



Schrankenlos glücklich?

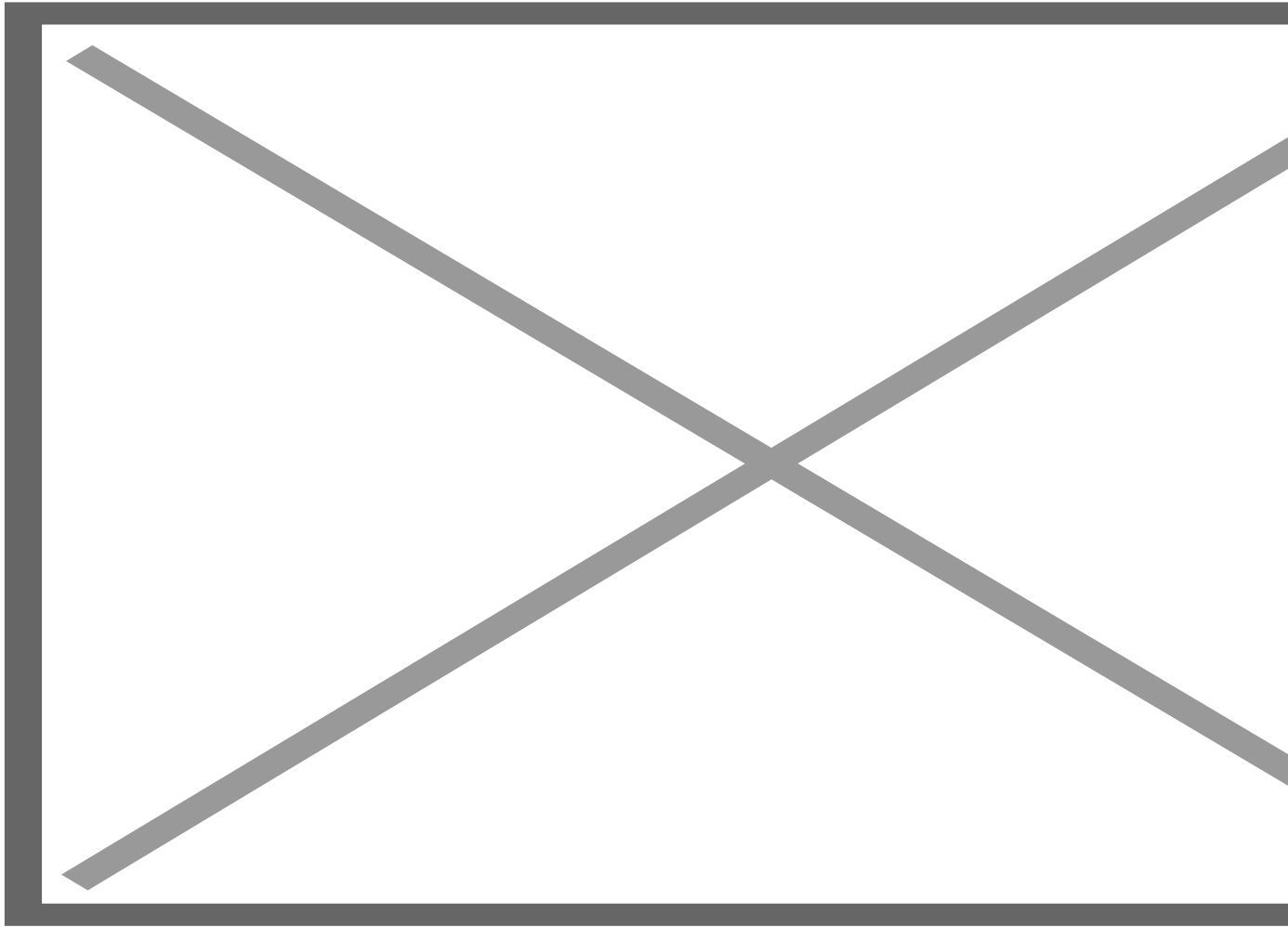
Ein Kommentar von Gerd Kloos //

„Feuchtgebiete“ hieß vor Jahren ein schlüpfriger Bestseller. Dieser Titel wäre die perfekte Überschrift zum Kapitel Bahnunterführung Rieder Straße. Überall, wo die Bagger ihre Schaufeln vergraben nur Modder, Sumpf und braunes Wasser: Ein Tunnel ohne Deckel, der unter der S-Bahn durchtauchen würde, wäre das Miniaturformat von Stuttgart 21. Ein Massengrab für Millionen.

Das ist die schlechte Nachricht. Die Gute kommt gleich. Es nicht unser Geld. Die Millionen für eine Bahnunterführung an der Rieder Straße würden vom Freistaat und von der Deutschen Bahn kommen. Wer aber zahlt, der schafft bekanntlich an: Ob sich die Rieder Straße

- unter den Bahngleisen durchquetscht
- ob sie in einer riesigen Brücke über die Bahngleise führt
- oder unter höhergelegten Gleisen durchtaucht
- ob die Ladestraße an die Unterführung angeschlossen wird,

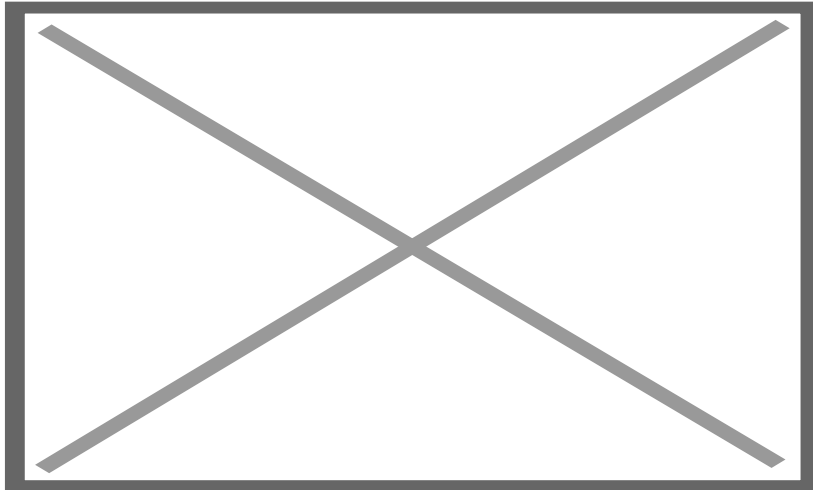
das bestimmen letztlich das Straßenbaumamt in Weilheim und die Deutsche Bahn.



Denn die Rieder Straße ist als Staatsstraße 2067 Hohheitsgebiet des Freistaates. Im Interview mit **hersching.online** aber vermittelte das Straßenbauamt nicht den Eindruck, dass es besonders scharf wäre auf die Großbaustelle. „Eine Unterführung würde sowohl bautechnisch wie verkehrlich sehr anspruchsvoll“, sagte die zuständige Abteilungsleiterin in diesem Interview.

Damit die Unterführung nicht mit Grundwasser vollläuft und eine Badeanstalt für Autos wird, muss eine mindestens

- 126 Meter lange Grundwasserwanne gebaut werden. Die wird – behindertengerecht gestaltet – sogar 145 Meter lang. Die Betonrinne müsste
- 5,70 Meter hoch werden, damit die Lastwagen nicht ständig die Höhenkontrolle auslösen. Sie würde
- 8 Meter breit werden (samt Fahrradstreifen). Für die Fußgänger müssten links und rechts Wege von je
- 2,5 Meter Breite angelegt werden. Wir reden also über einen ungedeckelten Tunnel von 13 Metern Breite – netto. Denn die 4 Stützmauern sind ja auch noch mal 1,6 Meter breit.



Das Amt rechnet mit einer Bauzeit von 2 Jahren. Während dieser langen 24 Monate wird der Verkehr entweder über das Bofrostgelände umgeleitet. Oder er könnte auch vollständig abgeklemt werden. In Lochschwab würde himmlische Stille einkehren, die Lebensmittel kämen mit dem Boot oder aus Inning.

Die Deutsche Bahn, ohnehin ein Vertragspartner, den man sich, wie es Bürgermeister Schiller ausdrückt, nicht wünscht, sieht überhaupt keinen „Handlungsbedarf“. In der Stunde 21 Minuten Closeout an der Schranke – na und, sollen die Leute doch S-Bahn fahren. Die hat immer Vorfahrt.

Bürgermeister Christian Schiller neigt, wenn wir ihn richtig verstanden haben, eher zur Variante Unterführung als zur Alternative Dauerstau an den Schranken. Verständlich: Ein Bürgermeister nimmt lieber 2 Jahre Baustellentrubel in Kauf als Jahrzehnte Staustress. Das verstehen wir sehr gut, denn die Unterführung belastet den Gemeindehaushalt kaum (sieht man einmal von den Kosten für die Fahrrad- und Gehwege ab). Wenn aber Busfahrer, Rettungssanitäter, Gymnasiasten, Pendler jeden Montagabend (hat schon Tradition in Herrsching) vor dem Rathaus demonstrieren, weil sie vor den Schranken ihren Zweitwohnsitz haben, dann macht Regieren auch keinen Spaß mehr.

Wir hätten einen Vorschlag zur Güte, der Grüne und Verkehrsberuhiger versöhnt, Steuergelder spart und der Verkehrswende völlig neuen Schwung verleiht:

Das Straßenbauamt baut uns einen Tunnel unter den Gleisen, der nur für Fußgänger und Radfahrer Platz bietet (ja ja, auch für Lastenräder...). Herrsching würde Cycle-City, Lochschwab zum Freiluft-Sanatorium.

Category

1. Gemeinde

Date

25/08/2026

Date Created

11/04/2022