Quelle: Isar Loisachbote 26.01.2012

S-BAHN-VERLÄNGERUNG

Einmal Geretsried Süd bitte: Läuft alles nach Bahn-Plan, rollen ab September 2018 die ersten Züge von Wolfratshausen aus zum neuen Endbahnhof an der Richard-Wagner-Straße. Weitere Haltepunkte sind in Gelting im Bereich des Gewerbegebiets sowie in Geretsried auf der Böhmwiese vorgesehen. GRAPHIK: DB PROJEKTBAU/LANDESAMT FÜR VERMESSUNG UND GEOINFORMATION

Änderungen sind möglich – theoretisch

VON FREDERIK LANG

Wolfratshausen – Manches war neu, das meiste bereits bekannt, im einen oder anderen Fall erfuhren die Besucher mehr Details. Und falls sie es nicht sowieso längst gewusst haben, bekamen die knapp 350 Gäste beim Info-Abend der Bahn am Mittwoch in der Loisachhalle Gewissheit: Kommt die S 7-Verlängerung, führt sie entlang der Geltinger Trasse über die Haltepunkte Gelting und Geretsried Mitte zum Endbahnhof Geretsried Süd im Ortsteil Stein. Neben der Frage, wie sie sich am Planfeststellungsverfahren beteiligen können (*Text unten*), hatten die Bürger aber auch noch anderes auf dem Herzen.

Zumindest im vorderen Bereich gut besetzt: Knapp 350 Besucher informierten sich in der Loisachhalle über den Planungsstand in Sachen S-Bahn-Verlängerung. FOTO: SIEBER/FRANKSDORF

Enteignung

Klaus Heilinglechner von der Wolfratshauser Bürgervereinigung brachte das sensible, mit Beifall bedachte und vielleicht emotionalste Thema des Abends auf den Tisch. „Der Grund von vielen Bürgern wird von der Trasse gequert. Was ist, wenn die nicht verkaufen wollen?" fragte er und erhielt Unterstützung von einer Geretsriederin: „Die Bahn soll 20 Meter vor unserer Terrasse vorbeifahren. Das sollte man wissen, wenn man darüber spricht." Der von der Bahn beauftragte Rechtsanwalt Hartmut Heinrich versuchte, die Wogen zu glätten, sprach davon, dass Enteignungen die absolute Ausnahme seien, die ultima ratio, und dass die Bahn alles daran setzen werde, sich mit den Grundbesitzern zu einigen. Auf Nachfrage musste er freilich bekennen, dass „es sein kann, dass wir es machen, wenn es keine Einigung gibt". Außerdem verwies er auf einen „Schutzschild der Bahn", die vorzeitige Besitzeinweisung. Die komme dann zum Einsatz, wenn der Besitzer seinen Grund nicht hergeben will. Voraussetzung: Ein Planfeststellungsbeschluss liegt vor. Durch die vorzeitige Besitzeinweisung wird der Maßnahmeträger – in diesem Fall die Bahn – Besitzer. „In der Regel einigt man sich spätestens in diesem Verfahren", so Heinrich. Gelinge das nicht, gebe es das Entschädigungsfestsetzungsverfahren, das ebenfalls dem Enteignungsverfahren vorgeschaltet ist.

Trassenführung

Änderungen sind den Bahn-Vertretern zufolge zwar theoretisch möglich. „Wir gehen aber davon aus, dass wir so gut geplant haben, dass sie nicht nötig werden", sagte Rechtsanwalt Heinrich. Inzwischen sind die Planskizzen deutlich detaillierter. Die Lage der barrierefreien Rampe und der Schallschutzwände in Wolfratshausen sind ebenso vermerkt wie neun Eisenbahn- und vier Straßenüberführungen, Lagerflächen für das Baumaterial, Wetterschutzanlagen, P & R-Parkplätze oder die zwei Abstellgleise für die S-Bahnen am Endbahnhof. Auch die beiden Gebäude, die für den Ausbau weichen müssen, sind eingezeichnet, ebenso Zufahrten für Busse und Rettungsfahrzeuge, die Bahnsteigquerschnitte und die zwei Funkmasten. Zur Planung gehören auch ein neues Unterwerk in Gelting, der Rückbau der Bahnstromleitung zwischen Gelting und Wolfratshausen sowie der Neubau eines elektronischen Stellwerks in Geretsried Mitte. Südlich des Tattenkofener Kreisverkehrs soll zudem die Linienführung der B 11 auf einer Länge von 900 Metern verbessert und ins Konzept integriert werden. Bei der einen oder anderen kritischen Anmerkung gaben die Planer den Bürgern sogar Recht. So ist laut Konrad Daxenberger von der für die Strecken- und Bauwerkplanung zuständigen Münchner Ingenieurgesellschaft Lahmeyer die Waldramer Trasse zwar attraktiver für die Fahrgastzahlen, aber auch deutlich teurer. Auch die Anmerkung, der Haltepunkt Gelting liege zu weit im Osten, konnte er nachvollziehen. „Auf der anderen Seite kann man da gut hin fahren. Außerdem gibt es in diesem Bereich noch Entwicklungsmöglichkeiten."

Auf Anfrage des Dritten Geretsrieder Bürgermeisters Robert Lug sagte Kretschmer, dass es grundsätzlich möglich sei, auf die Verlegung der B 11 an den Schwaigwaller Hang und auf die Böhmwiesenplanung kurzfristig mit Tekturen an der Trassenführung zu reagieren.

Finanzierung

„Mein Name ist Forster, ich bin aus Wolfratshausen": So leitete der Rathauschef der Loisachstadt seinen Beitrag ein. Ihn interessierte unter anderem, wie weit die Finanzierung für das Mammut-Projekt gesichert ist. Dieser Punkt trieb auch andere Fragesteller um. Sie wollten etwa wissen, wann feststeht, welche Kosten auf die Kommunen zukommen. Eine Antwort konnte DB-Projektplaner Klemens Kretschmer nicht geben. Eine Stellungnahme zur Finanzierung könne man erst nach dem Planfeststellungsverfahren abgeben. Im Gespräch sind Gesamtkosten von rund 120 Millionen Euro.

Bahnübergang

Man kann es drehen und wenden, wie man will: Die Schranke an der Sauerlacher Straße ist der Dorn im Wolfratshauser Auge. „Überall werden Bahnübergänge vermieden, aber an diesem neuralgischen Punkt wird einer beibehalten", monierte Willi Buntscheck von der Bürgerinitiative BIQ. Planer Kretschmer konterte mit dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. „Das ist keine neue, sondern eine bestehende Kreuzung – die müssen wir nicht beseitigen, vor allem nicht bei einer Schließzeit von zwölf Minuten in der Stunde." Die technische Sicherung am Übergang müsse sowieso erneuert werden, egal, ob die S 7 verlängert wird oder nicht. Unter anderem die 25 Meter langen Schutzstreifen zu beiden Seiten des Übergangs ärgern aber viele. Sie sind mit einem Linksabbiege- und Parkverbot gekoppelt und sollen Rückstaus vermeiden. Unter anderem der Weg zu den in der Nähe beheimateten Ärzten werde dadurch komplizierter, monierten einige. Der Rechtsweg gegen diese Lösung ist laut der DB-Vertreter zwar denkbar. „Die Behörde wird aber nichts anderes sagen als wir", so Anwalt Heinrich.

Zitate des Abends

„Wir wollen Geretsried endlich an der Erfolgsgeschichte S-Bahn teilhaben lassen."
HARTMUT HEINRICH
DB-RECHTSANWALT

„Der Nutzen der Waldramer Trasse wäre im Hinblick auf die Fahrgastzahlen größer. Aber die Kosten wären ungleich höher."
KONRAD DAXENBERGER
INGENIEURBÜRO LAHMEYER

„Ich habe den Eindruck, dass die Bahn sich mehr für FFH-Gebiete als für Familien interessiert."
EIN BESUCHER

„Oft werde ich gefragt, ob der Laie überhaupt etwas vernünftiges vortragen kann. Ja, er kann. Man muss kein Fachmann sein."
HARTMUT HEINRICH
DB-RECHTSANWALT

„Trassenänderungen sind möglich. Wir gehen aber davon aus, dass wir so gut geplant haben, dass sie nicht nötig werden."
HARTMUT HEINRICH
DB-RECHTSANWALT

„Die Sicherheit am Bahnübergang Sauerlacher Straße muss sowieso verbessert werden – egal, ob die S 7-Verlängerung kommt oder nicht."
KONRAD DAXENBERGER
INGENIEURBÜRO LAHMEYER

„Überall werden Bahnübergänge vermieden, aber bei uns wird einer an einem neuralgischen Punkt erhalten. Wo fahren künftig die Busse, wie kommen wir zu den Arztpraxen?"
WILLI BUNTSCHECK
WOLFRATSHAUSEN

„Für jeden Frosch und jede Blume wird was getan. Der Mensch bleibt im Regen stehen."
EIN BESUCHER

„Es heißt immer: Der Bahnübergang wird nicht untertunnelt, weil es zu viel kostet. Wenn aber, wie die Bahn immer sagt, der Mensch bei ihr in der Wertevorstellung ganz oben steht, sollte eine Lösung her, die für Wolfratshausen verträglich ist."
PETER FLÖSSL
ZWEITER BÜRGERMEISTER
WOLFRATSHAUSEN

„Enteignung ist die ultima ratio. Aber es kann sein, dass wir es machen."
HARTMUT HEINRICH
DB-RECHTSANWALT

„Hunderte Schulkinder müssen jeden Tag rüber, dazu Rollstuhlfahrer und Menschen mit Gehwagen. Der Bahnübergang bleibt ein Gefahrenpunkt."
WOLFGANG TUTSCH
BIKE-BERATUNGSGESELLSCHAFT

„Richtig."
ANTWORT VON INGENIEUR
KONRAD DAXENBERGER