

Vereinsversammlung BIQ am 13.12.2009 15:00

Situationsbericht zur letzten NKU

Förderfähig ist nur die Schrankenlösung mit dem südlichen Bahnhof in Geretsried. Das Verhältnis Kosten zu Nutzen beträgt hier 1,09.

Damit steht fest, was wir befürchtet haben, dass die Schranke als einzige Variante in das Planfeststellungsverfahren gehen kann.

Es besteht aber die Hoffnung, doch noch zu einer finanzierbaren und realisierbaren Lösung für einen kreuzungsfreien Bahnübergang zu kommen, wenn die Planungen des Ingenieurbüros Vieregg & Rößler auch vor den Planern der DB und dem Bayerischen Wirtschaftsministerium Anerkennung finden.

Diesen Willen haben beide Städte, Geretsried und Wolfratshausen, bekundet und nach Beschluss hierfür den Auftrag an das Planungsbüro Vieregg & Rößler erteilt. Diese neue Variante soll noch einmal mit den Fachleuten am 11. Januar kommenden Jahres im Ministerium diskutiert werden. Zu diesem Gespräch sind bisher weder Herr Vieregg noch Herr Rößler eingeladen. Hier scheint das Interesse an einer guten Lösung nicht mehr im Vordergrund zu stehen. Die Schranke hat die Hürde ja geschafft.

Die Erklärung der Bürgermeister von Geretsried und Wolfratshausen im letzten Jahr manifestiert, dass nur beide Städte gemeinsam im Konsens die S-Bahnverlängerung zustande bringen können, Zitat daraus:

Oberste Prämisse bei den Planungen für die S-Bahn-Verlängerung muss eine verträgliche Lösung für alle Bürger, die im Einzugsbereich der neuen Trasse leben müssen, sein. Dies gilt speziell für die Schnittstelle der S-Bahn-Trasse im Bereich des Wolfratshausener Bahnhofes mit der Sauerlacher Straße. Die in der Kostennutzenrechnung des Vorhabensträgers präferierte Beibehaltung des höhengleichen Bahnübergangs an der Sauerlacher Straße kann von den beiden Bürgermeistern so nicht mit getragen werden. Für die Stadt Wolfratshausen gibt es hierzu auch verbindliche Beschlüsse des Stadtrates, die eine Beibehaltung der bisherigen höhengleichen Lösung wie auch eine Tieferlegung der Sauerlacher Straße ausschließen.

Die beiden Bürgermeister der Städte Wolfratshausen und Geretsried unterstützen diesen Grundsatzbeschluss ausdrücklich. Sie befürworten nur eine für Wolfratshausen verträgliche Verlängerung der S 7 nach Geretsried. Dabei muss die S-Bahn unter der Sauerlacher Straße in Tunnellage geführt werden. Das Mittelzentrum Wolfratshausen / Geretsried braucht ein zukunftsfähiges Jahrhundertbauwerk und keine verkehrspolitische Sparversion, die Wolfratshausen und seine Bürgerinnen und Bürger unakzeptabel belastet.

Unterschrieben von

Cornelia Irmer
1. Bürgermeisterin von Geretsried

Helmut Forster
1. Bürgermeister von Wolfratshausen

Haben Sie am Donnerstag einen Flyer in Ihrem Briefkasten gefunden?

Dieser Flyer ist Insidern schon längere Zeit bekannt. Dieser hat bereits vor der NKU-Veröffentlichung im Wirtschaftsministerium in Emails die Runde gemacht.

Trotz des eindeutigen Bekenntnisses der beiden Städte lesen wir mit einiger Verwunderung den Aufruf:

"Deshalb: Ja zur Schranke und zur S7-Verlängerung!"

Wie darf man diesen Satz aus dem Flyer dann verstehen?



Lasst Euch nicht für dumm verkaufen!

Wenn wir Bürger von Wolfratshausen in der Vergangenheit vehement unsere Interessen vertreten haben, wurde uns Populismus, Aktionismus, Verhinderungstaktik und Missgunst vorgeworfen. Die von uns vorgebrachten Bedenken waren stets sachlich, fundiert und belastbar.

Was uns hier nun in Form eines Flyers präsentiert wird, **tritt den gemeinsamen Willen** beider Städte **für eine konsensfähige Lösung mit Füßen und ist reinster Populismus!**

Ich habe dafür Verständnis, dass man andere Meinungen vertritt und für seine Position wirbt. Aber hier wird der Boden einer sachlichen Auseinandersetzung vollkommen verlassen.

Wir Wolfratshausener Bürger sind entsetzt über diese Vorgehensweise!

Zunächst möchte ich anmerken, dass auf den Flyern nicht eindeutig zu erkennen ist, welche Person im Sinne des Pressegesetzes verantwortlich zeichnet. Das Pressegesetz schreibt eindeutig die Nennung von Namen und Anschrift vor. Welche Person steht hier im Hintergrund, die nicht öffentlich genannt werden will?

Nun zu den einzelnen Punkten des Flyers:

Ich will nachfolgend keine Polemik verbreiten, leere Phrasen dreschen oder Populismus betreiben. Hier geht es um eine sachliche Aufarbeitung mit Fakten.

Wolfratshausen profitiert nicht von der Verlängerung **Falsch!**

Richtig Das Einzugsgebiet der S7 ist riesig, doch in Wolfratshausen fehlen Parkplätze. Die Folge: Die Nebenstraßen rund um den Bahnhof sind zugeparkt.

Endet die S7 in Geretsried, können Pendler auch an den Haltestellen in Gelting, Geretsried Mitte und Geretsried Süd parken. Und Wolfratshausen kann wieder durchatmen. Keine S7-Verlängerung - keine Chance, aus dem Verkehrschaos auszubrechen. Wär' doch schade für Wolfratshausen!

Die Parkplatzsituation in **ganz** Wolfratshausen ist nicht befriedigend und eine Verbesserung ist wünschenswert.

Allerdings behaupten die Verfasser des Flyers nun, dass nach Verlängerung der S-Bahn, ich zitiere, **"Wolfratshausen kann wieder durchatmen"** und **"Keine S7-Verlängerung - keine Change, aus dem Verkehrschaos auszubrechen."**

Das mitleidige

"Wär' doch schade für Wolfratshausen!" lasse ich unkommentiert stehen.

Grundsätzlich können nur Parkplätze frei werden, welche von S-Bahnnutzern, die aus dem Süden und Westen von Wolfratshausen kommen, genutzt werden und zukünftig in Gelting oder Geretsried parken. Wie groß diese Zahl sein wird, wollten wir bereits einmal ermitteln. Wir haben am 21.11.2008, alle parkenden KFZ erfasst und wollten über die Stadt vom Landratsamt hieraus ein summenmäßige Zuordnung zu den Gemeinden. Man kann leider nur diese Zahl abschätzen, da die Auswertung vom Landratsamt trotz datenschutzrechtlicher Unbedenklichkeitsbescheinigung, verwehrt wurde. In der näheren Umgebung des Wolfratshausener Bahnhofes befinden sich ca. 240 Parkplätze. Selbst wenn alle diese Parkplätze frei würden, entlastet dies den Bahnhofsbereich der Sauerlacher Straße um maximal 400 Fahrten täglich. Aus der NKU (Standardisierte Bewertung von Feb. 2009, Blatt 5.3, Seite 1) geht hervor, dass die gefahrenen Buskilometer um ca. 1/4 abnehmen. Es werden dann etwa fünf Busbewegungen pro Stunde eingespart, hoch gerechnet sind das maximal etwa 100 Busbewegungen pro Tag. Bei 13.000 Fahrbewegungen auf der Sauerlacher Straße pro Tag entspricht dies insgesamt einer Verkehrsentlastung von deutlich unter 5%.

Der Verkehrsrückgang des MIV (Motorisierter Individualverkehr) je Werktag verringert sich von 116.238 auf 114.296 Fahrten (NKU Standardisierte Bewertung von Feb. 2009, Blatt 9). Dies entspricht einem Rückgang um 1.942 Fahrten oder 1,7%. Auch daraus lässt sich keine wirkliche Verkehrsentlastung ableiten. Diese vermeintliche Entlastung ist durch eine jährliche Steigerung des Individualverkehrs von 1-2% innerhalb eines Jahres wieder kompensiert. Zur standardisierten Bewertung ist zu sagen: Die Ausgangsdaten der NKU vom Feb. 2009 zur NKU von Dez. 2009 verändern sich nicht signifikant und können daher durchaus auch zum Vergleich herangezogen werden.

Die Stadt Geretsried hat die Diplomarbeit "Die Auswirkungen der S- Bahnverlängerung S7 auf die Wirtschaft in Geretsried" an der LMU München erstellen lassen (Download www.s7-jetzt.de). Wesentlicher Bestandteil waren Befragungen und der Vergleich von Städten im Bundesgebiet, die in den letzten Jahren an die S-Bahn angeschlossen wurden, dabei handelt es sich um Filderstadt, Bühl, Teltow, Wedemark und Nienburg.

Im Oktober 2006 wurde vom Interessensverband Pro Bahn ein Auszug dieser umfangreichen Arbeit veröffentlicht (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp0610.pdf>).

Ebenso wie der Bürgermeister von Wolfratshausen und die Bürgermeisterin von Geretsried erhoffen sich die befragten Unternehmen eine Verlagerung des MIV auf den ÖPNV. Laut LEP ist diese Entwicklung zu verfolgen und vor allem Wolfratshausen könnte durch Verkehrsverlagerungen die Innenstadt entlasten und die Umweltbelastungen reduzieren. In den Vergleichsstädten kam es kaum zu einer Reduzierung des MIV, da für eine spürbare Entlastung der Straßen zu wenig Personen auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen sind. Nur in Bühl wurde eine Buslinie, die parallel zur Stadtbahnstrecke fuhr, gestrichen. In den anderen Städten blieb die Zahl der Busverbindungen nahezu gleich.

Auch diese Bewertung kommt zu dem Schluss, dass die Verkehrsbelastung nicht spürbar abnehmen wird.

Der Tunnel ist die einzig richtige Lösung **Falsch!**

Richtig Der Tunnel wäre ideal, ist aber leider nicht finanzierbar. Nur den Tunnel als einzige Lösung zuzulassen bedeutet den Todesstoß für die Verlängerung! Die hohen Kosten drücken das N-K-Verhältnis unter 1: Der Bund wird dann gar kein Geld zuschießen. Auch der Betrieb eines Tunnels ist teuer – das wird auf Fahrgäste und Bürger umgelegt. Die Bauzeit beträgt über zwei Jahre. So lange wird es keine Haltestelle in Wolfratshausen geben. Tunnel - keine S7-Verlängerung. Die Region kann sich nicht entwickeln.

Im Konsens von Geretsried und Wolfratshausen wurde wegen der Unzumutbarkeit einer Schranke und dem gemeinsamen Willen, die S-Bahn zu verlängern, ein renommiertes Planungsbüro - Viereg & Rößler - mit der Optimierung des Kreuzungspunktes Sauerlacher Straße mit der S-Bahn beauftragt.

Die bisherigen Untersuchungen belegen, dass die Mehrkosten erheblich gesenkt werden können, nämlich von 40 Mio€ auf unter einem 10tel der ursprünglichen Kosten.

Gemeinsam sollte mit diesem Konzept die S-Bahnverlängerung gerettet werden. Wenn das Ergebnis allerdings nicht durch die Planer aufgegriffen werden sollte, steht nur noch die Schrankenlösung zur Debatte. Die Folgen für die gesamte Region können Sie sich vorstellen.

Die Schranke bedeutet Verkehrskollaps **Falsch!**

weil die Schließzeit angeblich 25,4 Min. / Std. betragen wird.

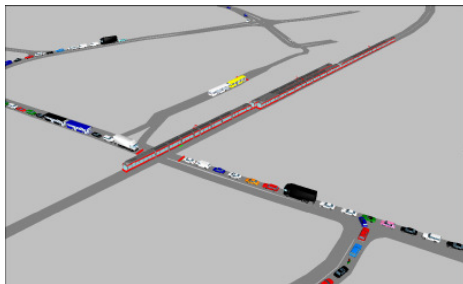
Richtig Die Schließzeit der Schranken wird nach der aktuellen Planung aber nur einen Bruchteil davon betragen. Simulationen und reale Tests haben gezeigt, dass der Verkehr problemlos abfließen wird. Alles andere ist Stimmungsmache!

Die nun geplanten Schließzeiten sind 3 x 1,9 Minuten und 3 x 2,1 Minuten je Stunde. Die hier angeführten Schließzeiten von 25,4 Minuten je Stunde stehen schon lange nicht mehr zur Diskussion und dienen scheinbar nur der Irreführung.

Wenn man die strategische Ausrichtung des Fahrplanes kennt und täglich die S-Bahn in Anspruch nimmt, kommt man zu dem Schluss, dass die genannten Zeiten wenig mit der Realität zu tun haben werden. Insbesondere die großen Anteile einspuriger Strecken lassen Verspätungen zwangsläufig aufsummieren. In der Vergangenheit sind nicht selten deshalb ganze Züge ausgefallen.

Ich möchte in diesem Zusammenhang noch einmal darauf hinweisen, dass die immer wieder angeführten Schließzeiten in Minuten je Stunde (hier 12 Minuten/Stunde) für eine Aussage einer Staubildung nicht tauglich sind. Entscheidend ist die Länge einer Schließung.

Am 30.11.2008 haben wir detailliert diese Simulationen und die Tests auch als Videoaufzeichnung in einer Versammlung präsentiert. Es ist keineswegs so, dass diese Tests so problemlos von statten gingen. Diese gesamte Thematik ist hinreichend beleuchtet worden und führt heute hier zu weit. In diesem Zusammenhang verweise ich auf meine Ausarbeitungen vom 30.11.2008 (Vereinsversammlung BIQ).



Das Planungsbüro Lang & Burkhardt, ein Gutachterbüro, das in der Vergangenheit schon einige Gutachten für Geretsried erstellt hat (www.lang-burkhardt.de), kommt bei der von „S7 jetzt“ zitierten Simulation in Wolfratshausen zum Schluss, dass die Schrankenschließzeiten keine Auswirkung auf die Verkehrssituation vor Ort hat. Bisher konnte das Gutachten von uns noch nicht eingesehen werden, da dies der Genehmigung der Deutschen Bahn als Auftraggeber (Kretschmer) unterliegt. Auch auf mehrmaliger Nachfrage wurde dies von dem dafür Verantwortlichen abgelehnt. Sind die Zahlen und Ergebnisse denn überhaupt haltbar, wenn kein Interesse daran besteht, diese öffentlich zu machen. Die präsentierte Auswertung selbst kommt im Ergebnis auch auf die Aussage, welche sich mit der Prognose der BIQ decken: Die Schrankenschließungen (ca. 2 Minuten) behindern nicht die Königsdorfer- und die Schießstättstraße.

Es sei trotzdem darauf hingewiesen, dass viele Städte und Gemeinden, auch im S7 Bereich der näheren Umgebung, unter vergleichbaren Schranken leiden und vergeblich versuchen diese Schranken abzubauen.

Den Wolfratshäuser Bürgern wird bei der hohen Verkehrsbelastung eine Schranke zugemutet. Gleichzeitig wird an Querungen mit erheblich geringeren Verkehrsbelastungen, wie in Gelting, mit großem Aufwand die Trasse kreuzungsfrei geführt. Es ist unvernünftig und inkonsequent für die gesamte Planung. Die Verlängerung der S-Bahn nach Geretsried wird uns als „Jahrhundertprojekt“ verkauft - mit einer technischen Lösung aus dem vorigen Jahrhundert. Sieht so eine Zukunftsfähigkeit für die gesamte Region aus? Die Möglichkeiten zur infrastrukturellen Entwicklung werden mit der Schranke in Wolfratshausen stark eingeschränkt.

Die von allen so stark propagierte Verkehrsentslastung findet nicht statt (siehe auch Punkte oben), da es sich bei den Straßen von Wolfratshausen um Hauptdurchgangsstraßen handelt. Den Durchgangsverkehr mit einem starken Anteil an Lkw- bzw. Quell-Ziel Verkehr in Richtung Osten und Norden wird daher auch nicht die S-Bahn vermindern.

Man appelliert an die Wolfratshäuser Bürger, doch mit der Akzeptanz der Schranke dem Gesamtwerk der Verlängerung der S-Bahn von Wolfratshausen nach Geretsried nicht im Weg zu stehen.

Können wir, unter diesem Aspekt betrachtet, die Schrankenlösung akzeptieren?

Diskussion und Vorschläge für weiteres Vorgehen...

Vielen Dank für Ihre Unterstützung

Alfred Fraas

Vorstand Bürgerinitiative zur Querung der Sauerlacher Straße mit der S-Bahn in Wolfratshausen e.V.