



Drunter oder drüber: Bauamt will's jetzt wissen

Machbarkeitsstudie über schrankenfreien Bahnübergang soll nächstes Jahr kommen/Staatliches Bauamt hat mit Bohrungen Untergrund am Bahnübergang untersuchen lassen/Mit zweitem S-Bahngleis könnten Schrankenschließzeiten zum Verkehrsproblem werden//

Kommt sie, kommt sie nicht, kommt später? Die Rede ist nicht von der Bahn, sondern von der Machbarkeitsstudie für die Unter- oder Überführung Rieder Straße. Das Staatliche Bauamt in Weilheim will prüfen lassen, ob die Staatsstraße irgendwann einmal in einer riesigen Betonwanne unter den Gleisen durchtauchen oder mit einer Brücke über die S-Bahn führen könnte. Florian Sendl, beim Staatlichen Bauamt für den Kreis Starnberg zuständig, sagte im Gespräch mit herrsching.online, das Gutachten über die schrankenfreie Zukunft liege in etwa einem Jahr vor. Sendl rechnet damit, dass die S-Bahn einmal im 15-Minuten-Takt nach Herrsching pendelt.



Ein riesiger Stahlfinger bohrte sich neben den Bahnschranken 20 Meter tief ins Erdreich. Die Ergebnisse der Bohrungen fließen in die Machbarkeitsstudie ein, die im nächsten Jahr kommen soll. Foto: Gerd Kloos

Die Studie sollte eigentlich schon im Frühjahr 2023 vorliegen, aber die Bahn hatte es nicht sonderlich eilig: Nach Informationen aus dem Bauamt hält die Bahn die Unterführung für entbehrlich. Sachgebietsleiter Florian Sendl dagegen lässt im Gespräch mit **hersching.online** durchblicken, dass ein schrankenloser Übergang an der Rieder Straße früher oder später kommen müsse. Selbst die Bahn rechnet bei einem erhöhten Zugtakt damit, dass die Schranken 21 Minuten innerhalb einer Stunde geschlossen blieben – bei zunehmenden Verkehr könnte die Rieder Straße zum Dauerparkplatz werden.

Weil die Bahn aber bei den Planungen für eine Unter- oder Überführung aus nachvollziehbaren Gründen nicht aufs Tempo drückt, hat das Bauamt die Sache selber in die Hand genommen und eine oberschwäbische Erderkundungsfirma mit Bohrungen an der Bahnschranke beauftragt. Diese Bohrungen wurden letzte Woche abgeschlossen, die Ergebnisse fließen dann in die Machbarkeitsstudie ein. Fließen ist dabei ein gutes Stichwort: Schon 5 Meter unter der Erdoberfläche stießen die Bohrer auf Grundwasser, das der nahe See in den Herrschinger Boden drückt. Das überrascht ihn nicht, sagt Projektgenieur Sendl. Wenn sich also bewahrheitet, dass der Untergrund unter den Gleisen gut durchfeuchtet ist, müsste für eine Unterführung eine gigantische Betonwanne gegossen werden. In dieser – wasserundurchlässigen – Wanne würden dann die Fahrbahn, der Fußgänger- und der Radweg unter den Gleisen durchführen.

Neben dieser

- U-Fahrbahn gäbe es aber auch noch andere Optionen:
- eine mächtige Brücke über die Gleise
- einen tiefergelegten Bahnhof (eher unrealistisch, so Sendl, weil die Kosten gigantisch wären)
- ein optimierter Schrankenübergang mit kurzen Schließzeiten.

Dass der ganze Bahnhof nach Norden ins Gewerbegebiet verlegt werden könnte, ist wohl auch aus städteplanerischer Sicht nicht realistisch.

Auch wenn die Machbarkeitsstudie im nächsten Jahr vorliegen sollte, wird es ein gut gehütetes Geheimnis bleiben, welche Variante die Bahn bevorzugt. Der Status quo wäre den DB-Bossen vermutlich am liebsten: Kostet nichts, und Stau auf der Straße, so die Bahn-Planer, ist ja ein gern benutztes Argument, vom Auto auf die Bahn umzusteigen. Eilbedürftig ist das Projekt ohnehin nicht: Die zweite Stammstrecke in München kommt nicht vor Ende der Dreißiger Jahre.

Allerdings, so Projektleiter Florian Sendl, könnte ein kreuzungsfreier Bahnübergang auch dringend werden, wenn das zweite S-Bahn-Gleis irgendwann auch in Herrsching ankommt.

Category

1. Gemeinde

Date

08/07/2025

Date Created

11/09/2024