



Bahnunterführung: Die Zufahrten sollten nicht blockiert werden

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

Braucht Herrsching eine Unterführung 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 möglichen Bahnunterführung seitens der Bundesbahn noch nichts final beschlossen. Daher sind alle Äußerungen vorläufig und unter Umständen 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-Straße und der Ladestraße. Da sollte nichts blockiert werden.

Ebenso wichtig wäre es, bei der möglichen Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes auf die neue Situation Rücksicht zu nehmen und nicht Geld für Dinge ausgeben, welche hinterher obsolet wären. Das wäre dem Bürger kaum vermittelbar.

Die Bahn sieht keinen Handlungsbedarf

Silke Schweigler

Abteilungsleiterin im Straßenbauamt Weilheim, im Interview mit herrsching.online

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

Schweigler: Wegen der Takterhöhung der S-Bahn steht eine Entscheidung bald an ;

hersching.online: ; **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.

hersching.online: **In dieser Info von der Bahn ist die Rede davon, dass bei einer Takterhöhung die Schranken 21 Minuten in der Stunde geschlossen bleiben ;**

Schweigler: Zur ganzen und halben Stunde sind die Schließzeiten länger, dazwischen gibt es jeweils zwei kürzere Schließzeiten. Die Schließzeiten teilen sich auf in zwei längere und zwei kürzere Blöcke.

hersching.online: **Halten Sie eine Unterführung für alternativlos?**

Schweigler: Die Alternativen zu einer Bahnunterführung wären eine Verbesserung der Schließzeiten durch eine bessere Technik oder eine Überführung. Diese Rückfragen an die Bahn stehen noch an. Aus heutiger Sicht erscheint jedoch eine Unterführung der Straße als die beste Variante.

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

Schweigler: Nein. Die Bahn sagt, aus ihrer Sicht seien keine weiteren Maßnahmen 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 Straße 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.

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

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

hersching.online: **Wegen der Kosten, vermuten wir.**

Schweigler: Die Baukosten für eine Unterführung würden unseren Staatstraßenhaushalt vom Straßenbauamt auch sehr belasten.

hersching.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 Schätzung. Und in der aktuellen Lage mit massiven Baukostenerhöhungen kann man ohnehin Preise sehr schwer einschätzen. Wenn wir Baufachleute fragen, zucken alle mit den Schultern.

hersching.online: **Nehmen wir jetzt mal an, Sie würden zu der Überführung kommen, dass man eine Unterführung braucht, um einen Verkehrskollaps in Herrsching zu vermeiden. Wie**

wäre denn der Zeitplan aussehen?

Schweigler: Wir werden vermutlich eine Planfeststellung brauchen (*bereits im Vorbereitungsstadium wird die Vereinbarkeit des Vorhabens mit allen von diesem betroffenen öffentlichen und privaten Belangen überpruft werden; Red*). Nach der Planfeststellung geht es dann in die Ausführungsplanung und dann in den Bau. Im Idealfall wäre die Unterführung fertig, wenn der Fahrplan auf den erhöhten Takt in Kraft tritt.

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

Schweigler: Weil der See da ansteht, braucht man eine Grundwasserwanne für die Unterführung. Vor der richtigen Planung muss man Baugrunderkundungen machen.

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

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

hersching.online: Es gibt schon Vorschläge aus der Bürgererschaft, 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 könnte auch während der Bauzeit der Unterführung eine Zwischenlösung sein.

hersching.online: Der Freistaat müsste, bevor ein Planer den Bleistift spitzt, die Bahn von der Notwendigkeit einer Unterführung überzeugen.

Schweigler: Normalerweise gibt es da eine klare Regelung für die Kostenteilung. Im Augenblick ist die Unterführung 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. Dazu brauchen wir die Machbarkeitsstudie.

hersching.online: Gibt es Richtlinien für eine Unterführung 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 â
Arzbergerâ -Grundstück nicht gekauft hat

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

Zu einer Unterführung gibt es keine Alternative

Die Schließzeitenberechnung 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

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

Wie eine vernünftige Bahnunterführung aussieht, kann man in Gilching besichtigen, auch mit Anbindung
von Querstraßen

Aber Schärfe kann man nicht streiten. Der Schülerstrom 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 Unterführung.

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 Unterführung anstelle der Bahnschranke in Herrsching bedeutet in meinen Augen einen zu großen Eingriff in unserem Ort, den es zudem in absoluter Sebnähe 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 Unterführung an dieser Stelle bautechnisch durchaus problematisch.

Erforderlich wird eine wasserdichte Wannenkonstruktion, aus der aufgrund der Höhenlage 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 Unterführung zu rauschen und dann an der nächsten Ampel an der Mühlfelder Straße zu stehen?

Jedermann redet von Verkehrsberuhigung eine geschlossene Schranke ist realisierte Verkehrsberuhigung! Anzustreben ist eher eine Entschleunigung des Verkehrs und nicht der Schaffung immer größerer Infrastrukturbawerke. 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 kÄnnte man das Geld besser in die Gestaltung des Bahnhofsplatzes und der freiwerdenden Bahntrasse stecken. Die Anbindung an die Ortsmitte und den See kÄnnte man zum Beispiel mit einer Gondelbahn herstellen, was zudem eine touristische Attraktion sein kÄnnte.



Visionen fÄr Herrsching: Eine Schweb- oder Seilbahn kÄnnte einen Bahnhof Nord mit der Ortsmitte verbinden. Diese Idee bringen Architekt Christoph Welsch und Frowin Puntsch in die Diskussion ein. Bild: Flughafengesellschaft DÄsseldorf

Nordbahnhof Ä fÄr mich verlockend

Ingeborg Donhauser

Warum Äberhaupt noch Bodenproben fÄr ein ungeliebtes Projekt nehmen, wie jetzt vom StraÄ enbauamt beabsichtigt? Gibt es doch einen anderen detaillierten Vorschlag von Karin Casaretto?: Eine zusÄtzliche S-Bahn- Haltestelle im Gewerbegebiet, die auch als Endhaltestelle fÄr einige ZÄge dienen wÄrde, kÄnnte doch die Probleme einer UnterfÄhrung lÄsen? Und fÄr Ungeduldige wÄrde sie weiter eine ertrÄgliche Wartezeit an der Schranke in der Riederstrasse bringen, auch wenn der Fahrtackt erhÄht werden sollte? Dieser Zusatzbahnhof wurde doch auch bereits von Frau Silke Schweigler vom StraÄ enbauamt als Ä bergangslÄsung erwogen? Warum nicht eine smarte LÄsung daraus machen? FÄr mich klingt das jedenfalls sehr verlockend.

Schwebbahn bringt SchÄler, Touristen und Pendler zum Nordbahnhof



Frowin Puntsch

Ob Überführung oder Unterführung 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? Dasseldorf hat das schon vorgemacht mit dem Skytrain. <https://www.youtube.com/watch?v=YMaEkLyF-s> Für Herrsching eine zu schnelle Vision? Was wären die Vorteile? Keine hochwassergefährdeten Baumonster und keine Sichtblockaden. Es wäre eine Attraktion. Ein Bahnhof Nord kommt allen Schülern zugute, einschließlich der zu erwartenden Gymnasiasten, die vermutlich per Shuttle nach Mühlfeld gebracht werden. Die im Zusammenhang mit dem Krankenhaus entstehenden attraktiven Parkflächen können von Tagesgästen 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 visionär für eine Gemeinde, die vorausschauend plant und handelt.

Häbsch, ansehnlich und grün wird nichts mehr sein

Gerd Mulert



Wie wird es mir gehen, wenn ich in einigen Jahren vielleicht die geplante Unterführung 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 e sowieso.

Der Ökologe 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 Unterführung 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 Geländer der BoFrosthalle vorbei gehen, um dann in die Rieder Straße e zu biegen. Ich muss die kleine, mühselig zu fahrende Auffahrt vor dem Bahnhof wahren. Da trübtet 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.

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

Die in dem Punkt bedauernden Gilchinger haben schon seit ewigen Jahren eine tiefe Unterführung 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 Kindergartens 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 Großinsatz 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 Haltestelle 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. Umgehungsstraßen, großzügige 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 Geländes spielt in meinen Äußerungen eine untergeordnete Rolle. Natürlich wollen wir das Thema bezahlbarer Wohnraum weiter angehen. Stadtteplanerische 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 – 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 für die Realschülerinnen oder die konsequente Umsetzung von Tempo 30 in der Madeleine-Ruoff-Straße blockiert mit dem Argument, dass wir erst die Baumaßnahme Bahnunterführung abwarten sollten, die kurz bevor stünde.

Endlich haben wir die Genehmigung des Straßenebauamtes, unsere seenahen Straßen zu Fahrradstraßen zu machen, davon sollten wir uns nicht abhalten lassen. Falls für 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 Führung der Fuß

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

Unterführung wäre nicht rechtzeitig fertig

Norbert Wittmann



Bei der Gemeinderatssitzung am 22. Juli 2013 erfolgte die Vorstellung einer Voruntersuchung zur Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs. 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 Bürgermeister Schiller im Arbeitskreis Verkehr verkündet, dass die Umgestaltung des Bahnübergangs zur Bahnunterführung bevorstehe. Auf schriftliche Nachfrage von Gemeinderäten beim Straßenbauamt 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 Zufahrtsstraßen (Ladestraße, Gewerbestraße, etc.) sind erhebliche Straßensenkungen notwendig. Dieses Bauwerk wird mit Sicherheit kein Schmuckstück für die Gemeinde Herrsching. Bei dieser Aussage hat Herr Bürgermeister Schiller meine volle Zustimmung.

Bereits 2013 wurden für den Bau Kosten in Höhe von etwa 12 Millionen veranschlagt. Unter Berücksichtigung 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 Bahnunterführungen im Bundesgebiet, dann gab es in den letzten Jahren nahezu keine Unterführung, 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 gedrängt. 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 biete Kranken und Besuchern barrierefreien Direktzugang zum Klinikum.

Vom S-Bahn-Ausgang im Westen aus wärde ein 2-minütiger Fußweg zur Realschule führen, so dass die Schüler in Zukunft nicht mehr vom alten Bahnhof aus, an der Staatsstraße 2067 entlang, zum Unterricht drängen müssten.

Im Osten des neuen Bahnhofs â Klinikum Herrsching â , südlich des Krankenhauses, befindet sich der neue Busbahnhof. Dort führen auch die Zubringerbusse zum Gymnasium, die über die Seefelder und Mühlfelder Straße die Schüler, die mit der S-Bahn aus den westlichen Nachbargemeinden ankommen, ins Gymnasium befördern.

3 von 4 S-Bahnen würden bereits an der Station â Klinikum Herrsching â enden. Nur jede vierte S-Bahn würde bis â Herrsching Zentrum â fahren, wo Besucher und Touristen im Herzen der Gemeinde ankommen.

Der Bahnhofsplatz könnte endlich ein autofreier Bürgerplatz werden, Mittelpunkt für Herrsching, mit einem Kultur- und Kunstcafé, einem Fahrradverleih, der Touristeninformation, einem Spielplatz und einem Kienbach, der wieder an der Oberflache zwischen Kiental und Seepromenade fließen darf.

Mit einem reduzierten S-Bahn Takt würde die â unterirdische Verkehrsführung â natürlich überflüssig.

Zum Glück! Denn wer hier in den letzten Jahren die Hochwasser-Ereignisse nach Starkregen erlebt hat, kann bei der Idee, in Herrsching eine Unterführung auf Seeuferhöhe zu erbauen, nur mit dem Kopf schütteln. Aus Sicht der Verkehrssicherungspflicht untragbar.

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

Die Wartezeiten an den Schranken habe ich nie als Belastung empfunden

Regine Bäckelmann

Die Forderung nach einer S-Bahn-Unterführung in Herrsching steht nun schon so lange im Raum â weil, weil, weil! :

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 beeinträchtigt würde, Fußgänger und Fahrradfahrer Unbequemlichkeiten auf sich nehmen müssten.

Es hat in der Vergangenheit überlegungen gegeben, den S-Bahn-Haltepunkt ins Gewerbegebiet zu verlegen, um den Bau einer Unterführung überflüssig zu machen. Diese Pläne sind wohl daran gescheitert, dass ein geeignetes Grundstück fehlt hat.

Ein weiteres Argument dagegen ist die größere Entfernung zum Ortszentrum, die möglicherweise Tagestouristen dazu veranlassen könnte, 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 kürzer geworden sind und besser an die tatsächlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten angepasst sind.

Feuerwehr und Krankenwagen, die die Schindlbeck-Klinik ansteuern, können zur Not den Weg über die Madeleine-Ruoff-Straße nehmen.

Ein Problem sehe ich allerdings auf die Rettungsdienste zukommen, wenn die neue Klinik an der Seefelder Straße 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 Meyerhoffer



Wollen wir wirklich in einer umwelt- und menschengerechten Zukunft einen solchen betonharten Monsterbau, nur dass die alten Verbrenner-Dinosaurier-Fahrerinnen und -fahrer ein paar ihrer durchgetakteten, optimierten 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%-emissionsfreier!

Hallo!!! Schon mal was von nachhaltigen Verkehrskonzepten für Alle, schadstofffreier Mobilität und unversehrter Ortsentwicklung an unserer einzigartigen Seepromenade gehört!

Bauen mit Beton ist weltweiter Umweltkiller und der hemmungslose Einsatz von Baumaschinen mit fossilen Treibstoffen und extremen Strombedarf für Krane und Pumpen über Jahre rechtfertigt schon gleich gar nicht das unsinnige Projekt.

Wir sehen ja derzeit an der Ortsstraße modernisierung, was eine Umfahrung der Baustellen an Staus und Ärger für die Anrainer und für alle Herrschinger Bürger, Durchfahrende und Gäste bedeutet. Hinzu kommen unkalkulierbare Probleme mit der seenenahen Entwässerung oder vermehrten Starkregenereignissen auf Lebenszeiten. Auch die Anbindung an die umliegenden Straßen verschlingt unwiederbringlich Fläche, die etwa beim BOFROST-Gelände sinnvoller für bezahlbaren Wohnraum genutzt werden könnten.

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 Grün-Denkender und -Handelnder, der sich für eine lebenswerte Umwelt einsetzt,

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

Dieses Forum zum Thema Bahnunterführung steht jedem Bürger offen. Bitte schicken Sie Ihren Beitrag an info@hersching.online

Category

1. Gemeinde

Date

03/07/2026

Date Created

29/04/2022