

<b>Beschlussvorlage</b>	
- öffentlich -	
<b>VL-49/2018</b>	
Fachbereich	Referat I
Federführendes Amt	Hauptamt
Datum	09.02.2018

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Gemeinderat	20.02.2018	beschließend

## **Betreff:**

**Tieferlegung der Bahn; Prüfergebnis der ergänzenden Varianten sowie weitere Angebote**

## **Sachdarstellung:**

### **1. Beschlusslage**

Mit Beschluss vom 14.11.2017 hielt der Gemeinderat am Beschluss des UVA vom 14.03.2017 fest, wonach eine Erweiterung der Studie um zwei weitere Varianten geprüft werden soll sowie sich bezüglich der Realisierungschancen mit der Obersten Baubehörde, der BEG sowie dem MVV ins Benehmen zu setzen.

Die Varianten sind

- a) „Mittiger Bahnhof“ (Tieferlegung der Bahn ohne Verschiebung des Bahnhofs, aber mit 2. oberirdischen Halt im südlichen Ortsbereich (zwischen Würmkanal und Gewerbegebiet Sonnenstraße)
- b) „Troglage mit 2. S-Bahnhalt“ (Tieferlegung der Bahn mit Verschiebung des Bahnhofs, aber nicht ganz bis zur B 471, sondern nur um etwa die Hälfte dieser Strecke (also etwa mittig zwischen derzeitigem Standort und in Var. 1b+ geplantem Standort).

Die Verwaltung hatte aufgrund des Beschlusses des UVA vom März 2017 bei den entscheidungserheblichen Fachstellen und -behörden (Ingenieurbüro Vössing, Oberste Baubehörde, DB Netz, BEG) um Prüfung dieser Varianten gebeten und dabei die folgenden Ergebnisse erhalten.

### **2. Fachliche Stellungnahmen**

#### **2.1 Ingenieurbüro Vössing (E-Mail vom 28.03.2017)**

*„zu a.) durch die Verschiebung und die erforderliche Längsneigung im Bahnsteigbereich wird der Einschnitt und somit die Eingriffe vsl. größer und somit auch die Kosten noch höher. Diese Untersuchung, auch im Hinblick auf eine städtebauliche Integration bei Entfall der Straßenüberführung, ist sicherlich aus städtebaulicher Sicht eine Untersuchung wert, auch wenn schon jetzt sicher feststeht, dass die Kosten noch höher ausfallen.*

*zu b.) Die Zuständigkeit für einen zweiten Bahnhalt sehen wir nicht bei der Obersten Baubehörde, sondern direkt beim Innenministerium bzw. der bayerischen Eisenbahngesell-*

schaft (BEG) und der DB AG. Durch einen zusätzlichen Halt verändert sich die Fahrzeit der S-Bahn Linie und dies beeinflusst wiederum das Betriebsprogramm für den Fern- und Güterverkehr.

Bei einem Fahrzeitverlust der S-Bahn und des Regionalverkehrs können sich zum einen Abhängigkeiten auf den gesamten S-Bahn-Takt der Stammstrecke ergeben, zum anderen wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis ggf. negativ beeinflusst. Für beides ist die BEG zuständig.

Als Beispiel kann ich Ihnen die Diskussionen um einen weiteren Halt an der S2 in Pasing-Obermenzing nennen. Hier würde der Fahrzeitverlust durch einen zusätzlichen Halt so viele andere Pendler negativ beeinflussen, dass sich kein positives Ergebnis für den Bahnhof ergibt.

<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/pasingobermenzing-ausgebremst-1.3082150>

Vor einer weiteren Betrachtung dieser Variante wäre also zunächst eine betriebliche bzw. volkswirtschaftliche Untersuchung sinnvoll, diese können wir in unseren Häusern aber nicht leisten und wird i.d.R. durch die BEG bzw. von der BEG beauftragte Büros erstellt. Wir müssten hier z.B. die Fa. intraplan als Nachunternehmer binden.“

## **2.2 Deutsche Bahn Netz AG (E-Mail vom 16.05.2017)**

„Bei der neuen Variante "Tieferlegung der Bahn mit Verschiebung des Bahnhofs, aber nicht ganz bis zur B 471, sondern nur um etwa die Hälfte dieser Strecke (also etwa mittig zwischen derzeitigem Standort und in Var. 1b+ geplante Standort)" teilen wir die Einschätzung des Ing.-Büros Vössing, dass hier höhere Kosten zu erwarten sein werden und der Bau unter rollendem Rad noch komplexer sein wird.“

Zur neuen Variante "Tieferlegung der Bahn ohne Verschiebung des Bahnhofs, aber mit 2. oberirdischen Halt im südlichen Ortsbereich" möchten wir dringend empfehlen, vor Beauftragung einer teuren Machbarkeitsstudie die Anfrage nach deren Realisierungschancen an die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) zu richten. Der zusätzliche Fahrzeitverlust von ca. 2 Min. durch den zusätzlichen Halt (bremsen, beschleunigen, Haltezeit) mit allen negativen Auswirkungen auf Fahrplangefüge und Pünktlichkeit auf der dicht befahrenen Mischbetriebsstrecke 5500 München - Freising stellt nach erster Vorprüfung durch Vertrieb/Fahrplan der DB Netz AG ein KO-Kriterium für diese Variante dar.“

## **2.3 Bayerische Eisenbahngesellschaft (Telefonat vom Juli 2017)**

„Ein 2. S-Bahnhalt in Oberschleißheim würde eine Fahrzeitverlängerung sämtlicher Verkehre auf dieser Hauptstrecke (um ca. 2 Min.) bedeuten. Die Kapazität auf dieser Strecke sei allerdings bereits an der Grenze; es herrsche auf dieser Strecke Mischbetrieb durch verschiedene und auch langlaufende Verkehre (Alex, Regionalbahn), die „dicht an dicht“ führen. Eine weitere Verlangsamung sei daher kaum möglich.“

Zum anderen komme erschwerend hinzu, dass der Bahnhof erst kürzlich ertüchtigt und modernisiert worden sei. Auch unter diesem Gesichtspunkt sei die Realisierung als schwierig anzusehen.“

Im November 2017 gingen die Stellungnahmen des MVV, der Obersten Baubehörde sowie eine aktualisierte Stellungnahme des Ingenieurbüro Vössing ein:

## **2.4 Münchner Verkehrsverbund (E-Mail vom 21.11.2017)**

„Variante a) Mittige Bahnverschiebung, somit zwischen derzeitigem Standort und dem in der Machbarkeitsstudie untersuchten Halt in Höhe B471 (etwa auf Höhe Fußgängerunterführung Blumenstraße):

Bei einer Verschiebung kann - je nach Betrachtung - ein Schaden bis hin zu einem geringfügigen Nutzen generiert werden. Maßgeblich ist das davon abhängig, welche Randbedingungen für die Tierärztliche Fakultät unterstellt werden.

Gewinner einer Verschiebung wären die künftigen Studenten wie auch die Schlossbesucher, Verlierer wäre vsl. die Mehrzahl der Einwohner und Arbeitnehmer von Oberschleißheim.

Problematisch sehen wir auch die Verknüpfung Bus, P+R etc. bei einer Verschiebung wie auch das der Trog entsprechend nach Norden verlängert werden müsste.

Insgesamt würden wir von einer Verschiebung abraten, da das Verhältnis Nutzen und Kosten nicht wirklich in einer vernünftigen Relation stehen dürfte bzw. steht.

Eine nur sehr geringe Verschiebung kann auch nur einen sehr geringen Nutzen generieren.

Ein Schaden kann für alle Busfahrgäste entstehen, wenn sich hier die Anfahrtsweiten (Zuwegung neu über Ost statt West) entsprechend verlängern.

Generell gilt es bei einer Verschiebung zu berücksichtigen, dass erst kürzlich der bestehende Bahnhof vollständig barrierefrei ertüchtigt wurde.

Ggf. müssten bei einer Verschiebung dann Fördermittel zurückerstattet werden. Ein NKU-Wert > 1,0, der eine Förderfähigkeit beinhalten würde, kann vermutlich ausgeschlossen werden.

Variante b) Tieferlegung ohne Bahnverschiebung, dafür zusätzlicher 2. oberirdischer S-Bahnhalt im südlichen Ortsgebiet

Grundsätzlich: Bei einer Tieferlegung mit oberirdischen Halt kann ein Bahnhof erst nach Trogende ganz im Süden der Gemeinde errichtet werden.

Da hier das Gemeindegebiet weitgehend noch bebauungsfrei ist, hängt die Sinnhaftigkeit eines 2. Haltepunktes stark von der künftigen Entwicklung ab.

Ein Nutzen kann in Form eines Reisezeitgewinnes für alle Fahrgäste mit Ziel Oberschleißheim – Süd generiert werden.

Dieser Nutzen müsste folgende Nachteile kompensieren:

- Längere Reisezeit für alle Fahrgäste der S1 z.B. mit dem Start/ Ziel Freising, Flughafen usw.
- Ebenfalls längere Reisezeit auch für alle Fahrgäste, die am alten Haltepunkt Oberschleißheim mit Ziel München einsteigen
- Erhöhung der ÖV-Gesamtkosten, da in Oberschleißheim zwei Bahnhöfe und nicht einer betrieben und unterhalten werden muss, höhere Kosten für zusätzliches anfahren/bremsen usw.
- Ungünstigeres Taktschema ab Flughafen bei S1/S8, da ggf. die S1 noch später eintreffen bzw. noch früher abfahren müsste
- Betriebliche Einschränkung bei S1 durch längere Fahrtzeit, damit kürzere Wendezeiten, ggf. sogar Fahrzeug- und Personalmehrbedarf (das kann ein Ausschlusskriterium sein!)

Insgesamt würden wir von einem 2. Haltepunkt unter den heutigen Rahmenbedingungen abraten, da das Verhältnis Nutzen und Kosten nicht wirklich in einer vernünftigen Relation stehen dürfte bzw. steht.“

Mit Mail vom 20.11.2017 leitete die Oberste Baubehörde eine verkehrliche Untersuchung des MVV „**Verkehrliche Wirkung – Verschiebung S-Bahnhof Oberschleißheim**“ (ent-

sprechend Prüfvariante 1b+) vom 22.11.2016 (Anlage 1) an uns weiter, die zu folgendem Ergebnis kommt:

„Fazit:

- *Studenten haben wesentlichen Einfluss auf Bewertung der Verlegung des S-Bahnhofes bzgl. der addierten Personengezeit*
- *Bei der Gewichtung der Zeitersparnis für die Pendler zu universitären Einrichtungen ist zu beachten, dass während ca. fünf Monaten Semesterferien deutlich weniger Studierende anreisen*
- *Vereinfacht sind die Einwohner und Erwerbstätigen von OSH die Verlierer – die Studenten die Gewinner einer Verlegung*
- *Viele Parameter mussten für eine erste Annahme geschätzt werden oder sind unbekannt*
- *Für weitere Planung ist die Gemeindeentwicklung mit zu berücksichtigen*
- *Insgesamt ist der Nutzen einer Bahnhofsverlegung entweder negativ bzw. überschaubar*
- *Den hohen Kosten (150 Mio €?) steht ein beispielhaft ermittelter Nutzen von weniger als 100.000 € im Jahr gegenüber.“*

## **2.5 Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (E-Mails vom 20./21.11.2017)**

„Zum Thema (Anmerkung: Verschiebung des Bahnhofs auf Höhe B471) hatte Sie aktuell auch Kontakt mit dem MVV. Der MVV hat Sie auch über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie informiert. Die Studienergebnisse zeigen auf, dass eine Verschiebung der Station nicht sinnvoll ist.“

„Das Thema einer zweiten S-Bahnstation in Oberschleißheim wird in der heutigen Mail des MVV an Sie behandelt. Ich darf darauf verweisen.“

## **2.6 Ingenieurbüro Vössing (E-Mail vom 14.11.2017)**

Unabhängig von einer weiteren (baulich-technischen) Untersuchung dieser Variante wurde empfohlen, zunächst eine verkehrliche Betrachtung durchzuführen, für welche das Planungsbüro Intraplan empfohlen wurde:

„Ich habe der Gemeinde mitgeteilt, dass ich unabhängig von einer weiteren Untersuchung der Verkehrsanbindung dieser neuen Studie es für sinnvoll erachte, die tatsächlichen Verlagerungen und Zuwächse an Verkehrsströmen zu betrachten um auch eine erste Einschätzung zu bekommen in wie weit die Verlagerung wirklich keine Verschlechterung und hoffentlich eine Verbesserung bringt.

Ich sehe die Gefahr, dass die Verschiebung in Summe zu Fahrgastverlusten führen könnte, bzw. sehr viele Folgeinvestitionen in Busbahnhof, P&R etc. erforderlich werden.“

## **2.7 Zusammenfassung**

Im Ergebnis lassen diese Stellungnahmen übereinstimmend erkennen,

- dass grundsätzlich primär eine verkehrliche Betrachtung der Varianten unter Betrachtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses notwendig ist und weniger die Frage der baulich-technischen Machbarkeit,
- dass eine Bahnverschiebung (egal ob auf Höhe der B471 oder auf „mittige Höhe“) verkehrlich nicht sinnvoll erscheint und sich für die örtliche Bevölkerung mehrheitlich voraussichtlich nachteilig auswirken würde, sowie dass eine Realisierung aufgrund des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses als sehr schwierig angesehen wird,
- dass eine Realisierung des 2. S-Bahnhaltes ebenfalls als eher nachteilig gesehen wird, ebenfalls ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis gesehen wird und vor diesem Hintergrund davon zum gegebenen Zeitpunkt abgeraten wird.

### 3. Angebote von Planungsbüros

Die Verwaltung hat ergänzend zu diesen Stellungnahmen die Fachbüros Intraplan/München sowie Spiekermann/Düsseldorf um Abgabe eines Angebotes zur Untersuchung der beiden Ergänzungsvarianten gebeten.

#### 3.1 Intraplan Consult GmbH

Das Büro Intraplan hat nach Übersendung der Unterlagen von der Abgabe eines Angebotes abgesehen, da die Fragestellung bereits vollumfänglich beantwortet worden sei (vgl. Anlage 2). Insbesondere wurde festgestellt, dass die sog. „Standardisierte Bewertung“ (Prüfverfahren zur Ermittlung des u.a. volkswirtschaftlichen Nutzens von Schienenneubaumaßnahmen) im Falle einer „bloßen“ Tieferlegung kein positives Ergebnis bringen könne, da damit kein zusätzlicher volkswirtschaftlicher Nutzen generiert werde. Ein solcher müsste in der erforderlichen Größe ( $>1$ ) gegeben sein, um eine Finanzierung der Maßnahme durch den Bund bzw. das Land zu erreichen.

#### Erläuterung des Begriffs „Standardisierte Bewertung“

Die sog. Standardisierte Bewertung (Definition vgl. Anlage 3) ist ein Messinstrument zur vergleichenden Bewertung verschiedener großer Infrastruktur-Projekte nach einheitlichen Maßstäben, um die Förderwürdigkeit (aus Fördermitteln des Bundes sowie auch des Landes) festzustellen. Dabei werden v.a. auch die volkswirtschaftlichen Auswirkungen untersucht, d.h. ob ein Nutzen für eine Mehrheit der Bevölkerung gegeben ist, der einen Einsatz von staatlichen Fördermitteln aus Sicht des Staats rechtfertigen würde.

Ein volkswirtschaftlicher Nutzen ist u.a. dann gegeben, wenn sich für eine Mehrheit der Fahrgäste bzw. der Bewohner in einer bestimmten Region eine Verbesserung (z.B. eine Fahrtzeitverkürzung, eine bessere Erreichbarkeit eines Verkehrsmittels, etc.) ergibt. Dies kann z.B. dann der Fall sein, wenn eine erstmalige oder eine verbesserte Erschließung mittels Schienenverkehrsmitteln erfolgt.

Eine bloße Tieferlegung einer bestehenden Trasse kann vor diesem Hintergrund keinen volkswirtschaftlichen Nutzen generieren, da kein „Mehr“ an Nutzen für die Fahrgäste oder potentiellen Fahrgäste erzielt wird.

Als Ergebnis für die Oberschleißheimer Prüfvarianten ist somit zu konstatieren, dass eine Mitfinanzierung einer „Tieferlegung der Bahn in einen Trog“ mit staatlichen Fördermitteln nicht zu erwarten ist. Soll ein solches Projekt dennoch verwirklicht werden (was die beste Lösung für Oberschleißheim wäre), so müsste dies demnach ohne Fördermittel des Bundes sowie des Landes geschehen.

### 3.2 Spiekermann GmbH consulting engineers

Spiekermann consulting engineers hat mit Schreiben vom 24.01.2018 ein Angebot zur Untersuchung der Fragestellung abgegeben (Anlage 4). Es würden demnach

- im ersten Schritt die verkehrlichen Wirkungen der S-Bahnverlegung zur Dachauer Straße, zur „mittigen“ Lage und der Ergänzung durch eine südliche S-Bahnstation abgeschätzt (u.a. auf Basis der Ausarbeitung des MVV) und möglichen Nachteilen auf durchfahrenden Relationen gegenübergestellt; „nur im Saldo positive Effekte der verkehrlichen Nutzung können überhaupt eine Veränderung der derzeitigen Bahnhofssituation rechtfertigen“,
- die Größenordnung der Mehrkosten grob abgeschätzt,
- mit einer vorgezogenen Kosten-Nutzen-Analyse (in Anlehnung an die „Standardisierte Bewertung für Investitionen in die Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs“) eine Möglichkeit der Zuwendungsgeber zur Mitfinanzierung abgeschätzt,
- die wichtigsten Aspekte des Planungs- und Finanzierungsprozesses aufbereitet, „um eine realistische Einordnung der Situation in Oberschleißheim (...)“ zu vermitteln.

Das Honorar beträgt 21.500 Euro (netto).

#### **Beschlussvorschlag:**

- a) Der Gemeinderat nimmt die vorliegenden Stellungnahmen zur Kenntnis. Die verkehrliche Untersuchung durch das Fachbüro Spiekermann wird – nicht – in Auftrag gegeben.
- b) An der Intention, einen 2. S-Bahnhof im Süden des Ortsgebietes zu errichten, wird festgehalten. Die Verwaltung wird beauftragt, hierzu in stetem Gespräch mit den betreffenden Stellen des Freistaats (Bayer. Staatsministerium des Innern / für Wissenschaft und Kultus) zu bleiben und dem Gemeinderat zu berichten.

#### **Anlage(n):**

1. MVV-Machbarkeitsstudie Oberschleißheim (Verkehrliche Wirkungen Verschobener Bahnhof)
2. Telefonnotiz Intraplan (Absage Angebot)
3. Standardisierte Bewertung (Definition)
4. Angebot Spiekermann