr geehrter Herr Dr. Holzinger,

vor Beginn des eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens hat die DB ProjektBau GmbH das Eisenbahn-Bundesamt um die Durchführung eines sogenannten Scoping Verfahrens ersucht.

In einem Scoping Verfahren wird der Untersuchungsrahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), die im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ist, festgelegt. Der Untersuchungsrahmen bestimmt, welche Themen in der UVS behandelt, welche Untersuchungen durchgeführt und welche Methoden bei der Untersuchung angewendet werden müssen.

Dies bedeutet die Festlegung auf eine Planungsvariante, die in den Unterlagen zum Scoping Verfahren beschrieben wird.

Ein Scoping Verfahren soll im Vorfeld eines Planfeststellungsverfahrens die Akzeptanz eines Vorhabens abklären. Einwendungen und Anregungen sind zu diesem Zeitpunkt ausdrücklich erwünscht. Die Ermittlung evtl. möglicher Planungsalternativen und –varianten sind ein ausdrückliches Ziel des Scoping Verfahrens.

Durch diese frühzeitige Beteiligung der Träger der öffentlichen Belange soll sichergestellt werden, dass das nachfolgende zeit- und kostenintensive Planfeststellungsverfahren möglichst im Konsens aller Beteiligten erfolgen kann.

Die Unterlagen zu diesem Scoping Verfahren hat die Stadt im Dezember 2012 erhalten. Die Stadt Memmingen hat auch bereits eine Stellungnahme abgegeben.

Zu den mehr als 100 Seiten des Scoping Berichts der Bahn wurde lediglich eine einzige Anmerkung gemacht. Die Schaffung einer behindertengerechten Unterführung im Bereich des Bahnhofsareals, d.h die Fortführung der bestehenden Verbindung der Bahnsteige in Richtung Osten.

Folgendes frage ich an:

- *Warum wurde dem Stadtrat, insbesondere dem II.Senat nicht mitgeteilt, dass ein Scoping Verfahren stattfindet?*

Der II. Senat wurde in der Sitzung des Gesamtstadtrates am 11. März 2009 ausdrücklich beauftragt im Rahmen der Elektrifizierung „die Belange des Lärmschutzes für die Stadt und die Bürgerschaft und die Koordination des Verfahrens und der Alternativtrasse wahrzunehmen.“

- *Warum wurde der Scoping Bericht dem II.Senat nicht vorgestellt?*

In dem Zeitraum, in dem der Bericht der Stadtverwaltung vorlag, war mindestens eine

reguläre Sitzung des II. Senates. Gemeinden wie z.B. Hergatz haben nicht nur dem Gemeinderat, sondern auch der gesamten Bevölkerung die Möglichkeit gegeben den Bericht einzusehen. In Memmingen wurde er nicht einmal dem zuständigen Gremium gezeigt.

- *Warum wurde die von der Stadtverwaltung verfasste Stellungnahme dem II.Senat nicht vorgestellt?*

Auch für die Stellungnahme wäre der II.Senat zuständig gewesen. Eine Vorstellung wäre gut in der Sitzung Ende Januar möglich gewesen. Selbst auf Anfrage habe ich die Stellungnahme zum Scoping Bericht nicht erhalten oder einsehen dürfen.

- *Warum wurde der Scoping Bericht und die Stellungnahme nicht im Stadtrat bzw. im II.Senat diskutiert?*

Ein Scoping Bericht sollte möglichst ausführlich diskutiert werden, damit die resultierende Stellungnahme die Meinung einer breiten Basis wiedergibt. Laut den Verwaltungsvorschriften der Bundesregierung „können darüber hinaus Vertreter von Bürgerinitiativen, Sachverständige oder interessierte Einzelpersonen hinzugezogen werden.“ In Memmingen wurde nicht einmal das zuständige Gremium des Stadtrats befragt bzw. informiert.

- *Wann endet die Abgabefrist für die Stellungnahme zum Scoping Bericht?*

- *Warum wurde nicht auf die Errichtung einer Ersatzstrecke (Abkürzung des Tannheimer Bogens) hingewiesen?*

Hierzu weise ich auf den einstimmigen Beschluss des Gesamtstadtrates vom 11. März 2009 hin: „Die Stadt Memmingen. bekräftigt ihren Antrag aus dem Jahre 1991 eine Ersatzstrecke zwischen Memmingen und Aichstetten mit finanzieller Unterstützung der Stadt zu errichten. Die Stadt verweist hierzu auf die Machbarkeitsstudie vom Oktober 1991, wonach eine solche Ersatzstrecke sinnvoll und vorteilhaft ist.“

- *Warum wurde einer Erhöhung der Geschwindigkeit der Züge im dicht bewohnten Stadtgebiet nicht widersprochen?*

Laut Scoping Bericht ist im gesamten Stadtgebiet eine Geschwindigkeitserhöhung vorgesehen. Eine mögliche Erhöhung von 100km/h auf 160 km/h für Personenfern- und Personennahverkehr, wie im Bericht genannt, erscheint mir aber untragbar. Eine Aussage, um wie viel Güterzüge schneller fahren werden, fehlt im Bericht. Höhere Geschwindigkeiten bedeuten aufgrund der längeren Bremswege auch längere Zeiten in denen die Schranken im Stadtgebiet geschlossen sein müssen. Da auch die Zugzahlen deutlich steigen, wird dies zu erheblichen Behinderungen führen.

- *Warum wurde nicht auf besonders schutzwürdige Zonen wie Schulen, Klinikum und Altenheim hingewiesen?*

Auf diese Einrichtungen muss insbesondere durch die deutlich höheren Geschwindigkeiten und die deutlich höheren Zugzahlen in der Nacht über das gesetzliche Maß Rücksicht genommen werden.

- *Warum wurden die genannten Zugzahlen nicht hinterfragt?*

Diese Angabe ist von zentraler Bedeutung für die Berechnung der notwendigen Schallschutzmaßnahmen. Die Zugzahlen werden im Bericht nur genannt, ihr Zustandekommen aber nicht begründet.

Im Güterverkehr haben wir z.B. eine Steigerung bei den Aussagen seitens der Bahn von „keine signifikante Verkehrssteigerungen“ im Frühjahr 2009, über 9 Züge je Tag (davon 4 in der Nacht) im Frühjahr 2010 zu 14 Züge je Tag (davon 9 in der Nacht) im aktuellen Bericht erlebt.

Damit nähern wir uns zielstrebig der Güterzugzahl von 32 pro Tag, die in der vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Studie „Bewertung von Investitionen zum Ausbau deutscher Eisenbahnstrecken im Zulauf zur NEAT“ für unseren Streckenabschnitt prognostiziert wird.

- *Warum wurde das Thema Nachtfahrverbot nicht angesprochen?*
Da die Strecke durch dicht besiedeltes Gebiet führt, wäre zumindest eine Anregung als sinnvoll zu erachten gewesen: dass mehr von dem zusätzlichen Verkehr auf den Tag gelegt wird.
- *Warum wurde beim „Schutzgut Mensch“ nicht eine Ausdehnung des Untersuchungsrahmens gefordert?*
Laut Bericht wird der Untersuchungsrahmen beispielsweise bezüglich Lärm, Verschmutzung u.ä. eine Ausdehnung von 200m beidseits der Trasse haben. Damit liegen aber Einrichtungen wie das Klinikum nicht vollständig im Untersuchungsrahmen. Ein Schallgutachten wird daher nur für Teile des Klinikums erstellt. Der Umweltleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes schlägt bei diesem Wert einen Rahmen von bis zu 1000m beidseits der Strecke vor.
- *Warum wurde nicht die Schaffung einer Haltestelle an den Schulen im Westen für den Regionalverkehr angeregt?*
Diese Forderung wurde bereits mehrfach von verschiedenen Fraktionen im Stadtrat an die Verwaltung herangetragen.
- *Warum wurde keine Frage zu Gefahrguttransporten gestellt?*
Durch die Steigerung des Güterverkehrs wird auch die Anzahl der Züge mit Gefahrgut steigen. Da die Trasse durch dicht bewohntes Gebiet führt, sollte auf die Gefahren, die dadurch entstehen, bei der Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie besonders eingegangen werden.
- *Warum wurde nicht eine Absenkung der Strecke im gesamten Stadtbereich angeregt?*
An Kreuzungspunkten zu den Bundesautobahnen wird diese Maßnahme im Scoping Bericht vorgeschlagen. Diese Maßnahme war auch in politischen Kreisen als Lösung für Memmingen schon im Gespräch. Dadurch wäre auch ohne Lärmschutzwände eine schallreduzierende Wirkung zu erzielen. Mit (dann deutlich niedrigeren) Lärmschutzwänden wäre die trennende Wirkung wesentlich geringer. Die Elektrifizierung der bestehenden Strecke ist keine Übergangslösung. Wir Memminger müssen damit sehr lange leben. Eine Lösung, die Lärmschutz bietet und die trennende Wirkung von Lärmschutzwänden reduziert, wäre zumindest wert gewesen, dass man sie vorschlägt.
- *Warum wurde die Fußgängerunterführung im Bahnhofsbereich, aber nicht die Unterführung am Jenaer Weg im Memminger Westen angesprochen?*
Die Sanierung und die Umgestaltung dieser Bahnunterführung ist ein Projekt, das im Rahmen der sozialen Stadt auf der Agenda steht. Durch die vorgesehene Absenkung des Bahnkörpers in diesem Bereich (Nähe zu den BAB) hat aber die Stadt bei diesem dringenden Thema keine Planungsgrundlage.
- *Warum wurde nicht auf die Lage der Einspeisepunkte für den Fahrstrom eingegangen?*
Durch geschickte Platzierung der Einspeisepunkte können so genannte „vagabundierende“ Ströme vermieden bzw. reduziert werden. Eventuell kann dadurch auch eine partielle Abschaltung einzelner Streckenabschnitte im Stadtgebiet realisiert werden.
- *Warum wurde nicht die Forderung gestellt, dass aktive Schallschutzmaßnahmen unbedingt den passiven vorzuziehen sind?*
Diese Forderung bedarf keiner Erklärung. Die Lebensqualität für viele Memminger Bürger wäre durch passive Schallschutzmaßnahmen deutlich eingeschränkt.

Mit freundlichen Grüßen,

Michael Hartge