



Bahnunterfahrung: □ Die Zufahrten sollten nicht blockiert werden□

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

Braucht Herrsching eine Unterfahrung für die S-Bahn an der Rieder Straße? herrsching.online eröffnet ein großes Diskussionsforum. Diskutieren Sie mit und schicken Sie Ihren Beitrag an info@herrsching.online

□ **Die Zufahrten sollten nicht blockiert werden□**

Fromuth Heene



Nach meiner Kenntnis ist bei einer mÄ¶glichen BahnunterfÃ¼hrung seitens der Bundesbahn noch nichts final beschlossen. Daher sind alle Ä berlegungen vorläufig und unter UmstÃ¤nden obsolet.

GrundsÄtzlich ist die BahnunterfÃ¼hrung ein Projekt, welches die Bahn selbst plant und entscheidet. FÃ¼r Herrsching wÄren die langen Standzeiten der Fahrzeuge bei einer TaktverkÃ¼rzung und den dann sehr langen geschlossenen Schranken unzumutbar, daher unterstÃ¼tze ich grundsÄtzlich eine UnterfÃ¼hrung. Wichtig wÄre aus meiner Sicht, dass die Gemeinde Herrsching, soweit es irgend mÄ¶glich ist, eine Mitsprache bei der Gestaltung erhÄlt, insbesondere bei der Zufahrt zur Madeleine-Ruoff-StraÃe und der LadestraÃe. Da sollte nichts blockiert werden.

Ebenso wichtig wÄre es, bei der mÄ¶glichen Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes auf die neue Situation RÃ¼cksicht zu nehmen und nicht Geld fÃ¼r Dinge ausgeben, welche hinterher obsolet wÄren. Das wÄre dem BÃ¼rger kaum vermittelbarâ

Die Bahn sieht keinen Handlungsbedarf

Silke Schweigler

Abteilungsleiterin im StraÃenbauamt Weilheim, im Interview mit herrsching.online

herrsching.online: Im Gemeinderat wurde der Eindruck vermittelt, dass eine Entscheidung Ã¼ber den Bau einer UnterfÃ¼hrung nun bald fallen werde. Stimmt der Eindruck?

Schweigler: Wegen der TakterhÃ¶hung der S-Bahn steht eine Entscheidung bald anâ€ ;

herrsching.online: â€ ; die zweite Stammstrecke mit der Erweiterung des S-Fahrplans wird ja vermutlich nicht vor 2028 kommen?

Schweigler: Das mÃ¼ssen Sie die Bahn fragen. Wir mÃ¼ssen uns nun fragen, wie sich diese TakterhÃ¶hung auf den BahnÃ¼bergang auswirkt. Die Mitteilung haben wir von der Bahn bekommen.

herrsching.online: In dieser Info von der Bahn ist die Rede davon, dass bei einer TakterhÃ¶hung die Schranken 21 Minuten in der Stunde geschlossen bleibenâ€ ;

Schweigler: Zur ganzen und halben Stunde sind die SchlieÃzeiten lÃ¤nger, dazwischen gibt es jeweils zwei kÃ¼rzere SchlieÃzeiten. Die SchlieÃzeiten teilen sich auf in zwei lÃ¤ngere und zwei kÃ¼rzere BlÃ¶cke.

herrsching.online: Halten Sie eine UnterfÃ¼hrung fÃ¼r alternativlos?

Schweigler: Die Alternativen zu einer BahnunterfÃ¼hrung wÃ¤ren eine Verbesserung der SchlieÃzeiten durch eine bessere Technik oder eine ÃberfÃ¼hrung. Diese RÃ¼ckfragen an die Bahn stehen noch an. Aus heutiger Sicht erscheint jedoch eine UnterfÃ¼hrung der StraÃ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 MaÃnahmen notwendig, das passe. Eine UnterfÃ¼hrung wÃ¼rde sowohl bautechnisch wie auch verkehrlich sehr anspruchsvoll. Wir mÃ¼ssen jetzt verschiedene Aspekte prÃ¼fen, zum Beispiel ob die Verkehrssituation auf der StraÃe nach der ErhÃ¶hung der Taktfrequenz nicht mehr tragbar ist und welcher bautechnische Aufwand fÃ¼r eine nÃ¶tige Grundwasserwanne in voraussichtlich sehr schlechtem Baugrund erforderlich wÃ¤re.. 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 BahnÃ¼bergang beseitigt wird, gibt es eine festgelegte Kostenteilung.

herrsching.online: Wegen der Kosten, vermuten wir.

Schweigler: Die Baukosten fÃ¼r eine UnterfÃ¼hrung wÃ¼rden unseren StaatstraÃenhaushalt vom StraÃenbauamt auch sehr belasten.

herrsching.online: Die 15 Millionen, die mal in die Diskussion geworfen wurden, wÃ¼rden vermutlich niemals ausreichen. Man darf da an Stuttgart 21 erinnern.

Schweigler: Wie gesagt, wir haben noch keine fertige Planung. Das ist eine grobe SchÃ¤tzung. Und in der aktuellen Lage mit massiven BaukostenerhÃ¶hungen kann man ohnehin Preise sehr schwer einschÃ¤tzen. Wenn wir Baufachleute fragen, zucken alle mit den Schultern.

herrsching.online: Nehmen wir jetzt mal an, Sie wÃ¼rden zu der Ãberzeugung kommen, dass man eine UnterfÃ¼hrung braucht, um einen Verkehrskollaps in Herrsching zu vermeiden. Wie

wÄrde denn der Zeitplan aussehen?

Schweigler: Wir werden vermutlich eine Planfeststellung brauchen (*bereits im Vorbereitungsstadium wird die Vereinbarkeit des Vorhabens mit allen von diesem berührten öffentlichen und privaten Belangen überprüft werden; Red.*). Nach der Planfeststellung gehtâ s dann in die Ausführungsplanung und dann in den Bau. Im Idealfall wäre die Unterfahrung fertig, wenn der Fahrplan auf den erhöhten 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 fÄr die Unterfahrung. Vor der richtigen Planung muss man Baugrundkundungen machen.

herrsching.online: Die Umleitung der Staatsstraße während der Bauarbeiten könnte sich auch als schwierig herausstellen. In der Bauausschuss-Sitzung war von einer Umleitung Äber das Bofrost-Gelände die Rede.

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

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

Schweigler: Diese Idee hatten wir auch schon. Ein Ausweichbahnhof könnte auch während der Bauzeit der Unterfahrung eine Zwischenlösung sein.

herrsching.online: Der Freistaat möchte, bevor ein Planer den Bleistift spitzt, die Bahn von der Notwendigkeit einer Unterfahrung überzeugen.

Schweigler: Normalerweise gibt es da eine klare Regelung fÄr die Kostenteilung. Im Augenblick ist die Unterfahrung in der Dringlichkeitsstufe 1 Reserve. Damit ist von unserer Seite der Bedarf schon einmal erkannt. Nun muss zuerst einmal ein Nutzen-Kosten-Verhältnis aktualisiert werden werden. Dazu brauchen wir die Machbarkeitsstudie.

herrsching.online: Gibt es Richtlinien fÄr eine Unterfahrung bei bestimmten Schließzeiten?

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

Das dauert noch einmal 20 Jahre

Wolfgang Schneider



Ein zusätzlicher Haltepunkt nördlich ist vor etwa 50 Jahren versäumt worden, als man das damalige „Arzberger“-Grundstück nicht gekauft hat

Für einen neuen Bahnhof wären erst nördlich der Kleingartenanlage möglich, also im absoluten Naturschutzgebiet

Zu einer Unterfahrung gibt es keine Alternative

Die Schließzeitberechnung der DB ist nur unter optimalen Bedingungen zutreffend

Ein mehrmaliges Aufstauen des gesamten Verkehrs (auch Radfahrer und Fußgänger) innerhalb einer Stunde ist sicher nicht ökologisch

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

Außerdem birgt jeder schienegleiche Bahnübergang eine erhebliche Unfallgefahr (bei uns Gott sei Dank noch kein schwerer Unfall)

Wie eine vernünftige Bahnunterfahrung aussieht, kann man in Gilching besichtigen, auch mit Anbindung von Querstraße en

Über Schärnheit kann man nicht streiten. Der Schärlerstrom zur und von der Realschule könnte 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 für alle Verkehrsteilnehmer. Daher bin ich für eine Unterfahrung.

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 Unterfahrung anstelle der Bahnschranke in Herrsching bedeutet in meinen Augen einen zu großen Eingriff in unserem Ort, den es sollte zudem in absoluter Seenähe sollte zu vermeiden gilt.

Mit den erforderlichen Rampen, der Einbindung des Personen- und Fahrradverkehrs und der Tieferlegung der Ladestraße ist wieder eine große, das Ortsbild verunstaltende Baumaßnahme zu erwarten.

Zudem ist eine Unterfahrung an dieser Stelle bautechnisch durchaus problematisch.

Erforderlich wird eine wasserdichte Wannenkonstruktion, aus der sollte aufgrund der Hanglage sollte 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. Außerdem entsteht durch das Verbauen von Beton eine nicht unerhebliche CO₂-Emission.

Inhaltlich frage ich mich, welchen Sinn es macht, mit Tempo 60 durch eine Unterfahrung zu rauschen und dann an der nächsten Ampel an der Mühlfelder Straße zu stehen?

Jedermann redet von Verkehrsberuhigung sollte eine geschlossene Schranke ist realisierte Verkehrsberuhigung! Anzustreben ist eher eine Entschleunigung des Verkehrs und nicht der Schaffung immer größerer Infrastrukturbauwerke. Auch hier gilt: Je mehr Straßen man errichtet, desto mehr Verkehr erntet man.

Und vielleicht bewegt die mögliche 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 Schließzeiten der Schranke auf ein absolut notwendiges Mindestmaß. Aufgrund der Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof sind nur geringe Zuggeschwindigkeiten gegeben. Vielleicht sind diesbezüglich noch Verbesserungen möglich.

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 Schwebefördere 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 → fällt mich verlockend

Ingeborg Donhauser

Warum eigentlich noch Bodenproben fällt ein ungeliebtes Projekt nehmen, wie jetzt vom Straßennbauamt beabsichtigt? Gibt es doch einen anderen detaillierten Vorschlag von Karin Casaretto?: Eine zusätzliche S-Bahn-Haltestelle im Gewerbegebiet, die auch als Endhaltestelle fällt einige Züge dienen würde, könnte doch die Probleme einer Unterführung lüften? Und falls Ungeduldige wären sie weiter eine erträgliche Wartezeit an der Schranke in der Riederstrasse bringen, auch wenn der Fahrtakt erhöht werden sollte? Dieser Zusatzbahnhof wurde doch auch bereits von Frau Silke Schweigler vom Straßennbauamt als Übergangslösung erwogen? Warum nicht eine smarte Lösung daraus machen? Fällt mich klingt das jedenfalls sehr verlockend.

Schwebebahn bringt Schäfer, Touristen und Pendler zum Nordbahnhof



Frowin Puntsch

Ob ÄberfÃ¼hrung oder UnterfÃ¼hrung 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? DÃ¼sseldorf hat das schon vorgemacht mit dem Skytrain. [**HÃ¼bsch, ansehnlich und grÃ¼n wird nichts mehr sein**](https://www.youtube.com/watch?v=YMaEkILyF-sFÃ¼r Herrsching eine zu kÃ¼hne Vision? Was wÃ¤ren die Vorteile? Keine HochwassergefÃ¤hrdungen Baumenster und keine Sichtblockaden. Es wÃ¤re eine Attraktion. Ein Bahnhof Nord kommt allen SchÃ¼lern zugute, einschlieÃlich der zu erwartenden Gymnasiasten, die vermutlich per Shuttle nach MÃ¼nchfeld gebracht werden. Die im Zusammenhang mit dem Krankenhaus entstehenden attraktiven ParkflÃ¤chen kÃ¶nnen von TagesgÃ¤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 visionÃ¤r fÃ¼r eine Gemeinde, die vorausschauend plant und handelt.</p></div><div data-bbox=)

Gerd Muler



Wie wird es mir gehen, wenn ich in einigen Jahren vielleicht die geplante Unterfahrung 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 könnte. Die Freude wird aber gleich getrübt, denn ich stehe ja an der Ampel an der Einmündung Mühlfelder Straße sowie.

Der Kollege in mir wird sich jedes Mal gewaltig ärgern: Diese Unmengen an Beton, diese Versiegelung von Oberflächen, dieser wahrscheinlich große Stromverbrauch für die Wasserpumpen, die die Unterfahrung trocken halten müssen, der Stromverbrauch für die Beleuchtung. Wie wollen wir in Herrsching denn damit die Energiewende erreichen und unseren ökologischen Fußabdruck verbessern?

Der Fahrradfahrer in mir wird entsetzt sein, beim Weg von Lochschwab in den Ort in die Tiefe tauchen zu müssen und mich auf schmalen Wegen zwischen Geländer und Betonwand vorantasten zu müssen. Mein oft genutzter Weg vom Bahnhof kann nicht am Gelände der BoFrosthalle vorbei gehen, um dann in die Rieder Straße zu biegen. Ich muss die kleine, mühselig zu fahrende Auffahrt vor dem Bahnhof wachsen. Da trüsst auch wenig, dass die BoFrosthalle in einigen Jahren natürlich weg ist und hier bezahlbarer Wohnraum geschaffen ist und höchstens spielende Kinder meinen Radweg mal bremsen.

Habsch, ansehnlich und grün wird nichts mehr sein. Jetzt sehe ich das schäne Bahnhofsviertelhaus/Jugendhaus, die grünen Bäume und Blätterbäume und hinten den Andechser Hohenrücken. 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 Unterfahrung unter den Schienen durch. Wir sind bislang davon verschont geblieben. Man sollte sie vor einer Entscheidung mal mehrfach vor und zurück mit Auto und Rad befahren und als Fußgänger begehen.

Der Steuerzahler in mir Ärgert sich auch, wenn ich das Bauwerk sehe. Dabei ist es mir vollkommen egal, ob die Gelder dafür 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 Fußgänger unterquere ich die Bahnstrecke auch dann wahrscheinlich sehr selten. Dass die Unterführung 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 Schließzeiten deutlich kürzer sind. Warum sollte es denn nicht eines Tages möglich sein, dass die S-Bahn stoppt, wenn ein Großeinsatz der Feuerwehr uns in Lochschwab retten muss? Dann könnte die Schranke offen bleiben.

Es bleibt nicht viel, was für 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 bezüglich der Folgenutzung des Bahngeländes. Wenn wir irgendwann in Herrsching ein schönes, grünes und verkehrsberuhigtes Ortszentrum wollen, müssen wir ganzheitlich planen. Umgehungsstraße, große Parkflächen für Tagestouristen am Ortsrand sowie eine Renaturierung des Kienbachs sind vorgedachte Überlegungen, die unsere Entscheidungen im Gemeinderat beeinflussen sollten. Die Bahngleise und der Damm bilden einen Riegel zum See, der uns viele Chancen zur Schaffung einer höheren Aufenthaltsqualität verbaut.

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

Die Umnutzung des Bofrost Gelände spielt in meinen Äußerungen eine untergeordnete Rolle. Natürlich wollen wir das Thema bezahlbarer Wohnraum weiter angehen. Städteplanerische Notwendigkeiten müssen aber Vorrang haben. Schließlich gilt es Mobilität und Lebensqualität für alle zu erhalten.

Betongraben wird Ortsbild massiv verändern

Christiane Gruber



Natürlich wäre es wichtig, gerade mit Blick auf einen Klinikneubau, dass Rettungsfahrzeuge nicht von einer Bahnschranke aufgehalten werden sollten – andererseits wird ein Betongraben wie zum Beispiel in Gilching an dieser Stelle massiv das Ortsbild verändern. Die so beschleunigten Fahrzeuge stauen sich dann in der Ortsmitte – vielleicht wäre dort dann doch ein Kreisverkehr nötig – wie das innerorts funktionieren kann, sieht man in Germering.

Wie auch in der letzten Bau-Ausschuss-Sitzung wird aber immer klarer, dass wir über 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 Riederstraße oder die Realschülerinnen oder die konsequente Umsetzung von Tempo 30 in der Madeleine-Ruoff-Straße blockiert mit dem Argument, dass wir erst die Baumaßnahmen Bahnunterführung abwarten sollten, die kurz bevor stehen.

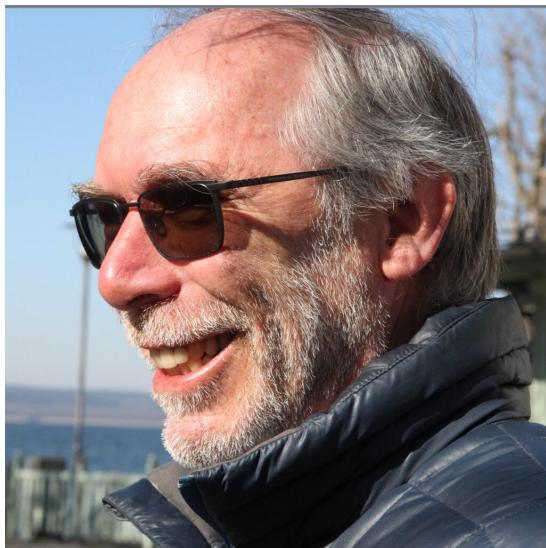
Endlich haben wir die Genehmigung des Straßenbauamtes, unsere Seenahen Straßen und zu Fahrradstraßen zu machen, davon sollten wir uns nicht abhalten lassen. Falls dafür eine Baustelle dann dort der Verkehr umgeleitet werden muss, kann das ja gemacht werden (siehe Summerstraße/Seestraße, die den Verkehr der Mühlfelderstraße aufgefangen haben).

Wir sind dafür, den nördlichen Teil des Bofrost-Grundstückes für eine sinnvolle Fährung der Fuß-

gÄxnger und Radfahrer zur VerfÄ¼gung zu stellen. Das gesamte GrundstÃ¼ck als Baustellen-Einrichtung vorzuhalten bis zum Tag X, der noch gar nicht absehbar ist, lehnen wir ab.

UnterfÃ¼hrung wÃ¤re nicht rechtzeitig fertig

Norbert Wittmann



Bei der Gemeinderatssitzung am 22. Juli 2013 erfolgte die Vorstellung einer Voruntersuchung zur Beseitigung des hÃ¶hengleichen BahnÃ¼bergangs. 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 BÃ¼rgermeister Schiller im Arbeitskreis Verkehr verkÃ¼ndet, dass die Umgestaltung des BahnÃ¼bergangs zur BahnunterfÃ¼hrung bevorstehe. Auf schriftliche Nachfrage von GemeinderÃ¤ten beim StraÃ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 ZufahrtsstraÃen (LadestraÃe, GewerbestraÃe, etc.) sind erhebliche StraÃenabsenkungen notwendig. Dieses Bauwerk wird mit Sicherheit kein SchmuckstÃ¼ck fÃ¼r die Gemeinde Herrsching. Bei dieser Aussage hat Herr BÃ¼rgermeister Schiller meine volle Zustimmung.

Bereits 2013 wurden fÃ¼r den Bau Kosten in HÃ¶he von etwa 12 Millionen veranschlagt. Unter BerÃ¼cksichtigung 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 BahnunterfÃ¼hrungen im Bundesgebiet, dann gab es in den letzten Jahren nahezu keine UnterfÃ¼hrung, wo der veranschlagte Kostenrahmen eingehalten werden konnte.

Bemerkenswert ist auch die Aussage, dass während der Bauphase eine Ausweichroute im Bereich des gemeindeeigenen Bofrost-Geländes die Gleise queren soll. In der Voruntersuchung ging man von einer Vollsperrung während der gesamten Bauzeit aus. Eine Querung der Gleise auf einer Ausweichroute erfordert weiterhin eine technische Sicherung des Bahnübergangs. Gibt es tatsächlich konkrete Pläne/Zusagen seitens der DB AG für diese „Wunsch-Ausweichroute“? Dies würde die Baukosten für die DB AG 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 zusätzlichen Haltepunkt einrichten? Diese Lösung wäre vermutlich deutlich kostengünstiger und schneller zu realisieren als das angestrebte Bauwerk.

Neue S-Bahnstation am Klinikum Herrsching macht geplante Unterführung überflüssig

Karin Casaretto



Ein Klinikum mit rund 200 Betten, Ambulanz und Notaufnahme, 1.400 Gymnasiasten, 1.000 Realschüler und 400 Mittelschüler. Bald wird Herrsching urban. Doch wie und wo sollen sich all die Menschen in Zukunft von A nach B bewegen?

Durch das Große klinikum Herrsching und das neue Gymnasium werden bald rund 1.500 Menschen zusätzlich vom Bahnhof aus durch Herrschings Straßen drängen. 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 am Klinikum Herrsching, nördlich des Gewerbegebiets gelegen, wäre die Lösung des Problems.

Der S-Bahn-Ausgang im Osten hätte Kranken und Besuchern barrierefreien Direktzugang zum Klinikum.

Vom S-Bahn-Ausgang im Westen aus wÄ¼rde ein 2-minÄ¼tiger FuÃ weg zur Realschule fÄ¼hren, so dass die SchÄ¼ler in Zukunft nicht mehr vom alten Bahnhof aus, an der StaatsstraÃe 2067 entlang, zum Unterricht drÃ¤xeln mÄ¼sssten.

Im Osten des neuen Bahnhofs â Klinikum Herrschingâ, sÃ¼dlich des Krankenhauses, befÃ¤nde sich der neue Busbahnhof. Dort fÄ¼hren auch die Zubringerbusse zum Gymnasium, die Ã¼ber die Seefelder und MÄ¼hlfelder StraÃe die SchÄ¼ler, die mit der S-Bahn aus den westlichen Nachbargemeinden ankÃ¤men, ins Gymnasium befÃ¶rderten.

3 von 4 S-Bahnen wÄ¼rden bereits an der Station â Klinikum Herrschingâ enden. Nur jede vierte S-Bahn wÄ¼rde bis â Herrsching Zentrumâ fahren, wo Besucher und Touristen im Herzen der Gemeinde ankÃ¤men.

Der Bahnhofsplatz kÃ¶nnte endlich ein autofreier BÄ¼rgerplatz werden, Mittelpunkt fÃ¼r Herrsching, mit einem Kultur- und Kunstcafé, einem Fahrradverleih, der Touristeninformation, einem Spielplatz und einem Kienbach, der wieder an der OberflÄche zwischen Kiental und Seepromenade flieÃt und darf.

Mit einem reduzierten S-Bahn Takt wÄ¼rde die â unterirdische VerkehrsfÃ¼hrungâ natÃ¼rlich Ã¼berflÃ¼ssig.

Zum GIÄ¼ck! Denn wer hier in den letzten Jahren die Hochwasser-Ereignisse nach Starkregen erlebt hat, kann bei der Idee, in Herrsching eine UnterfÃ¼hrung auf SeeuferhÃ¶he zu erbauen, nur mit dem Kopf schÃ¼tteln. Aus Sicht der Verkehrssicherungspflicht untragbar.

Sollen in Zukunft etwa hunderte SchÄ¼ler eine UnterfÃ¼hrung nutzen, die bei Starkregen in kÃ¼rzester Zeit mit Wasser vollaufen kann? Ob BÄ¼rgermeister Schiller und das StraÃenbauamt Weilheim diese Verantwortung Ã¼bernehmen kÃ¶nnen, ist fraglich.

Die Wartezeiten an den Schranken habe ich nie als Belastung empfunden

Regine BÄ¶ckelmann

Die Forderung nach einer S-Bahn-UnterfÃ¼hrung in Herrsching steht nun schon so lange im Raum â weil, weil, weilâ.

Ich persÃ¶nlich bin froh, dass es (bisher) nicht zur Realisierung gekommen ist.

Als abschreckendes Beispiel hatte und habe ich stets die S-Bahn-UnterfÃ¼hrung in Gilching vor Augen, die den Ort an dieser Stelle tatsÄchlich in zwei HÄlfte zerstört.

Ich kann mir nicht vorstellen, dass in Herrsching das Ortsbild durch einen solchen Bau nicht auch erheblich beeintrÄchtigt wÄ¼rde, FußgÄnger und Fahrradfahrer Unbequemlichkeiten auf sich nehmen mÄ¼sssten.

Es hat in der Vergangenheit Â berlegungen gegeben, den S-Bahn-Haltepunkt ins Gewerbegebiet zu verlegen, um den Bau einer UnterfÃ¼hrung Ã¼berflÃ¼ssig zu machen. Diese PlÄne sind wohl daran gescheitert, dass ein geeignetes GrundstÃ¼ck gefehlt hat.

Ein weiteres Argument dagegen ist die grÄÃere Entfernung zum Ortszentrum, die mÄglicherweise Tagestouristen dazu veranlassen kÃ¶nnte, Herrsching nicht mit der S-Bahn, sondern mit dem Auto anzusteuern.

Die Wartezeiten an den Schranken habe ich auch in meiner aktiven (berufstÄtigen) Zeit nie als besondere Belastung empfunden. Mir scheint, dass sie mittlerweile deutlich kÄrzer geworden sind und besser an die tatsÄchlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten angepasst sind.

Feuerwehr und Krankenwagen, die die Schindlbeck-Klinik ansteuern, kÃ¶nnen zur Not den Weg Ã¼ber die Madeleine-Ruoff-StraÃe nehmen.

Ein Problem sehe ich allerdings auf die Rettungsdienste zukommen, wenn die neue Klinik an der Seefelder StraÃe entstanden ist. Hier den Umweg Ã¼ber das Ortsinnere nehmen zu mÃ¼ssen, kÃ¶nnte problematische Situationen zur Folge haben.

Eine absolut unsinnige und teure Beton-Ruine

Willi MeyerhÃ¶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 durchgetakteten, optimierten Minuten mit Warten nicht verlieren (um dann doch an der nÄchsten Ampel zu stehen)? Auch da wÃ¤ren sicher E-Autonutzerinnen und -besitzer bei einem kurzen Stau deutlich entspannter, aber halt 100%-emissionsfreier!

Hallo!!! Schon mal was von nachhaltigen Verkehrskonzepten fÃ¼r Alle, schadstoffreier MobilitÄt und unversehrter Ortsentwicklung an unserer einzigartigen Seepromenade gehÃ¶rt!

Bauen mit Beton ist weltweiter Umweltkiller und der hemmungslose Einsatz von Baumaschinen mit fossilen Treibstoffen und extremen Strombedarf fÃ¼r KrÃ¤ne und Pumpen Ã¼ber Jahre rechtfertigt schon gleich gar nicht das unsinnige Projekt.

Wir sehen ja derzeit an der OrtsstraÃe enmodernisierung, was eine Umfahrung der Baustellen an Staus und Ärger fÃ¼r die Anrainer und fÃ¼r alle Herrschinger BÃ¼rger, Durchfahrende und GÃ¤ste bedeutet. Hinzu kommen unkalkulierbare Probleme mit der seenahen EntwÃ¤sserung oder vermehrten Starkregenereignissen auf Lebenszeiten. Auch die Anbindung an die umliegenden StraÃe en verschlingt unwiederbringlich FlÃ¤che, die etwa beim BOFROST-GelÄnde sinnvoller fÃ¼r bezahlbahren Wohnraum genÃ¼tzt werden kÃ¶nnte.

Es gibt also sehr gute GrÃ¼nde, um nicht kommenden Generationen noch so eine so absolut unsinnige und teure Beton-Ruine zu hinterlassen!

Ich werde mich als GrÃ¼n-Denkender und -Handelnder, der sich fÃ¼r eine lebenswerte Umwelt einsetzt,

mit aller Energie fÃ¼r ein sofortiges Ende dieses zweifelhaften Projektes einsetzen!

Dieses Forum zum Thema BahnunterfÃ¼hrung steht jedem BÃ¼rger offen. Bitte schicken Sie Ihren Beitrag an info@herrsching.online

Category

1. Gemeinde

Date

16/01/2026

Date Created

29/04/2022