



BUND Naturschutz Kreisgruppe Fürstfeldbruck

FFB, 07.10.2019

## **Vorstellung des 3-gleisigen Ausbaus der S4-Strecke Pasing-Eichenau durch die DB Netze am Di 1.10.2019**

Die Vorplanung des 3-gleisigen Ausbaus Pasing bis Bhf. Eichenau einschl. der sog. „Blockverdichtung“ bis Bhf. Buchenau wurde von Hr. Laberer, DB Netze den Vertretern der BI „S4-Ausbau jetzt!“ (Dagmar Mosch, Hartwig Hagenguth, Martin Eberl, Mirko Pötzsch) und dem Vertreter der BN-Kreisgruppe FFB und Sprecher des Verkehrsforums FFB (Thomas Brückner) vorgestellt. Die Entwurfs- und Genehmigungsplanungen sollen 2020 folgen. Ab 2021 soll das Planfeststellungsverfahren beginnen (Dauer ca. 2 Jahre). Mit Bauzeiten von 5-7 Jahren könnte man mit einer Fertigstellung bis 2030 rechnen.

Unten angefügt das Gedächtnisprotokoll von Thomas Brückner.

Auf Fragen nach einem vierten Gleis ging Hr. Laberer nicht ein, da dies nicht Teil seines Planungsauftrags ist.

Jeweils in das Protokoll in Blau eingefügt ist eine Beurteilung von Thomas Brückner zu der Möglichkeit des Baus eines vierten Gleises nach Fertigstellung des dritten Gleises. Hier schon mal vorab die Schlüsse daraus:

### **Fazit:**

**Wenn das vierte Gleis nicht gleich mitgeplant wird, müssen erhebliche Teile der neu gebauten Bahnsteige mit Überdachungen und Unterführungen mit Treppen und Rampen wieder abgebrochen und Lärmschutzwände wieder demontiert und deren Fundamente abgebrochen werden. Das ist schlichtweg ein Wahnsinn und vor dem Steuerzahler nicht zu rechtfertigen. Zudem sind die in Bau befindlichen Stationen z.T. über Jahre der neuen Bauzeit nicht anfahrbar.**

### **Kompromiss-Vorschlag:**

**Aufwärts-Kompatibilität hieße, man müsste jetzt die S-Bahn-Außengleise so weit nach außen legen, dass in der Mitte noch Platz für ein viertes Gleis (= zweites Regional-, Fern- und Güterverkehrsgleis) bleibt. Bei einem späteren Ausbau hat man allerdings wieder Baustelle auf der gesamten Streckenlänge. Das Ganze erscheint sehr unsinnig! Als Kompromiss vorschlagen möchte ich deshalb einen vorerst verkürzten Bau der Strecke z.B. nur bis Puchheim, dafür aber viergleisig. Der viergleisige Ausbau kann dann Stück für Stück Richtung Geltendorf verlängert werden, ohne die neu gebaute Strecke wieder antasten zu müssen.**



## BUND Naturschutz Kreisgruppe Fürstfeldbruck

### **Allgemein:**

Alle Bahnhöfe (Bhf. Puchheim noch ungeklärt) erhalten

- Außenbahnsteige mit Zugängen über Treppen und lange behindertengerechte Rampen.
- KEINE Aufzüge.
- 80 – 100 m lange Bahnsteig-Überdachungen, aufgeteilt in 2/3 Richtung München und 1/3 Richtung Buchenau.

Sämtliche ebenerdigen Kreuzungen (Bahnübergänge) werden aufgelassen und in der Regel durch Unterführungsbauwerke ersetzt.

Alle Streckenabschnitte in Wohngebieten bis einschl. Buchenau erhalten 2 – 4 m hohe Lärmschutzwände

### **Abschnitt 1 Pasing – Bahnübergang Hellensteinstraße:**

Die zwei separaten S-Bahn-Gleise vom Bhf. Pasing (Gleis 5+8), zwei Gleise für den Fern- und Regionalverkehr (Gleis 2 + neues Gleis 1) und das Güterverkehrsgleis aus Pasing Nord werden mit mehreren Brückenbauwerken kreuzungsfrei zu drei Gleisen vor dem Bahnübergang Hellensteinstraße / Aubing zusammengeführt. Die S-Bahn-Gleise liegen außen, das Fern-, Regional- und Gütergleis liegt in der Mitte.

Der Bahnübergang wird durch eine Straßenunterführung ersetzt.

### **Abschnitt 2 Bahnübergang Hellensteinstraße – Bhf. Puchheim:**

Auf dem gesamten Abschnitt wird das dritte Gleis auf der Südseite der bestehenden Gleise verlegt. Im Bereich der Überquerung des Autobahnringes A99 West werden alle drei Gleise etwas nach Norden verschwenkt. Im Bereich vor dem Bhf. Puchheim müssen die Bestandsgleise leicht versetzt werden, damit alle drei Gleise unter der Straßenbrücke der FFB11 durchpassen.

[Auf Grund der Anordnung des dritten Gleises im Süden und der Platz- und Grundstücksverhältnisse würde ein viertes Gleis zwangsläufig im Norden angeordnet.](#)

### **Hellensteinstraße – Bhf. Leienfelsstraße:**

Hier sind die Platzverhältnisse so eng, dass gerade 3 Gleise mit beidseitigen Lärmschutzwänden und 80cm breiten Sicherheitswegen hinter den Wänden durchpassen.

[Das vierte Gleis ist hier nur mit erheblichen Eingriffen in die nördlichen Privatgärten möglich. Ich sehe das aber als nicht so problematisch, auf dem kurzen Stück stadtauswärts den gesamten Verkehr auf einem Gleis zu führen, da man im Bhf. Pasing die Steuerungsmöglichkeit hat, welchen Zug man zuerst in die Engstelle schickt. Problematischer wäre eine Engstelle stadteinwärts. Das vierte Gleis sollte dann aber auf jeden Fall ab Bhf. Leienfelsstraße stadtauswärts beginnen.](#)



## BUND Naturschutz Kreisgruppe Fürstfeldbruck

### **Bhf. Leienfelsstraße – Bahnübergang Germeringer Weg:**

Die Außenbahnsteige an der Leienfelsstraße (Nordbahnsteig ist Bestand) werden wie heute mittig erschlossen (Verlängerung der Bestands-Unterführung).

Die neuen Außenbahnsteige in Aubing werden wie heute durch die ostseitige Fußgänger-Unterführung erschlossen. Überlegt wird eine weitere Erschließung am Westende der Bahnsteige durch eine neue Fußgänger- und Radfahrer-Unterführung (Anbindung Neubaugebiet Freiham), die jedoch einen Teil der Schrebergärten (in Bahnbesitz) in Anspruch nehmen würde. Für diese zweite Erschließung wurden von mir Aufzüge zu den Bahnsteigen (anstatt Rampen) angeregt, die jedoch von DB-Seite nicht als erforderlich angesehen wurden.

Der Bahnübergang Germeringer Weg wird aufgelassen und durch vorherige Fußgänger- und Radfahrer-Unterführung bzw. durch eine neue Straßen-Unterführung weiter westlich (geplante Umgehungsstraße Aubing von Lochhausen nach Freiham) ersetzt.

Ab Leienfelsstraße ist auf der Nordseite Platz für ein viertes Gleis (heutiges Gütergleis zwischen beiden Bahnhöfen). Am Bahnhof Aubing müssten die Schrebergärten (in Bahnbesitz) und das Bahnwärterhäuschen (bereits von DB verkauft) dem vierten Gleis weichen, außer man kann alle vier Gleise soweit nach Süden verschieben, dass das Nordgleis noch am Bahnwärterhäuschen vorbei läuft.

Der spätere Bau eines vierten Gleises würde den kompletten Abriss der bestehenden bzw. neu gebauten nördlichen Bahnsteiganlagen mit deren Erschließungs-Treppen und –Rampen und Überdachungen bedeuten, einschl. der Demontage der Lärmschutzwände und Abbruch der Fundamente. Für die Bauzeit von ca. 2 Jahren für diesen Streckenabschnitt könnten die Bahnhöfe Leienfelsstraße und Aubing aus Richtung München nicht angefahren werden!

### **Germeringer Weg – Bhf. Puchheim:**

Der Bahnübergang in der Aubinger Lohe wird aufgelassen. Eine Fußgänger- und Radfahrer-Unterführung westlich der A99 ist angedacht.

Die vom BUND Naturschutz geforderte Landschaftsbrücke ist laut DB nicht Bestandteil des Planungsauftrags.

Da das dritte Gleis im Süden der Bestandsstrecke liegt, bleibt die Eichenauer Straße im Norden von der Planung unberührt.

Ab Germeringer Weg ist grundsätzlich auf der Nordseite Platz für ein viertes Gleis. Landwirtschaftliche Erschließungswege und die Eichenauer Straße müssten dafür aber weitgehend verlagert werden.

Am Gröbenbach ist eine neue Fußgänger- und Radfahrer-Unterführung, um Rampenlänge nach Westen versetzt, auf Puchheimer Grund geplant.

Durch das vierte Gleis müsste die straßenseitige Rampe vorheriger Unterführung wieder abgebrochen und versetzt werden.

Am Bhf. Puchheim werden derzeit verschiedene Varianten mit/ohne Nordbahnsteig und mit/ohne neue Unterführung geplant. Es ist zur Zeit alles offen. Gewünscht ist von Behinderten- und Seniorenbeirat in Puchheim der Außenbahnsteig Nord mit Aufzug in die bestehende Unterführung.



## BUND Naturschutz Kreisgruppe Fürstfeldbruck

Das vierte Gleis muss unter der Straßenbrücke FFB11 wegen dem Brückenpfeiler verschwenkt werden, um im Bogen wieder auf das heutige Nordgleis des Bahnhofs Puchheim einzuschwenken. Bei der heutigen Lösung mit dem Nordbahnsteig könnte der Mittelbahnsteig aufgelöst werden und dort das Ferngleis Richtung Lindau verlegt werden. Bei heutiger Beibehaltung des Mittelbahnsteigs müsste dieser trotzdem abgebrochen, dort auch das Ferngleis Richtung Lindau verlegt werden und ebenfalls ein neuer Nordbahnsteig errichtet werden. Es empfiehlt sich also heute schon den Nordbahnsteig zu errichten.

### **Abschnitt 3 Bhf. Puchheim – Bhf. Eichenau:**

Auf dem gesamten Abschnitt bis in den Bahnhof Eichenau hinein wird das dritte Gleis auf der Nordseite der bestehenden Gleise verlegt. Dafür muss die nördlich der Strecke liegende Ortsverbindungsstraße von Puchheim (Roggensteiner Str.) nach Eichenau (Aubinger Str.) nach Norden verlegt werden. Im Bereich des Landschaftsschutzgebiet (LSG) Scharwerkholz / Zitzstaudengraben soll die neue Straße noch weiter nach Norden um das LSG herumgeführt werden. Vor Eichenau soll ein Gewerbegebiet nördlich der Bahn entstehen.

Die bestehende Straßenunterführung Schiller Straße / Eichenau muss z.T. abgebrochen (Rampe Fuß- und Radweg) und auf der Nordseite erweitert werden.

Die Außenbahnsteige des Bahnhofs Eichenau (Südbahnsteig ist Bestand) werden wie heute mittig erschlossen (Verlängerung der Bestands-Unterführung). Das alte Bahnsteigdach auf dem Südbahnsteig wird mit erneuert.

Auf Grund der Anordnung des dritten Gleises im Norden und der Platz- und Grundstücksverhältnisse würde ein späteres viertes Gleis zwangsläufig im Süden angeordnet. Das würde zwischen Puchheim und Eichenau erhebliche Baumfällungen nach sich ziehen, und den kompletten Abriss der südlichen Bahnsteigsgebäude in Eichenau, der Bahnsteiganlagen mit deren Erschließungs-Treppen und –Rampen bedeuten. Für die Bauzeit von ca. 2 Jahren für diesen Streckenabschnitt könnte der Bahnhof Eichenau in Richtung München nicht angefahren werden!

### **Abschnitt 4 Bhf. Eichenau – Bhf. Buchenau:**

Hinter dem Bahnhof Eichenau Richtung Emmering werden die drei Gleise laut derzeitiger Planung auf zwei zusammengeführt. Weichen ermöglichen den Wechsel über alle Gleise und alle Richtungen.

Die zweigleisige Strecke von Eichenau bis Buchenau wird durch eine sog. Blockverdichtung ertüchtigt. Dadurch können die Züge in engeren Abständen, die Schnellzüge im Kriechtempo der S-Bahn hintereinander fahren.

Die Kurve bei Gut Roggenstein wird für 160 km/h flacher ausgebildet und greift dadurch ca. 10 m weiter in den Hang ein. Das bedeutet die Fällung sämtlicher Bäume dort südlich der Strecke.

Der heutige Bahnübergang in der Unteren Au / Emmering soll aufgelassen und durch eine Fußgänger-(Radfahrer?)-Unterführung an gleicher Stelle ersetzt werden. Die Zufahrt zum ehem. Reginalwerk südlich der Bahn soll durch eine neue Straßenunterführung aus Lärmschutzgründen



## BUND Naturschutz Kreisgruppe Fürstenfeldbruck

östlich der Wohnbebauung gewährleistet werden. Der BN besteht dabei seit Jahren auf eine innerörtliche Unterführungs-Lösung zur Moosfeldstraße, um die offene Agrar-Landschaft des Gutes Roggenstein unberührt zu lassen.

Für den evt. S-Bahnhof Untere Au / Emmering wurde 2018 vom Bayr. Verkehrsministerium eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Der BN hat den zusätzlichen Halt abgelehnt, solange die Strecke zweigleisig und damit in diesem Bereich überlastet ist.

Während die Unterführungsbauwerke Gut Roggenstein und Schwabenberger Str. / Emmering erneuert werden sollen, ist die Zukunft des ebenerdigen Fußgänger-Überganges am ehem. Cafe Rodelberg auf Fürstenfeldbrucker Flur ungewiss. Dieser Übergang ist die direkte Verbindung von Emmering in den südlichen Emmeringer-Ortsteil Tonwerk. Eine Schließung des Überganges würde Umwege von ca. 1,3 km über die B2-Unterführung am Schulzentrum am Tulpenfeld bedeuten. Der BN fordert deshalb den Bau einer Fußgänger-/Radfahrer-Unterführung westlich des heutigen Übergangs, prädestiniert im Bereich der Dammlage der Bahn.

Zwischen Bhf. Eichenau und Bhf. Fürstenfeldbruck fehlen gleich zwei Gleise zur vierspurigen Lösung. Angedacht waren seit Jahrzehnten zwei zusätzliche Außengleise, also an jeder Seite eines. Ein Teil der Bebauung im Ortsteil Tusculum / Emmering und wunderschöner Baumbestand müsste für das Nordgleis abgebrochen werden. Das zusätzliche Südgleis würde auf fast der ganzen Strecke zwischen Emmering und FFB am bewaldeten Hang der Emmeringer Leite entlang führen. Ob hier unter den großen Baumkronen überhaupt ein viertes Gleis möglich ist, ohne massive Abholzungen vorzunehmen, ist äußerst fraglich. Evt. müssen nach heutiger Sicht beide zusätzlichen Gleise im Norden angeordnet werden, und vor dem Schulzentrum am Tulpenfeld wieder auf die heutige Trasse einschwenken. Der Bhf. FFB ist ja bereits viergleisig.

*Thomas Brückner*  
*BUND Naturschutz Kreisgruppe FFB*

Architekt Dipl. Ing. Thomas Brückner, Münchner Str. 2, 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 08141 / 666 006, mobil 0160 / 919 666 06, Email tobmax@t-online.de