



München, 10.01.2011

Ergebnisprotokoll

Betreff: **S 4 West**

Gespräch am 21.12.2010 im Bay. StMWIVT

Teilnehmer:

- Reinhold Bocklet, MdL, 1. Vizepräsident des Bayerischen Landtags (auch in Vertretung der erkrankten Bundestagsvizepräsidentin Gerda Hasselfeldt, und des terminlich verhinderten MdL Dr. Thomas Goppel)
- Gemeinde Puchheim: Herr Dr. Herbert Kränzlein (1. Bürgermeister), Frau Beatrix Schmeiser (Bauamtsleiterin), Herr Hermann Grüsser (Vorsitzender Behindertenbeirat)
- Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck: Herr Johann Schilling (2. Bürgermeister), Herr Martin Kornacher (Stadtbaurat), Herr Detlef Kurp (Vorsitzender Seniorenbeirat)
- DB Station & Service: Herr Günther Pichler (Regionalbereichsleiter, Regionalbereich Süd)
- Bay. StMWIVT: Herr Hans Peter Göttler (Leiter der Abteilung VII Verkehr), Herr Josef Dorfner (Referat VII/4), Herr Carsten Fregin (Leiter des Referats VII/2), Herr Frank Kutzner (Referat VII/2)

Folgende Ergebnisse sind festzuhalten:

I. Streckenausbau

Auch der 4-gleisige Ausbau der Strecke Pasing Eichenau ist Bestandteil des Bahnknoten-Konzeptes von Staatsregierung und Landtag. Der Ausbau soll nach Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke erfolgen. Die 2. S-Bahn-Stammstrecke bildet die Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs im Großraum München. Daher ist die 2. Stammstrecke prioritär

zu realisieren. Planungen und Baurechtserlangung für den S 4-Ausbau sollen parallel vorangetrieben werden.

Mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke erhält die S 4 einen 15-Minuten-Takt, mit ein Drittel mehr Fahrmöglichkeiten im Vergleich zum aktuellen 20-Minuten-Takt.

Mit dem Streckenausbau Pasing – Eichenau sollen zusätzlich zum 15-Minuten-Grundtakt der S-Bahn Express-S-Bahnen im 30-Minuten-Takt eingeführt werden. Nach derzeitigen Planungen starten die Express-S-Bahnen in Geltendorf und halten an allen Stationen bis Fürstenfeldbruck. Anschließend verkehren die Express-S-Bahnen nur noch mit einem Zwischenhalt (vgl. Puchheim) direkt bis Pasing und dann weiter über die 2. Stammstrecke in die Münchner Innenstadt. Der 15-Minuten-S-Bahn-Grundtakt soll in Buchenau starten und verkehrt mit allen Zwischenhalten in die Münchner Innenstadt. Zu den Hauptverkehrszeiten wird zwischen Geltendorf und Buchenau der 30-Minuten-Takt der Express-S-Bahn um weitere S-Bahnen ergänzt.

Für die Planungen zum 4-gleisigen Streckenausbau Pasing – Eichenau hat der Freistaat mit den DB eine Planungsvereinbarung abgeschlossen und 12,3 Mio. € Planungsmittel zur Verfügung gestellt. Die nächsten Schritte sind die Erstellung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (vgl. bis Mitte 2011), anschließend soll die Entwurfs- und Genehmigungsplanung durch die DB erarbeitet werden (vgl. bis 2013/14). Das dann folgende Planfeststellungsverfahren wird aufgrund der Betroffenheiten als zeitintensiv eingeschätzt, so dass mit der Erlangung von Baurecht nicht vor 2017/18 zu rechnen ist. Parallel sind die finanziellen Voraussetzungen für die Baumaßnahmen zwischen DB, Bund und Freistaat zu klären.

II. Buchenau

Die Station Buchenau wäre grundsätzlich fester Bestandteil des zwischen dem Freistaat und der DB im Jahr 2001 geschlossenen Rahmenvertrages zum barrierefreien Ausbau von S-Bahnstationen (102 Mio.-Programm) gewesen. Aufgrund des ursprünglich von der DB geplanten Streckenausbaus zwischen Pasing und Buchenau sollte der barrierefreie Ausbau jedoch innerhalb dieses Projektes erfolgen.

Mit dem nun vorgesehenen Ausbau zwischen Pasing und Eichenau muss der barrierefreie Ausbau für die Station Buchenau gesondert betrachtet werden. Grundsätzlich kommt eine Finanzierung der Herstellung der Barrierefreiheit von S-Bahn-Stationen durch den Freistaat nur im Rahmen des laufenden Bahnhofsentwicklungsprogramms (102 Mio.-Programm) für die S-Bahn München in Betracht. Der Freistaat wird die DB Station und Service ausnahmsweise vorab mit entsprechenden Planungen beauftragen, um den Ausbaubedarf für eine barrierefreie Erschließung der Station Buchenau zu ermitteln und die entsprechende Baureife sicherzustellen, da diese Station als einzige im MVV-Gebiet aufgrund einer nunmehr weggefallenen Infrastrukturausbauplanung im laufenden Programm nicht berücksichtigt werden konnte. Über die mögliche Finanzierung eines barrierefreien Ausbaus kann erst im Rahmen des geplanten Nachfolgeprogramms für die Jahre 2013 bis 2018 entschieden werden, das derzeit mit DB Station & Service verhandelt wird. Eine Vorfestlegung kann nicht getroffen werden. Das Fahrgastaufkommen und die vorgängige Nichtberücksichtigung werden wichtige Kriterien für die Auswahl der Stationen für das Folgeprogramm sein.

III. Puchheim

Die Station Puchheim zählt neben Fürstenfeldbruck zu den verkehrlich am stärksten frequentierten Stationen an der S 4. Aus Sicht der Gemeinde werden weder das Fahrtenangebot der S 4, die Anzahl der Langzüge sowie die Stationsausstattung der verkehrlichen Bedeutung von Puchheim gerecht. Auch kommen die Bemühungen der Gemeinde für ein Parkdeck am nördlichen P+R-Platz nicht weiter, da ein Ansprechpartner bei DB Station und Service fehle. Herr Pichler erklärt sich darauf hin bereit, persönlich als Ansprechpartner für die Gemeinde zur Verfügung zu stehen.

Im Rahmen des 4-gleisigen Ausbaus zwischen Pasing und Eichenau wird der Bahnhof Puchheim grundlegend umgebaut und barrierefrei erschlossen. DB Station und Service hat geprüft, ob vor dem Streckenausbau bereits ein teilweiser barrierefreier Ausbau möglich ist, welcher zum Streckenausbau aufwärtskompatibel ist. Es wird festgestellt, dass eine Förderung provisorischer Maßnahmen, die bei einem Streckenausbau abgebrochen werden müssten, durch den Freistaat Bayern haushaltsrechtlich nicht möglich ist.

In einer ersten Machbarkeitsprüfung wird von DB Station und Service ein neuer provisorischer Außenbahnsteig am Gleis 3 (Gleis Richtung Geltendorf) als aufwärtskompatible Lösung für zumindest einen teilweisen barrierefreien Ausbau der Station Puchheim vorgeschlagen. Die daraus ggf. resultierenden Auswirkungen auf die Streckenleistungsfähigkeit wurden nicht abschließend bewertet.

Es wurde vereinbart, dass für eine abschließende Bewertung eines vorgezogenen aufwärtskompatiblen barrierefreien Ausbaus der Station Puchheim in einem ersten Schritt die betrieblichen Auswirkungen ermittelt und bewertet werden. Ein positives Ergebnis vorausgesetzt, werden anschließend auf Kosten von DB Station und Service Planungen durchgeführt, die eine solide Kostenermittlung ermöglichen. Die technisch und finanziell belastbaren Planungsergebnisse bilden dann die Grundlage für eine abschließende Entscheidung zum weiteren Vorgehen. Hierzu wird ein weiteres Gespräch bis spätestens Ende 2011 vereinbart.



Fränk Kutzner
für das Protokoll