

Barrierefreier Ausbau der Stationen Murnau, Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald zur Ski-WM 2011

Die drei Bahnhöfe Murnau, Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald auf der Strecke München – Garmisch – Mittenwald waren im Bestand nicht barrierefrei erreichbar und teilweise in schlechtem baulichem Zustand. Rechtzeitig zur SKi-WM 2011 wurden die Stationen modernisiert.

➔ Barrierefreiheit an der Bahnsteigkante ist gegeben, wenn keine Stufen zu überwinden sind, d. h. der Höhenunterschied zwischen Bahnsteigkante und Wagenbodenhöhe im Einstiegsbereich max. 5 cm beträgt, der Spalt gering ist, max. 5 cm, und die Türen ausreichend breit sind. Ein Bahnsteig ist entsprechend DIN 18024-1 barrierefrei erreichbar, wenn der Bahnsteig über einen Aufzug oder eine Rampe verfügt, die Bahnsteige mit Blindleitsystemen ausgestattet sind (Rillenplatten mit kontrastierenden Begleitstreifen) und die Fahrpläne u. Informationsaushänge in einer für Rollstuhlfahrer lesbaren Höhe angebracht werden.

1. PROJEKTANLASS

1.1. ZUSTAND DER STATIONEN

Nach der DB-internen Strategie zur Anlageninstandhaltung, dem Anlagenmanagement Per-

sonenbahnhöfe, kurz amp, werden für jeden Anlagentyp „ideale“ Lebenszyklen und spezifische Instandhaltungsstrategien entwickelt. Diese Strategie enthält für die Anlagen in bestimmten Zeitabständen Instandhaltungsbzw. Erneuerungsmaßnahmen, die eine Qualitätsverbesserung und Lebensverlängerung bewirken. Hierzu wird der Zustand der Anlagen regelmäßig bewertet und mit Zustandsnoten (1 für gut, 6 für sehr schlecht) versehen. Objekte mit schlechten Zustandsnoten werden vorrangig für einen Umbau vorgesehen. Die Bahnsteige in Murnau (Bahnhofskategorie 5, ca. 2400 Reisende pro Tag) mit einer Höhe von 34 cm über Schienoberkante (ü. SO) waren mit Noten 3 bis 5 sanierungsbedürftig. Dazu genügten die beiden Dächer nicht mehr den aktuellen statischen Anforderungen und mussten bei höheren Schneelasten geräumt werden. Die vorhandene Personenunterführung war nur über Treppen erschlossen und nicht barrierefrei erreichbar.



Helga Seybold
Projektleiterin DB Station und Service
Regionalbereich Süd, Nürnberg

Helga.Seybold@deutschebahn.com



Joachim Schwientek
Leiter Bau- und Anlagenmanagement
DB Station und Service,
Regionalbereich Süd, München

Joachim.Schwientek@deutschebahn.com

Aus der in Garmisch-Partenkirchen (Bahnhofskategorie 3, ca. 4000 Reisende pro Tag) vorhandenen Unterführung führten ebenfalls nur je 2 Treppen zu den Bahnsteigen, die Durchgangshöhe der Unterführung betrug lediglich 2,20 m. Die Bahnsteigdächer an den Mittelbahnsteigen waren mit Noten von 3,9 bzw. 3,2 sanierungsbedürftig.

BILD 1: Murnau – Bahnsteigsituation vor dem Umbau



BILD 2: Murnau – Bahnsteigsituation Stand 2011





BILD 3: Mittelbahnsteig Garmisch-Partenkirchen mit Treppenzugang Stand 2009



BILD 4: Mittelbahnsteig Garmisch-Partenkirchen Stand 2009

Der Mittelbahnsteig in Mittenwald (Bahnhofs-kategorie 5, ca. 1050 Reisende pro Tag) mit einer Höhe von ca. 38 cm ü. SO war nur über einen schienengleichen Reisenüberweg am Bahnsteigende erreichbar, was für die Kunden sehr lange Wege bedeutete. Auch hier genügten die Dächer nicht mehr den statischen Anforderungen.

Alle Bahnsteige an den 3 Stationen waren nicht mit Blindenleitsystem und aktueller Beleuchtung sowie Wegeleitung ausgerüstet.

1.2. SKI-WM 2011 IN GARMISCH-PARTENKIRCHEN

Die alpine Ski-Weltmeisterschaft in Garmisch-Partenkirchen im Februar 2011 war ein großer Impuls für die DB und den Freistaat Bayern, die Bahnsteige auf der Strecke München – Garmisch – Mittenwald im Werdenfeller Land zu modernisieren. Pünktlich zum Beginn des sportlichen Ereignisses sollten 6

Stationen barrierefrei ausgebaut bzw. erneuert werden. Neben Murnau, Garmisch und Mittenwald wurde im Zeitraum 2009 bis 2011 auch der Haltepunkt in Farchant reaktiviert und die Bahnsteige in Eschenlohe und Oberau erneuert.

2. GESCHICHTE DER STRECKE MURNAU – GARMISCH – MITTENWALD

Die Bahnstrecke München – Garmisch-Partenkirchen ist eine eingleisig elektrifizierte Hauptbahn in Bayern. In Garmisch-Partenkirchen schließt sich die sogenannte Karwendel- oder Mittenwaldbahn an.

Bereits im Jahr 1853 wurde die Teilstrecke vom Münchner Starnberger Bahnhof bis Planegg eröffnet. Nach mehreren Teilstreckenbauten bis Weilheim, wurde 1874 beschlossen, eine Vizinalbahn von Weilheim bis Murnau zu bauen. Diese Bahnlinie konnte als letzte bay-

erische Vizinalbahn (eine formal drittklassige Bahnlinie mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h) im Mai 1879 in Betrieb genommen werden. Der Weiterbau bis Garmisch-Partenkirchen wurde im Juli 1889 vollendet, sodass im Jahr 1900 der erste durchgängige Schnellzug von München nach Garmisch-Partenkirchen eingeführt werden konnte. Im Jahr 1908 wurde die Bahnlinie dann zu einer Hauptbahn ausgebaut. Dabei wurde 1911/12 auch der Bahnhof Garmisch-Partenkirchen, westlich der Partnach, neu angelegt. Die Karwendel- oder Mittenwaldbahn von Innsbruck nach Garmisch über Mittenwald wurde schließlich im Jahr 1912 fertig gestellt. Im Jahr 1924 konnte auf der gesamten Strecke von Murnau bis Mittenwald der elektrische Betrieb aufgenommen werden.

Seit 1982 gibt es auf der Strecke einen Stundentakt, der seit 1994 als „Werdenfels-Takt“ vermarktet wird. In Spitzenzeiten sind Verdichtungen bis 30 Minuten möglich. »



www.strail.de

barrierefrei.

BAHNÜBERGANGSSYSTEME für höchste Ansprüche

veloSTRAIL – eliminiert die Spurrille und ermöglicht unter anderem Rad- und Rollstuhlfahrern, Inline-Skatern, Rollkoffern und Kinderwägen ein äußerst sicheres & barrierefreies Überqueren von Straße und Schiene.

Fragen Sie uns für individuelle Lösungen!

STRAIL Bahnübergangssysteme & STRAILastic Gleisdämmsysteme
KRAIBURG Elastik GmbH / D-84529 Tittmoning, Obb. / Göllstraße 8
tel. +49 | 86 83 | 701-0 / fax -126 / www.strail.de / info@strail.de





BILD 5: Mittelbahnsteig Garmisch-Partenkirchen mit Aufzug und saniertem Dach, Stand 02/2011

nau am Bahnsteig Gleis 1 gemeinsam einen Kombibahnsteig für Bus und Bahn. Gleichzeitig wurden in die vorhandene Unterführung zwei Aufzüge eingebaut. Über den Treppenzugängen wurden kurze Dächer errichtet und zusätzlich entlang der Bahnsteige mehrere Wetterschutzanlagen (Bild 2). Die Bahnsteige und die Unterführung erhielten ein durchgängiges Blindenleitsystem, Vitrinen, Sitzbänke sowie eine neue Beleuchtungs- und Beschallungsanlage.

3.2. GARMISCH-PARTENKIRCHEN

Im Zuge des barrierefreien Ausbaus des Bahnhofes Garmisch-Partenkirchen wurden in die Unterführung 3 Aufzüge eingebaut, damit mobilitätseingeschränkte Reisende bequem und ohne Hindernisse zum Zug gelangen. Aufgrund der beengten Verhältnisse musste dafür allerdings pro Bahnsteig eine Treppe zurückgebaut werden. Die Unterführung selbst wurde abgesenkt, um eine Durchgangshöhe von 2,50 m zu erreichen, und mit einem Blindenleitsystem und neuer Wandverkleidung ausgestattet. Zusätzlich wurde im Rahmen des Konjunkturprogramms des Bundes auf den 3 Bahnsteigen ein durchgängiges Blindenleitsystem nachgerüstet und die Beleuchtungs- und Beschallungsanlage erneuert. Zudem wurden die Bahnsteigdächer saniert (Bilder 3 bis 8).

3.3. MITTENWALD

Im Bahnhof Mittenwald wurde eine neue Bahnsteigunterführung mit Aufzügen und Treppen zum Haus- und Mittelbahnsteig errichtet. Dadurch gelangen die Reisenden nun auf kurzem Wege und barrierefrei zu den Zügen, lange Umwege über den Überweg am Bahnsteigende sind damit Geschichte geworden. Zusätzlich wurde der Mittelbahnsteig auf 76 cm über SO auf das Einstiegsniveau der Züge aufgehöhht und mit moderner Wegeleitung, Blindenleitsystem, Wetterschutzanlagen, Beschallungs- und Beleuchtungsanlage ausgestattet.

4. KOSTEN

Mit finanzieller Unterstützung des Bundes und des Freistaates Bayern konnten die Gesamtkosten für den barrierefreien Ausbau der drei Stationen Murnau, Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald von 11,8 Mio. EUR getragen werden. Hierbei wurden in Murnau 4,1 Mio. EUR, in Garmisch-Partenkirchen 3,0 Mio. EUR und in Mittenwald 4,7 Mio. EUR investiert. Zusätzlich wurden aus Mitteln des Konjunkturprogramms des Bundes und Eigenmitteln der DB S&S die Dachsanierung und Nachrüstung des Blindenleitsystems in Höhe von 3,5 Mio. EUR in Garmisch-Partenkirchen finanziert.

3. BAUMASSNAHMEN

3.1. MURNAU

Damit die Reisenden barrierefrei zum Bahnsteig gelangen und bequem in den Zug ein-

steigen können, wurden die Bahnsteige in Murnau auf 76 cm über Schienenoberkante aufgehöhht und damit auf die Einstieghöhe der Züge angepasst. Zur Erleichterung des Umsteigens zwischen Bus und Bahn errichteten die Deutsche Bahn und der Markt Mur-

BILD 6: Mittelbahnsteig Garmisch-Partenkirchen nach der Sanierung





BILD 7: Unterführung Garmisch-Partenkirchen vor dem Umbau



BILD 8: Unterführung Garmisch-Partenkirchen nach dem Umbau

BILD 9: Mittenwald vor dem Umbau



BILD 11: Treppeneinhausung zur neuen Unterführung in Mittenwald



BILD 10: Ehemaliger Überweg am Bahnsteigende in Mittenwald



BILD 12: Bahnsteig in Mittenwald mit Blindenleitsystem und Wetterschutzanlage



5. TERMSCHIENE UND PROJEKTBETEILIGTE

Die Aufgabenstellungen zu den barrierefreien Ausbauten in Murnau, Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald wurden vom Bahnhofsmanagement Oberbayern Anfang 2008 erstellt und von der Regionalbereichsleitung zur Planung freigegeben. Im März 2008 wurden die Vorentwurfsplanungen von der Projektleitung DB Station&Service AG beauftragt. Erste Planungsentwürfe der DB-internen Planungsabteilung I.SBP aus Berlin lagen im Herbst 2008 der Projektleitung vor. In Abstimmung mit dem zuständigen Bahnhofsmanagement Oberbayern, dem Freistaat Bayern und den internen Fachspezialisten wurden die Lösungsvarianten festgelegt und die Entwurfsplanungen vergeben. Die Anträge auf Plangenehmigung wurden von der Projektleitung, die mittlerweile an die DB ProjektBau GmbH in München übertragen wurde, im März bzw. April 2009 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) München eingereicht. In diesem Genehmigungsverfahren wurden nun alle Träger Öffentlicher Belange über die geplanten Maßnahmen informiert und hatten Gelegenheit, Stellung zu nehmen. Ende September 2009 wurden die ergänzenden Finanzierungsverträge zwischen dem

Freistaat Bayern und der DB Station&Service AG für die 3 Maßnahmen gezeichnet. Mit den Plangenehmigungen des EBA im Oktober 2009 konnten die Baumaßnahmen termingerecht ausgeschrieben und begonnen werden. Die Umbauten in Murnau und Mittenwald konnten durch den tatkräftigen Einsatz der beteiligten Baufirmen, der Projektleitung und Bauherrenvertretung, der Bauüberwachung sowie allen betroffenen DB-Stellen – von der Baubetriebsplanung bis zu den örtlichen Servicekräften – termingerecht im Dezember 2010 abgeschlossen werden. Im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen haben sich die Arbeiten durch die unterjährige Vergrößerung des Projektumfanges etwas verzögert. Neben dem barrierefreien Ausbau sollten – wie bereits erläutert – im Rahmen des Konjunkturprogramms zusätzlich die Dächer komplett saniert und auf den Bahnsteigen Blindenleitsysteme nachgerüstet werden. Mit Kraftakt aller Beteiligten konnten die letzten Inbetriebnahmen der Aufzüge im Januar 2011, rechtzeitig vor Beginn der Ski-WM, durchgeführt werden. Nur durch die sehr gute Zusammenarbeit zwischen der DB, den Kommunen, des Eisenbahn-Bundesamtes und der am Projekt beteiligten Firmen sowie dem Verständnis der vom Umbau immer wieder betroffenen

Reisenden konnten die Karwendel-Projekte erfolgreich und termingerecht realisiert werden. ←

SUMMARY

Modernisation of the stations of Murnau, Garmisch-Partenkirchen and Mittenwald and elimination of access barriers in preparation for the 2011 World Ski Championships

Murnau, Garmisch-Partenkirchen and Mittenwald are three of the stations on the Munich – Garmisch – Mittenwald railway line. There used to be no barrier-free access to them, and in part they were in a poor state of repair. They were modernised in time to be ready for the 2011 World Ski Championships. The authors describe the engineering measures, costs and work schedule. The measures were seen through to successful completion in cooperation between Deutsche Bahn, the local government authorities, the German Federal Railway Authority (EBA) and the contracting companies.

RTR China – unparalleled in Asia

YOUR railway magazine & official mediapartner to Modern Railways in 2012!




Diese Extra-Messeverbreitung sollten Sie sich nicht entgehen lassen!

Buchen Sie noch heute Ihre Anzeige!

Anzeigenschluss für Heft Nr. 2/12 ist am 22. Oktober 2012



Ich freue mich auf Ihren Kontakt!
Tel: +49/40/237 14 - 171, Email: Silvia.Sander@dvvmedia.com





MODERN RAILWAYS 2012

第11届中国国际现代化铁路技术装备展览会

November 27-30, 2012

China International Exhibition Center, Beijing

20 years in parallel with
China's railway development

- Authoritative
- Summit
- Unprecedented
- International



► Approved by

Ministry of Railways (MOR), P. R. China
Ministry of Commerce (MOC), P. R. China

► Organizers

China Academy of Railway Sciences (CARS), MOR
China World Trade Center Co., Ltd. (CWTC)

Contact us

Ms. Katharine KONG	+86-10-65051012	+86-10-65053260	k.kong@modernrailways.com.cn
Mr. Julius ZHU	+86-10-88592447	+86-10-88592449	julius@modernrailways.com.cn
Ms. Yanjun LIU	+86-10-51849129	+86-10-62245022	liuyj@modernrailways.com.cn

<http://www.modernrailways.com.cn>