

Jürgen Pfister, Brunhamstrasse 22, 81249 München

IG Verkehrsreduzierung Brunhamstrasse

München, den 11.02.2021

An alle Stadträte der Stadt München

**Antrag: Keine Unterführung an der Brunhamstrasse, Anschluß der Brunhamstrasse an die bestehende Unterführung am Gleisdreieck (Metro)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

**wir bitten Sie das folgende Schreiben nicht nur einfach an die ausführende Behörde weiterzuleiten, da die schon von mehreren Seiten diese Infos haben, sondern daß Sie in der Stadtratssitzung über den Vorschlag positiv abstimmen und die Behörden anweisen die Planung in dieser Richtung aufzunehmen.**

Da, wie wir erfahren haben, nach der Fertigstellung der geplanten 2. Stammstrecke der 10 bzw. 15 Minutentakt ganztägig auf der S-Bahnstrecke S8 eingeführt werden soll, sollen sich die Schliesszeiten der Schranken im ungünstigsten Fall auf bis zu 45 Minuten pro Stunde erhöhen. Somit kommt wieder die Unterführung an der Stelle ins Gespräch.

Das lehnen wir als betroffene Anwohner entschieden ab.

Folgende Gründe:

Bauzeit:

- mehrjährige Baustelle direkt vor unseren Häusern mit entsprechender Lärmbelastung
- extrem eingeschränkte Zufahrtsmöglichkeiten zu unseren Häusern
- Verkehrsanbindung während der Bauzeit problematisch
- durch die extrem nahen Baumaßnahmen (nur wenige Meter von den Häusern) besteht eine Gefährdung der bestehenden Häuser (z.B. Rissbildung des Mauerwerkes bei der Abschachtung), deren Bausubstanz zum Teil auf den Anfang des letzten Jahrhunderts geht.

**Problem Unterführung**, egal ob 3,80m oder 4,50m:

- Aufgrund der sehr beengten Platzverhältnisse ergeben sich massive Probleme der Anbindung der Häuser Brunhamstr. 11-19 und insbesondere des Industriegebietes ehemalige Schlafwagenwerkstatt. Durch die Abzweigung an der Brunhamstr. 22 wird diese so nahe an das Haus verlegt, dass im Abstand von ca. 3m die 40-Tonner und andere LKW mit laufendem Motor stehen und darauf warten, die Brunhamstr. zu überqueren (siehe Bild 2), um dann mit Vollgas anzufahren und nach einem 180° Turn entlang der neu zu schaffenden

Anliegerstr. an den Häusern 19 -11 in ähnlichem Abstand zur Zufahrt der Schlafwagen am Bahngleis zu fahren (siehe Bild 2). Eine Zufahrt zum Industriegelände auf Höhe der Hausnummer 22/19a ist durch die beengten Verhältnisse auf dem Gelände für große Fahrzeuge nicht möglich.

Da helfen weder Lärmschutzfenster noch andere Maßnahmen, da die Häuser die Vibrationen der schweren Motoren/Fahrzeuge aufgrund der alten Bausubstanz nicht ausreichend kompensieren können. Im Prinzip werden unsere Häuser unbewohnbar.

Nachdem diese Anliegerstrasse nur einspurig ausgelegt werden kann, muß eine Alternative für die Ausfahrt auf dem Schlafwagengelände gemacht werden, denn falls sich zwei LKW / PKW auf dieser treffen würden (einer will hinaus einer will hinein) bricht alles zusammen (siehe Bild 1) . D.h. man muß **zusätzlich eine Brücke/Strasse über die Brunhamunterführung** bis zur S-Bahnstation machen, damit dort die Fahrzeuge auf die Papinstraße einschwenken können, vorher geht es nicht, da diese abgesenkt wird, um sie an die Unterführung anzubinden. Die Anwohner des Neubaugebietes werden Ihnen vor Freude um den Hals fallen.

Die ursprüngliche Annahme, die Anliegerstrasse wird nur von den paar Anwohnern genutzt, und diese können am Ende der Strasse mittels Wendehammers umdrehen und zurückfahren, ist durch die Zufahrt zur Schlafwagen obsolete, da zu frequentiert.

- Zunahme des Verkehrs um weit über 50% auf der Brunhamstrasse (dies wurde vom Mobilitätsauschuß ermittelt)

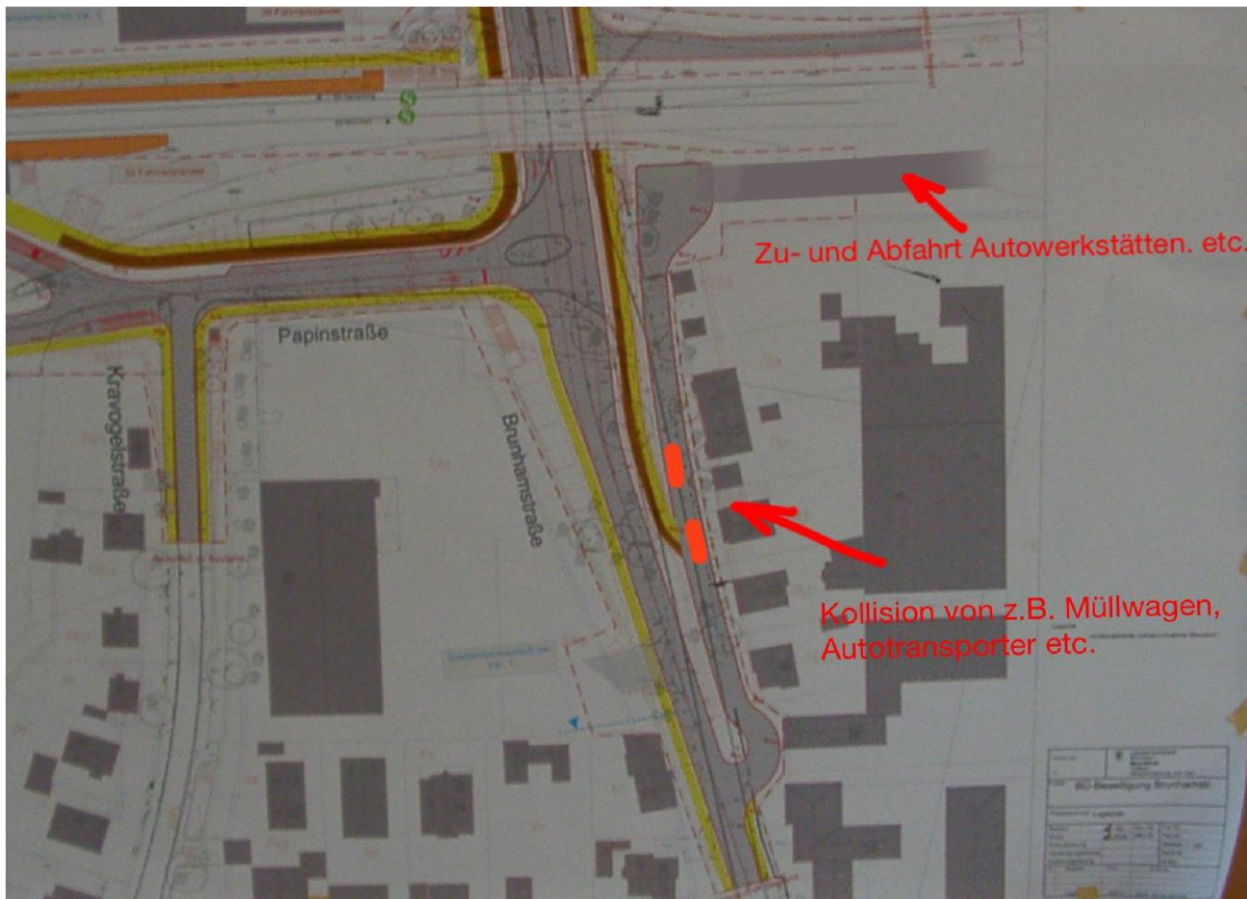


Bild 1: Die Bedienung der Zufahrt/Ausfahrt Schlafwagen HsNr.7 ist durch die neu anzulegende einspurige Anliegerstrasse nicht möglich, für eine mehrspurige ist kein Platz.

### Forderung

- die Brunhamstrasse parallel zum Bahngleis an die Unterführung des Gleisdreiecks anbinden (siehe Bild 3). Es ist technisch machbar, wurde schon vor 20 Jahren offiziell bestätigt, als die ersten Planungen nach den 70igern für die Unterführungen hier in Neuaußing gemacht wurden
- eine Fußgänger und Fahrradunterführung am Bahnhof Neuaußing machen
- die Ausrede, man muß die Grundstücksrechte für diese Strasse (Parallele) erst erwerben, ist vorgeschoben. Zum einen weiß man seit Jahren, daß das Problem mit dem Bahngleis besteht. Weiterhin gehört ein Großteil der Fläche der DB, die auch die Ursache des Problems ist und die Unterführung muß auch noch nicht sofort gebaut werden. Man weiß seit Jahrzehnten, daß das Ganze mit heißer Nadel gestrickt ist und nur unter großen Opfern der betroffenen Anwohner bedingt verwirklicht werden kann.

### **Vorteile Anbindung an das Gleisdreieck:**

- die Anbindung kann ohne Beeinträchtigung des Verkehrs gebaut werden und „über Nacht“ eröffnet werden.
- Sowohl die Schlafwagen als auch der Siriuspark können perfekt von dieser neuen Strasse angebunden werden. Insbesondere die ehemalige Schlafwagen hätte dann eine vernünftige Zufahrt zu ihren Gelände. Damit würden die Anwohner endlich vom Schwer- Lastverkehr, den Sanitätern des BRK und den Winterräumdiensten in der Brunhamstrasse entlastet werden. Wir haben dann immer noch den LIDL.
- Die bei den Bürgen äusserst beliebte Fussgängerunterführung an der Bodenseestrasse kann erhalten bleiben.
- Keinerlei Baumaßnahmen an der Limes und Bodenseestrasse notwendig
- alle Anwohner sind nicht zusätzlich betroffen, da der Status quo beibehalten werden kann
- Abnahme von Verkehr in der Brunhamstrasse z.B. auch weniger LKW's
- Aufrechterhaltung der Anbindung von Neuaubing Süd an die Bodenseestrasse
- eine direkte Anbindung an die Unterführung im Gleisdreieck ist problemlos möglich, da auch Fußgänger- und Radweg in der Unterführung soweit umgelegt werden kann, daß eine barrierefreie Nutzung weiterhin möglich ist
- Bushaltestelle für das neu gebaute Wohngebiet im Gleisdreieck (Metro) – geringere Kosten als der Bau der Unterführung.

### **Nachteil**

- für die Leute, die nach Altaubing/Lochhausen oder Richtung Germering fahren wollen ergibt sich ein Umweg von ca. 1,5 km, die in Richtung Innenstadt wollen bleibt alles gleich.

### **Fazit:**

Leider wurde vom Mobilitätsausschuß die Unterführung schöngerechnet, die wahren Ausmaße verschwiegen. Der Planfall 3 (Schliessung Bahnübergang + Parallele) ist durch nicht notwendige Baumaßnahmen (z.B. Bau einer Brücke am Gleisdreieck) bzw. Anzahl der betroffenen Eigentümer schlechtgerechnet (siehe Bild 3), es sind zu 99% die Bundesbahn und 1-2 (je nach Ausführung) weitere betroffene Industriegebiete mit wenigen Quadratmetern. Auch ist die Behauptung falsch, daß die Unterführung vorwiegend innerhalb der Strassenbegrenzungslinien erfolgt, es sind teilweise massive Eingriffe in die Grundstücke der Bewohner notwendig (siehe Bild 2)

Bei einer Unterführung mit den vom Mobilitätsausschuß empfohlenen 3,80m wird es nicht bleiben, da hier die Stadt und die Bahn die Kosten alleine tragen müssen, bei einer 4,50m Version muß sich auch das Land beteiligen, somit kostet es der Stadt und der Bahn weniger. Jedoch beträgt die Absenkung der Bodenseestrasse bei einer 4,50m Unterführung 1,5m nicht 1m wie vom Mobilitätsausschuß beschrieben, da die Rampenneigung gleich ist und der Höhenunterschied von 3,80m zu 4,50m 70cm ist und nicht 20cm. Man versucht wieder die geplanten Eingriffe niedrig anzusetzen und wenn es soweit ist und man angefangen hat wird halt alles wieder erheblich aufwändiger. Weiterhin wird Gräfelfing bei 3,80m intervenieren, da der Schwerlastverkehr über Gräfelfing/Lochham die Industriegebiete wegen zu geringer Durchfahrtshöhe anfahren muß. Und daß die Belastungen für die betroffenen Anwohner, wenn die Unterführung fertig ist, massiv sind, wird auch verschwiegen.

Die Bahn, ursprünglich ein Staatsunternehmen, wird mit Milliarden Steuergeldern subventioniert, und wenn es darum geht ein paar Grundstücke oder Straßenanteile zu bekommen heißt es jedesmal: die Bahn will das nicht, Verhandlungen sind äußerst schwierig.

Deshalb entscheiden Sie pro Anwohner. Der gesamte Verkehrsfluß kann mit der Parallelen aufrecht erhalten werden, und die Anwohner in der Brunhamstrasse haben etwas weniger Verkehr. Und für die Stadt kommt das auch billiger.

Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Pfister, i.V. für die betroffenen Anwohner



Bild 2

Diese Zukunft ist nicht akzeptabel, auch von Ihnen will keiner diese Situation vor seiner Haustüre. Der Lkw steht in etwa auf dem zukünftigen Strassenverlauf der Brunhamstrasse. An dieser Stelle entsteht auch noch ein Wendepunkt, um das Industriegebiet der ehemaligen Schlafwagen anzufahren. Ähnliche Abstände ergeben sich für die Hausnummern 11-19 (Veldensteinstrasse bis Bahngleis) und in der Limesstrasse westlicher Seite

### Vorschlag Ableitung Brunhamstraße auf Straße Am Gleisdreieck

Stand: 10.12.2020 Martin Feldner  
Ergänzt von Jürgen Pfister

#### Vorteile:

- Keine Fahrzeitverlängerung für ÖPNV, weil Wartezeiten vor Bahmschranke entfallen und Funksteuerung Ampel kostengünstiger als aufwändiger Unterführungsbau mit Absenkung der Bodenseestraße
- Keine jahrelange Beeinträchtigung des Verkehrs auf der Bodenseestraße und der Brunhamstraße durch Baustelle
- Verkehrsberuhigung auf der Brunhamstraße und der Aubinger Straße in Lochham



Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers

© Bayerische Vermessungsverwaltung 2020, EuroGeographics

Bild 3

Bei der Parallelen (rot markiert) muß nur eine Strasse ebenerdig gebaut werden und dann an einer bestehenden Unterführung angeschlossen werden. Ein Grundstückerwerb von der Schlafwagen ist bei entsprechender Strassenführung nicht unbedingt notwendig, eine Verlegung der Zufahrten der Industriegebiete machbar und somit eine Entlastung vom Lieferverkehr, BRK, Winterdienste, usw. für die Anwohner umsetzbar.