

**Interfraktionelle Anfrage im Bezirksausschuss 22**  
**zur Sitzung am 14.07.2021**

**Planungsgrundlagen für den Bahnübergang an der Brunhamstraße neu überprüfen.**

Der Gemeinderat von Gräfelfing hat ein eigenes verkehrliches Gutachten erstellen lassen um das Planungsvorhaben der Landeshauptstadt München, zur Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs an der Brunhamstraße, zu überprüfen.

Daher bitten wir die Landeshauptstadt München um Beantwortung der folgenden Fragestellungen gegenüber dem Bezirksausschuss 22:

1. Wieso ergeben sich durch die Verkehrsmodellberechnungen durch das Planungsbüro Obermeyer im Auftrag der Gemeinde Gräfelfing, sehr viel höhere Werte (Berechnungsmodell 2035) als durch die Daten der Stadt München (Model 2030)?
2. Wurde die folgende Aussage der Deutschen Bahn durch das Mobilitätsreferat überprüft:  
„Erhöhung der Schrankenschließzeiten am Bahnübergang Brunhamstraße im Zuge der Umsetzung des Betriebskonzeptes zur 2. Stammstrecke auf ca. 46 Minuten Schließzeit pro Stunde“.  
Falls ja, mit welchem Ergebnis. Falls nein, warum nicht?
3. Die von der Bahn angekündigten Schließzeiten von 46 Min. beziehen sich unseres Wissens nur auf den Zeitraum von 2022-2028 ff(= Fertigstellung der 2. Stamm-strecke). Gibt es Angaben für den Zeitraum danach? Wurden dem Gutachter von Gräfelfing diese Angaben zur Verfügung gestellt?
4. Wäre eine Beibehaltung des Status quo, mit beschränktem Bahnübergang bei Schrankenschließzeiten von durchschnittlich unter 20 Minuten pro Stunde verkehrlich tragbar? Auch mit Auswirkungen auf die Bodenseestraße?
5. Der Gutachter spricht von Optimierungen bei den Schrankenschließzeiten durch moderne Technik. Inwieweit kann diese auch bei der Brunhamstraße zum Einsatz kommen? Wurde dies von der Bahn in Erwägung gezogen?
6. Welche Anstrengungen werden von der LHM unternommen, die zum Ziel haben, eine Straße parallel der Bahnstrecke zwischen Bahnübergang Brunhamstraße und der Straße Am Gleisdreieck zu bauen? Gibt es dazu konkrete Planungen bzw. Untersuchungen?
7. Sollte der Bahnübergang ersetzt werden, muss die Unterführung nach derzeitigem Stand 4,50 m hoch werden, nachdem der Siriuspark die Zufahrt weiterhin an bestehender Stelle wünscht und andere Zufahrten momentan nicht zur Verfügung stehen. Dabei wird eine Kostenschätzung der Varianten vor der Festlegung zum Neubau ein wichtiges Kriterium. Wird eine Kostenschätzung für beide Varianten in Erwägung gezogen?

8. Werden weitere Gespräche mit dem dort ansässigen Gewerbe im Sirius-Park geführt, um einen Anschluss über die Straße Am Gleisdreieck zu erhalten und somit einen Teil des Verkehrs aus der Brunhamstraße zu reduzieren?
9. Werden weitere Gespräche mit der Bahn zum Thema Grunderwerb geführt, um einen Anschluss über die Straße am Gleisdreieck zu erhalten?
10. Inwieweit ist die Bahn an der Möglichkeit des Wegfalls der Schranke interessiert? Ist mit einer Beteiligung an Planung und Kosten von Seiten der Bahn zu rechnen?
11. **Welches zusätzliche Fahrgastpotential ergibt sich mit einer Streckenführung der Buslinie 267 ab Limesstr. über Bodenseestraße, Am Gleisdreieck und Umgehungsstraße zur Brunhamstraße (mit Anbindung SFredl, Neubau Bodenseestr. 200/202)?**

### **Begründung:**

Die Landeshauptstadt München plant zusammen mit der Deutschen Bahn, den heute höhengleichen und beschränkten Bahnübergang an der Brunhamstraße in Neuaubing durch eine Unterführung zu ersetzen. Der Anlass der Planungen durch die Stadt war eine Mitteilung des Deutschen Bahn, wonach vor Inbetriebnahme der 2. SBahn-Stammstrecke dieser aktuell höhengleiche beschränkte Bahnübergang beseitigt werden soll und ggf. durch eine Unterführung zu ersetzen ist, da sich sonst Schrankenschließzeiten von 46 Minute pro Stunde ergeben werden. Diese würde ein Verkehrschaos für ganz Neuaubing nach sich ziehen!

Dieser Bahnübergang hat laut Aussage der Deutschen Bahn heute eine Schließzeit von ca. 26 Minuten pro Stunde.

Die angehörte Gemeinde Gräfelfing hat durch ein eigens dazu beauftragtes Gutachten des Verkehrsberatungsbüro Vieregg-Rössler diese Planungen untersuchen lassen und musste feststellen, dass diese Aussagen der Deutschen Bahn nicht zutreffen.

Tatsächlich sinken die Schrankenschließzeiten in der Hauptverkehrszeit von heute tatsächlich 18,5 Minuten pro Stunde nach Fertigstellung der zweiten SBahn-Stammstrecke wegen vorteilhafter Zugbegegnungen am genannten Bahnübergang und Optimierung der Bahnleittechnik auf knapp 15 Minuten pro Stunde. Durch moderne Bahntechnik können also zusätzlich noch 2 Minuten eingespart werden.

Die von der Deutschen Bahn angegebene und wohl ungeprüft vom Mobilitätsreferat in die Beschlussvorlage übernommene Annahme der Schließzeit von 46 Minuten ist nicht mehr nachvollziehbar. Damit wird das gesamte Vorhaben in Frage gestellt.

Der Bezirksausschuss bittet daher um Klärung der oben gestellten Fragen.

**Für alle Fraktionen:**

Sebastian Kriesel  
CSU & FDP Fraktion  
N.N  
SPD-Fraktion

Karin Binstener  
GRÜNEN-Fraktion  
N.N  
FW/ÖDP-Fraktion

(In Fassung vom 30.06.2021)