

Gemeinde Oberschleißheim

Beschlussvorlage	
- öffentlich -	
VL-206/2016	
Fachbereich	Referat I
Federführendes Amt	Hauptamt
Datum	14.09.2016

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Gemeinderat	25.10.2016	beschließend

Betreff:

Vorstellung der Machbarkeitsstudie zur Tieferlegung der Bahn

Sachdarstellung:

Das Ingenieurbüro Vössing stellt den Endbericht der Machbarkeitsstudie „Tieferlegung Bahnlinie im Ortsbereich Oberschleißheim“ vor.

(Die Präsentation der Studie wird, sobald sie verfügbar ist, im RIS zur Verfügung gestellt.)

Es ergaben sich folgende Varianten:

- Variante 0: Auflassung Bahnübergang gem. Studie Flughafengutachten
- Variante 1a: Auflassung Bahnübergang, Verlegung Bahnsteig in Bereich Dachauer Straße, 3 Bahnsteiggleise
- Variante 1b: Auflassung Bahnübergang, Verlegung Bahnsteig in Bereich Dachauer Straße, 2 Bahnsteiggleise, zusätzliches Überholgleis für Güterzüge
- Variante 1b+: Auflassung Bahnübergang, Verlegung Bahnsteig in Bereich Dachauer Straße, 2 Bahnsteiggleise, zusätzliches Überholgleis für Güterzüge (nördlich des derzeitigen S-Bahnhofs), Wendegleis für S-Bahn (mittig zwischen den beiden Gleisen)

Als Vorzugsvariante wurde die **Variante 1b+** untersucht.

Die Studie gelangt zu folgendem

Fazit:

Im Vergleich zu der im Rahmen des Flughafengutachtens erstellten Variante 0 mit einer Tieferlegung ohne Verlegung des Bahnsteigs, ergeben sich auf Grund des längeren Trogs (für das Bahnsteigbauwerk in Tieflage) größere Auswirkungen auf Dritte und insbesondere im Bauablauf deutlich kompliziertere Bauzustände. Somit haben die neuen Varianten auch deutlich höhere Investitionskosten.

Durch die Verlegung der Bahnsteige kann andererseits im Bereich des geplanten Universitätsstandorts deutlich mehr Fahrgastpotential erschlossen werden.

Durch zusätzliche neue Anlagen für Radfahrer und motorisierten Individualverkehr wird davon ausgegangen, dass sich keine wesentlichen Änderungen für die Wegebeziehungen dieser Nutzer ergeben.

Für Fußgänger ergeben sich in Teilbereichen deutlich längere, jedoch für andere Wohngebiete auch deutlich kürzere und ansprechendere Wege.

Die Verlegung der Buslinien erscheint prinzipiell möglich, erfordert aber ebenfalls zusätzliche Investitionen für Busbuchten und Querungshilfen.

Die Verlegung der Verkehrsstation führt somit zu zahlreichen Folgeinvestitionen von denen derzeit nicht geklärt ist, durch welchen Träger diese finanziert werden können.

Der Endzustand der Bahnanlagen wird durch den Gutachter als gleichwertig leistungsfähig angesehen.

Die bauzeitlichen Einschränkungen sind demgegenüber jedoch erheblich und die Reduzierung der Bahnanlage auf ein Betriebsgleis über einen sehr langen Zeitraum führt zu erheblichen Betriebsbehinderungen. In Anbetracht des Bauvolumens und der zu erzielenden, städtebaulichen Verbesserungen erscheint dieser aber als durchaus tolerierbar, er muss dennoch mit den zuständigen Stellen sowie den Bürgern intensiv besprochen werden.

Derzeitige Beschluss- und Sachlage

Die Beschlusslage laut Bürgerentscheid aus dem Jahr 2009 (GR-Beschluss vom 23.06.2009) lautet:

„Die Gemeinde Oberschleißheim wird dann eine Entscheidung über die Bahnkreuzung mit der B 471/Dachauer Straße treffen, wenn Klarheit über die Ausbaupläne der Bahn besteht und dass sie sich dabei auf Lösungsmöglichkeiten konzentrieren wird, die die Bahn unter Schlosskanal und B 471 hindurchführen.“

Die Bahn beabsichtigt derzeit keinen Infrastrukturausbau auf dieser Strecke, insbesondere auch keine Kreuzungsbeseitigung. Die Bahnstrecke Regensburg – München ist eine der am stärksten ausgelasteten Schienenverbindungen in Bayern.

Sollte die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs nicht realisiert werden, so wäre aus technischen Gründen binnen 8-10 Jahren die Technik der Schrankenschließanlage zu erneuern.

Von Seiten des anderen Kreuzungspartners, des Staatlichen Bauamts München-Freising als Baulastträger für die B 471, wird derzeit unter Berücksichtigung des gemeindlichen Willens ebenfalls kein Verfahren zur Beseitigung des Bahnübergangs verfolgt. Gleichwohl läge eine Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs unter dem Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs im Interesse des Straßenbaulastträgers. Es würde hier seitens der Obersten Baubehörde allerdings die kostengünstigste Lösung (Straßenunterführung) favorisiert werden.

Weiteres Vorgehen

Da weder die Bahn noch das Straßenbauamt beabsichtigen, am derzeitigen Zustand etwas zu ändern, kommt grundsätzlich als Verfahrensweg eine Anordnung gemäß § 6 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG) in Frage.

Hierfür müsste einer der Kreuzungsbeteiligten (in dem Fall der Straßenbaulastträger) eine Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren mit dem Ziel der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs durch Tieferlegung der Bahn in einen Trog beantragen. Grund hierfür wäre die eingeschränkte Leistungsfähigkeit der Bundesstraße bereits zum jetzigen Zeitpunkt durch die hohen Schrankenschließzeiten (derzeit durchschnittlich 39 Min./Stunde), die sich durch die neue Signaltechnik in ca. 10 Jahren noch deutlich verschlechtern würde (dann voraussichtlich 53 Min./Stunde).

Die Kosten für diese Maßnahme hätten die Beteiligten zu je einem Drittel (Bahn, Baulastträger Straße, Zuschuss-Drittel des Bundes) zu tragen (§ 13 EBKrG). Im Zuge des Verfahrens würde auch die Alternative der Straßenunterführung zu prüfen sein.

Die in der Machbarkeitsstudie untersuchte Variante 1b+ (Tieferlegung der Bahn mit gleichzeitiger Verschiebung des Bahnhofs und Wende-/Überholgleisen) übersteigt die Minimallösung nach EBKrG (Tieferlung der bestehenden Gleise unter die B 471, Variante 0) jedoch deutlich. Gleichwohl ist diese Variante die für die Gemeinde Oberschleißheim sinnvollere Variante, da damit gleichzeitig eine gute ÖPNV-Anbindung der zukünftigen tiermedizinischen Fakultät der LMU im Südwesten von Oberschleißheim hergestellt werden kann und die Lärmemissionen durch den Zugverkehr reduziert werden können. Auch in städtebaulicher Hinsicht ist dieser Lösung der Vorzug zu geben. Schließlich präferiert auch die LMU eine Schienenanbindung ihrer neuen Fakultät. Letztlich ist die Entscheidung für die Realisierung der Variante 1b+ eine politische Entscheidung auf höherer Ebene (Wissenschaftsministerium – Innenministerium).

Ab Sicherstellung der Finanzierung ist mit einem Zeithorizont von 10 Jahren bis zur Realisierung der Tieferlegung der Bahn zu rechnen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Machbarkeitsstudie beziffert die Gesamtkosten für die untersuchte Variante 1b+ auf rund 146 Mio. Euro (ohne Berücksichtigung sämtlicher zusätzlicher Infrastrukturmaßnahmen wie P&R-Plätze, Bushaltestellen, etc.).

Die Finanzierung des Projekts ist noch auf höherer politischer Ebene zu klären.

Gleichwohl sollte ein gemeindlicher Eigenanteil von mind. 10 Mio. Euro innerhalb der nächsten 10-15 Jahre bereitgestellt werden können, dies im Bewusstsein, dass evtl. weitere freiwillige Leistungen der Gemeinde investiver Art auf den Prüfstand gestellt werden müssen.

Beschlussvorschlag:

Die Gemeinde Oberschleißheim strebt eine Tieferlegung der Bahn in einen Trog mit gleichzeitiger Verschiebung des bestehenden S-Bahnhofs Oberschleißheim auf Höhe der Dachauer Straße entsprechend der Machbarkeitsstudie vom 18.10.2016, Variante 1b+, an.

Die Verwaltung wird beauftragt, bei den Kreuzungsbeteiligten auf eine Anordnung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz mit dem Ziel der Beseitigung der Kreuzung entsprechend der Machbarkeitsstudie, Var. 1b+, hinzuwirken sowie die weiteren Verhandlungen zu führen.