

Von:
An:
Cc:

Betreff:
Datum:

Sehr geehrte Frau Mosch,

bitte entschuldigen Sie zunächst vielmals die späte Rückmeldung.

In Auftrag von Georg Dunkel darf ich Ihnen zu den genannten Punkten Folgendes mitteilen:

Zu Punkt 1, Rampe S-Bahnhof Aubing:

Seit vielen Jahren besteht auf der Nordseite des Bahnhofes Aubing eine nicht barrierefreie Verbindung in Form einer Treppe.

Deshalb wurde vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Machbarkeitsstudie für eine barrierefreie Ortsteilverbindung durchgeführt und die Ergebnisse Mitte 2019 dem Stadtrat vorgelegt. Darin wurde ausgeführt, dass im Rahmen eines Projektgesprächs am 20.07.2018 der Freistaat Bayern in Aussicht gestellt hatte, eine barrierefreie Erschließung der vorhandenen Bahnsteigunterführung von Norden aus mittels einer neu zu errichtenden Rampe am S-Bahnhof Aubing als Vorabmaßnahme zu finanzieren, wie dies an anderen Bahnhöfen der S4 bereits geschehen ist, sofern dies als Teil der Gesamtmaßnahme (Ausbau S4) anzusehen ist.

Diese Planung wurde im Vorfeld von der Verwaltung und der DB dem Bezirksausschuss vorgestellt. Es wurde daraufhin die Bitte einer städtebaulich schöneren Variante geäußert, woraufhin die DB deutlich erklärt hat, dass die vorgeschlagene Rampe als Vorwegmaßnahme zwischen 2023 und 2025 realisiert werden könnte. Alle anderen Planungen verzögern das Projekt und werden erst mit Ausbau der S4 realisiert werden können.

Ein Änderungsantrag wurde im o.g. Ausschuss gestellt, der Stadtrat ist diesem gefolgt und hat die Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbs beschlossen. Damit kann seitens der Bahn eine Vorwegmaßnahme wie ursprünglich von der Verwaltung vorgeschlagen, leider nicht mehr durchgeführt werden, was dem Stadtrat zum Zeitpunkt der Beschlussfassung auch bekannt war.

Immer wieder erreichen uns Anträgen und Anträge, ein Provisorium zu erwirken. Die Bahn teilt dazu mit, dass „...für die Realisierung von Baumaßnahmen (...) die Deutsche Bahn verpflichtet [ist], eine Vielzahl an technischen Regelwerken und Richtlinien zu beachten. Unter Beachtung dieser technischen Vorgaben ist es derzeit nicht zulässig, den von Ihnen vorgeschlagenen Einbau einer Rampe bzw. Schiebehilfe umzusetzen.“ An dieser Darstellung hat sich auch bis heute nichts geändert.

Aus oben genannten Gründen wird demnach auf Wunsch des Stadtrates zunächst ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt, den das federführende Referat für Stadtplanung und Bauordnung durchführen wird.

Die vollständige barrierefreie Erschließung des Bahnhofes Aubing erfolgt demnach im Rahmen des mehrgleisigen Ausbaus der S4.

Zu Punkt 2. Brunhamstraße:

Zunächst möchten wir Ihnen die Historie der bisherigen Untersuchungen mitteilen. Dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde im Juni 2017 von der DB Netz AG, Regionalbereich (RB) Süd mitgeteilt, dass „aufgrund der gesicherten Finanzierung und des Spatenstichs im Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke (2. SBSS) die Realisierung dieser Maßnahme soweit konkret geworden ist, dass das zukünftige Fahrplankonzept zur 2. SBSS als absehbare Verkehrsentwicklung den Planungen zur Änderung des BÜs Brunhamstraße zugrunde zu legen 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.“

Aufgrund dieser deutlich verlängerten Schrankenschließzeiten, wurde mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.12.2017 „Verkehrsplanung im Münchner Westen“, (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V 07546) das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Baureferat eine alternative verkehrliche Lösung zur höhengleichen Querung des Bahnübergangs Brunhamstraße zu untersuchen.

Diese Untersuchung ist abgeschlossen und ein entsprechender Entwurf einer Beschlussvorlage wurde vom neu gegründeten Mobilitätsreferat erstellt, der die einzelnen Varianten beinhaltet und die jeweiligen Vor- und Nachteile aufzeigt. Im November 2020 wurden dem BA 21 und 22 die untersuchten Varianten vorgestellt und um eine erste Stellungnahme gebeten. Auch die Gemeinde Gräfelfing wurde gebeten, eine Stellungnahme abzugeben. Ein Vertreter des Mobilitätsreferates hatte diese Ergebnisse in der Gemeinderatssitzung von Gräfelfing am 23.3.2021 vorgestellt. In dieser Sitzung wurde ein von der Gemeinde Gräfelfing beauftragtes Gutachten des Büros Vieregg-Rößler zu den Schrankenschließzeiten am BÜ Brunhamstraße vorgestellt. Das Gutachten war dem Mobilitätsreferat vorab nicht bekannt, ein*e Vertreter*in der Deutschen Bahn war von der Gemeinde Gräfelfing leider nicht zugeladen.

Herr Dr. Vieregg stellte die Berechnungen der Schrankenschließzeiten, die deutlich von den von der Bahn genannten Schließzeiten abweichen, als mathematisch unabweisbar dar. Dem Mobilitätsreferat wurde von der Gemeinde Gräfelfing das Gutachten im Nachgang übermittelt. Die von uns eingeschaltete DB AG hat hierauf Stellung genommen und Ihre Rechnungen ausführlich dargestellt. Fazit war, dass die Maßnahme „in Summe zu einer zukünftigen Gesamtschließzeit im Regelfall von 43:18 Minuten pro Stunde beim Verkehren von sechs S-Bahnen je Richtung und Stunde innerhalb der Hauptverkehrszeit führt. Sollte es aufgrund von Verspätungen zu Überschneidungen kommen, reduziert sich zwar die Gesamtschließzeit pro Stunde minimal. Allerdings wäre der Bahnübergang dafür ca. sechs bis maximal sieben Minuten am Stück geschlossen.“

Mit einem neuen Schreiben vom 02.03.2022 teilt die DB Netz AG nun offiziell mit, dass „*die Schrankenschließzeit nach aktuellem Planungsstand von durchschnittlich 24 min/h auf durchschnittlich 34 min/h in der Hauptverkehrszeit bei planmäßigem Betrieb ansteigen*“ wird. Grund ist, dass die Bahnübergangssicherungsanlage am Bahnübergang Brunhamstraße erneuert werden muss.

Die genannten Untersuchungen, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung durchgeführt wurden, bezogen sich ausschließlich auf die verkehrlichen Auswirkungen bei einer Schrankenschließzeit von ca. 45 Minuten/h. Durch die neuen Informationen der Deutschen Bahn AG mit Schrankenschließzeiten von ca. 34 Minuten/h sind die verkehrlichen Auswirkungen auf den Straßenverkehr aus Sicht des MOR neu zu

bewerten. Die aktualisierte Information der DB Netz AG soll dabei zugrunde gelegt werden.

Prioritär ist zu untersuchen, inwieweit der Bahnübergang Brunhamstraße möglichst höhengleich beibehalten werden kann und mit verkehrssteuernden und -lenkenden Maßnahmen verkehrlich weiter entlastet werden kann. Alternativ ist zu überlegen, diese Variantenuntersuchung im Hinblick auf eine höhenfreie Lösung des BÜ weiter auszuweiten und auch wichtige Aspekte wie z.B. Erwerb von Fremdgrundstücken, Kosten, Naturschutz und Grünbelange zu untersuchen, um zu einer abgewogenen Entscheidungsgrundlage für den BA und den Stadtrat zu kommen.

Selbstverständlich werden dabei auch alle im Umfeld vorhandenen und geplanten Bauvorhaben mit einbezogen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Büro der Referatsleitung

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat (MOR)
Büro der Referatsleitung (MOR-RL-BdR)

Postanschrift: Sendlinger Straße 1, 80331 München

Telefon: +49 89 233-
Mobil: +49 01525-
E-Mail: bdr.mor@muenchen.de

muenchen.de/mobilitaetsreferat



Mehr bewegen
als nur sich selbst.



muenchenunterwegs.de

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München siehe:
muenchen.de/ekomm

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken. Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15g Holz, 260ml Wasser, 0,05kWh Strom und 5g CO2.

