

Umbau Bahnhof Ohlstadt, Strecke 5504 München – Mittenwald

Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN zu den geplanten Maßnahmen aus Sicht der Benutzer und Fahrgäste

Einleitung

Grundsätzlich begrüßt der Fahrgastverband PRO BAHN alle Maßnahmen, die zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs beitragen. Insbesondere die Infrastruktur der Bahnhöfe ist oft in einem nicht mehr zeitgemäßen Zustand. Bahnhöfe dienen als Schnittstelle zwischen Eisenbahn und den übrigen Verkehrsmitteln und Zubringern. Ihrer Funktion werden sie gerecht, wenn sie kurze Wege aufweisen und alle für den Kunden notwendigen Serviceeinrichtungen übersichtlich angeordnet sind. Insbesondere muss nach heutigen Anforderungen der Zugang zum öffentlichen Verkehr barrierefrei ausgebaut sein.

Die Gemeinde Ohlstadt hat in den letzten Jahren die Schnittstellenfunktion ihres Bahnhofs in vorbildlicher Weise gepflegt und im Umfeld des Empfangsgebäudes neue P&R und B&R-Anlagen errichtet. Für das Empfangsgebäude hat sich ein Eigentümer gefunden, dessen Geschäftsmodell eine fahrgastnahe Nutzung des Gebäudes mit Kiosk bzw. Cafe vorsieht.

Die vorliegenden Umbaupläne der DB

Die Planungen der Deutschen Bahn sehen im Grundsatz folgende Maßnahmen vor:

1. Ersatz des Hausbahnsteig und des Zwischenbahnsteigs durch zwei Außenbahnsteige an Gleis 1 und 2
2. Der Zugang zu Bahnsteig 2 soll über den Bahnübergang (BÜ) Partenkirchner Straße erfolgen, der somit ohne technische Maßnahme der Anforderung Barrierefreiheit genügen soll. Der Bahnübergang liegt ca. 440 m südlich des jetzigen Bahnhofsgebäudes. Die Bahnsteiganlage wird deshalb um mehrere hundert Meter nach Süden verlagert.
3. Gleis 1 soll zum Hauptdurchfahrgleis werden, Gleis 2 wird bei Zugkreuzungen benutzt.
4. Der nördliche Gleisbogen, trassiert für 80 km/h, ist dann soweit von den Haltepunkten der Züge entfernt, dass er als Langsamfahrstelle wirksam wird. Er soll zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit von 80 auf 100 km/h verschlankt werden.

Auswirkungen der Umbaupläne

Bahnhof der langen Wege

Die Wege von und zu den Parkplätzen bzw. Fahrradabstellanlagen werden erheblich länger, Bahnsteig 2 ist nur über einen langen Umweg über den gesamten Bahnsteig 1 und den BÜ Partenkirchner Straße erreichbar. Der Umbau führt somit zu deutlichen Reisezeitverlängerungen für die Fahrgäste. Der Zugang zu Bahnsteig 2 kann angesichts seiner Länge nicht als barrierefrei angesehen werden und ist für gehbehinderte Fahrgäste als unzumutbar anzusehen.

Das Empfangsgebäude gerät in eine Randlage, sodass ein fahrgastaffines Nutzungskonzept nicht mehr möglich ist. Eine Aufstellung des Fahrscheinautomaten im Gebäude bzw. im direkten Umfeld erscheint auch weiterhin als beste Lösung. Auswärtige Bahnkunden erwarten am Bahnhofsgebäude Informationseinrichtungen und Fahrscheinautomaten. Es ist nach den bisherigen Vorgehensweise davon auszugehen, dass in Ohlstadt auch weiterhin nur ein Fahrscheinautomat vorgehalten wird. Für Fahrgäste an Gleis 2 ergeben sich somit zusätzlich lange Wege für den Fahrscheinerwerb.

Sicherheit

Die Anordnung insbesondere des Bahnsteigs 2 zu den übrigen Bahnhofseinrichtungen wird dazu führen, dass Fahrgäste illegal die beiden Gleise des Bahnhofs überqueren, um sich so mehrere hundert Meter lange Umwege zu ersparen. Dies könnte Unfälle mit tödlichem Ausgang provozieren. Gefährdungen dieser Art sind aus Oberau bekannt. Dort wurde ebenfalls eine Anordnung aus Außenbahnsteigen mit Zugang über benachbarte Bahnübergänge umgesetzt.

Die Anordnung der Bahnsteige hat auch Auswirkungen auf das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste. Bahnsteig 2 liegt in einer Randlage abseits der Bebauung, auch der Bahnsteig 1 in südlicher Lage ist weitgehend unbeobachtet. Der Fahrgast wünscht sich einen kurzen und gut einsehbaren Weg vom Zug ins Wohngebiet bzw. zu den Parkplätzen oder zum Bahnhofsgebäude.

Umgang mit kurzfristig angesagten Zugkreuzungen

Nach den ursprünglichen Plänen der DB Netz aus dem Jahr 2000 sollte der Bahnhof Ohlstadt zu einem Haltepunkt ohne Begegnungsgleis zurückgebaut werden. Erst durch den Nachweis der Verspätungsanfälligkeit der eingleisigen Strecke und damit der Notwendigkeit der Vorhaltung eines Begegnungsgleises in Ohlstadt konnte die Planung der DB geändert werden. Da in der Regel die Züge am Gleis 1 abgefertigt werden sollen, muss bei einer außerplanmäßigen Kreuzung ein Zug auf Gleis 2 umgelegt werden. Außerplanmäßige Kreuzungen werden kurzfristig eingelegt und meist noch kurzfristiger den Kunden mitgeteilt. Da anzunehmen ist, dass die Fahrgäste sich eher im nördlichen Bahnsteigbereich aufhalten., beansprucht der Wechsel der Fahrgäste von Bahnsteig 1 auf Bahnsteig 2 ausreichend Zeit. Da der Bahnsteigzugang ordnungsgemäß nur über den Bahnübergang erfolgt kann, dieser jedoch vor Eintreffen der kreuzenden Züge geschlossen wird, müssen Züge mehrere Minuten warten, um Fahrgästen nach dem Öffnen der Schranken einen Zustieg zu ermöglichen. Dadurch erhöhen sich Verspätungen deutlich. Die Erfahrung zeigt, dass in dieser Situation die Fahrgäste dazu neigen, die Gleise illegal zu überqueren, um den Zug noch sicher zu erreichen. Eine solche Situation bei zwei einfahrenden Zügen ist auch Sicht von PRO BAHN also unkontrollierbar und gefährlich.

Fazit

Die vorliegende Planung erfüllt nicht die Anforderungen an Kundenorientierung und Sicherheit. Die Schnittstellenfunktionen müssten eigentlich an den BÜ Partenkirchner Straße verlegt werden. Dort besteht aber keinerlei geeignete Infrastruktur. Im Grunde drängt die Planung der DB der Gemeinde ein neues Wegekonzept für die Zuwegung zum Bahnhof sowie eine Verlagerung der neu gebauten Schnittstellenanlagen auf. Letztlich wandern die Kosten, die die DB spart, zur Gemeinde Ohlstadt. Wir schlagen daher eine alternative Anordnung der Bahnsteiganlage vor.

Alternativer Gestaltungsvorschlag

Die Gemeinde Ohlstadt und der Fahrgastverband PRO BAHN Oberbayern schlagen eine Anordnung der Bahnsteiganlage vor, die den Anforderungen an die Ortsentwicklung und den Bedürfnissen der Fahrgäste genügt. Der Vorschlag enthält folgende Merkmale (s. Skizze):

- Statt der beiden Außenbahnsteige wird ein Mittelbahnsteig zwischen Gleis 1 und 2 errichtet.
- Hauptdurchfahr Gleis ist Gleis 2, Gleis 1 wird über den abzweigenden Teil der Weichen angeschlossen und nur bei Zugkreuzungen verwendet.
- Der Zugang zum Mittelbahnsteig erfolgt auf Höhe des bestehenden Empfangsgebäude – also zentral zu den bestehenden Parkplätzen und Fahrradabstellanlagen. Der Bahnsteig erstreckt sich von dort aus Richtung Süden. Auch hier erfolgt eine Verschiebung des Bahnsteigs nach Süden, aber nicht so weit wie bei der DB-Planung.
- Der Zugang wird als höhengleicher Zugang über Gleis 1 nach DB-Konzernrichtlinie 413.0502 ausgeführt. Er wird so angeordnet dass er zwischen der nördlichen Einfahrweiche und dem nördlichen Ausfahrsignal von Gleis 1 liegt. Zusätzlich kann betrieblich angeordnet werden, dass bei Zugkreuzungen der Zug aus Richtung Garmisch ausschließlich in Gleis 1 einfahren darf. So wird sichergestellt, dass alle Züge vor dem höhengleichen Bahnsteigzugang anhalten.
- Die Bedingungen der Richtlinie 413.0502 werden eingehalten

Vorteile dieser Anordnung:

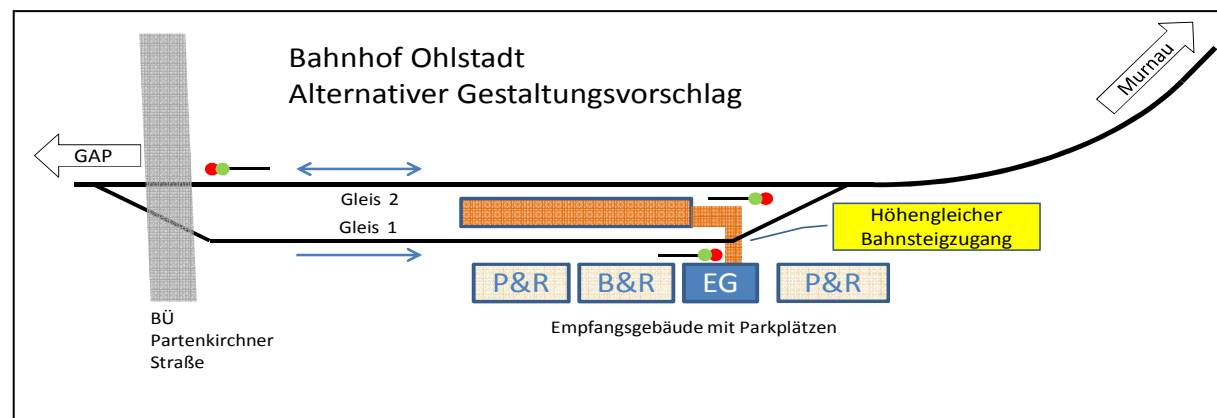
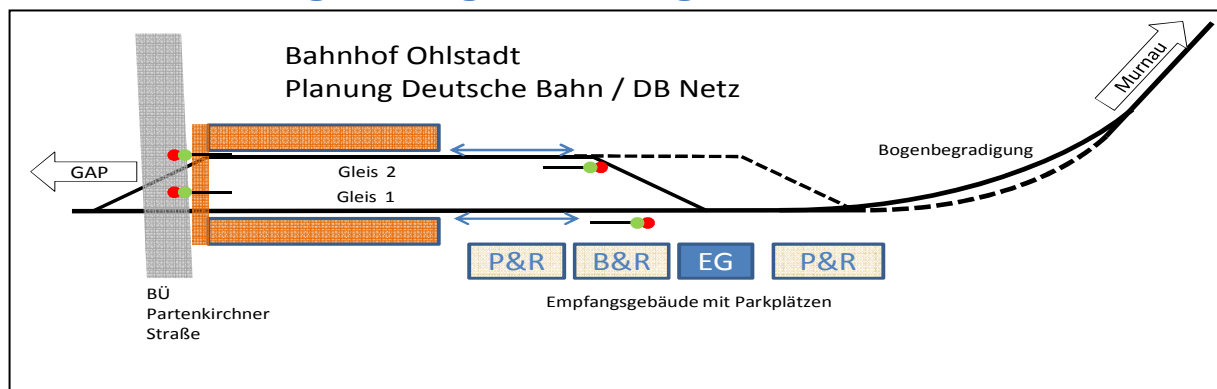
- Außerplanmäßige Zugkreuzungen können kurzfristig und flexibel abgewickelt werden, da Fahrgäste nicht mehr den Bahnsteig wechseln müssen.
- Es besteht kein Anreiz für Fahrgäste, das Hauptdurchfahr Gleis 2 illegal zu queren.
- Der höhengleiche Zugang vermeidet kosten- und unfallträchtige (Treppenstürze) Unterführungen und Aufzüge. Er erfüllt die Anforderung nach Barrierefreiheit.
- Die gegenüber der DB-Planung weiter nach Norden verschobene Anordnung des Bahnsteigs erlaubt eine volle Nutzung der Bahnsteiglänge auch bei lokbespannten Zügen.
- Fahrscheinautomat und Informationen müssen nur einmal für beide Gleise vorgehalten werden. Einsparungen ergeben sich auch bei den Kosten für Beleuchtung und Instandhaltung der Bahnsteige.
- Der Zugang über das bestehende Empfangsgebäude ermöglicht Synergieeffekte für eine fahrgastaffine Nutzung.

Fahrzeitverkürzung - Bogenbegradigung

Die vorliegende Planung sieht eine Bogenbegradigung zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit von 80 auf 100 km/h vor. Sie ist eigentlich nur relevant im Zusammenhang mit den nach Süden verlagerten Bahnsteigen. Bei der bisherigen Lage des Bahnhofs nahe am Gleisbogen wird diese Maßnahme wegen der geringen Geschwindigkeit der haltenden bzw. anfahrenden Züge nicht wirksam. Beim alternativen Vorschlag mit nördlicher Bahnsteiglage könnte deshalb die Bogenverschlinkung entfallen und damit auch der problematische Hanganschnitt. Bisher kann der Bahnhof über Gleis 2 mit 60 km/h durchfahren werden. Die Fahrzeitverkürzung bei Erhöhung auf 80 km/h beträgt ca. 24 s, bei 100 km/h sind es weitere 13 s. Da fast alle Züge aber halten, steht der Aufwand der Erhöhung auf 100 km/h in keinem Verhältnis zum Aufwand. Die gewünschte Fahrzeitverkürzung wird stattdessen durch folgende Maßnahmen erreicht:

- Umbau der südlichen Einfahrweiche mit Abzweigung auf Gleis 1 und hohen Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten.
- Umbau der Weiche in Hechendorf von bisher nur 60 km/h auf 80 oder 100 km/h .
- Die weitaus wirksameren Maßnahmen zur Fahrplanstabilität auf der Gesamtstrecke wären Doppelspurabschnitte Tutzing – Diemendorf und Murnau – Uffing.

Schematischer Vergleich möglicher Lösungen für den Umbau Ohlstadt



Skizze: Alternativer Gestaltungsvorschlag Umbau Bf Ohlstadt

Zusammenfassung

Der Fahrgastverband PRO BAHN und die Gemeinde Ohlstadt sehen in der vorliegenden Planung der DB Netz noch deutliche Mängel im Hinblick auf die Kundenfreundlichkeit der Anlage, die wahrscheinlich zu einer schwindenden Akzeptanz des Bahnangebots führen werden. Gravierender sind aber auch die Bedenken im Hinblick auf den sicheren Betrieb. Es liegt ein alternativer Gestaltungsvorschlag vor, der eine pragmatische und kostengünstige Lösung für die Anordnung der Bahnsteige vorsieht. PRO BAHN fordert die Genehmigungsbehörde auf, dem Träger des Vorhabens die Plangenehmigung nur unter Auflage der o.g. Verbesserungsvorschläge zu erteilen.