

Zwar hätte mit diesem Außenbahnsteig eine tatsächliche Barrierefreiheit des Puchheimer Bahnhofs nicht erreicht werden können, eine erhebliche Verbesserung hätte sich gleichwohl ergeben. Beide Bahnsteige könnten ohne Stufen erreicht werden. Zumindest der neue Bahnsteig bekäme dann auch die für einen barrierefreien Einstieg in die S-Bahn erforderliche Bahnsteighöhe von 92 cm. Um die Angelegenheit voranzutreiben und vor allem um konkretere Angaben zu den tatsächlich zu erwartenden Kosten zu erhalten, beschloss der Stadtrat in seiner Sitzung am 11.12.2012 die Hälfte der für die notwendigen Planungen anfallenden Kosten in Höhe von ca. 42.000 € zu übernehmen. Die Planung selbst sollte sodann noch im Jahr 2013 durchgeführt werden.

Der viergleisige Ausbau selbst musste einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen werden, da nur dann, wenn das Projekt als gesamtwirtschaftlich vorteilhaft gilt, also der Nutzen-Kosten-Faktor über 1,0 liegt, eine Förderfähigkeit gegeben ist. Die Untersuchung liegt seit März 2012 vor. Der ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator beträgt 1,04. Aufgrund des ziemlich knappen Ergebnisses der Nutzen-Kosten-Untersuchung wurden die Planungen zum viergleisigen Ausbau noch einem weiteren Optimierungsprozess unterzogen, bei dem letztendlich geprüft werden musste, ob die Strecke tatsächlich viergleisig oder möglicherweise sogar nur dreigleisig ausgebaut werden sollte.

Anlässlich einer Besprechung am 18.07.2013 im Rathaus Puchheim, bei der das Wirtschaftsministerium, die BEG, DB-Netz und DB Station & Service vertreten waren, wurde nochmals dargelegt, dass für die Frage des barrierefreien Ausbaus des Puchheimer Bahnhofs das Ergebnis des Optimierungsprozesses wichtig sei. Es stehe noch nicht fest, ob der Streckenausbau drei- oder viergleisig erfolgen werde. Damit sei auch offen, ob der Außenbahnsteig für den weiteren Ausbau benötigt werde. Offen sei damit auch, ob die barrierefreie Erschließung als Vorabmaßnahme im Rahmen des Streckenausbaus möglich wäre, also dann insofern den Endzustand darstellen würde. Um keine Zeit zu verlieren, sei es sinnvoll eine Machbarkeitsstudie vorzuschalten, in der alle möglichen Varianten für einen barrierefreien Ausbau des Bahnhofs sowohl für einen drei- als auch für einen viergleisigen Ausbau zu untersuchen sind. Wenn die Ergebnisse des Optimierungsprozesses vorliegen, könne für die weiteren Planungen auf diese Machbarkeitsstudie zurückgegriffen werden.

Mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie wurde das Büro Schüssler beauftragt. Die Studie, in der diverse barrierefreie Ausbauvarianten untersucht wurden, liegt nunmehr vor und wird in der Sitzung von Mitarbeitern des Büros Schüssler vorgestellt.

Dreigleisiger Ausbau

Zwischenzeitlich ist auch der Optimierungsprozess abgeschlossen. Hierzu führte das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr in der Presseerklärung vom 13.05.2014 aus, dass, damit der Ausbau der S 4 mit öffentlichen Geldern gefördert werden kann, ein stabiles Kosten-Nutzenverhältnis von über 1,0 notwendig sei. Der Bau eines vierten Gleises würde dies nicht erreichen. Im Ergebnis habe die auf Initiative des Freistaats zusammen mit der DB, dem MVV und Fachgutachtern durchgeführte erneute Prüfung des Infrastrukturbedarfs, bei dem auch Fahrplanangebotskonzepte, Infrastrukturstudien und Simulationen der Betriebsabläufe eingezogen waren, ergeben, dass ein dreigleisiger Ausbau zwischen Pasing und Eichenau für die derzeit zu erwartenden Entwicklungen im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr, der S-Bahn sowie des Güterverkehrs ausreichen würde.

Allem Anschein nach ist nun davon auszugehen, dass ein viertes Gleis auf dieser Strecke nicht kommen wird, sondern es bei einem dreigleisigen Ausbau bleibt. Dies hat dann zur Folge, dass sich die erforderlichen Umbaumaßnahmen im Bereich des Puchheimer Bahnhofs in Grenzen halten. Im Wesentlichen könnten die Gleise in ihrer aktuellen Lage verbleiben. Wenn der viergleisige Ausbau nicht kommt, dann bedeutet das zwar, dass eine Notwendigkeit für den bislang in Rede stehenden Außenbahnsteig als Bauzwischenlösung auf der Nordseite der Bahngleise nicht mehr gegeben ist und damit auch nicht

mehr förderfähig sein würde, allerdings könnte dann der barrierefreie Umbau des Bahnhofs für die aktuell gegebene Dreigleissituation erfolgen. Der tatsächliche Streckenausbau, im Rahmen dessen auch der barrierefreie Ausbau u.a. des Puchheimer Bahnhofs erfolgen würde, wird aber gleichwohl noch auf sich warten lassen, auch wenn seitens der Bahn die Planungen vorangetrieben werden. Im Hinblick darauf erscheint ein weiteres Zuwarten auf den Streckenausbau hier nicht mehr hinnehmbar.

Vorabmaßnahme

Angesichts der nun vorliegenden Entscheidung zum dreigleisigen Ausbau ist es daher angezeigt, jetzt auf den barrierefreien Ausbau als Vorabmaßnahme zum Streckenausbau zu drängen. Daher ist auch jetzt der richtige Zeitpunkt gekommen, sich mit den möglichen Ausbauvarianten auseinanderzusetzen. Untersucht wurden in der Machbarkeitsstudie die nachfolgend aufgeführten Ausbauvarianten:

3-gleisiger Ausbau

- Var. 1 Mittelbahnsteig mit Fußwegüberführung und Rampe von Osten
Mittelbahnsteig mit Fußwegüberführung und Rampe von Osten
(Lösung der Machbarkeitsstudie zum 3-gleisigen Ausbau)
- Var. 1a Mittelbahnsteig mit neuer Bahnsteigunterführung
Bauwerksplan der Bahnsteigunterführung
- Var. 1b Aufzugsanlagen aus der bestehenden Unterführung
- Var. 1b-1 Aufzugsanlage aus der bestehenden Unterführung
- Var. 1c Rampen in die bestehenden Geh- und Radwegunterführung
- Var. 2a Außenbahnsteig mit barrierefreier Erschließung durch Neubau einer
Bahnsteig-Unterführung
- Var. 2b Außenbahnsteig und Aufzugsanlagen aus der bestehenden Geh-
und Radwegunterführung
- Var. 2c Außenbahnsteig und Rampen in die bestehenden Geh- und
Radwegunterführung

4-gleisiger Ausbau

- Var. 3 Außenbahnsteig als Provisorium

Entscheidend wird sein, dass die gewählte Ausbauvariante aufwärtskompatibel zum späteren Streckenausbau ist. Nicht minder wesentlich wird auch die Frage der Kosten sein. Die möglichen Ausbauvarianten unterscheiden sich hinsichtlich der Baukosten teilweise erheblich. Seitens der Fördergeldgeber wird auch noch zu klären sein, mit welchen Mitteln der barrierefreie Ausbau des Puchheimer Bahnhofs finanziert werden würde. In Frage kämen neben dem Förderprogramm zum barrierefreien Bahnhofs-ausbau auch das Förderprogramm des Freistaats „Barrierefrei 2030“ und vor allem auch die Option, hier Mittel für den späteren Streckenausbau zu verwenden.

Anlagen

00001371 - nicht beigefügt, systembedingte Leerdatei
 MPM_VP_0-1_Deckblatt
 MPM_VP_0-2_Inhaltsverz
 MPM_VP_1_Erl-Ber

MPM_VP_2_Fotodoku
MPM_VP_3-0_Bfu-Puchheim_Bestand
MPM_VP_3-0_Deckblatt_Plaene
MPM_VP_3-1-1_Bfu-Puchheim_Var_1
MPM_VP_3-1-2_Bfu-Pucheim
MPM_VP_3-2-1_Bfu-Puchheim_Var_1a
MPM_VP_3-2-2_Bfu-Puchheim_Var_1a_PU
MPM_VP_3-3-1_Bfu-Puchheim_Var_1b
MPM_VP_3-3-2_Bfu-Puchheim_Var_1b-1
MPM_VP_3-4_Bfu-Puchheim_Var_1c
MPM_VP_3-5_Bfu-Puchheim_Var_2a
MPM_VP_3-6_Bfu-Puchheim_Var_2b
MPM_VP_3-7_Bfu-Puchheim_Var_2c
MPM_VP_3-8_Bfu-Puchheim_Var_3
MPM_VP_4-0_Deckblatt_Kosten
MPM_VP_4-0_Kosten-Schaetzung_Vergleich

Fachbereich: Stadtplanung, Bauen und Umwelt
Bearbeiter/in: Frau Schmeiser

Freigabe: