

## **Umbau Bahnhof Ohlstadt, Strecke 5504 München – Mittenwald**

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

#### **Die vorliegenden Umbaupläne der DB**

Der Hausbahnsteig und der Zwischenbahnsteig des Bahnhofs durch zwei Außenbahnsteige an Gleis 1 und Gleis 2 ersetzt. Die Bahnsteiganlagen werden nach Süden verlagert, damit über den Bahnübergang Partenkirchner Straße ein höhengleicher Zugang zum Bahnsteig 2 realisiert werden kann. Gleichzeitig soll der nördliche Einfahrbogen verschlankt und die Fahrgeschwindigkeit von 80 auf 100 km/h erhöht werden.

#### **Auswirkungen des Umbaus**

Mit dem Umbau ergeben sich für die Fahrgäste erheblich längere Fußwege, insbesondere zum Bahnsteig 2 sind Umwege von mehreren hundert Meter notwendig. Ein Fahrscheinautomat wird sicher nur an einem Gleis aufgestellt werden. Der Zugang zu Bahnsteig 2 kann angesichts der Länge nicht als barrierefrei angesehen werden und ist für gehbehinderte Fahrgäste eine erhebliche Verschlechterung gegenüber dem jetzigen Zustand trotz niedrigerer Bahnsteige. Die Wegführung wird zudem illegales Queren der Gleise provozieren und zu gefährlichen Situationen führen. Das vorhandene Wegekonzept im Ort passt insgesamt nicht zu den geplanten Bahnsteigzugängen.

Fahrgäste müssen bei kurzfristig eingelegten Gleisänderungen (z.B. auf Grund von Zugkreuzungen im Verspätungsfall ) zeitaufwändig über den BÜ Partenkirchner Straße den Bahnsteig wechseln.

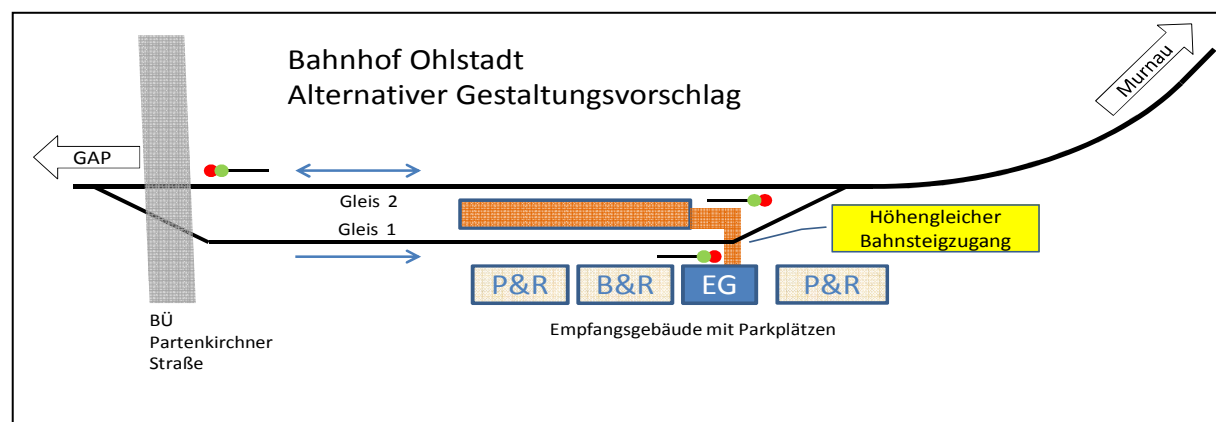
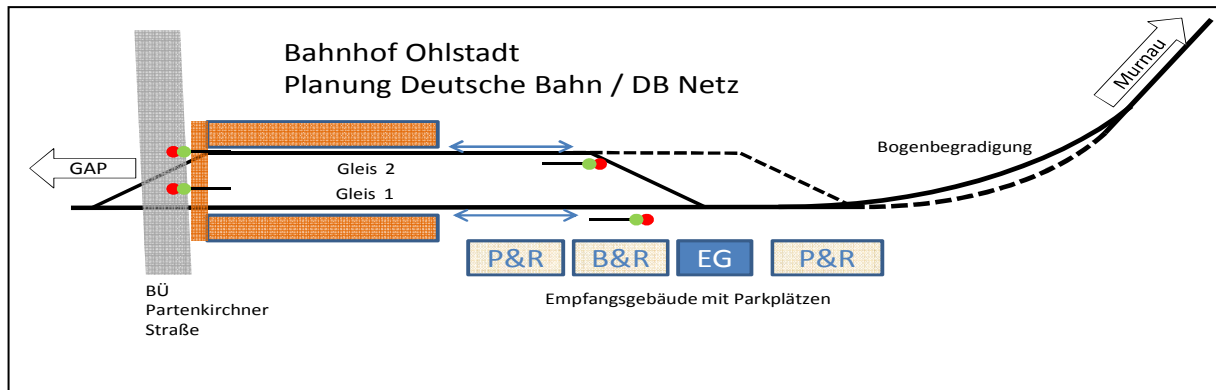
#### **Alternativer Gestaltungsvorschlag**

Statt der beiden Außenbahnsteige wird ein Mittelbahnsteig errichtet, der beide Bahnhofsgleise 1 und 2 erschließt. Der Zugang erfolgt direkt über einen höhengleichen Bahnsteigzugang über Gleis 1 an Stelle des heutigen Zugangs am Empfangsgebäude. Das Wegekonzept kann unverändert beibehalten werden. Gleis 1 wird nur als Nebengleis für Zugkreuzungen genutzt. Die Einrichtung eines höhengleichen Bahnsteigzugangs ist unter bestimmten Voraussetzung nach DB-Konzernrichtlinie 413.0502 ohne aufwändige technische Sicherungen möglich. Unterführungen mit Treppen und störanfällige Aufzüge werden vermieden. Zugdurchfahrten werden grundsätzlich auf Gleis 2 (=Hauptgleis) durchgeführt.

Die Anordnung erfüllt die Forderung nach Barrierefreiheit und kurzen Zugangswegen und passt zum umgebenden Wegekonzept. Fahrscheinautomat und Fahrgastinformationen können im Rahmen einer fahrgastorientierten Nutzung des bestehenden Bahnhofsgebäudes zentral angeordnet werden. Ein Anreiz zur illegalen Querung des Hauptdurchfahrgleises besteht nicht.

Die geforderte Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf 100 km/h im Gleisbogen kann nicht vollständig umgesetzt werden. Das bisher nur mit 60 km/h befahrbare Gleis 2 kann aber künftig mit 80 km/h, im südlichen Bereich sogar mit mind. 100 km/h befahren werden.

## Schematischer Vergleich möglicher Lösungen für den Umbau Ohlstadt



## Zusammenfassung

Die vorliegende Planung der DB Netz für den Bahnhof Ohlstadt zielt vor allem auf eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit ab, weist aber deutliche Mängel im Hinblick auf die Kundenfreundlichkeit und die Sicherheit der Anlage auf, die wahrscheinlich zu einer schwindenden Akzeptanz des Bahnangebots führen werden. Es liegt ein alternativer Gestaltungsvorschlag mit einem Mittelbahnsteig und einem höhengleichen Zugang vor, der eine pragmatische und kostengünstige Alternative zur Lösung mit zwei Außenbahnsteigen darstellt. .