



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

MOR-GB2.12

An den Vorsitzenden des
Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirkes
Aubing-Lochhausen-Langwied
Herrn Sebastian Kriesel per E-Mail

80313 München
Telefon:
Telefax:
Dienstgebäude:
Implerstr. 9

Ihr Schreiben vom
20.07.2021

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
27.09.2021

Planungsgrundlagen für den Bahnübergang an der Brunhamstraße neu überprüfen

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02725 des Bezirksausschusses des
Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied vom 14.07.2021

Sehr geehrter Herr Kriesel,
sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 20.07.21 haben wir den BA-Antrag Nr. 20-26 / B02725 erhalten, in dem zahlreiche Fragen zum Bahnübergang an der Brunhamstraße gestellt wurden. Dazu haben wir die Gemeinde Gräfelfing, die Deutsche Bahn und die Stadtwerke München eingebunden und übermitteln Ihnen gerne im Folgenden die Antworten zu den einzelnen Punkten.

Frage 1

Wieso ergeben sich durch die Verkehrsmodellberechnungen durch das Planungsbüro Obermeyer im Auftrag der Gemeinde Gräfelfing, sehr viel höhere Werte (Berechnungsmodell 2035) als durch die Daten der Stadt München (Model 2030)?

Antwort:

Mit dem Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München werden Belastungszustände des Hauptstraßennetzes bzw. des Öffentlichen Personennahverkehrs sowohl für Analyse- wie auch für Prognoseszenarien abgebildet.

Für Planungsvorhaben können so die Änderungen des Verkehrsaufkommens berechnet und dargestellt werden. Ebenfalls lassen sich großräumige Auswirkungen aufgrund von Netzänderungen (Verkehrsangebotsseite) bzw. Strukturänderungen (Verkehrsnachfrageseite) analysieren und prognostizieren.

Grundsätzlich ist die Fortschreibung des Verkehrsmodells als laufender Prozess zu verstehen, da für die fachliche und rechtliche Aussagefähigkeit des Modells im Rahmen von

U-Bahn: Linien U3,U6
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 132
Haltestelle Senserstraße

Planungsverfahren stets ein Prognosezeitraum von 10 Jahren betrachtet werden sollte, weshalb das Verkehrsmodell regelmäßig fortgeschrieben wird.

Entsprechend beruht die Prognose 2030 zur Verkehrsuntersuchung Bodenseestraße (Stand 2019) noch auf dem „alten“ Verkehrsmodell auf Basis der Analyse 2015.

Die Verkehrsuntersuchung von 2021, die im Auftrag der Gemeinde Gräfelfing erstellt wurde, basiert dagegen auf dem fortgeschriebenen Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München mit Prognosehorizont 2035 auf aktueller Datenbasis mit Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2020 an mehreren Knotenpunkten entlang der Brunhamstraße und in Gräfelfing. Zusätzlich sind die aktuellen Entwicklungen im Bereich Gräfelfing berücksichtigt. Das Verkehrsmodell und die Prognose 2035 für die Verkehrsuntersuchung Auflösung des BÜ Brunhamstraße für die Gemeinde Gräfelfing basiert damit auf einer aktuelleren Datengrundlage.

Neben den unterschiedlichen Prognosehorizonten (2030 – 2035) erklären sich die Unterschiede deshalb v.a. durch die Fortschreibung des Verkehrsmodells, die die aktuelleren Datengrundlagen aus den Jahren 2018, 2019 und 2020 enthalten, sowie der zusätzlich durchgeführten Zählungen in Gräfelfing.

Frage 2

Wurde die folgende Aussage der Deutschen Bahn durch das Mobilitätsreferat überprüft: „Erhöhung der Schrankenschließzeiten am Bahnübergang Brunhamstraße im Zuge der Umsetzung des Betriebskonzeptes zur 2. Stammstrecke auf ca. 46 Minuten Schließzeit pro Stunde“. Falls ja, mit welchem Ergebnis. Falls nein, warum nicht?

Antwort:

Dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde im Juni 2017 von der DB Netz AG, Regionalbereich (RB) Süd folgendes mitgeteilt: „Zwischenzeitlich ist aufgrund der gesicherten Finanzierung und des Spatenstichs im Projekt 2. S-Bahnstammstrecke (2.SBSS) die Realisierung dieser Maßnahme soweit konkret geworden, dass das zukünftige Fahrplankonzept zur 2. SBSS als absehbare Verkehrsentwicklung den Planungen zur Änderung des BÜs Brunhamstraße zugrundegelegt ist. Den [...] von der DB Netz AG mit Inbetriebnahme der 2. SBSS angekündigten deutlichen Anstieg der Zugzahlen und die damit verbundenen längeren Schließzeiten gibt die DB-PD München mit 117 Zügen pro Tag und rund 45 Minuten in der Hauptverkehrszeit an.“

Es gab keinen Grund, an dieser offiziellen Ankündigung von der DB Netz zu zweifeln, weshalb das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.12.2017 „Verkehrsplanung im Münchner Westen“, (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07546) beauftragt wurde, in Zusammenarbeit mit dem Baureferat eine alternative verkehrliche Lösung zur höhengleichen Querung des Bahnübergangs Brunhamstraße zu untersuchen.

Nach bekannter erneuter Prüfung seitens der DB im Frühjahr 2021 wurden die zukünftigen Schließzeiten nochmals bestätigt.

Eine sehr ausführliche Beschreibung der heutigen und geplanten Schrankenschließzeiten können Sie der Pressemitteilung der Landeshauptstadt München vom 31.05.2021 entnehmen:

<https://ru.muenchen.de/2021/101/Ist-die-Grundlage-fuer-einen-Neubau-des-beschaenkten-Bahnuebergangs-an-der-Neuaubinger-Brunhamstrasse-noch-gegeben-95996>.

Frage 3

Die von der Bahn angekündigten Schließzeiten von 46 Min. beziehen sich unseres Wissens nur auf den Zeitraum von 2022-2028 ff (= Fertigstellung der 2. Stammstrecke). Gibt es Angaben für den Zeitraum danach? Wurden dem Gutachter von Gräfelfing diese Angaben zur Verfügung gestellt?

Antwort:

Schließzeit nach Inbetriebnahme der 2.SBSS:

Die Schließzeitenveränderung nach der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke sind erheblich von der Wahl des Betriebsprogramms abhängig. Aktuell ist der sogenannte 15/30-Takt geplant und damit würden sich die Schließzeiten wiederum auf vsl. bis zu 35 Minuten pro Stunde verändern. Allerdings führt dieser Takt auch zu neuen Begegnungspunkten, wodurch die Schließzeit dann bei regelmäßig ca. 7 ½ Min am Stück liegen wird.

Gutachter Gräfelfing:

Der Gutachter der Gemeinde Gräfelfing hat, nach Rücksprache mit diversen internen Stellen, weder Kontaktaufnahme zur DB Netz noch zur LHM versucht. Die Annahmen des Gutachtens beruhen unseres Wissens nach auf öffentlich zugänglichen Informationen.

Frage 4

Wäre eine Beibehaltung des Status quo, mit beschränktem Bahnübergang bei Schrankenschließzeiten von durchschnittlich unter 20 Minuten pro Stunde verkehrlich tragbar? Auch mit Auswirkungen auf die Bodenseestraße?

Antwort:

Es ist geplant, einen Beschlussentwurf in den Stadtrat zu bringen, der finanzielle Mittel zur Verfügung stellt, um mögliche Alternativen des heutigen Bahnübergangs detailliert zu untersuchen. Dabei sind neben den bereits aufgezeigten verkehrlichen Auswirkungen auch Aspekte der Grünplanung, Kosten, Erwerb von Fremdgrundstücken, Auswirkungen auf die Bodenseestraße usw. zu untersuchen. Inwieweit der Status Quo mit möglichen verbesserten Maßnahmen im Umfeld beibehalten werden kann, wird ebenfalls Gegenstand der Untersuchung sein und kann derzeit noch nicht beantwortet werden.

Frage 5

Der Gutachter spricht von Optimierungen bei den Schrankenschließzeiten durch moderne Technik. Inwieweit kann diese auch bei der Brunhamstraße zum Einsatz kommen? Wurde dies von der Bahn in Erwägung gezogen?

Antwort:

Laut DB wird der Bahnübergang und die zukünftigen Streckenoptimierungen im Projekt mit der aktuellsten Technik ausgerüstet werden.

Frage 6

Welche Anstrengungen werden von der LHM unternommen, die zum Ziel haben, eine Straße parallel der Bahnstrecke zwischen Bahnübergang Brunhamstraße und der Straße Am Gleisdreieck zu bauen? Gibt es dazu konkrete Planungen bzw. Untersuchungen?

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen: Grundsätzlich muss eine detaillierte bauliche und verkehrliche Untersuchung durchgeführt werden, um diese Möglichkeit endgültig zu klären. Es ist geplant, einen Beschlussentwurf in den Stadtrat zu bringen, der finanzielle Mittel beschließt, um mögliche Alternativen des heutigen Bahnübergangs detailliert untersuchen zu können.

Frage 7

Sollte der Bahnübergang ersetzt werden, muss die Unterführung nach derzeitigem Stand 4,50 m hoch werden, nachdem der Siriuspark die Zufahrt weiterhin an bestehender Stelle wünscht und andere Zufahrten momentan nicht zur Verfügung stehen. Dabei wird eine Kostenschätzung der Varianten vor der Festlegung zum Neubau ein wichtiges Kriterium. Wird eine Kostenschätzung für beide Varianten in Erwägung gezogen?

Antwort:

Es gibt keine Entscheidung, dass eine mögliche Unterführung 4,50m hoch sein wird. Unabhängig davon wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen: Es ist geplant, einen Beschlussentwurf in den Stadtrat zu bringen, der finanzielle Mittel zur Verfügung stellt, um mögliche Alternativen des heutigen Bahnübergangs detailliert zu untersuchen. Darin sollen u.a. auch die Kosten der einzelnen Varianten aufgezeigt werden.

Frage 8

Werden weitere Gespräche mit dem dort ansässigen Gewerbe im Sirius-Park geführt, um einen Anschluss über die Straße Am Gleisdreieck zu erhalten und somit einen Teil des Verkehrs aus der Brunhamstraße zu reduzieren?

Antwort:

Es fanden bereits ein Ortstermin und zahlreiche Gespräche mit Vertretern der Sirius Facilities GmbH statt. Selbstverständlich ist auch im weiteren Verfahren geplant, in enger Abstimmung mit den Verantwortlichen der Sirius Facilities GmbH zu bleiben.

Frage 9

Werden weitere Gespräche mit der Bahn zum Thema Grunderwerb geführt, um einen Anschluss über die Straße am Gleisdreieck zu erhalten?

Antwort:

Wie bereits oben erwähnt, ist geplant, einen Beschlussentwurf in den Stadtrat zu bringen, der finanzielle Mittel zur Verfügung stellt, um mögliche Alternativen des heutigen Bahnübergangs detailliert zu untersuchen. Die LHM steht in ständigem Austausch mit der DB Netz AG und wird die jeweiligen Varianten auch hinsichtlich möglichem Grunderwerb besprechen.

Frage 10

Inwieweit ist die Bahn an der Möglichkeit des Wegfalls der Schranke interessiert? Ist mit einer Beteiligung an Planung und Kosten von Seiten der Bahn zu rechnen?

Antwort:

Die Bahn investiert einen erheblichen Betrag in die Erneuerung des Bahnübergangs durch eine Anlage auf dem technisch neusten Stand.

Grundsätzlich stellen auch aus Sicht der DB höhengleiche Kreuzungen immer Konfliktpunkte zwischen beiden Verkehrsträgern Straße & Schiene dar. Neben betrieblichen Aspekten u.a. Unfällen, und technischen Störungen, beiderseitigen Verkehrsbehinderungen etc. sind Bahnübergänge daher nach dem EKrG § 3 Abs. 1 vorrangig zu beseitigen.

Eine Beteiligung für Planungskosten (Verwaltungsaufwendungen nach Eisenbahnkreuzungsverordnung) und Realisierung (Baukosten) für eine Maßnahme nach § 3 mit Kostenfolge § 13 durch die DB Netz sind im EKrG geregelt. Der genaue Umfang wird in einer Kreuzungsvereinbarung geregelt und auch die Regierung von Oberbayern und weitere Behörden, wie z.B. das Eisenbahnbundesamt müssen eng in die Planung eingebunden werden.

Frage 11

Welches zusätzliche Fahrgastpotential ergibt sich mit einer Streckenführung der Buslinie 267 ab Limesstr. über Bodenseestraße, Am Gleisdreieck und Umgehungsstraße zur Brunhamstraße (mit Anbindung SFredl, Neubau Bodenseestr. 200/202)?

Antwort:

Eine Linienführung der Linie 267 von der Limesstraße über die Bodenseestraße, Am Gleisdreieck und neuer Verbindungsstraße südlich der Bahn zur Brunhamstraße würde definitiv nicht in Frage kommen, da durch den Umweg und die dadurch erheblich längere Fahrzeit die Fahrgastzahl der Linie 267, die aus Richtung Lochham oder Gräfelfing kommen und zur Altenburgstraße fahren möchten dann vermutlich gegen Null gehen würde und andererseits ein zusätzliches Fahrzeug auf der Linie 267 erforderlich wäre, das jährlich zusätzliche Kosten von über 300.000 Euro verursachen würde (bei gleichzeitigen Einnahmeverlusten wegen der geringeren Fahrgastzahl). Es würde vermutlich nur eine sehr überschaubare Anzahl von Fahrgästen aus dem Bereich Gleisdreieck, dem Jugendzentrum SFredl, der Firmen und Wohngebäude entlang der Bodenseestraße neu gewonnen werden können (wobei durch Neubauten etwas zusätzliche Fahrgastzahl noch entstehen wird).

Nach jetziger Planung würden wir den Bahnübergang weiter nutzen bzw. die neu zubauende Bahnunterführung, die den Bahnübergang ersetzen würde. Dabei wäre mittelfristig geplant die Linie 267 nicht mehr zur Altenburgstraße zu führen, sondern in Richtung Freiham, wobei es verschiedene Optionen gäbe, wenn die Linie alleine betrachtet wird: Entweder über die jetzige Endhaltestelle hinaus über die Wiesentfelser Straße und Helmut-Schmidt-Allee oder über die Bodenseestraße oder auch ohne Querung der Bahn über die Papinstraße bzw. das Neubaugebiet Gleisharfe (dem Bus müsste dann eine Durchfahrt zur Centa-Hafenbrädl-Straße gewährt werden, damit eine Führung nach Freiham möglich ist). Die letzte Möglichkeit würde

eine bessere Erschließung des Neubaugebietes und der Gewerbebetriebe sowie Freizeiteinrichtungen ermöglichen und eine Querung der Bahn wäre im Zuge der Brunhamstraße nicht mehr erforderlich.

Da aber auch andere Entwicklungen betrachtet werden müssen, hier in diesem Fall insbesondere der Bebauungsplan Nr. 2148, der zusätzliche Bebauung im Bereich der Bodenseestraße vorsieht, würde die Linie 162 möglicherweise über das Westkreuz (über die Aubinger Straße) geführt werden und dann über die Mainaustraße zur Bodenseestraße, diese dann bis zur Limesstraße befahren und ab Kreuzung Altenburgstraße den bisherigen Linienweg (natürlich sind dafür einige neue Haltestellenpositionen erforderlich). Damit entfällt die Linienführung der Linie 267 über die Limesstraße, eine Führung nach Freiham wäre entsprechend dann nur über die Bodenseestraße (mit Querung der Bahn im Zuge Bahnübergang oder neuer Unterführung) oder südlich der Bahn denkbar. Entfällt der Bahnübergang ersatzlos, kommt nur die Linienführung südlich der Bahn in Frage über die Papinstraße und möglichst durch das Neubaugebiet, um dort dann gleichzeitig die Erschließung zu verbessern, mit der Notwendigkeit, dass der Bus von dort weiter nach Freiham fahren kann.

Der Antrag Nr. 20-26 / B 02725 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied vom 14.07.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
GB2.12