

# Machbarkeitsstudie Tieferlegung Bahnlinie im Ortsbereich Oberschleißheim



INGENIEURBÜRO  
VÖSSING

In Zusammenarbeit mit



SSF Ingenieure

- **Auflassung Bahnübergang**

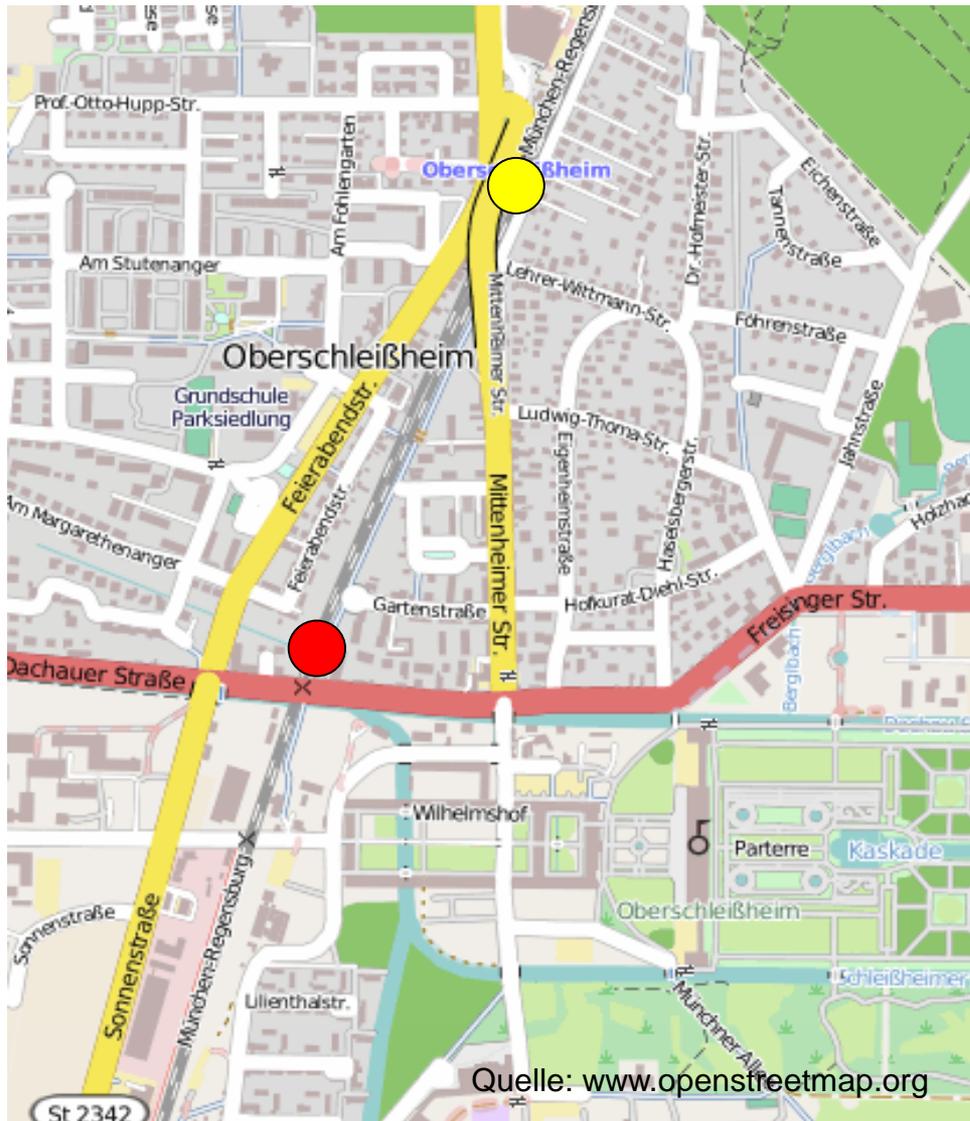
- Auf Grund der unbefriedigenden verkehrlichen Situation für den Straßenverkehr, soll der Bahnübergang beseitigt werden.
- Durch angedachte zukünftige Verkehre ist mit noch längeren Schrankenschließzeiten zu rechnen.
- Mittel- bis langfristig muss die heutige BÜ-Sicherungsanlage erneuert werden

- **Bisherige Untersuchungen**

- Tieferlegung Bahntrasse im Rahmen der Studie Verbesserung Flughafenanbindung (2010)
- Überlegungen staatliches Bauamt zum Umbau Dachauer Straße B471

- **Neue Randbedingungen**

- Neue Bebauung durch LMU München und somit Verlagerung Fahrgastpotential in Richtung Bahnübergang



### • Randbedingungen / Zwangspunkte

- max. 12,5 ‰ Längsneigung
- TEN-Strecke
- Bestehende Bebauung
- P&R am best. Bahnhof
- Buswendeschleife am best. Bahnhof
- Verlegung Hauptzugang ca. 900 m
- Lichte Höhe Bahn 5,65 – 6,20 m
- Erhalt Kanal
- Beseitigung BÜ-Schönleutnerstraße
- Grundwasser bei > 6,0 m unter GOK

- **Variantenspektrum**

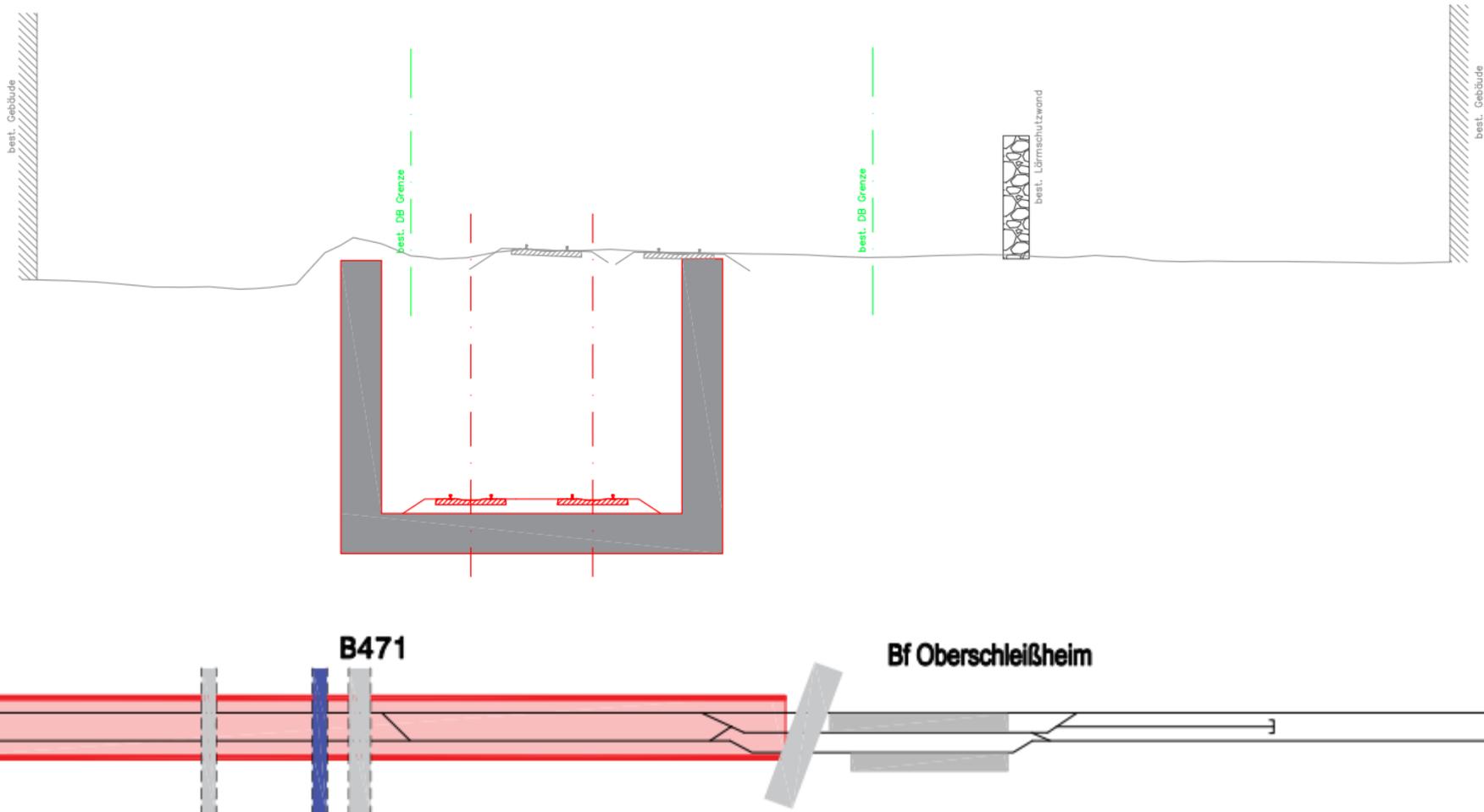
**Variante 0** – Auflassung Bahnübergang gem. Studie Flughafengutachten

**Variante 1a** - Auflassung Bahnübergang, Verlegung Bahnsteig in Bereich Dachauer Straße, **3 Bahnsteiggleise**

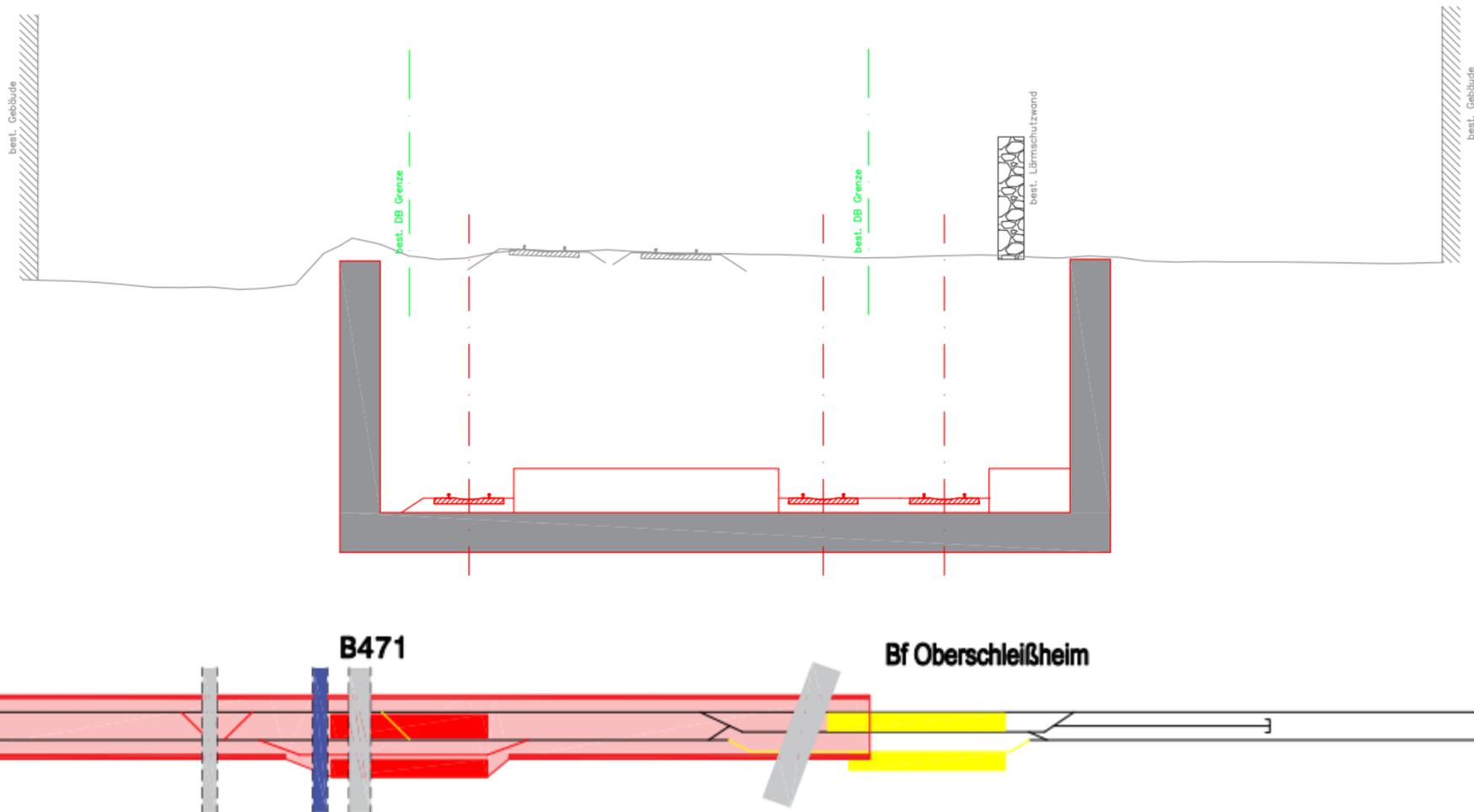
**Variante 1b** - Auflassung Bahnübergang, Verlegung Bahnsteig in Bereich Dachauer Straße, **2 Bahnsteiggleise, zus. Überholgleis f. Güterzeuge**

**Variante 1b+** - Auflassung Bahnübergang, Verlegung Bahnsteig in Bereich Dachauer Straße, **2 Bahnsteiggleise, zus. Überholgleis f. Güterzeuge, Wendegleis für S-Bahn**

- **Variante 0 - Flughafengutachten**



- Variante 1a – 3 Bahnsteiggleise

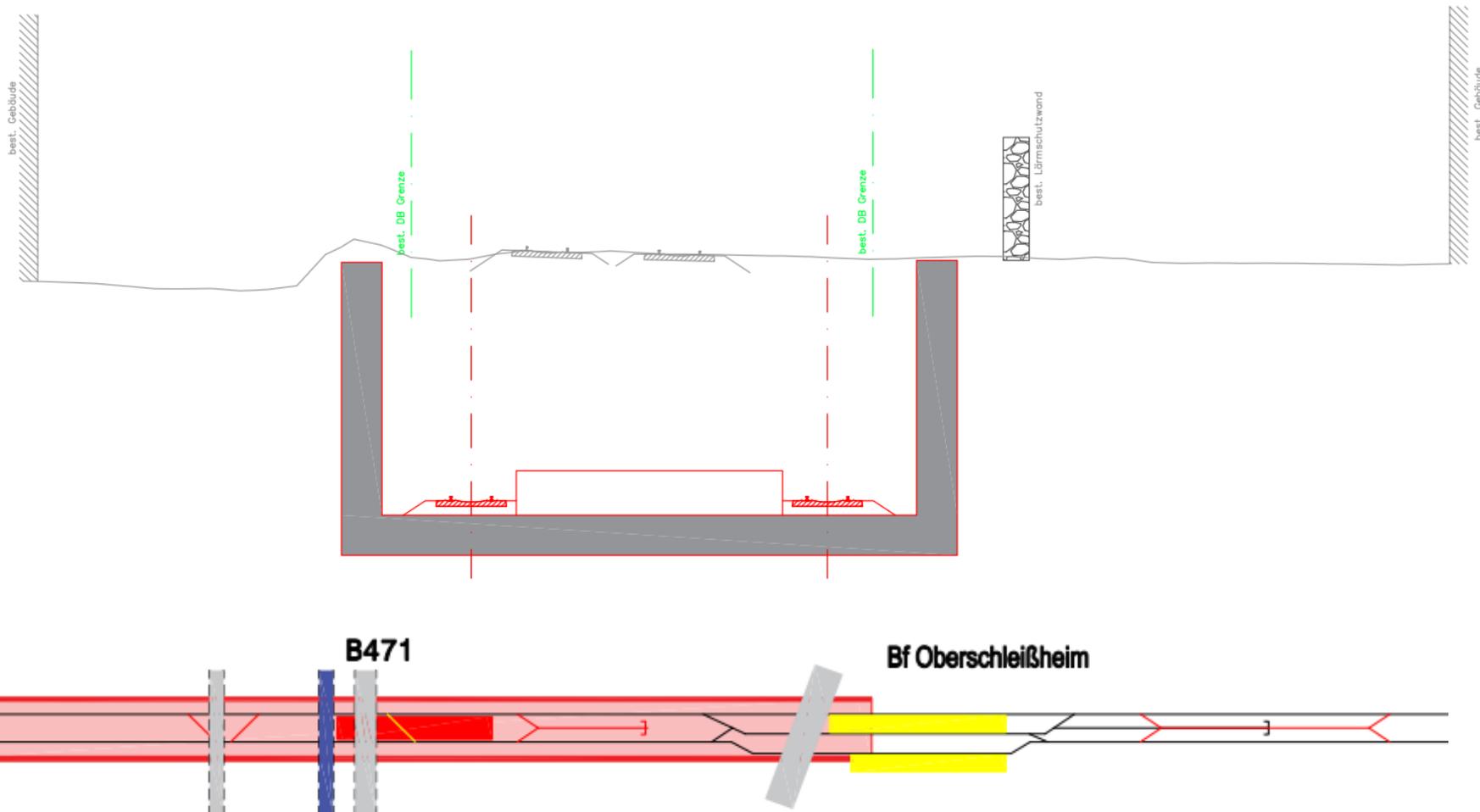


- **Variante 1a – 3 Bahnsteiggleise**



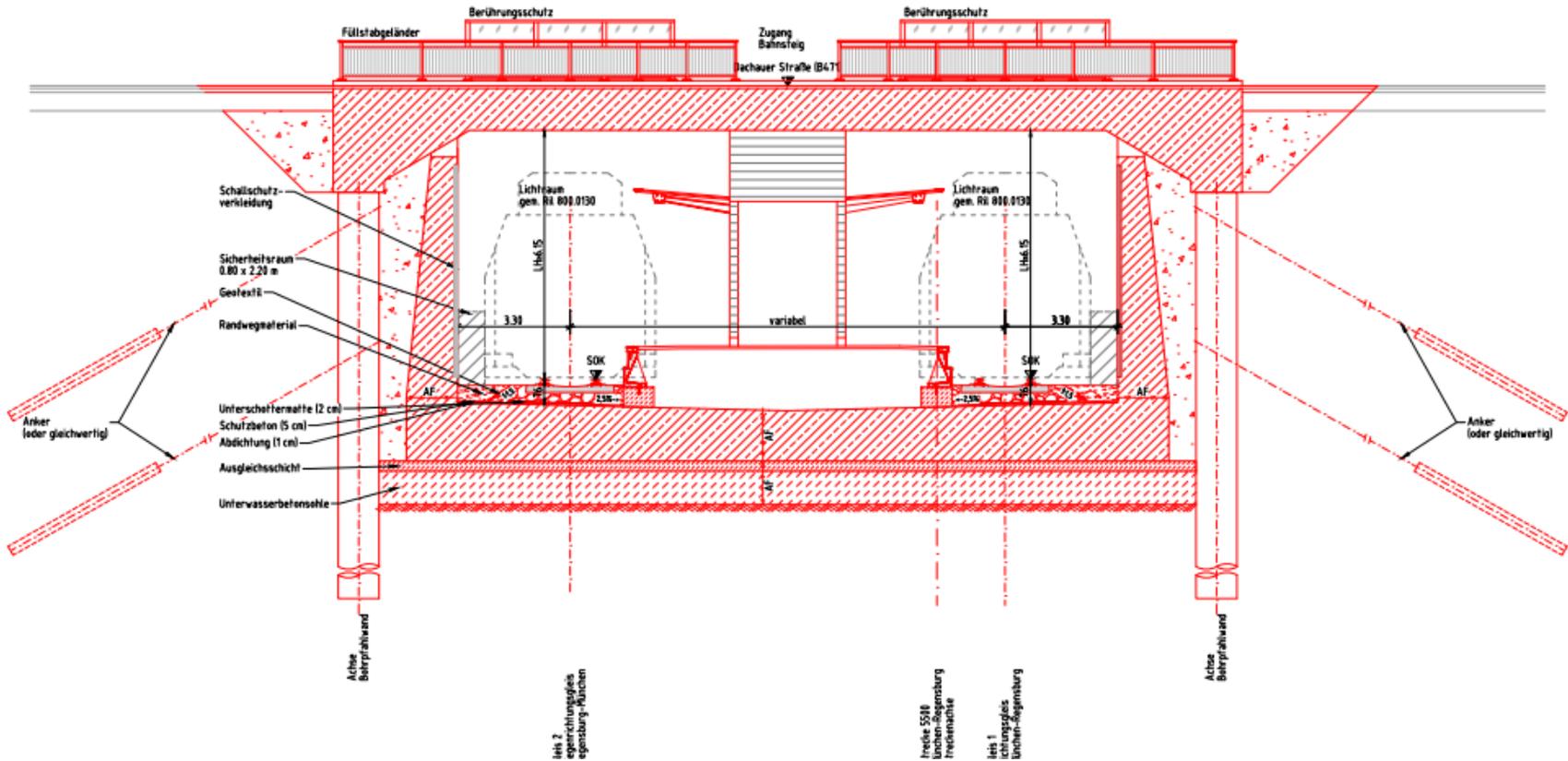
- Erhebliche Eingriffe in Privatgrund / teilw. Gebäudebestand
- Erhebliche Eingriffe in Zufahrt
  
- Variante wird nicht weiterverfolgt

- Variante 1b+ – 2 Bahnsteiggleise + Überholgleis + S-Bahn Wendegleis

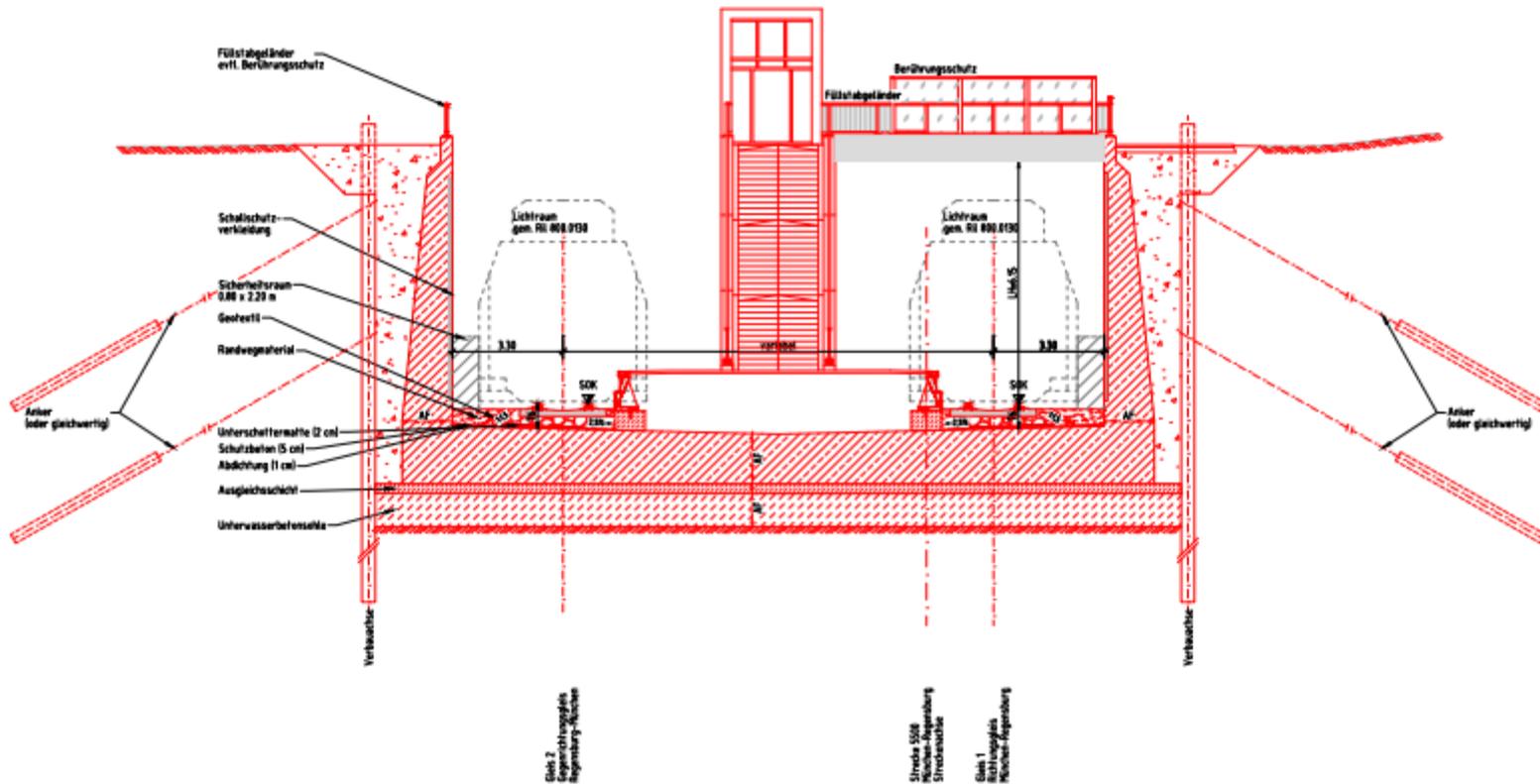




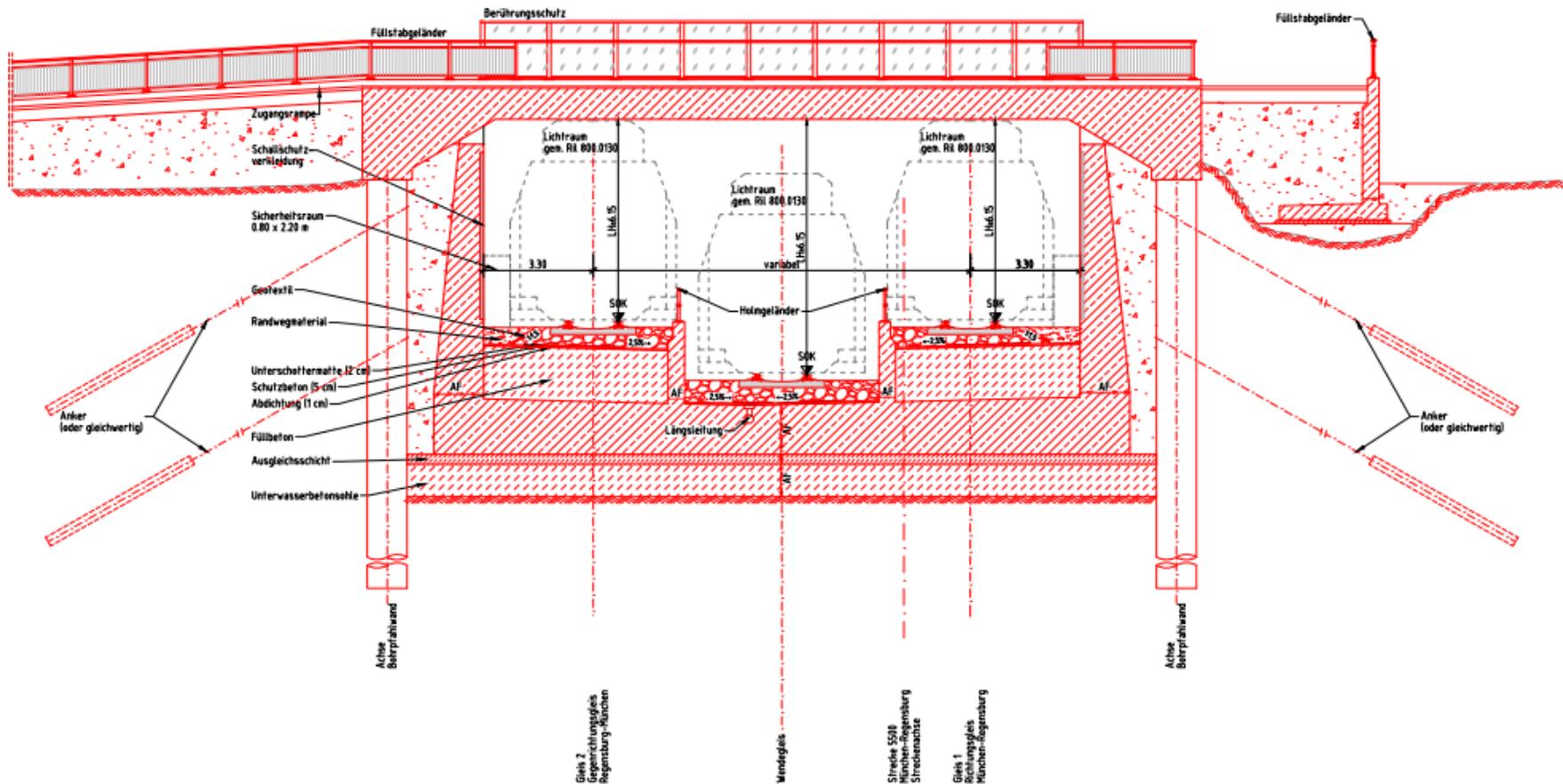
Querschnitt Bahn-km 18,7+75  
Dachauer Straße (B471)  
M 1:100



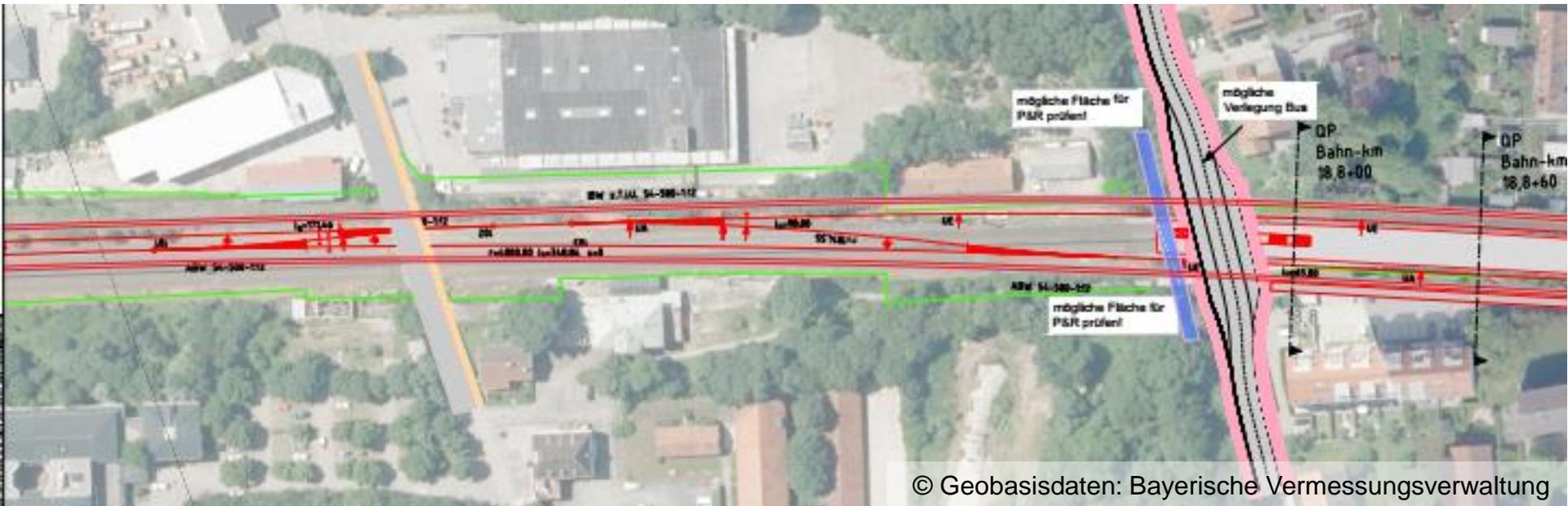
Querschnitt Bahn-km 18,9+00  
Zugang Bahnsteig  
M 1:100



Querschnitt Bahn-km 19,1+60  
Geh- und Radwegüberführung  
M 1: 100



- **Variante 1b / 1b+ – 2 Bahnsteiggleise**



→ Erhebliche Eingriffe in Privatgrund



- Gesamtlänge Trog/Bauwerk ca. 1.700 m, ca. 30.000 m<sup>2</sup>
- Ausbau nach 16. BImSchV  
→ Lärmschutz nach geltenden Richtlinien

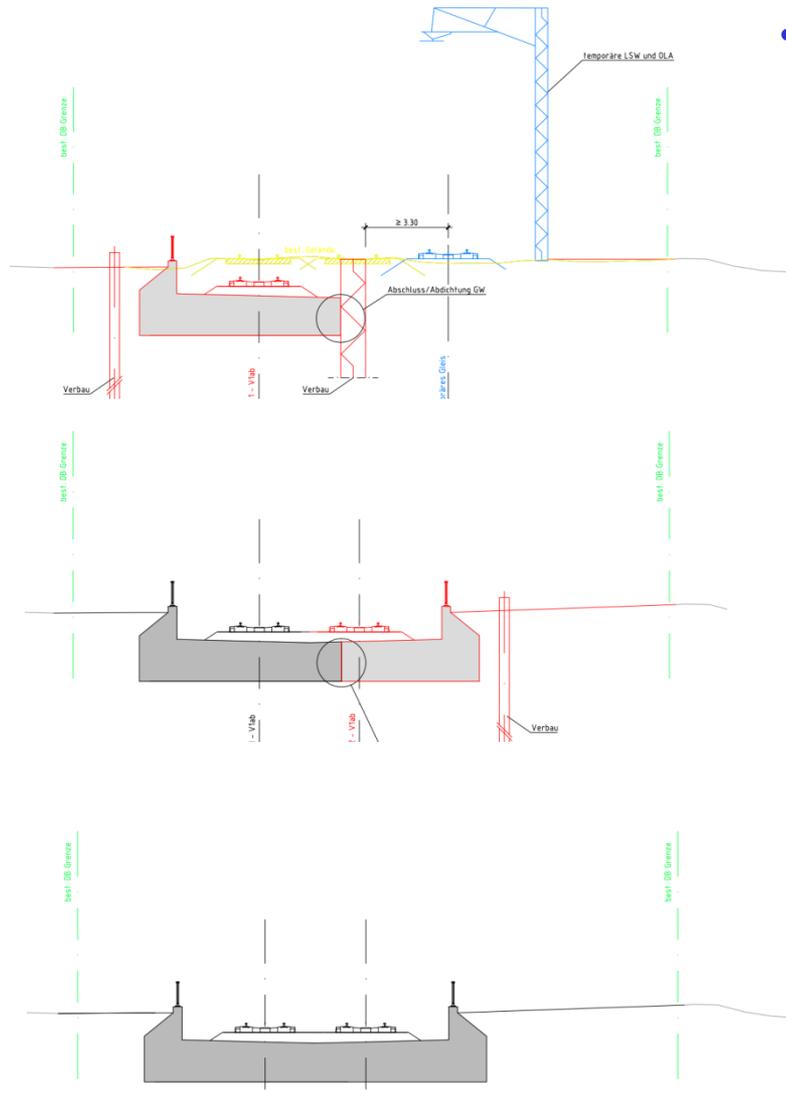
- **Variante 1b / 1b+ – 2 Bahnsteiggleise**



→ Erhebliche Eingriffe in Privatgrund

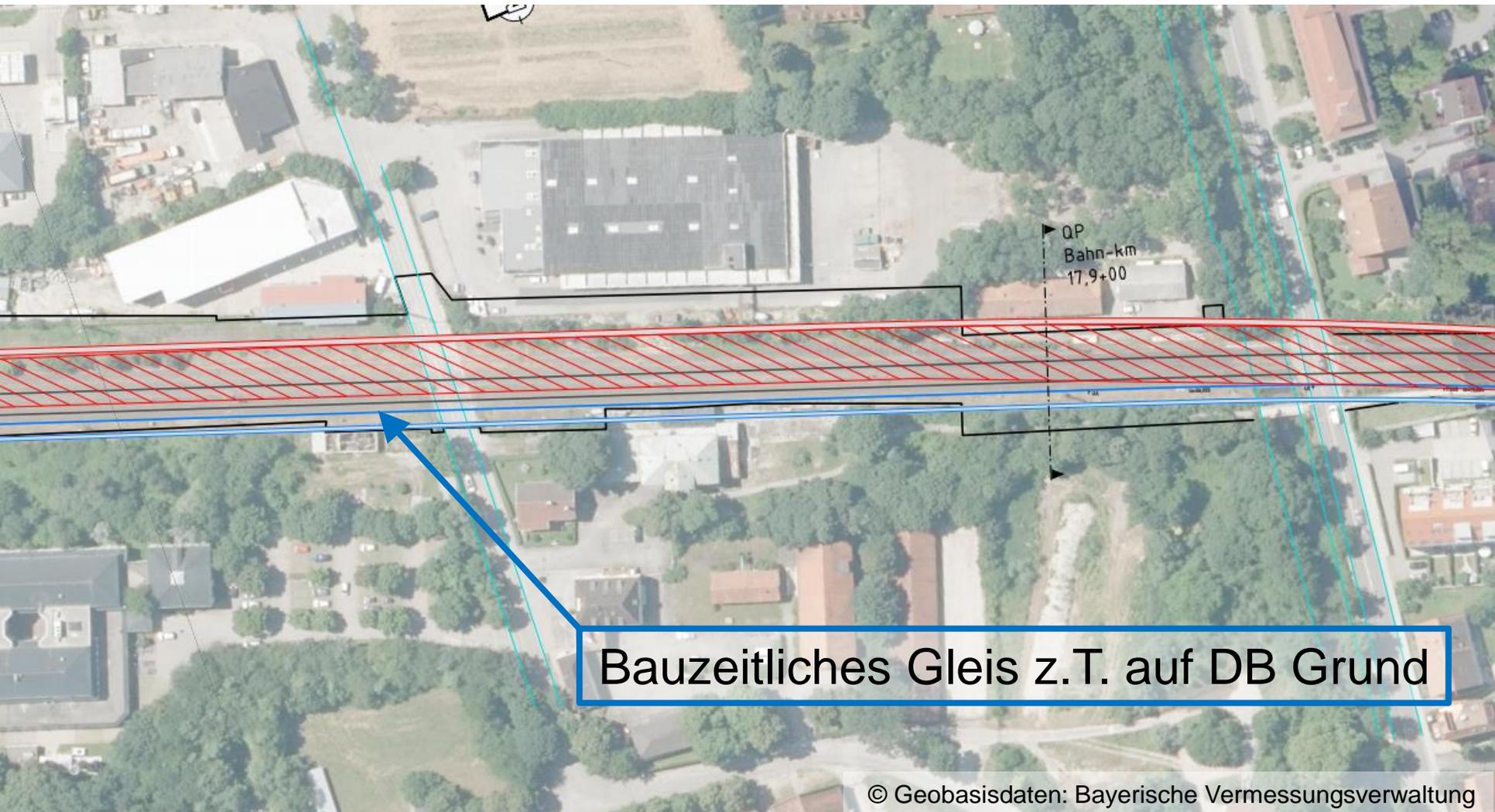
- **Baudurchführung**

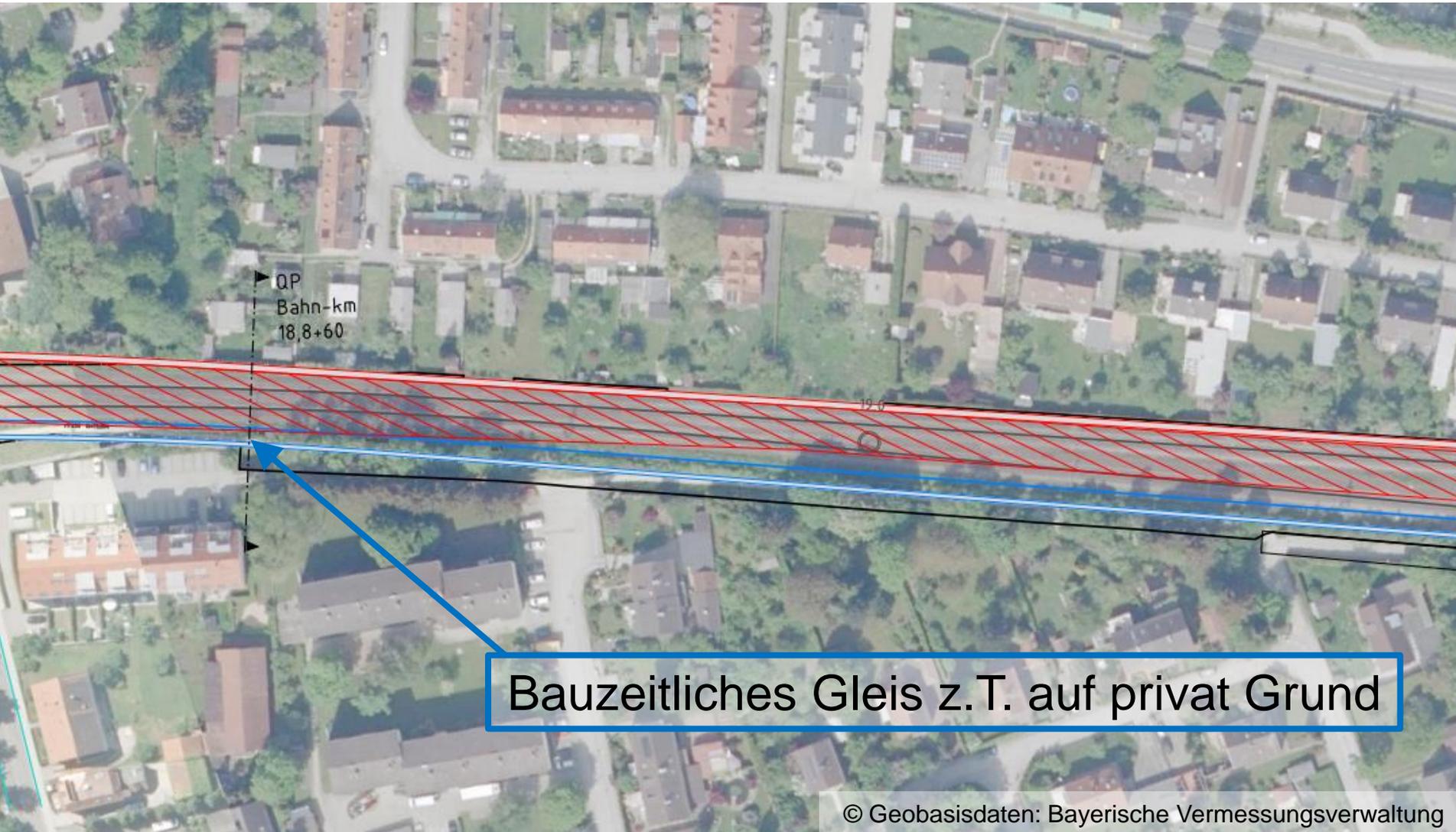
- Provisorische Gleistrassen neben best. Bahnkörper
  - Halbseitige Bauweise Trog
  - Eingleisige Streckenführung in provisorischer Lage im Trog
  - Provisorische zweigleisige Streckenführung in Troglage
  - Endzustand Gleisanlagen
  - Neubau Bahnsteig
- 
- → zahlreiche Bauzustände und signaltechnische Zwischenzustände
- 
- Durchgängige 2-gleise temporäre Trasse nur mit erheblichem Eingriffen in Privatgrund möglich
  - → Durchgängig 1-gleisige Befahrbarkeit



## • Baudurchführung

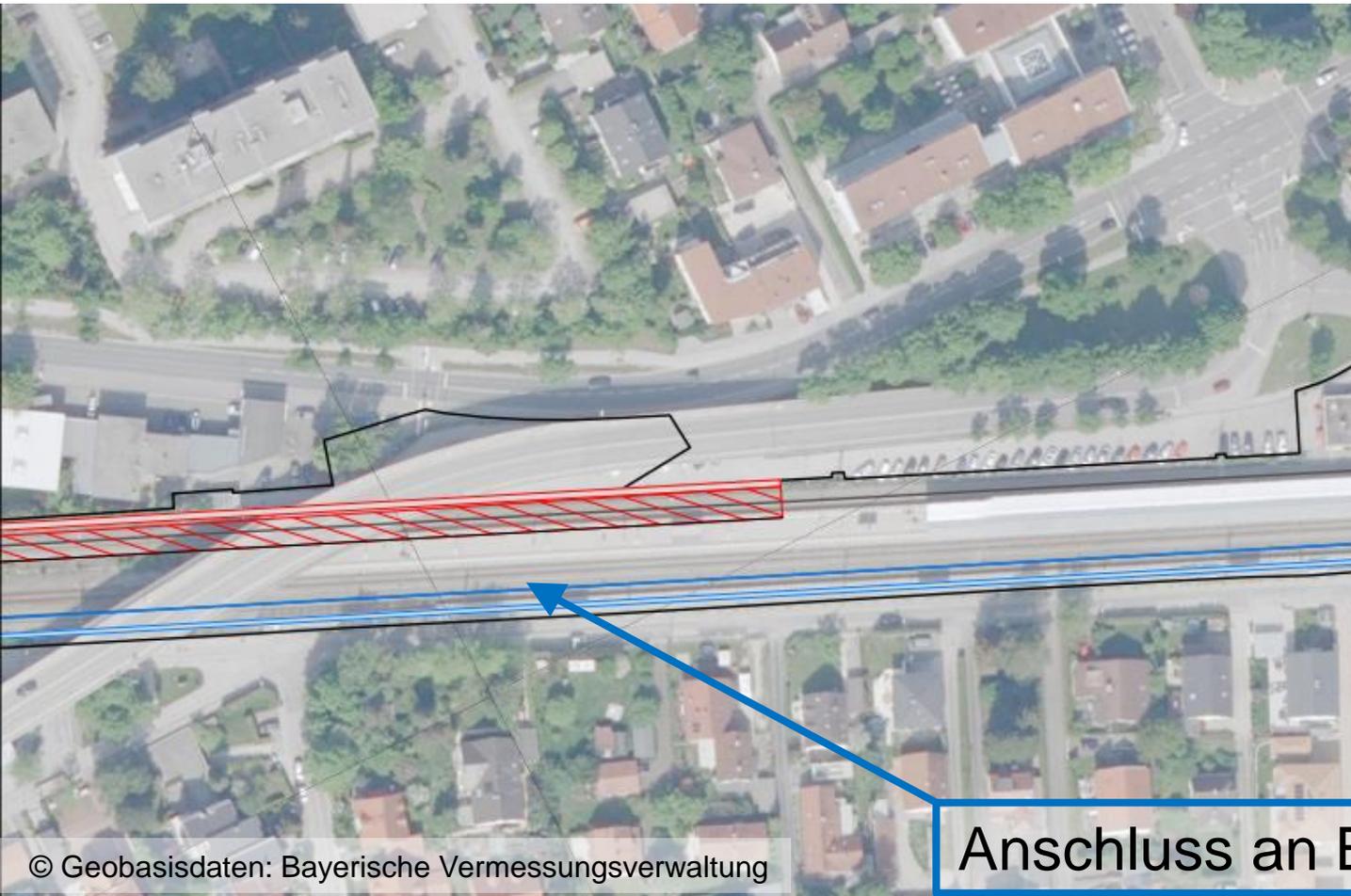
- Provisorische Gleistrassen neben best. Bahnkörper, soweit möglich auf DB Grund
- Halbseitige Bauweise Trog
- Eingleisige Streckenführung in provisorischer Lage im Trog
- Endzustand Gleisanlagen





Bauzeitliches Gleis z.T. auf privat Grund

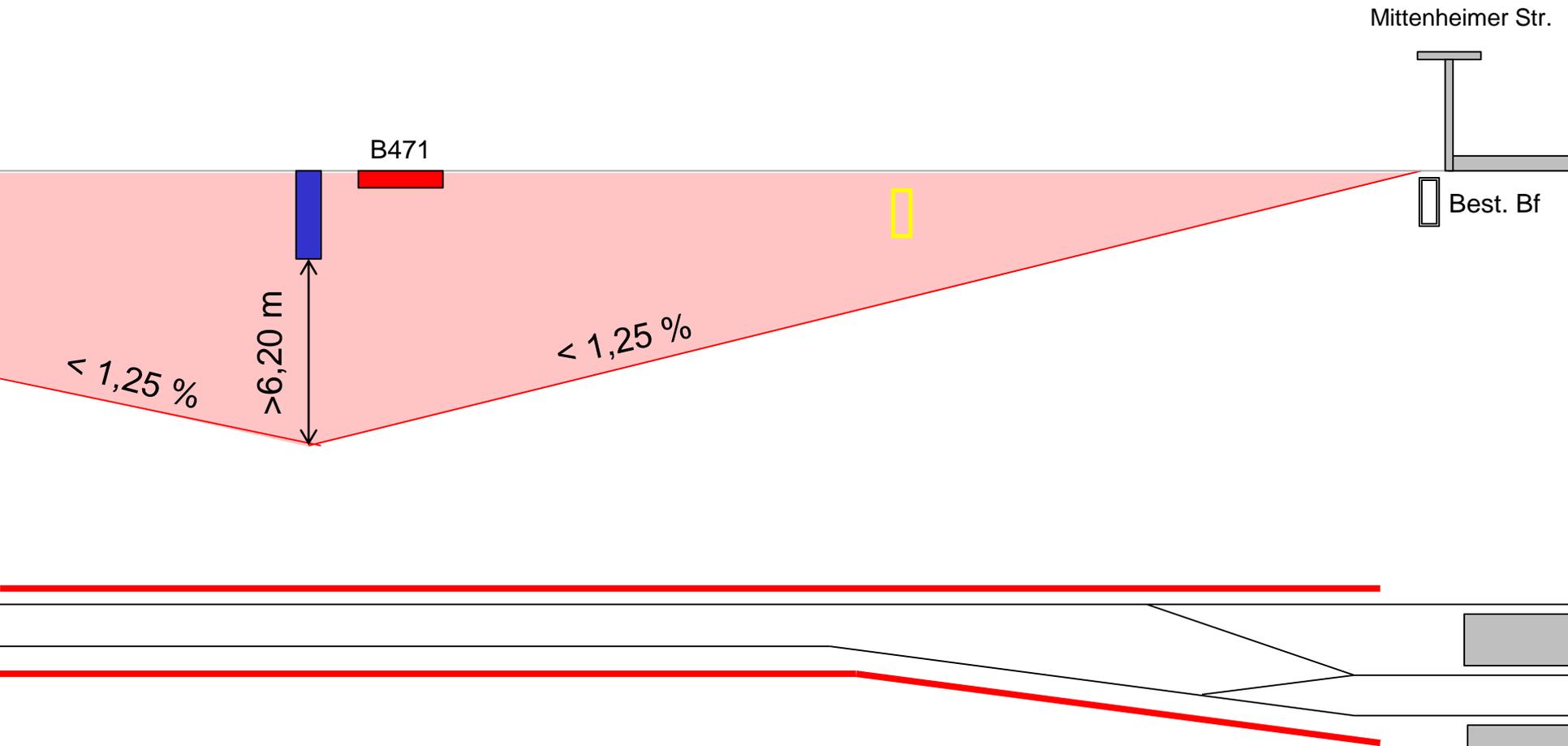
© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung



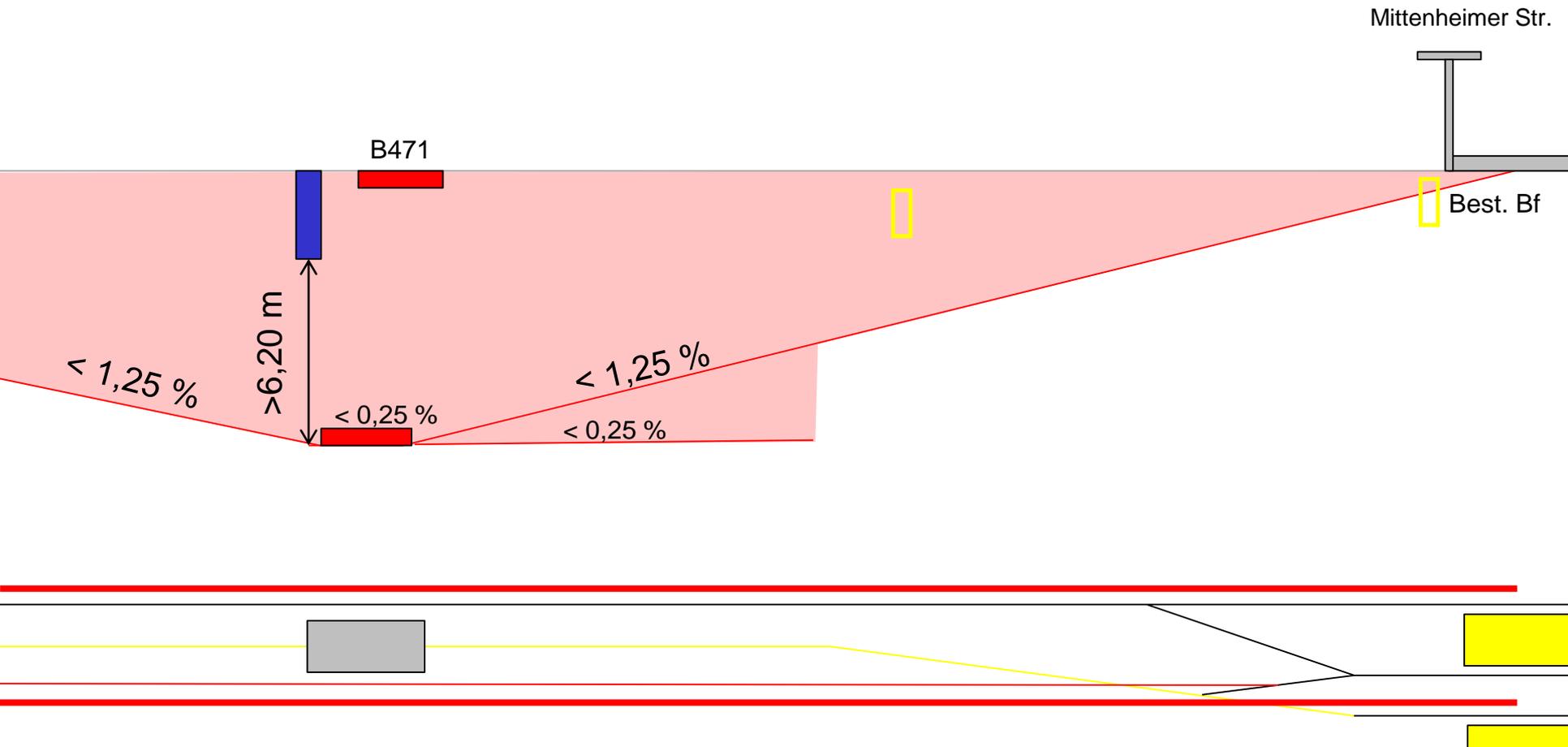
Anschluss an Bestand

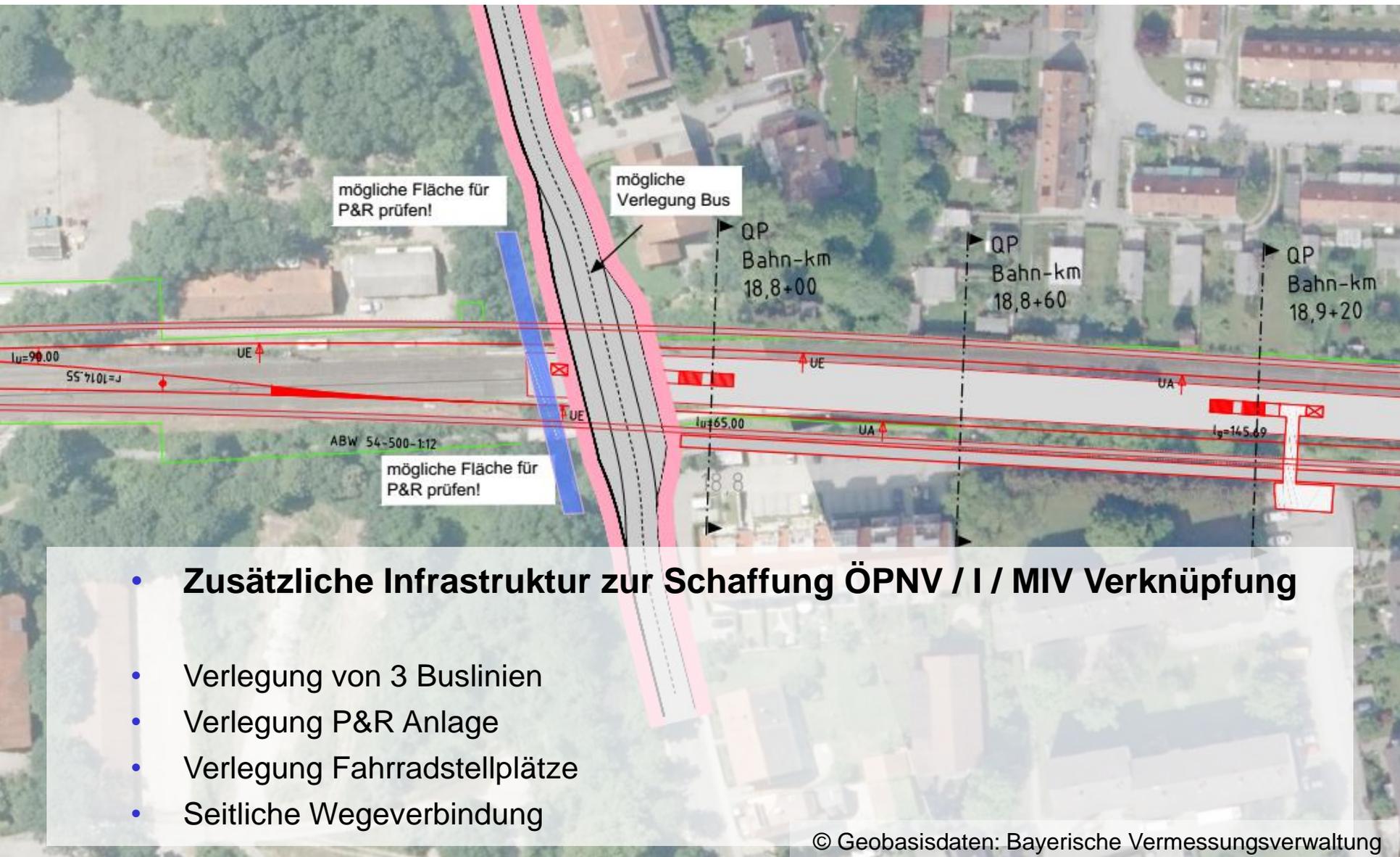
- **Veränderungen / Kostensteigerungen gegenüber Variante 0**
  - Deutlich Längeres Trogbauwerk durch Bahnsteig im Trogbereich (+ 210 m Nutzlänge + 64 m Ausrundungshalbmesser)
  - Hinweis: Bahnsteig mit Längsgefälle > 2,5 ‰ keine Regelbauweise
  - Deutlich breiteres Trogbauwerk durch Mittelbahnsteig und Gleisauflöcherung (+ 9 m f. Bahnsteig)
  - Hinweis: Außenbahnsteig bringt auf Grund gefordertem mittigen Wendegleis keine Verbesserung
  - → Geringerer Platz für bauzeitliche Trassen, durch breiteres Bauwerk und zusätzlicher prov. Bahnsteige da Trogbauwerk bis best. Bahnsteige
  - Hinweis: eine Verschiebung des Bahnsteigs in Richtung München, erleichtert den Bau im Bereich best. Bahnhof, liegt dann aber im Bogen und ist nicht mehr so gut erreichbar. Der Querung des Würmkanals ist zu beachten.

- Variante 0 - Flughafengutachten



- Variante 1 – mit Bahnsteig (Wendegleis)





© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

- **Veränderungen / Kostensteigerungen gegenüber Variante 0**
  - Zusätzliche Infrastruktur zur Schaffung ÖPNV/MIV Verknüpfung
  - Verlegung von 3 Buslinien
  - Verlegung P&R Anlage
  - Verlegung Fahrradstellplätze
  - Chancen für städtebauliche Entwicklung freiwerdendes Bahnhofsumfeld
  - Fortschreibung der Kostenschätzung Variante 0 um 10%



- Im Vergleich zu Variante 0 aus dem Flughafengutachten deutlich größere Auswirkungen auf Dritte und kompliziertere Bauzustände.
  - deutlich höhere Investitionskosten (insgesamt 146.024 Tsd. Euro für Var. 1b+)
  - Berechnung Anteil EkrG über Fiktiventwürfe
- Zusätzliches Fahrgastpotential (geplanter Universitätsstandort)
  - ggf. Finanzierungsmöglichkeiten für Teile der Zusatzkosten
- Voraussichtlich kein Verlust von Fahrgastpotential bei Schaffung von Infrastruktur für ÖPNV / IV / MIV-Verknüpfung
  - Folgeinvestitionen
- Der Endzustand der Bahnanlagen wird als gleichwertig leistungsfähig angesehen
  - voraussichtlich genehmigungsfähig
- bauzeitlichen Einschränkungen sind nicht vermeidbar
  - Intensive Abstimmung mit Betroffenen