

Telefonnotiz

Telefonat mit Herr Böttcher/Intraplan, 25.01.2018:

Intraplan sieht von einem Angebot zur weiteren Untersuchung der Prüfvariante(n) aus folgenden Gründen ab:

- Eine Verkehrliche Betrachtung der Auswirkungen der Prüfvariante 1b+ (Verschiebung Bahnhof in Nähe B 471) existiert bereits (MVV-Studie vom 16.11.2016 (Ergebnis: kein nennenswerter Nutzen)

- Ebenso existiert eine erste verkehrliche Betrachtung der Prüfvarianten „mittiger Bahnhof“ und „Tieferlegung mit 2. S-Bahnhalt“ (MVV-Stellungnahme per Mail vom 21.11.2017; Ergebnis: kein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis für beide Szenarien zu erwarten)

- Eine Prognose der verkehrlichen Wirkungen mit einem Verkehrsmodell erscheint vor diesem Hintergrund als zu aufwendig

- Hauptakteur bei einer Tieferlegung ist die Bahn selbst, d.h. die DB Netz müsste überzeugt werden, diese Baumaßnahme zu starten.

- Eine Tieferlegung ist von der Installierung eines 2. S-Bahnhalts grundsätzlich baulich unabhängig zu sehen, d.h. ein 2. Halt könnte auch ohne Tieferlegung der Bahnstrecke geplant werden. Allerdings beeinflusst bei einer Troglösung die Ausdehnung der südlichen Rampe die Lage eines 2. Halts.

- Ein Nutzen für eine bloße Tieferlegung ist aus Sicht der Bahn nicht ersichtlich

- Ein Nutzen für beide neuen Prüfvarianten ist nicht ersichtlich

- Eine Kosten-Nutzen-Analyse ist angesichts dieser Sachlage nicht hilfreich, da sich mittels des Verfahrens der „Standardisierten Bewertung“ bei einer reinen Tieferlegung überhaupt kein volkswirtschaftlicher Nutzen im ÖPNV und bei den beiden Prüfvarianten mit verschobenem Bahnhof kein ausreichender volkswirtschaftlicher Nutzen im ÖPNV ergeben wird.

- Zuwendungen vom Bund sind nicht zu erwarten, da kein ausreichender volkswirtschaftlicher Nutzen im ÖPNV (hier Nutzen-Kosten-Verhältnis $< 1,0$) zu erwarten ist. „Prüfinstrument/Verfahren“ hierzu ist die sog. Standardisierte Bewertung, bei der für Schienenneubaumaßnahmen (z.B. Tram-/U-Bahn-Verlängerung) der volkswirtschaftliche Nutzen ermittelt wird (der z.B. darin liegen kann, dass sehr viele Fahrgäste einen Fahrzeitgewinn haben).

- Zum Vergleich: Bei einem geplanten neuen Wohngebiet zwischen Obermenzing und Laim mit ca. 6.000 Einwohnern sowie ca. 3.000 Arbeitsplätzen konnte mit den heutigen Randbedingungen (S-Bahn-Betriebskonzept) ein solcher erforderlicher volkswirtschaftlicher Nutzen nicht ermittelt werden, welcher für die Rechtfertigung eines zusätzlichen S-Bahnhalts auf dieser Strecke notwendig gewesen wäre.

- Wenn auch der Freistaat Bayern sich nicht dezidiert positiv zu diesen Szenarien äußert, so scheidet eine Fremdfinanzierung aus.

- Zum gegenwärtigen Zeitpunkt könnte nur

a) nochmals das Gespräch mit dem Freistaat gesucht werden,

b) das Gespräch mit der Bahn gesucht werden,

c) der MVV gebeten werden, die verkehrliche Bewertung noch pointierter zusammenzufassen bzw. auch für die beiden neuen Prüfvarianten anzupassen.

Anmerkung der Verwaltung: Eine Eigenfinanzierung der Tieferlegung (wie sie z.B. die Gemeinde Unterföhring vorgenommen hat) ist angesichts der Finanzlage der Gemeinde Oberschleißheim aller Voraussicht nach nicht möglich.