



München, 20. Januar 2021

Brunhamstraßentunnel

Bürgerantrag

- Das Planungsreferat wird gebeten schnellstmöglich abschließend zu klären, dass im Gebiet südlich der Brunhamstraße gesichert kein Betrieb eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m benötigt.
- Das Planungsreferat und das Baureferat sollen begründen, wieso es möglich sein soll, dass ein Tunnel, der ggf um 70 cm höher werden soll (von 3,80 m zu 4,50m) nur eine Erhöhung der Abgrabungen der Bodenseestraße um 20 cm (von 0,80 m auf 1,00 m) ergebenen und dabei der technisch notwendige Neigungswinkel erhalten bleiben soll.
- Es ist wünschenswert die Fußgängerunterführung unter der Bodenseestraße zu erhalten.
- Wie würden die Umleitungen (über welche Straßen) verlaufen und mit welcher Dauer ist zu rechnen?
- Ein möglichst realistisch geschätzter Baukostenpreis der gesamten Maßnahme für den Planfall 1 und Planfall 3 soll dargestellt werde.
- Das Planungsreferat und das Baureferat werden gebeten die nachfolgenden Widersprüche aufzuklären

Begründung

Kommentar kursiv

2. Ausgangssituation Schrankenschließzeiten

(Seite 2)

Nach Aussage der DB erhöhen sich die Schließzeiten auf Grund von Fahrplananpassungen nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke auf ca. 46 Minuten pro Stunde.

Ja, es bedarf einer Lösung noch bevor die 2. Stammstrecke in Betrieb geht.

3. Voruntersuchung und rechtsgültiger Bebauungsplan

(Seite 3)

Im Ergebnis dieser Studie zeigte sich, dass die bauliche Machbarkeit sowohl mit einer Durchfahrtshöhe von 3,80m als auch einer Durchfahrtshöhe von 4,50m baulich möglich ist. Die Zu- und Ausfahrten der angrenzenden Grundstücke können gesichert werden, die Bodenseestraße ist im Kreuzungsbereich bis zu max. 1,00m (bei einer Durchfahrtshöhe von 4,50m) abzusenken.

Die damals genannten Absenkungen der Bodenseestraße bei 4,50m Durchfahrtshöhe lagen bei 1,40 m! Da der Neigungswinkel der Straße sich nicht ändern darf um die gewünschte Durchfahrts-Höhe nicht zu beeinträchtigen, ist die Darstellung von nur 1,0 m bei 4,5 m nicht nachvollziehbar. Wenn die Durchfahrtshöhe sich um 70 cm erhöht, erhöht sich automatisch auch die Absenkung der Bodensee- (von 0,8 m auf 1,5 m) und angepasst auch der Limes- und der Brunhamstraße mit extremen Anschlussproblemen der Zufahrten der betroffenen Grundstücke.

Die höhere Absenkung von 1,5 m für 4,50 m Durchfahrtshöhe führt dabei zu nicht lösbaeren Problemen bei den Zufahrten zu den betroffenen Grundstücken.

4. Planfälle

(Seite 3)

4.1. Grundvariante – kleine Lösungsvariante

(Seite 4)

Die genannte Verkehrsuntersuchung diente dazu, Maßnahmen zu entwickeln, die einerseits durch die Verdichtung und den Erhalt der Alleebäume eine ansprechende Straßenraumge-

staltung und eine attraktive Führung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zur Folge haben. Andererseits sollten Maßnahmen entwickelt werden, die eine leistungsfähigere Abwicklung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) verbessern.

4.2. Prognose-Nullfall 2030

(Seite 4)

Der Prognose Nullfall stellt die Grundlage für die einzelnen Planfälle im Jahr 2030 dar. Alle bis dahin bekannten Planungen (d.h. alle Bebauungsplanverfahren sowie sonstige Vorhaben und Planungen, die verkehrlich relevant sind) werden im Verkehrsmodell berücksichtigt und bilden damit den sogenannten Prognose Nullfall 2030.

4.3. Planfall 1 – Höhenfreier Ausbau des BÜ Brunhamstraße

(Seite 5)

Der Planfall 1 sieht den höhenfreien Ausbau des Bahnübergangs Brunhamstrasse vor. Dazu wird das S-Bahngleis über die Brunhamstraße geführt. Aufgrund des geringen Abstandes zwischen der Gleisquerung und der Bodenseestraße ist eine Tieferlegung des Knotenpunktes Bodenseestraße/Limesstraße/Brunhamstraße um max. 1m erforderlich.

Siehe dazu den Kommentar bei 3. Voruntersuchungen falsche Absenkungshöhe

Aus heutiger Sicht ist eine lichte Höhe von 3,80m (Linienbusverkehr) ausreichend.

Ob diese Höhe auch für die großen Lkws zum Siriuspark und der ehemaligen Schlafwagen-gesellschaft ausreicht ist nicht geklärt!

Die Auswertung der Verkehrssimulation zeigt, dass zur Optimierung des Verkehrsflusses zusätzlich eine überbreite Fahrbahn auf der Bodenseestraße in stadtauswärtiger Richtung im Bereich zwischen Bodenseestraße Nr. 297 und westlich des EDEKA-Centers notwendig ist. Dazu ist eine Aufweitung der Fahrbahn um ca. 1-1,5m erforderlich, die einen baulichen Eingriff in den angrenzenden Grünstreifen zur Folge hat. **Für eine weitere Fahrspur sind aber 3,5 m notwendig und das Fällen der Alleeebäume**

(Seite 6)

Weiter sind zwei Geradeausspuren am Knotenpunkt Bodenseestraße/Am Gleisdreieck (stadteinwärts) notwendig.

Die Stadteinwärtsfahrspuren an der Einmündung Am Gleisdreieck sind bereits vorhanden.

Soll damit angedeutet werden, dass nach der Einmündung der Mainaustraße darüber hinaus zwei Fahrspuren benötigt werden. Dann müssen die beiden neu zu planenden und zu bauenden Bahnunterführungen an der Bodenseestraße um mindestens eine Fahrspur erweitert werden.

- Die Zusammenlegung von Grundstückszufahrten ist aufgrund der großen Anzahl von Grundeigentümer*innen und eingeschränkter Grundstückstiefe bzw. Freiflächenverfügbarkeit (interne Erschließung erforderlich) nur sehr schwer umsetzbar.
- Eine optionale Unterbindung der linkseinbiegenden Fahrzeuge aus den Grundstücksausfahrten ist aufgrund fehlender Wende- bzw. Umfahrungsmöglichkeiten an der Bodenseestraße kritisch zu sehen und wird nicht empfohlen.
- weitere Ausbaumaßnahmen wie z.B. vierspuriger Ausbau der Bodenseestraße sind nicht zielführend (z.B. enormer Eingriff in Fremdgrundstücke, Verkehrszunahme, Wegfall aktueller Baumallee).

Da die Verkehrszunahme der Bodenseestraße mit 50% prognostiziert wird, sind Grundstückskäufe und Verhandlungen mit den betroffenen Eigentümern für weitere Fahrspuren unumgänglich. Auf der Nordseite der Bodenseestraße zwischen Limes- und Ehrenbürgstraße ist eine Fahrspur mit Geh- und Radweg nördlich der Baumallee umsetzbar ohne die Allee-bäume fällen zu müssen. Bei mehreren Eigentümern sind dabei die Zaungrenzen schon seit vielen Jahren um etwa 5 bis 6 Meter zurückgesetzt.

4.4. Planfall 2 – Beibehaltung Schranke mit Schließzeit von 46 Min/Std

(Seite 7)

Die DB AG hat zwischenzeitlich mitgeteilt, dass die Anlage des Bahnübergangs Brunhamstraße abgängig sei, die dort eingebaute Technik sei veraltet und es gebe keine Ersatzteile mehr. Der Bahnübergang werde daher kurzfristig, d.h. innerhalb der nächsten 2 Jahre erneuert. Grundsätzlich sei die Bahn daran interessiert, den beschränkten Bahnübergang zugunsten einer höhenfreien Lösung aufzugeben. Nach Aussage der Bahn wäre die jetzt verbaute Ersatztechnik bis zur Inbetriebnahme einer Eisenbahnüberführung in ca. 10 Jahren weitgehend abgeschrieben.

Zusammenfassung Planfall 2

(Seite 9)

Es entstehen aufgrund der Erhöhung der Schrankenschließzeiten enorme Rückstaulängen. So wird der Abfluss der Brunhamstraße in Richtung Süden durch die geringen Öffnungszeiten des Bahnübergangs stark behindert, so dass sich Linksabbiegende aus der Bodenseestraße Ost sich so weit zurück stauen, dass der Geradeausverkehr auf der Bodenseestraße stadtauswärts nicht mehr abfließen kann.

Also ist dies keine erstrebenswerte Lösung

4.5. Planfall 3 – Schließung Bahnübergang und Verbindungsstraße parallel zu den Gleisen

(Seite 9)

Eine bautechnische Prüfung, ob die Einrichtung dieser Verbindungsstraße möglich ist, erfolgte im Rahmen der Verkehrsuntersuchung nicht.

Im Zeitraum von über 20 Jahren fand sich niemand um eine bautechnische Prüfung vorzunehmen. Da bleibt man nur noch sprachlos. Offensichtlich wollte man das Ergebnis gar nicht kennenlernen

Eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen im Bereich des S-Bahnhaltepunktes Neuaubing ist zur Erreichbarkeit des Bahnhofes und aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich.

Volle Zustimmung

Auch in diesem Planfall blockieren die Linksabbiegenden auf der Bodenseestraße westlich der Limesstraße den Geradeausstrom im Knotenpunkt Bodenseestraße/Limesstraße, welcher dadurch keine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist.

Durch Veränderung der Schaltzeiten der Ampelanlage wurden bereits sehr gute Verbesserungen erzielt.

Durch die Verlagerung des Verkehrs der Brunhamstraße auf den Knotenpunkt Am Gleisdreieck ist eine leistungsfähige Abwicklung aus/in Richtung Süden nicht mehr möglich.

Der Abfluss der Linkseinbiegenden in die Bodenseestraße wird zusätzlich durch Fußgänger*innen und Radfahrer*innen über die „neue“ westliche Fußgänger- und Radfahrerquerung (s. 4.1) behindert.

Diese Behauptung ist nicht nachvollziehbar. Aktuell kann man derartige Querungen kaum erleben.

Der linksabbiegende Verkehr der Bodenseestraße Ost ist ebenfalls z.T. bis zum Knotenpunkt Mainaustraße überstaut und überschreitet in der maßgebenden Abendspitzenstunde damit seine Kapazitätsgrenze.

Bis jetzt biegen an dieser Stelle nur die Fahrzeuge die zum OBI oder Metro fahren wollen ab; diese Menge ist überschaubar.

Der Umweg für den Kfz-Verkehr beträgt ca. 1,6 km und liegt damit in einer Größenordnung, die von den motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen durchaus noch angenommen wird. Dennoch ist bei dieser Variante ebenso wie bei der Planfall 2 (s. 4.4) auf die verschlechterte Erreichbarkeit der Geschäfte nördlich und südlich der S-Bahn hinzuweisen.

Eine etwas verschlechterte Erreichbarkeit für Kfzs trifft nur für den Discounter Lidl im Süden zu. Nördlich der S-Bahn im Bereich der Brunhamstraße gibt es keine Geschäfte.

Mögliche Optimierungsmaßnahmen könnten:

- eine zusätzliche Geradeausspur am Knotenpunkt Bodenseestraße/Am Gleisdreieck stadteinwärts, *(bereits vorhanden)*
- ein Entfall der westlichen Fußgänger-/Radfahrerquerung am Knotenpunkt Bodenseestraße/Am Gleisdreieck aus „kleiner“ Lösungsvariante“,
- die Einrichtung einer überbreiten Fahrspur zwischen EDEKA-Markt (Bodenseestr. 253) und Hundemaxx (Bodenseestr. 297) in stadtauswärtiger Richtung
- oder die Erschließung EDEKA-Markt über die Brunhamstraße sein

Diese Erschließung des EDEKA-Marktes würde/könnte zur Vernichtung der vorhandenen Fußgängerunterführung unter der Bodenseestraße führen.

Der Umweg für den Kfz-Verkehr und damit auch für den Busverkehr hat negative Auswirkungen auf die Fahrtzeit und damit auch auf das Fahrgastaufkommen. Auch die vorhandene direkte Beziehung von Neuaußing nach Gräfelfing wird aufgrund des Umweges unterbrochen.

Ein kurzer Umweg für Kfz ändert nichts an der Beziehung zu Gräfelfing bzw. Neuaußing und bei vom Bus vorweg schaltbarer Ampel am Gleisdreieck hält sich die Zeitverlängerung sehr stark in Grenzen.

Zusammenfassung Planfall 3

(Seite 11)

- Der prognostizierte Verkehr kann an den signalisierten und unsignalisierten Knotenpunkten in der maßgebenden Spitzenstunde (Abendspitze) mit den vorgeschlagenen Optimierungsmaßnahmen leistungsfähig abgewickelt werden.
- Die zusätzliche Geradeausspur auf der Bodenseestraße stadteinwärts westlich des Knotenpunktes Bodenseestraße/Am Gleisdreieck erfordert den Entfall des südlichen Grünstreifens auf einer Länge von ca. 90m.
- Die Aufweitung der Fahrbahn erfordert einen Eingriff in den Grünstreifen im Bereich der Bodenseestraße zwischen EDEKA-Markt und Hundemaxx von ca. 1,0m-1,5m.

• Durch eine Verlagerung der Anbindung des EDEKA-Marktes (Bodenseestr. 253) von der Bodenseestraße in die Brunhamstraße können die ausfahrenden Verkehre leistungsfähig am Knotenpunkt Bodenseestraße/Limesstraße/Brunhamstraße abgewickelt werden. Im Umkehrschluss erhöhen sich die Leistungsdefizite einiger Grundstücksausfahrten durch die leistungsfähige Einleitung des EDEKA-Verkehrs in die Bodenseestraße. *(ohne ausreichender Begründung)*

(Seite 12)

- Die Zusammenlegung von Grundstückszufahrten ist aufgrund der großen Anzahl von Grundeigentümer*innen und eingeschränkter Grundstückstiefe bzw. Freiflächenverfügbarkeit (interne Erschließung erforderlich) vs. nicht umsetzbar.
- Eine optionale Unterbindung des linkseinbiegenden Verkehrs aus den Grundstücksausfahrten ist aufgrund fehlender Wende- bzw. Umfahrungsmöglichkeiten an der Bodenseestraße kritisch zu sehen und wird nicht empfohlen.

Der Gutachter weist darauf hin, dass für die Umsetzbarkeit von Planfall 3 maßgebend die Realisierbarkeit einer Verbindungsstraße zwischen der Brunhamstraße und der Straße Am Gleisdreieck zu prüfen ist. Hinsichtlich der Realisierbarkeit sind die maßgebenden Problempunkte zu lösen (s. auch Abbildung 6):

- Eine Führung der Brunhamstraße über die Straße Am Gleisdreieck erzeugt für den Nord-Süd-Verkehr einen Umweg von ca. 1,6km. Dies wird zu unerwünschtem Schleichverkehr über die Papinstraße und Centa-Hafenbrädl-Straße führen. *(könnte sein)*
- Parallel zur Bahn ist auf einer Länge von ca. 500m Fremdgrundinanspruchnahme erforderlich. Zudem kann ein Eingriff in ein gewerblich genutztes Gebäude nicht ausgeschlossen werden.

Da diese Fremdgrundinanspruchnahme fast vollständig ungenutztes Bahngelände ist, hat die Bahn ein großes Eigeninteresse an der Lösung der Bahnquerung und der sinnvollen Nutzung des Bereichs der brachliegenden Schienen. Die Bahn kam auf den BA22 zu mit dem Wunsch das Problem der künftig zu erwartenden Schrankenschließzeiten zu lösen.

- Über die Straße am Gleisdreieck ist eine zusätzliche Brücke erforderlich. Eine direkte (alternative) Einbindung in den Trog der Straße am Gleisdreieck scheidet aus, da u.a. die Barrierefreiheit des Fußweges verloren ginge. Weiter müsste die Straße voraussichtlich für eine Abbiegespur aufgeweitet werden, mit der Folge, dass die Eisenbahnüberführung neu gebaut werden müsste.

Dies ist insgesamt eine miserable Aussage. Der Abstand zwischen den beiden Unterführungen ist über 40 m. Wieso würde die Barrierefreiheit überhaupt verloren? Dafür ist kein Grund ersichtlich. Zur Absenkung der neu geführten Brunhamstraße auf das Niveau der Straße Am Gleisdreieck steht sehr viel ungenutzte Fläche zur Verfügung (fast 100 m Länge).

- Eine Einschleifung der Brunhamstraße in die Straße Am Gleisdreieck wäre somit nur über den Parkplatz des Baumarktes möglich. Der Parkplatz müsste entsprechend

verlagert werden bzw. um eine weitere Versiegelung zu vermeiden mit einem Parkdeck überbaut werden.

Völlig falsch was hier behauptet wird. Wenn tatsächlich die verlängerte Brunhamstraße über die Straße Am Gleisdreieck geführt werden soll, dann mündet diese in den dann neu angelegten Herrschinger Bahnweg ein, der bereits das Planfeststellungsverfahren durchläuft.

4.6. Zusammenfassung der Ergebnisse aus den Planfällen 1 bis 3

(Seite 12)

Aus Sicht der Verwaltung ist allerdings eine bauliche Umsetzung der Variante 3 nicht zu empfehlen (1,6 km Umweg, Schleichverkehr durch die Papinstraße, Neubau einer Straßenbrücke, Umbau Baumarktparkplatz). Die Buslinie 267 muss einen Umweg in Kauf nehmen. Inwieweit der erfolgreiche Erwerb der zahlreichen Fremdgrundstücke (inkl. eines bestehenden Gebäudes) zeitnah umsetzbar ist, ist fraglich. Folglich ist eine Weiterverfolgung der Variante 3 nicht zu empfehlen.

Die beim Treffen der beiden Unterausschüsse der Bezirksausschüsse 21 und 22 getroffene Aussage, dass es bis zu 20 Jahr dauern könnte, die notwendigen Flächen zu erwerben ist abartig. Ob überhaupt eine Fläche zusätzlich zu den Bahnflächen benötigt wird muss genau geprüft werden.

Die verschwenkte Brunhamstraße benötigt zwei normalbreite Fahrspuren (2 x 3,25 m) und nur einen Geh- und Radweg so man in diesem Bereich nicht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h festlegt um etwas Platz zu sparen mit Fahrrädern auf der Straße wie in der bisherigen Brunhamstraße auch.

Der zusammengefassten Aussage der Verwaltung ist voll zu widersprechen; sie entbehrt jeglicher Grundlage.

5. Entscheidungsvorschlag

(Seite 14)

Es wird empfohlen, den Planfall 1 – Bau einer Eisenbahnüberführung an der Brunhamstraße weiterzuverfolgen und das Baureferat zu bitten, die Planungen wiederaufzunehmen und mit der DB AG eine Planungsvereinbarung zur Realisierung zu schließen.

Zudem sind verkehrslenkende und bauliche Maßnahmen in der südlichen Brunhamstraße zu treffen, um die erhöhten Verkehrsmengen zu reduzieren.

Kosten für die Unterführung wurden bislang noch nicht abgeschätzt. Eine Aussage zu den erwartbaren Kosten ist in diesem Planungs- und Verfahrensstand nicht möglich, weil diese erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ermittelt werden können. Erst wenn die Ergebnisse daraus bekannt sind, können konkrete Vereinbarungen mit der DB Netz AG abschließend festgelegt und die Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen werden. Die Kosten werden dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung vorgelegt.

*Die damals dem BA22 vorgetragene **Kostenschätzungen** lagen bei etwa dem **vierfachen** einer normalen Bahnunterführung. Die Kostenabschätzung muss zwingend deutlich vor dem Start des Planfeststellungsverfahrens für Variante 1 und 3 erfolgen.*

Es gibt keinerlei Aussagen zum entstehenden Verkehrschaos während der Umbaumaßnahmen der Bahnunterführung und der Absenkarbeiten in den betroffenen Straßen sowie den notwendigen Umleitungen über eine sehr lange Zeit.

6. Beteiligung des Bezirksausschusses

(Seite 15)

Der Bezirksausschuss 22 Aubing-Lochhausen-Langwied hat sich in seiner Sitzung am mit der o.g. Beschlussvorlage befasst und einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen (Anlage (2)).

Ich hoffe auf die Unterstützung des gesamten BA22

Reinhard Bernsdorf