



Beschlussvorlage

Nr.	vom		
2020/0048	16. Juni 2020		
Gegenstand			
Eisenbahnunterführung Gröbenbach			
hier: Variantenwahl und Übernahme der Planungskosten bis Leistungsphase 4			
Beratungsfolge			
Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.06.2020	Stadtrat	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

Der Stadtrat stimmt der Fortsetzung der Planungen für eine Fuß- und Radwegunterführung zu.

Der Stadtrat entscheidet sich für die Varianteals Vorzugsvariante für die Querung der Bahngleise auf Höhe Gröbenbach.

Der Erste Bürgermeister wird ermächtigt, eine Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG abzuschließen.

Vorschlagsbegründung

Der Ausbau der Bahnstrecke 5520 Pasing – Buchenau bzw. Pasing – Eichenau ist seit vielen Jahren in der Planung. Schon im Dezember 2004 wurde den Anliegergemeinden eine Machbarkeitsstudie zum viergleisigen Ausbau vorgestellt. Nachdem in der Nutzen-Kostenuntersuchung nur relativ knapp die Wirtschaftlichkeit eines viergleisigen Ausbaus nachgewiesen worden war, musste die Planung optimiert werden. Ergebnis dieses Optimierungsverfahrens war, dass nur noch ein dreigleisiger Ausbau von Pasing bis Eichenau vorgesehen wurde, da errechnet worden war, dass für das zu erwartende Verkehrsaufkommen auch ein dreigleisiger Streckenausbau ausreichen würde. Parallel hierzu wurden diverse Überlegungen und Aktivitäten im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau des Puchheimer Bahnhofs angestellt. Hier konnte 2014/2015 zunächst erreicht werden, dass der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs als Vorabmaßnahme zum Streckenausbau erfolgen sollte.

Im Februar 2015 wurde vom Ministerium mitgeteilt, dass bei dem nunmehr geplanten dreigleisigen Ausbau des Bahnhofs Puchheim vorgesehen sei, dass die S-Bahngleise außen liegen und das Gleis Richtung Geltendorf vom Mittelbahnsteig erschlossen werde.

Die DB Netz AG erhielt dementsprechend vom Freistaat Bayern den Planungsauftrag für einen dreigleisigen Ausbau der Strecke Pasing – Eichenau zur Durchführung der Leistungsphasen 2 (Vorplanung), 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung). Im Juni 2018 fand im Rathaus ein Planungsauftrittsgespräch statt, bei dem von Seiten des Ministeriums und der Deutschen Bahn das Gesamtprojekt und vor allem die Maßnahmen im Bereich Puchheim vorgestellt wurden. Ein Thema bei dieser Projektvorstellung war auch die Eisenbahnüberführung beim Gröbenbach. Dort befindet sich derzeit eine Eisenbahnüberführung (EÜ) über den Gröbenbach. Unter dieser EÜ werden die Radwege südlich der Bahn mit dem Gröbenbachradweg nördlich der Bahn verbunden. Dieser unterführte Weg dient damit einer Radwegverbindung von Puchheim-Ort bis nach Gröbenzell. Es handelt sich hierbei um einen nicht gewidmeten Weg. Auch bezüglich der Radschnellwegplanungen Richtung Fürstenfeldbruck spielt diese Bahnquerung eine wichtige Rolle. Hier steht zwar noch nicht endgültig fest, ob der künftige Radschnellweg Richtung Fürstenfeldbruck nördlich oder südlich der Bahngleise zu liegen kommt. Favorisiert wird aktuell eine Trasse nördlich der Bahn. Auch wenn möglicherweise die Gröbenbachunterführung nicht unbedingt für den Radschnellweg selbst notwendig ist, so ist sie zumindest für die Anbindung der diversen Radwege nördlich und südlich der Bahn an den Radschnellweg sinnvoll und wichtig.

Dieser unterführte Weg sollte daher im Zusammenhang mit dem Streckenausbau auch ertüchtigt werden. Aus diesem Grunde wurde dieser Wunsch auch schon im Vorfeld der Planungen an die Bahn herangetragen und, wie im Rahmen des Planungsauftrittsgesprächs vereinbart, mit Schreiben vom 02.07.2018 gegenüber der DB AG nochmals bekräftigt.

Im Herbst 2018 fanden im Puchheimer Rathaus einige Infoveranstaltungen zum barrierefreien Bahnhofsausbau statt. Bei der abschließenden öffentlichen Veranstaltung wurde seitens des Stadtrats dargestellt, dass nun, wie insbesondere vom Senioren- und Behindertenbeirat gefordert worden war, das bisherige Ausbaukonzept für den Bahnhof nochmals überprüft werde. Zur Vorbereitung dieses Überprüfungsauftrags wurde ein Arbeitskreis, an dem neben Stadtratsvertretern auch Vertreter der Beiräte beteiligt waren, gebildet. Das Ergebnis der Beratungen wurde in der Stadtratssitzung vom 30.04.2019 (vgl. beigefügter Beschlussbuchauszug) ausführlich beraten und das Beratungsergebnis dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr mit Schreiben vom 28.05.2019 mitgeteilt. Hinsichtlich der diesbezüglich von der Bahn anzustellenden Variantenuntersuchungen wurde auf eine entsprechende Nachfrage hin vom Ministerium am 22.05.2020 per E-Mail mitgeteilt, dass sich die weiteren Planungen zum barrierefreien Ausbau des Puchheimer Bahnhofs aufgrund der aktuell laufenden Machbarkeitsstudie „Drei- versus viergleisiger Ausbau der S4“ verzögern würden. Die Ergebnisse der für das Früh-

jahr 2020 angekündigten Variantenuntersuchung für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Puchheim können daher erst für die zweite Jahreshälfte in Aussicht gestellt werden.

U.a. im Hinblick auf die Bedenken hinsichtlich der langfristigen Auskömmlichkeit des dreigleisigen Ausbaus fand auf Wunsch der Anliegerkommunen am 05.07.2019 im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr eine Unterredung statt. Hier wurde auf die kritischen Hinweise der kommunalen Vertreter bezüglich der Zukunftsfähigkeit der geplanten Ausbauvarianten seitens des Ministeriums dargestellt, dass ein Simulationsverfahren eine ausreichende Dimensionierung der Leistungsfähigkeit der Strecke ergeben habe. Ein darüber hinausreichender Ausbaustand würde weder Aussicht auf Genehmigung noch auf Finanzierung haben. Der viergleisige Ausbau wurde bezüglich der Aufwärtskompatibilität als Zielvorstellung jedoch nicht ausgeschlossen.

Unabhängig davon wurden die Planungen zum Streckenausbau fortgesetzt. Von Seiten der Bahn wurden auch zur Eisenbahnüberführung beim Gröbenbach Planungsvarianten entwickelt, die vom Projektleiter der DB Netz für den Streckenausbau S4 West, dem Stadtrat in der Sitzung vom 23.07.2019 vorgestellt wurden. Drei Varianten für eine den Mindestanforderungen der relevanten Richtlinien entsprechende Geh- und Radwegunterführung wurden erarbeitet:

Bei der Variante 1a wird eine neue Rad- und Fußwegunterführung mit Durchfahrtshöhe 2,50 m und Durchfahrtsbreite von 5,00 m errichtet, die von der jetzigen Querung am Gröbenbach ca. 100 m entfernt Richtung Bahnhof liegt. Sie wird über ca. 100 m lange barrierefreie Rampen längs des Gleiskörpers erreicht.

Die Variante 2a setzt an dem bestehenden Brückenbauwerk der Eisenbahnüberführung am Gröbenbach an. Der neue, die Bahnlinie unterführende Geh- und Radweg, wird von Süden her über eine barrierefreie Rampe auf der Trasse des Gröbenbachwegs und nördlich der Gleise mit einer Treppe erschlossen.

Bei Variante 2b ist auch auf der Nordseite eine barrierefreie Rampe vorgesehen und zwar längs der Gleise.

Weiter erklärte der Projektleiter, dass eine Entscheidung der Stadt notwendig sei und sodann eine Planungsvereinbarung geschlossen werden müsse. Die spätere Kostenverteilung der Baukosten richte sich nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG).

Da bezweifelt wurde und wird, dass ein dreigleisiger Ausbau tatsächlich den künftigen verkehrlichen Ansprüchen genügen werde, wurde von vielen Seiten gefordert, die sehr stark genutzte Bahnstrecke viergleisig auszubauen. Trotz dieser intensiven Diskussion werden mangels anderslautender Weisung die Planungen des dreigleisigen Streckenausbaus vorangetrieben. Auf Nachfrage wurde mitgeteilt, dass die Bahn gehalten ist, die Planungen entsprechend dem vorliegenden Planungsauftrag fortzusetzen.

Anfang April 2020 wurde die Stadt daher per Mail gebeten, über die Variante bezüglich der Fuß- und Radwegunterführung beim Gröbenbach zu entscheiden, damit entsprechend der von der Stadt gewünschten Variante die Planungen in der Leistungsphase 3/4 fortgesetzt werden können. Per Mail wurden Planzeichnungen von den drei Varianten sowie ein Auszug aus dem Erläuterungsbericht zugeleitet. Diese Unterlagen sind der Beschlussvorlage beigelegt.

Wie unter 4.3.2.1 der Erläuterungen dargelegt, ist für den Fall, dass die Gröbenbachunterführung gebaut wird, die Verlegung des dritten Gleises rechts der Bahn nicht mehr möglich. Eine entsprechende Planung würde weiter nicht mehr betrachtet. Das dritte Gleis wird demzufolge links, also südlich des bestehenden Gleiskörpers, ergänzt.

Zu den Varianten können noch folgende Informationen gegeben werden:

Variante 1 ist die Vorzugsvariante der Bahn. Sie fordert konstruktionsmäßig den geringsten Aufwand in Bezug auf die bestehenden Bahnanlagen. Die bestehende EÜ über den Gröbenbach kann erhalten bleiben. Es wird ein zusätzliches Überführungsbauwerk für das dritte Gleis südlich der bestehenden EÜ errichtet. Es wird eine zusätzliche Fuß- und Radwegunterführung westlich der EÜ errichtet.

Die Kosten (ohne Planungskosten) für die zusätzliche Unterführung werden aktuell auf ca. 2,57 Mio. € netto geschätzt.

Da südlich der derzeit vorhandenen Bahngleise nicht nur das dritte Gleis, sondern auch die Rampe für die Unterführung errichtet werden, fällt der aktuell dort befindliche schmale Fußweg (Trampelpfad) weg. Zu prüfen wird daher sein, ob über eine Treppe aus der Unterführung ein Anschluss an den weiteren Weg Richtung Bahnhof geschaffen werden kann.

Bei Variante 2a und 2b muss das bestehende Brückenbauwerk abgebrochen und durch ein neues ersetzt werden. Bei Variante 2a ist von Süden her eine barrierefreie Rampenerschließung über den Gröbenbachweg vorgesehen, im Norden wird die Unterführung nur über eine Treppe erschlossen. Bei Variante 2b erfolgt auch auf der Nordseite eine barrierefreie Erschließung über eine parallel zu den Gleisen angeordnete weitere Rampe.

Dass eine nur einseitige barrierefreie Erschließung der Unterführung nicht vorstellbar ist, steht außer Frage. Mithin kann ohnehin die Wahl nur auf eine beidseitig barrierefrei erschlossene Unterführung fallen. Auf telefonische Rückfrage wurde zu diesen beiden Varianten 2a und 2b erläutert, dass der wesentliche Unterschied eigentlich weniger bei der Erschließung auf der Nordseite über eine Rampe oder eine Treppe liegt, sondern in der Konstruktion des Unterführungsbauwerks. So ist bei Variante 2a (Kosten ohne Planungskosten 5,57 Mio. € netto) ein neues Bauwerk mit Widerlager mit einem WIB-Überbau vorgesehen, während bei Variante 2b (Kosten ohne Planungskosten 4,42 Mio. € netto) ein Halbrahmen geplant ist. Dieses Standardbauwerk könne zwar günstiger hergestellt werden (ca. 1,15 Mio. € günstiger als das Bauwerk bei Variante 2a), wirkt sich aber nachteilig auf die Bauzeit aus. Bei diesen Varianten wird der Gröbenbachweg südlich der Bahn Richtung Unterführung abgesenkt, was zur Folge hat, dass die Böschung zur Planie abgefangen werden muss als auch der Bachlauf in seiner Höhenlage gesichert werden muss. Dort befindet sich außerdem eine hölzerne Fußgängerbrücke über den Gröbenbach, die bei Umsetzung der Varianten 2a und 2b nicht mehr nutzbar wäre. Der Gröbenbach befindet sich überdies im Bereich des vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebietes. Bezüglich der Weiterführung des Radwegs nördlich der Gleise ist zu erkennen, dass bei Variante 2a die Erschließung nur über eine Treppenanlage erfolgt, was im Hinblick auf eine Barrierefreiheit nicht vertretbar ist. Bei Variante 2b erreicht die Rampe das Niveau des Aubinger Wegs deutlich abseits des weiteren Verlaufs des Gröbenbachwegs nördlich des Aubinger Wegs.

Für die Entscheidung der Stadt ist jedoch nicht nur die städte- oder verkehrsplanerische Komponente relevant, sondern auch in finanzieller Hinsicht zeigen die Varianten deutliche Unterschiede. Grundsätzlich gilt, dass nach § 11 Eisenbahnkreuzungsgesetz derjenige die Kosten zu tragen hat, dessen Verkehrsweg neu hinzukommt. Unter diese Regelung fällt Variante 1a. Für die Varianten 2a und 2b gilt nach § 12 Nr. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz, dass beiden Beteiligten die Kosten zur Last fallen und zwar in dem Verhältnis, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden. Dabei sind Vorteile, die dem anderen Beteiligten durch die Änderung erwachsen, auszugleichen. Daher sind neben den reinen Baukosten auch die Kosten für die Instandhaltung des Brückenbauwerks zu betrachten. Da die Unterführung ein Bauwerk der Bahn sein wird, erwachsen der Bahn auch Unterhalts- und Instandhaltungskosten sowie Erneuerungskosten, die entsprechend den Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zu übernehmen sind. Die Instandhaltungs- und Erneuerungskosten sind abzulösen. Der entsprechende Geldbetrag ist anzulegen und soll dann bei Ablauf der Nutzungszeit (in der Regel 100 Jahre) des Bauwerks für ein Ersatzbauwerk genutzt werden. Für die Variante 1a wurden Kosten von 3,7 Mio. € einschließlich Ablösebetrag genannt. Die reinen Baukosten liegen bei ca. 2,57 Mio. €.

Das bedeutet nun zunächst, dass die Stadt Puchheim die Kosten für die Variante 1 alleine zu tragen hat, bei den Varianten 2a und 2b eine Kostenteilung vorzunehmen ist, da bei diesen Varianten ein neues Bauwerk errichtet wird, an dem sowohl die Bahn (Überführung Gröbenbach) als auch die Stadt Puchheim (Geh- und Radweg) beteiligt sind. Letztendlich sind aber die auf Grund des Wunsches nach einer Fuß- und Radwegunterführung entstehenden Mehrkosten von der Stadt zu tragen.

Neben den Baukosten und den abzulösenden Instandhaltungskosten sind auch die Planungskosten und sonstige Kosten, wie Vermessungskosten oder Baugrunduntersuchungskosten, zumindest teilweise zu übernehmen. Diese Kosten liegen, so wurde auf Anfrage mitgeteilt, bei ca. 10 % der bislang angegebenen Kosten des Bauwerks, sodass bei Variante 1a mit Gesamtkosten von ca. 5 Mio. € zu Lasten der Stadt Puchheim zu rechnen ist. Die genaue Aufteilung erfolgt nach Fertigstellung der Entwurfsplanung für die geplante Vorzugslösung nach den Regeln des Eisenbahnkreuzungsgesetzes.

Auf Nachfrage wurde dargetan, dass bei den Varianten 2a und 2b trotz Kostenteilung die von der Stadt zu übernehmenden Kosten voraussichtlich höher sein werden als bei alleiniger Kostentragungspflicht bei Variante 1a.

Nach der Wahl der Variante durch die Stadt soll der Auftrag für die Leistungsphasen 3 und 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) erteilt werden. Bevor hier jedoch von der Bahn der Planungsauftrag erteilt wird, ist eine Planungsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt abzuschließen. Die Planungsvereinbarung regelt die Verpflichtung zur Tragung der Planungskosten und betrifft zunächst nur die Planungskosten bis einschließlich der Leistungsphasen 3 und 4. Danach wird das Planfeststellungsverfahren eingeleitet mit dem Ziel u.a. Baurecht für die Geh- und Radwegunterführung zu erlangen. Die Planungsvereinbarung dient der Absicherung der Bahn für den Fall, dass die Stadt die tatsächliche Umsetzung der Baumaßnahme nicht mehr wünscht. Dann wären die aufgewendeten Planungskosten verloren und könnten nicht mehr nach den Regeln des Eisenbahnkreuzungsgesetzes auf die Stadt umgelegt werden.

Die voraussichtlich auf die Stadt entfallenden Planungskosten wurden mit ca. 100.000 € netto (Leistung des Planungsbüros) angegeben zzgl. anteilige Kosten für Vermessung, Baugrunduntersuchung usw.

Auch wenn die Gesamtkosten für die Unterführung außerordentlich hoch erscheinen, insbesondere im Hinblick auf rückläufige Steuereinnahmen, könnte es gleichwohl sinnvoll sein, zumindest den Planungsprozess weiter mitzugehen, da so wenigstens ein entsprechendes Baurecht für die Unterführung für die Zukunft gesichert werden kann. Der Bau der Unterführung könnte u.U. auf später verlegt

werden. Nicht nur der zusätzliche Koordinationsaufwand wäre beachtlich, auch mit noch höheren Kosten ist zu rechnen.

Nach Abschluss der Planungsvereinbarung wird von der DB die Entwurfsplanung erstellt. Nach einer Abstimmung zwischen den Beteiligten steht sodann die Kreuzungsvereinbarung zwischen der DB und der Stadt Puchheim an.

Der tatsächliche Ausbau der Strecke zwischen Pasing und Eichenau soll nach derzeitigem Informationsstand ab 2025 beginnen und 2030 abgeschlossen sein. Auf Nachfrage wurde mitgeteilt, dass, da die zusätzliche Brücke über den Gröbenbach Voraussetzung für ein drittes Gleis ist, geplant sei, mit den diesbezüglichen Baumaßnahmen in Puchheim schon voraussichtlich 2026 zu beginnen.

Wie bereits ausgeführt, ist derzeit eine Studie „Drei- versus viergleisiger Ausbau der S4“ in Arbeit. Sollte sich infolge der Studie eine Entscheidung zugunsten des viergleisigen Ausbaus ergeben, müsste natürlich neu verhandelt und eine neue Planungsvereinbarung abgeschlossen werden. Dann könnten sich nämlich zusätzliche Probleme ergeben. Ein viertes Gleis bedeutet mehr Platzbedarf. Ein tieferes Eingreifen in die Planieböschung dürfte problematisch sein. Für ein viertes Gleis und eine Rampe ist der Platz zwischen Aubinger Weg und bestehendem Gleiskörper sicherlich nicht ausreichend. Platz für die Radschnellwegtrasse fehlt dann natürlich auch.

Anlagen:

Doc S-Bahn München - Ausbau Pasing - Buchenau VP-S4W__09-04-01-12-01__EU-...
 Doc S-Bahn München - Ausbau Pasing - Buchenau VP-S4W__09-04-01-12-02__EU-...
 Doc S-Bahn München - Ausbau Pasing - Buchenau VP-S4W__09-04-01-12-03__EU-...
 VP-S4W__01__Erl-Bericht

Bearbeitungsvermerke

Organisationseinheit 40.1 Stadtentwicklung	Az.	Freigabe Referatsleiter/in
Bearbeiter/in Schmeiser, Beatrix	Freigabe Geschäftsstelle StR	Freigabe GL

Referatsleiter/in Schmeiser, Beatrix	Freigabe Erster Bürgermeister
---	-------------------------------