

PRO BAHN Oberbayern

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

Herrn Staatsminister Zeil
poststelle@stmwivt.bayern.de

**PRO BAHN
Regionalverband Oberbayern e.V.**

Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
Tel.: 089 / 53 00 31
Fax: 089 / 53 75 66
oberbayern@pro-bahn.de
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

München, 28. Januar 2011

Bahnhof München-Moosach

Sehr geehrter Herr Staatsminister Zeil,

beiliegend erhalten Sie unsere Anfrage zum Zustand des Bahnhofs München-Moosach und die Antwort der DB Station&Service AG vom 22.12.2010.

Als Fahrgastverband können wir das Antwortschreiben nur als sehr negativ beurteilen.

Die hohen Ausgaben, die notwendig waren, um in Moosach einen U-Bahn-Anschluss herzustellen, implizieren, dass auch die DB für den in ihrer Zuständigkeit liegenden Bereich Anpassungen vornimmt. Nur dies wird der Bürger unter wirtschaftlichem Handeln und dem vernünftigen Umgang mit Steuergeldern verstehen.

So wäre es während der Bauzeit der U-Bahn durchaus möglich gewesen, mindestens zwei Bahnsteigkanten auf die für einen barrierefreien S-Bahn-Einstieg notwendige Höhe zu bringen. Die in ihrer Zahl begrenzten und überwiegend in Lastrichtung durchgeführten Regionalzughalte würden dann für beide Fahrrichtungen an einer Bahnsteigkante erfolgen. Das vor kurzem realisierte Beispiel Oberschleißheim veranschaulicht die Option verschiedener Einstiegshöhen an einem Bahnsteig.

Durch den Bau der U-Bahn wurden mehrfach Veränderungen der Gleislage im nördlichen Bahnhofskopf vorgenommen. Im Zuge dieser Baumaßnahmen hätte man auch die Sicherungstechnik so modifizieren können, dass eine optimale Halteposition der S-Bahn bereits zur U-Bahn-Eröffnung möglich gewesen wäre. Aufgrund der Verlegung der Tram- und Bushaltestellen führen auch die Wege zu diesen Verkehrsmitteln überwiegend durch das U-Bahn-Zwischengeschoss.

Auch ohne Erhöhung der Bahnsteigkanten auf das Niveau, das im Bereich der neuen Abgänge bereits realisiert wurde, halten wir als Sofortmaßnahme eine Verlegung der Haltepositionen der S-Bahnen für möglich und notwendig. Bei einer Verschiebung um etwa 40 Meter sollten alle Türen der Fahrzeuge im Bereich des niedrigen Bahnsteigniveaus verbleiben, so dass es keinen Konflikt mit den Einstiegshöhen von Regionalzügen gibt.

Die Absicht der DB, lediglich die bestehende Bahnsteigüberdachung zu sanieren, halten wir – auch zusammen mit einer angedachten, getrennten Einhausung der Fahrtreppen – für das, was

man in der Öffentlichkeit als „Schildbürgerstreich“ bezeichnet. Eine Verschiebung der Bahnsteigdächer nach Norden, so dass sie ungefähr vom alten Bahnsteigtunnel bis zu den neuen Abgängen zur U-Bahn reichen, passt nicht nur zu den von uns vorgeschlagenen Haltepositionen, sondern entspricht der berechtigten Erwartungshaltung der Fahrgäste. Die technischen Vorteile bezogen auf Zustand der Fahrtreppen und Winterdienst hatten wir in unserem Schreiben vom 20.12.2010 erläutert.

Aufgrund des Schreibens der DB Station&Service AG vom 22.12.2010 müssen wir leider davon ausgehen, dass Änderungen des aus unserer Sicht unmöglichen Zustands ohne politischen Druck nicht mehr machbar sind. Dieser Druck muss nötigenfalls auch über den DB-Vorstand in Berlin ausgeübt werden, da wir die Situation in Moosach für exemplarisch halten. Die Deutsche Bahn liefert hier ein Musterbeispiel dafür, dass die Forderungen von PRO BAHN nach Ausgliederung der Infrastruktur aus dem DB-Konzern und der partiellen Regionalisierung von Bahnhöfen und Schienennetz berechtigt sind.

In unserem Schreiben vom 20.12.2010 hatten wir bereits auf die hohen Reisendenzahlen am Umsteigeknoten Moosach hingewiesen. Aufgrund der Stationsgebühren für die in Moosach doch recht zahlreichen Zughalte erzielt die DB AG hier auch hohe Einnahmen. Wie gehen davon aus, dass allein in Moosach jährlich Gebühren bis zu 200.000 Euro anfallen, die entsprechend die Bestellentgelte der Bayerischen Eisenbahngesellschaft belasten. Schon allein deswegen sollte ein hohes öffentliches Interesse an der Bahnhofsausstattung bestehen.

Nicht ersparen möchten wir auch den Hinweis auf das Konzept „Zukunftsbahnhof Moosach“. Es ist nicht zu verstehen, dass bei Veranstaltungen und in Studien wie denen der „Inzell-Initiative“, die auch mit öffentlichen Mitteln finanziert wurden, einerseits schöne Konzepte erarbeitet wurden, andererseits dann ein so fahrgastfeindliches Ergebnis herauskommt, wie man es in Moosach besichtigen kann.

Wir möchten unsere Forderungen noch einmal kurz zusammenfassen und erbitten uns dafür Ihre tatkräftige Unterstützung:

1. Als Kurzfristmaßnahme Verlegung der Halteposition der Züge so nah an die Abgänge zum U-Bahn-Zwischengeschoss, wie es die momentane Bauform der Bahnsteige erlaubt.
2. Bau einer Bahnsteigüberdachung, die bis über die neuen Bahnsteigabgänge reicht.
3. Erhöhung von mindestens zwei Bahnsteigkanten, so dass barrierefreies Einsteigen in die S-Bahn-Züge möglich ist.

Bei einer Zusammenlegung der Schritte 2 und 3 sollten Synergieeffekte möglich sein. Hinweisen möchten wir auch darauf, dass der barrierefreie Zugang zum Bahnsteig der DB AG durch den U-Bahn-Bau quasi geschenkt wurde, und dass damit der Schritt zur vollständigen Herstellung der Barrierefreiheit nur folgerichtig ist.

Wir würden uns freuen, bald positivere Nachrichten zum Moosacher Bahnhof zu erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Andreas Barth
(stellv. Vorsitzender)