

Bahnunterführung: â∏	Die Zufahrten sollten nicht blockiert werdenâ

Die Unterführung unter den Bahngleisen wird im StraÃ \Box enbauamt Weilheim immer intensiver diskutiert. Bürgermeister Christian Schiller fürchtet, dass die Schranken nach der Zugtakt-Erhöhung ab 2028 stündlich 21 Minuten geschlossen wären. Grund: Nach der Fertigstellung der zweiten Stammstrecke würde alle 10 bis 15 Minuten eine S-Bahn die StraÃ \Box e queren. Die Entscheidung über den Bau des Minitunnels liegt beim StraÃ \Box enbauamt (Freistaat) und bei der Bahn (Bund). Das Amt in Weilheim hat nun eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben.

Braucht Herrsching eine Unterf \tilde{A} ½hrung f \tilde{A} ½r die S-Bahn an der Rieder Stra \tilde{A} \square e? herrsching.online er \tilde{A} ¶ffnet ein gro \tilde{A} \square es Diskussionsforum. Diskutieren Sie mit und schicken Sie Ihren Beitrag an info@herrsching.online

Fromuth Heene



Nach meiner Kenntnis ist bei einer m \tilde{A} ¶glichen Bahnunterf \tilde{A} ½hrung seitens der Bundesbahn noch nichts final beschlossen. Daher sind alle \tilde{A} □ berlegungen vorl \tilde{A} ¤ufig und unter Umst \tilde{A} ¤nden obsolet.

Grundsätzlich ist die Bahnunterführung ein Projekt, welches die Bahn selbst plant und entscheidet. Für Herrsching wären die langen Standzeiten der Fahrzeuge bei einer Taktverkürzung und den dann sehr langen geschlossenen Schranken unzumutbar, daher unterstütze ich grundsätzlich eine Unterführung. Wichtig wäre aus meiner Sicht, dass die Gemeinde Herrsching, soweit es irgend möglich ist, eine Mitsprache bei der Gestaltung erhält, insbesondere bei der der Zufahrt zur Madeleine-Ruoff-StraÃ \Box e und der LadestraÃ \Box e. Da sollte nichts blockiert werden.

Ebenso wichtig w \tilde{A} ¤re es, bei der m \tilde{A} ¶glichen Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes auf die neue Situation R \tilde{A} ½cksicht zu nehmen und nicht Geld f \tilde{A} ½r Dinge ausgeben, welche hinterher obsolet w \tilde{A} ¤ren. Das w \tilde{A} ¤re dem B \tilde{A} ½rger kaum vermittelbar \hat{a} \square

Die Bahn sieht keinen Handlungsbedarf

Silke Schweigler

Abteilungsleiterin im Straà enbauamt Weilheim, im Interview mit herrsching.online

herrsching.online: Im Gemeinderat wurde der Eindruck vermittelt, dass eine Entscheidung \tilde{A}^{1} /
ber den Bau einer Unterf \tilde{A}^{1} /
hrung nun bald fallen werde. Stimmt der Eindruck?



Schweigler: Wegen der Takterhöhung der S-Bahn steht eine Entscheidung bald anâ□ ¦

herrsching.online: $\hat{a}_{||}$ ¦ die zweite Stammstrecke mit der Erweiterung des S-Fahrplans wird ja vermutlich nicht vor 2028 kommen?

Schweigler: Das müssen Sie die Bahn fragen. Wir müssen uns nun fragen, wie sich diese Takterhöhung auf den Bahnübergang auswirkt. Die Mitteilung haben wir von der Bahn bekommen.

herrsching.online: In dieser Info von der Bahn ist die Rede davon, dass bei einer TakterhĶhung die Schranken 21 Minuten in der Stunde geschlossen bleibenâ□ ¦

Schweigler: Zur ganzen und halben Stunde sind die Schlie \tilde{A} zeiten l \tilde{A} zeiten l \tilde{A} zeiten gibt es jeweils zwei k \tilde{A} zeiten. Die Schlie \tilde{A} zeiten teilen sich auf in zwei l \tilde{A} zeiten und zwei k \tilde{A} zere Bl \tilde{A} cke.

herrsching.online: Halten Sie eine Unterfļhrung fļr alternativlos?

Schweigler: Die Alternativen zu einer Bahnunterf $\tilde{A}^{1}/_{4}$ hrung w \tilde{A} ¤ren eine Verbesserung der Schlie \tilde{A} \square zeiten durch eine bessere Technik oder eine \tilde{A} \square berf $\tilde{A}^{1}/_{4}$ hrung. Diese R $\tilde{A}^{1}/_{4}$ ckfragen an die Bahn stehen noch an. Aus heutiger Sicht erscheint jedoch eine Unterf $\tilde{A}^{1}/_{4}$ hrung der Stra \tilde{A} \square e als die beste Variante.

herrsching.online: Eine Entscheidung von Ihrer Seite ist noch nicht gefallen?

Schweigler: Nein. Die Bahn sagt, aus ihrer Sicht seien keine weiteren Maà nahmen notwendig, das passe. Eine Unterführung würde sowohl bautechnisch wie auch verkehrlich sehr anspruchsvoll. Wir müssen jetzt verschiedene Aspekte prüfen, zum Beispiel ob die Verkehrssituation auf der Straà e nach der Erhöhung der Taktfrequenz nicht mehr tragbar ist und welcher bautechnische Aufwand für eine nötige Grundwasserwanne in voraussichtlich sehr schlechtem Baugrund erforderlich wäre.. Wir werden dazu eine Baugrunduntersuchung und eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben.

herrsching.online: Die Bahn will sich also die Kosten sparen?

Schweigler: Die Bahn sieht keinen Handlungsbedarf. Wenn ein Bahnýbergang beseitigt wird, gibt es eine festgelegte Kostenteilung.

herrsching.online: Wegen der Kosten, vermuten wir.

Schweigler: Die Baukosten f $\tilde{A}^{1/4}$ r eine Unterf $\tilde{A}^{1/4}$ hrung w $\tilde{A}^{1/4}$ rden unseren Staatstra \tilde{A} enhaushalt vom Stra \tilde{A} enbauamt auch sehr belasten.

herrsching.online: Die 15 Millionen, die mal in die Diskussion geworfen wurden, würden vermutlich niemals ausreichen. Man darf da an Stuttgart 21 erinnern.

Schweigler: Wie gesagt, wir haben noch keine fertige Planung. Das ist eine grobe SchĤtzung. Und in der aktuellen Lage mit massiven BaukostenerhĶhungen kann man ohnehin Preise sehr schwer einschĤtzen. Wenn wir Baufachleute fragen, zucken alle mit den Schultern.

herrsching.online: Nehmen wir jetzt mal an, Sie würden zu der Ã☐ berzeugung kommen, dass man eine Unterführung braucht, um einen Verkehrskollaps in Herrsching zu vermeiden. Wie



würde denn der Zeitplan aussehen?

Schweigler: Wir werden vermutlich eine Planfeststellung brauchen (bereits im Vorbereitungsstadium wird die Vereinbarkeit des Vorhabens mit allen von diesem ber \tilde{A} ½hrten \tilde{A} ¶ffentlichen und privaten Belangen \tilde{A} ½berpr \tilde{A} ½ft werden; Red). Nach der Planfeststellung gehtâ s dann in die Ausf \tilde{A} ¼hrungsplanung und dann in den Bau. Im Idealfall w \tilde{A} ¤re die Unterf \tilde{A} ¼hrung fertig, wenn der Fahrplan auf den erh \tilde{A} ¶hten Takt in Kraft tritt.

herrsching.online: Das Bauvorhaben ist vermutlich sehr aufwendig wegen der Grundwasser-Problematik?

Schweigler: Weil der See da ansteht, braucht man eine Grundwasserwanne f $\tilde{A}\frac{1}{4}$ r die Unterf $\tilde{A}\frac{1}{4}$ hrung. Vor der richtigen Planung muss man Baugrunderkundungen machen.

herrsching.online: Die Umleitung der Staatsstraà e wÃxhrend der Bauarbeiten könnte sich auch als schwierig herausstellen. In der Bauausschuss-Sitzung war von einer Umleitung über das Bofrost-GelÃxnde die Rede.

Schweigler: Das ist ein sehr schwieriger Punkt, über den ich noch nichts sagen kann.

herrsching.online: Es gibt schon VorschlĤge aus der Bürgerschaft, für die Fahrgäste, die zur neuen Klinik wollen und für die Realschüler eine eigene S-Bahn-Haltestelle vor dem eigentlichen Bahnübergang im Gewerbegebiet zu bauen.

Schweigler: Diese Idee hatten wir auch schon. Ein Ausweichbahnhof k \tilde{A} ¶nnte auch w \tilde{A} α hrend der Bauzeit der Unterf \tilde{A} α hrung eine Zwischenl \tilde{A} α sein.

herrsching.online: Der Freistaat m \tilde{A}^{1}_{4} sste, bevor ein Planer den Bleistift spitzt, die Bahn von der Notwendigkeit einer Unterf \tilde{A}^{1}_{4} hrung \tilde{A}^{1}_{4} berzeugen.

Schweigler: Normalerweise gibt es da eine klare Regelung f \tilde{A}^{1} / $\!\!\!/$ r die Kostenteilung. Im Augenblick ist die Unterf \tilde{A}^{1} / $\!\!\!/$ hrung in der Dringlichkeitsstufe 1 Reserve. Damit ist von unserer Seite der Bedarf schon einmal erkannt. Nun muss zuerst einmal ein Nutzen-Kosten-Verh \tilde{A} $\!\!\!$ eltnis aktualisiert werden werden. Dazu brauchen wir die Machbarkeitsstudie.

herrsching.online: Gibt es Richtlinien für eine Unterführung bei bestimmten SchlieÃ☐ zeiten?

Schweigler: Leider nicht. Sonst wÄxre die Sachlage ja einfach zu beurteilen.

Das dauert noch einmal 20 Jahre

Wolfgang Schneider





Ein zus \tilde{A} xtzlicher Haltepunkt n \tilde{A} \P rdlich ist vor etwa 50 Jahren vers \tilde{A} xumt worden, als man das damalige â \square Arzbergerâ \square -Grundst \tilde{A} $\frac{1}{4}$ ck nicht gekauft hat

Fl \tilde{A} ¤chen f \tilde{A} 1 4r einen neuen Bahnhof w \tilde{A} ¤ren erst n \tilde{A} ¶rdlich der Kleingartenanlage m \tilde{A} ¶glich, also im absoluten Naturschutzgebiet

Zu einer Unterführung gibt es keine Alternative

Die Schlieà zeitenberechnung der DB ist nur unter optimalen Bedingungen zutreffend

Ein mehrmaliges Aufstauen des gesamten Verkehrs (auch Radfahrer und Fu \tilde{A} g \tilde{A} mnger) innerhalb einer Stunde ist sicher nicht \tilde{A} kologisch

Der daraus resultierende Kfz-Schleichverkehr in den Alternativen belastet die Anwohner ýberdimensional

Auà erdem birgt jeder schienengleiche Bahnü bergang eine erhebliche Unfallgefahr (bei uns Gott sei Dank noch kein schwerer Unfall)

Wie eine $vern\tilde{A}\frac{1}{4}$ nftige Bahnunterf $\tilde{A}\frac{1}{4}$ hrung aussieht, kann man in Gilching besichtigen, auch mit Anbindung von Querstra $\tilde{A}\square$ en

 \tilde{A} ber Sch \tilde{A} ¶nheit kann man nicht streiten. Der Sch \tilde{A} ¼lerstrom zur und von der Realschule k \tilde{A} ¶nnte ebenfalls sicher geleitet werden

Auch wenn ich nach wie vor der Meinung bin, dass man es dem motorisierten Verkehr eher schwer machen muss, als ihn zu erleichtern, so sind die Bahnschranken doch ein erhebliches Hindernis und ein Gefahrenmoment f $\tilde{A}\frac{1}{4}$ r alle Verkehrsteilnehmer. Daher bin ich f $\tilde{A}\frac{1}{4}$ r eine Unterf $\tilde{A}\frac{1}{4}$ hrung.

Leider wird die Realisierung wohl noch mal 20 Jahre dauern. Hoffen wir, dass es bis dahin weiterhin unfallfrei bleibt.

Bahnhof nach Norden, Gondelbahn zur Ortsmitte

Christoph Welsch





Der Bau einer Unterf $\tilde{A}^{1/4}$ hrung anstelle der Bahnschranke in Herrsching bedeutet in meinen Augen einen zu gro \tilde{A} en Eingriff in unserem Ort, den es \hat{a} zudem in absoluter Seen \tilde{A} zu vermeiden gilt.

Mit den erforderlichen Rampen, der Einbindung des Personen- und Fahrradverkehrs und der Tieferlegung der Ladestra $\tilde{\mathbb{A}}$ e ist wieder eine gro $\tilde{\mathbb{A}}$ e, das Ortsbild verunstaltende Bauma $\tilde{\mathbb{A}}$ nahme zu erwarten.

Zudem ist eine Unterfļhrung an dieser Stelle bautechnisch durchaus problematisch.

Erforderlich wird eine wasserdichte Wannenkonstruktion, aus der \hat{a}_{\square} aufgrund der H \tilde{A} ¶henlage \hat{a}_{\square} das Regenwasser abgepumpt und sie selber gegen Auftrieb gesichert werden muss, um im Hochwasserfall ein Aufschwimmen zu verhindern. Alles Dinge, die bautechnisch machbar sind, aber letztendlich einen ungeheuren Aufwand und hohe Kosten bedeuten. Au \tilde{A}_{\square} erdem entsteht durch das Verbauen von Beton eine nicht unerhebliche CO_2 -Emission.

Inhaltlich frage ich mich, welchen Sinn es macht, mit Tempo 60 durch eine UnterfÃ⅓hrung zu rauschen und dann an der nächsten Ampel an der MÃ⅓hlfelder StraÃ☐ e zu stehen?

Und vielleicht bewegt die mĶgliche Wartezeit den einen oder anderen, doch auf das Auto zu verzichten, oder die Durchfahrt durch Herrsching zu vermeiden.

Als sinnvoll erachte ich eine Reduzierung der Schlie \tilde{A} zeiten der Schranke auf ein absolut notwendiges Mindestma \tilde{A} . Aufgrund der Lage in unmittelbarere N \tilde{A} xhe zum Bahnhof sind nur geringe Zuggeschwindigkeiten gegeben. Vielleicht sind diesbez \tilde{A} 1/4glich noch Verbesserungen m \tilde{A} 9glich.



Eine andere denkbare Variante wäre auch eine Verlegung des Bahnhofs Richtung Gewerbegebiet. Dann könnte man das Geld besser in die Gestaltung des Bahnhofsplatzes und der freiwerdenden Bahntrasse stecken. Die Anbindung an die Ortsmitte und den See könnte man zum Beispiel mit einer Gondelbahn herstellen, was zudem eine touristische Attraktion sein könnte.



Visionen für Herrsching: Eine Schwebe- oder Seilbahn könnte einen Bahnhof Nord mit der Ortsmitte verbinden. Diese Idee bringen Architekt Christoph Welsch und Frowin Puntsch in die Diskussion ein. Bild: Flughafengesellschaft Düsseldorf

Nordbahnhof â∏ für mich verlockend

Ingeborg Donhauser

Warum ýberhaupt noch Bodenproben fýr ein ungeliebtes Projekt nehmen, wie jetzt vom StraÃ \Box enbauamt beabsichtigt? Gibt es doch einen anderen detaillierten Vorschlag von Karin Casaretto?: Eine zusÃ \Box ztzliche S-Bahn- Haltestelle im Gewerbegebiet, die auch als Endhaltestelle fýr einige Zýge dienen wýrde, könnte doch die Probleme einer Unterführung lösen? Und für Ungeduldige würde sie weiter eine ertrÃ \Box gliche Wartezeit an der Schranke in der Riederstrasse bringen, auch wenn der Fahrtackt erhöht werden sollte? Dieser Zusatzbahnhof wurde doch auch bereits von Frau Silke Schweigler vom StraÃ \Box enbauamt als Ã \Box bergangslösung erwogen? Warum nicht eine smarte Lösung daraus machen? Für mich klingt das jedenfalls sehr verlockend.

Schwebebahn bringt Schļler, Touristen und Pendler zum Nordbahnhof





Frowin Puntsch

Ob à berfà ¼ hrung oder Unterfà ¼ hrung der Gleise, es ist immer ein Kompromiss zu Lasten des Ortsbildes. Warum nicht die Vision eines Bahnhof Nord aufgreifen, der mit einer Schwebebahn zu erreichen ist? Dà ¼ sseldorf hat das schon vorgemacht mit dem Skytrain. https://www.youtube.com/watch?v=YMaEklLyF-s Fà ¼ r Herrsching eine zu kà ¼ hne Vision? Was wà ¤ren die Vorteile? Keine hochwassergefà ¤ hrdeten Baumonster und keine Sichtblockaden. Es wà ¤re eine Attraktion. Ein Bahnhof Nord kommt allen Schà ¼ lern zugute, einschlieà lich der zu erwartenden Gymnasiasten, die vermutlich per Shuttle nach Mà ¼ hlfeld gebracht werden. Die im Zusammmenhang mit dem Krankenhaus entstehenden attraktiven Parkflà ¤ chen kà ¶ nnen von Tagesgà ¤ sten genutzt werden, die mit der Schwebebahn an den See gebracht werden. Welche Gemeinde hat das schon? Geht sicherlich auch solarbetrieben, ist umweltfreundlich und nachhaltig leise. Und attraktiv visionà ¤ r fà ¼ r eine Gemeinde, die vorausschauend plant und handelt.

Hübsch, ansehnlich und grün wird nichts mehr sein

Gerd Mulert





Wie wird es mir gehen, wenn ich in einigen Jahren vielleicht die geplante Unterfļhrung unter der Bahn erleben werde? Das habe ich mich angesichts der aufkommenden Diskussionen gefragt:

Der Autofahrer in mir wird sich vielleicht freuen, dass er ein paar Minuten schneller am Ziel sein $k\tilde{A}$ nnte. Die Freude wird aber gleich getr \tilde{A} 1/4 bt, denn ich stehe ja an der Ampel an der Einm \tilde{A} 1/4 ndung $M\tilde{A}$ 1/4 hlfelder Stra \tilde{A} 1 e sowieso.

Der \tilde{A}_{\square} kologe in mir wird sich jedes Mal gewaltig \tilde{A}_{\square} rgern: Diese Unmengen an Beton, diese Versiegelung von Oberfl \tilde{A}_{\square} chen, dieser wahrscheinlich gro \tilde{A}_{\square} e Stromverbrauch f \tilde{A}_{\square} r die Wasserpumpen, die die Unterf \tilde{A}_{\square} hrung trocken halten m \tilde{A}_{\square} ssen, der Stromverbrauch f \tilde{A}_{\square} r die Beleuchtung. Wie wollen wir in Herrsching denn damit die Energiewende erreichen und unseren \tilde{A}_{\square} kologischen Fu \tilde{A}_{\square} abdruck verbessern?

Der Fahrradfahrer in mir wird entsetzt sein, beim Weg von Lochschwab in den Ort in die Tiefe tauchen zu $m\tilde{A}^{1}/_{4}$ ssen und mich auf schmalen Wegen zwischen Gel \tilde{A} α nder und Betonwand vorantasten zu $m\tilde{A}^{1}/_{4}$ ssen. Mein oft genutzter Weg vom Bahnhof kann nicht am Gel \tilde{A} α nde der BoFrosthalle vorbei gehen, um dann in die Rieder Stra \tilde{A} α e zu biegen. Ich muss die kleine, \tilde{A} α hselig zu fahrende Auffahrt vor dem Bahnhof w \tilde{A} α hlen. Da tr \tilde{A} α stet auch wenig, dass die BoFrosthalle in einigen Jahren nat \tilde{A} α rlich weg ist und hier bezahlbarer Wohnraum geschaffen ist und h \tilde{A} α chstens spielende Kinder meinen Radweg mal bremsen.

Hübsch, ansehnlich und grün wird nichts mehr sein. Jetzt sehe ich das schöne Bahnwärterhaus/Jugendhaus, die grünen Bäume und Blütenbäume und hinten den Andechser Höhenrücken. Das wird nicht mehr zu entdecken sein, da ich mich ja dann in der Betonrinne bewege. Mir graust davor.

Die in dem Punkt bedauernswerten Gilchinger haben schon seit ewigen Jahren eine tiefe Unterf $\tilde{A}^{1/4}$ hrung unter den Schienen durch. Wir sind bislang davon verschont geblieben. Man sollte sie vor einer Entscheidung mal mehrfach vor und zur $\tilde{A}^{1/4}$ ck mit Auto und Rad befahren und als Fu \tilde{A} g \tilde{A} miger begehen.

Der Steuerzahler in mir Ĥrgert sich auch, wenn ich das Bauwerk sehe. Dabei ist es mir vollkommen egal, ob die Gelder dafļr aus dem Etat vom Bund oder vom Land oder von woher auch immer kommen. Letztendlich sind es immer unsere Gelder. Den Mehrwert einer neuen Schule oder eines neuen Kindergarten sehe ich, den Mehrwert von ein paar Minuten individuellen Zeitgewinn sehe ich nicht.

Als Fuà gà nger unterquere ich die Bahnstrecke auch dann wahrscheinlich sehr selten. Dass die Unterfà ¼hrung behindertengerecht werden wird, bleibt wahrscheinlich sowieso eine Illusion.

Da warte ich doch lieber die paar Minuten vor der Bahnschranke, zumal ich annehme, dass bis dahin, die Datentechnik verbessert ist und die Schlieà zeiten deutlich kürzer sind. Warum sollte es denn nicht eines Tages möglich sein, dass die S-Bahn stoppt, wenn ein Groà einsatz der Feuerwehr uns in in Lochschwab retten muss? Dann könnte die Schranke offen bleiben.

Es bleibt nicht viel, was fýr eine Schranke spricht.

(Wir behalten uns vor, bei Wiederholungen der Argumente Kommentare zu kürzen).

Die Bahngleise und der Damm bilden einen Riegel zum See

Alexander Keim



Ich halte es derzeit für verfrüht, sich für oder gegen eine Unterführung auszusprechen. Meine Vorgängerin im Gemeinderat, Christa Ackermann brachte schon vor Jahrzehnten den Vorschlag einer Verlegung der Haltstelle Herrsching in das Gewerbegebiet ins Spiel. Man hätte auf sie hören sollen.

Gleichzeitig gibt es immer noch keine Einigung bez \tilde{A}^{1} /4glich der Folgenutzung des Bahngel \tilde{A} xndes. Wenn wir irgendwann in Herrsching ein sch \tilde{A} nes, gr \tilde{A}^{1} /4nes und verkehrsberuhigtes Ortszentrum wollen, m \tilde{A}^{1} /4ssen wir ganzheitlich planen. Umgehungsstra \tilde{A} ne, gro \tilde{A} ne, gro \tilde{A} ne parkfl \tilde{A} ne parkf



Einen Dauerstau an der Rieder Str. und Autokonvois durch die Madeleine-Ruoff-Str. gilt es in jedem Fall zu vermeiden.

Die Umnutzung des Bofrost Geländes spielt in meinen Ã☐ berlegungen eine untergeordnete Rolle. Natþrlich wollen wir das Thema bezahlbarer Wohnraum weiter angehen. Städteplanerische Notwendigkeiten mþssen aber Vorrang haben. SchlieÃ☐ lich gilt es Mobilität und Lebensqualität für alle zu erhalten.

Betongraben wird Ortsbild massiv verĤndern

Christiane Gruber



NatÃ $\frac{1}{4}$ rlich wÃ α re es wichtig, gerade mit Blick auf einen Klinikneubau, dass Rettungsfahrzeuge nicht von einer Bahnschranke aufgehalten werden â \square andererseits wird ein Betongraben wie zum Beispiel in Gilching an dieser Stelle massiv das Ortsbild verÃ α ndern. Die so beschleunigten Fahrzeuge stauen sich dann in der Ortsmitte â \square vielleicht wÃ α re dort dann doch ein Kreisverkehr nÃ α tig â α wie das innerorts funktionieren kann, sieht man in Germering.

Wie auch in der letzten Bau-Ausschuss-Sitzung wird aber immer klarer, dass wir ýber die Planungen von Bahn, Freistaat und Bund als Gemeinde zwar informiert werden, aber nicht mit am Tisch sitzen. Ein zeitlicher Rahmen ist nach wie vor nicht absehbar.

Seit Jahren werden wichtige Entscheidungen wie eine sichere Querung der Riederstra \tilde{A} e f \tilde{A} die Realsch \tilde{A} lerinnen oder die konsequente Umsetzung von Tempo 30 in der Madeleine-Ruoff-Stra \tilde{A} e blockiert mt dem Argument, dass wir erst die Bauma \tilde{A} nahme Bahnunterf \tilde{A} hrung abwarten sollten, die kurz bevor st \tilde{A} nde.

Endlich haben wir die Genehmigung des Stra $\tilde{\mathbb{A}}$ \square enbauamtes, unsere seenahen Stra $\tilde{\mathbb{A}}$ \square en zu Fahrradstra $\tilde{\mathbb{A}}$ \square en zu machen, davon sollten wir uns nicht abhalten lassen. Falls f $\tilde{\mathbb{A}}$ 1 $\!_{4}$ r eine Baustelle dann dort der Verkehr umgeleitet werden muss, kann das ja gemacht werden (siehe Summerstra $\tilde{\mathbb{A}}$ \square e/Seestra $\tilde{\mathbb{A}}$ \square e, die den Verkehr der M $\tilde{\mathbb{A}}$ 1 $\!_{4}$ hlfelderstra $\tilde{\mathbb{A}}$ \square e aufgefangen haben).

Wir sind dafür, den nördlichen Teil des Bofrost-Grundstückes für eine sinnvolle Führung der FuÃ□

gĤnger und Radfahrer zur Verfļgung zu stellen. Das gesamte Grundstück als Baustellen-Einrichtung vorzuhalten bis zum Tag X, der noch gar nicht absehbar ist, lehnen wir ab.

Unterführung wÃxre nicht rechtzeitig fertig

Norbert Wittmann



Bei der Gemeinderatssitzung am 22. Juli 2013 erfolgte die Vorstellung einer Voruntersuchung zur Beseitigung des h \tilde{A} hengleichen Bahn \tilde{A} bergangs. In dieser Voruntersuchung sind die Dimensionen des Bauwerks ersichtlich (https://docplayer.org/180379280-Beseitigung-des-hoehengleichen-bahnuebergangs-in-herrsching.html).

Bereits im Jahr 2017 wurde durch Herrn BÃ $\frac{1}{4}$ rgermeister Schiller im Arbeitskreis Verkehr verkÃ $\frac{1}{4}$ ndet, dass die Umgestaltung des BahnÃ $\frac{1}{4}$ bergangs zur BahnunterfÃ $\frac{1}{4}$ hrung bevorstehe. Auf schriftliche Nachfrage von GemeinderÃ $\frac{1}{4}$ ten beim StraÃ $\frac{1}{4}$ enbauamt und der DB AG stellte sich heraus, dass keine Priorisierung dieses Vorhabens anstand.

Das Bauwerk ist rund 330 Meter lang und 17 Meter breit. Ferner ist eine 145 Meter lange Grundwasserwanne erforderlich. Im Bereich der betroffenen Zufahrtsstra \tilde{A} en (Ladestra \tilde{A} e, Gewerbestra \tilde{A} e, etc.) sind erhebliche Stra \tilde{A} enabsenkungen notwendig. \hat{a} Dieses Bauwerk wird mit Sicherheit kein Schmuckst \tilde{A} ck f \tilde{A} die Gemeinde Herrsching. \hat{a} Bei dieser Aussage hat Herr B \tilde{A} germeister Schiller meine volle Zustimmung.

Bereits 2013 wurden fÃ $\frac{1}{4}$ r den Bau Kosten in HÃ $\frac{1}{4}$ he von etwa 12 Millionen veranschlagt. Unter BerÃ $\frac{1}{4}$ cksichtigung der Preissteigerungen im Baugewerbe sind auch die im Bauausschuss genannten Kosten von 15 Millionen vermutlich nicht haltbar. Verfolgt man zudem die Entwicklung beim Bau von BahnunterfÃ $\frac{1}{4}$ hrungen im Bundesgebiet, dann gab es in den letzten Jahren nahezu keine UnterfÃ $\frac{1}{4}$ hrung, wo der veranschlagte Kostenrahmen eingehalten werden konnte.



Bemerkenswert ist auch die Aussage, dass w \tilde{A} xhrend der Bauphase eine Ausweichroute im Bereich des gemeindeeigenen Bofrost-Gel \tilde{A} xndes die Gleise queren soll. In der Voruntersuchung ging man von einer Vollsperrung w \tilde{A} xhrend der gesamten Bauzeit aus. Eine Querung der Gleise auf einer Ausweichroute erfordert weiterhin eine technische Sicherung des Bahn \tilde{A} xbergangs. Gibt es tats \tilde{A} xchlich konkrete Pl \tilde{A} xne/Zusagen seitens der DB AG f \tilde{A} xx0 diese \hat{A} x0 weiter verteuern.

Die Bauzeit für das Projekt würde etwa 2 Jahre betragen. Ein entsprechendes Planfeststellungsverfahren würde mindestens 2 Jahre dauern, vermutlich deutlich länger, wenn betroffene Anlieger den Klageweg beschreiten. Die Fertigstellung des Bauwerks bis zur Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke wäre somit nicht gesichert.

Warum nicht den Vorschlag von Frau Casaretto aufgreifen und einen zusĤtzlichen Haltepunkt einrichten? Diese LĶsung wĤre vermutlich deutlich kostengļnstiger und schneller zu realisieren als das angestrebte Bauwerk.

Karin Casaretto



Ein Klinikum mit rund 200 Betten, Ambulanz und Notaufnahme, 1.400 Gymnasiasten, 1.000 Realsch \tilde{A}^{1} /4ler und 400 Mittelsch \tilde{A}^{1} /4ler. Bald wird Herrsching urban. Doch *wie* und *wo* sollen sich all die Menschen in Zukunft von *A* nach *B* bewegen?

Durch das Groà klinikum Herrsching und das neue Gymnasium werden bald rund 1.500 Menschen zusÃxtzlich vom Bahnhof aus durch Herrschings Straà en drÃxngen. So der bisherige Plan. Doch wo sollen die Zubringerbusse halten und fahren?

Nur ein sinnvolles Verkehrskonzept kann Herrsching vor dem Chaos retten.

Eine neue S-Bahnstation \hat{a}_{\square} Klinikum Herrsching \hat{a}_{\square} , $n\tilde{A}_{\parallel}$ rdlich des Gewerbegebiets gelegen, $w\tilde{A}_{\parallel}$ re die L \tilde{A}_{\parallel} sung des Problems.

Der S-Bahn-Ausgang im Osten bA¶te Kranken und Besuchern barrierefreien Direktzugang zum Klinikum.



Vom S-Bahn-Ausgang im Westen aus wÃ $\frac{1}{4}$ rde ein 2-minÃ $\frac{1}{4}$ tiger FuÃ $\frac{1}{4}$ weg zur Realschule fÃ $\frac{1}{4}$ hren, so dass die SchÃ $\frac{1}{4}$ ler in Zukunft nicht mehr vom alten Bahnhof aus, an der StaatsstraÃ $\frac{1}{4}$ e 2067 entlang, zum Unterricht drÃ $\frac{1}{4}$ ngeln mÃ $\frac{1}{4}$ ssten.

Im Osten des neuen Bahnhofs â \square Klinikum Herrschingâ \square , sÃ $^1\!\!/_4$ dlich des Krankenhauses, befÃ a nde sich der neue Busbahnhof. Dort fÃ $^1\!\!/_4$ hren auch die Zubringerbusse zum Gymnasium, die Ã $^1\!\!/_4$ ber die Seefelder und MÃ $^1\!\!/_4$ hlfelder StraÃ 0 e die SchÃ $^1\!\!/_4$ ler, die mit der S-Bahn aus den westlichen Nachbargemeinden ankÃ a men, ins Gymnasium befÃ a 1rderten.

3 von 4 S-Bahnen w \tilde{A}^{1}_{4} rden bereits an der Station â \square Klinikum Herrschingâ \square enden. Nur jede vierte S-Bahn w \tilde{A}^{1}_{4} rde bis â \square Herrsching Zentrumâ \square fahren, wo Besucher und Touristen im Herzen der Gemeinde ank \tilde{A} \times men.

Der Bahnhofsplatz $k\tilde{A}\P$ nnte endlich ein autofreier $B\tilde{A}\frac{1}{4}$ rgerplatz werden, Mittelpunkt $f\tilde{A}\frac{1}{4}$ r Herrsching, mit einem Kultur- und Kunstcaf \tilde{A} ©, einem Fahrradverleih, der Touristeninformation, einem Spielplatz und einem Kienbach, der wieder an der Oberfl \tilde{A} ¤che zwischen Kiental und Seepromenade flie \tilde{A} \square en darf.

Mit einem reduzierten S-Bahn Takt w $\tilde{A}^{1/4}$ rde die \hat{a}_{\square} unterirdische Verkehrsf $\tilde{A}^{1/4}$ hrung \hat{a}_{\square} nat $\tilde{A}^{1/4}$ rlich $\tilde{A}^{1/4}$ berfl $\tilde{A}^{1/4}$ ssig.

Zum GlÃ $\frac{1}{4}$ ck! Denn wer hier in den letzten Jahren die Hochwasser-Ereignissse nach Starkregen erlebt hat, kann bei der Idee, in Herrsching eine UnterfÃ $\frac{1}{4}$ hrung auf SeeuferhÃ $\frac{1}{4}$ he zu erbauen, nur mit dem Kopf schÃ $\frac{1}{4}$ tteln. Aus Sicht der Verkehrssicherungspflicht untragbar.

Sollen in Zukunft etwa hunderte Schüler eine Unterführung nutzen, die bei Starkregen in kürzester Zeit mit Wasser vollaufen kann? Ob Bürgermeister Schiller und das StraÃ□ enbauamt Weilheim diese Verantwortung übernehmen können, ist fraglich.

Die Wartezeiten an den Schranken habe ich nie als Belastung empfunden

Regine Böckelmann

Die Forderung nach einer S-Bahn-Unterf $\tilde{A}\frac{1}{4}$ hrung in Herrsching steht nun schon so lange im Raum \hat{a} weil, weil \hat{a} |:

Ich persönlich bin froh, dass es (bisher) nicht zur Realisierung gekommen ist.

Als abschreckendes Beispiel hatte und habe ich stets die S-Bahn-Unterführung in Gilching vor Augen, die den Ort an dieser Stelle tatsächlich in zwei Hälften zerschneidet.

Ich kann mir nicht vorstellen, dass in Herrsching das Ortsbild durch einen solchen Bau nicht auch erheblich beeintr \tilde{A} wchtigt w \tilde{A} de, Fu \tilde{A} g \tilde{A} nger und Fahrradfahrer Unbequemlichkeiten auf sich nehmen m \tilde{A} ssten.

Es hat in der Vergangenheit à berlegungen gegeben, den S-Bahn-Haltepunkt ins Gewerbegebiet zu verlegen, um den Bau einer Unterfà hrung à herflà ssig zu machen. Diese Plà ne sind wohl daran gescheitert, dass ein geeignetes Grundstà ket gefehlt hat.

Ein weiteres Argument dagegen ist die gr $\tilde{\mathbb{A}}$ ¶ $\tilde{\mathbb{A}}$ \square ere Entfernung zum Ortszentrum, die m $\tilde{\mathbb{A}}$ ¶glicherweise Tagestouristen dazu veranlassen k $\tilde{\mathbb{A}}$ ¶nnte, Herrsching nicht mit der S-Bahn, sondern mit dem Auto anzusteuern.



Die Wartezeiten an den Schranken habe ich auch in meiner â aktiven â (berufst Äxtigen) Zeit nie als besondere Belastung empfunden. Mir scheint, dass sie mittlerweile deutlich k ļrzer geworden sind und besser an die tats Äxchlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten angepasst sind.

Feuerwehr und Krankenwagen, die die Schindlbeck-Klinik ansteuern, k \tilde{A} ¶nnen zur Not den Weg \tilde{A} ½ber die Madeleine-Ruoff-Stra \tilde{A} \square e nehmen.

Ein Problem sehe ich allerdings auf die Rettungsdienste zukommen, wenn die neue Klinik an der Seefelder StraÃ□ e entstanden ist. Hier den Umweg über das Ortsinnere nehmen zu müssen, könnte problematische Situationen zur Folge haben.

Eine absolut unsinnige und teure Beton-Ruine

Willi MeyerhA¶fer



Wollen wir wirklich in einer umwelt- und menschengerechten Zukunft einen solchen betonharten Monsterbau, nur dass die alten Verbrenner-Dinosaurierer-Fahrerinnen und -fahrer ein paar ihrer â∏ durchgetakteten, optimiertenâ∏ Minuten mit Warten nicht verlieren (um dann doch an der nächsten Ampel zu stehen)? Auch da wären sicher E-Autonutzerinnen und -besitzer bei einem kurzen Stau deutlich entspannter, aber halt 100%-emmissionsfreier!

Hallo!!! Schon mal was von nachhaltigen Verkehrskonzepten f $\tilde{A}^{1/4}$ r Alle, schadstoffreier Mobilit \tilde{A} xt und unversehrter Ortsentwicklung an unserer einzigartigen Seepromenade geh \tilde{A} 1 rt!

Bauen mit Beton ist weltweiter Umweltkiller und der hemmungslose Einsatz von Baumaschinen mit fossilen Treibstoffen und extremen Strombedarf f $\tilde{A}^{1}/_{4}$ r Kr \tilde{A} ¤ne und Pumpen $\tilde{A}^{1}/_{4}$ ber Jahre rechfertigt schon gleich gar nicht das unsinnige Projekt.

Wir sehen ja derzeit an der Ortsstra \tilde{A} enmodernisierung, was eine Umfahrung der Baustellen an Staus und \tilde{A} rger f \tilde{A} 1/4r die Anrainer und f \tilde{A} 1/4r alle Herrschinger B \tilde{A} 1/4rger, Durchfahrende und G \tilde{A} 1×2ste bedeutet. Hinzu kommen unkalkulierbare Probleme mit der seenahen Entw \tilde{A} 1×2sserung oder vermehrten Starkregenereignissen auf \tilde{A} 1 Lebenszeiten \tilde{A} 1 . Auch die Anbindung an die umliegenden Stra \tilde{A} 1 en verschlingt unwiederbringlich Fl \tilde{A} 1×2sche, die etwa beim BOFROST-Gel \tilde{A} 1×2nde sinnvoller f \tilde{A} 1/4r bezahlbahren Wohnraum gen \tilde{A} 1/4tzt werden k \tilde{A} 1 nnte.

Es gibt also sehr gute Gründe, um nicht kommenden Generationen noch so eine so absolut unsinnige und teure Beton-Ruine zu hinterlassen!

Ich werde mich als Gr \tilde{A}_{4}^{1} n-Denkender und -Handelnder, der sich f \tilde{A}_{4}^{1} r eine lebenswerte Umwelt einsetzt,



mit aller Energie für ein sofortiges Ende dieses zweifelhaften Projektes einsetzen!

Dieses Forum zum Thema Bahnunterf $\tilde{A}^{1/4}$ hrung steht jedem B $\tilde{A}^{1/4}$ rger offen. Bitte schicken Sie Ihren Beitrag an info@herrsching.online

Category

1. Gemeinde

Date 18/10/2025 **Date Created** 29/04/2022