

Bahnhalt Weilheim Süd



Weilheim Süd: Chance für Stadt und Landkreis!

Welchen Nutzen bringt der Halt?

Prognose BEG: 350 Fahrgäste / Tag

Randbedingungen der Prognose: Noch ohne Trifthof-Erschließung, aktuelles Betriebskonzept ohne umsteigefreie Verbindung Richtung München.

„Weilheim Süd“ dient nicht nur den Weilheimern:

Ein großer Teil sind Fahrgäste von außerhalb mit Zielen in Weilheim, z.B. zu den Schulen, in den Trifthof ...

Weitere Steigerung des Nutzens mit Trifthof-Anbindung, Pfaffenwinkelbahnausbau und Fahrplanverdichtung.

Macht es Sinn, die Pfaffenwinkelbahn am Trifthof vorbeifahren zu lassen?

Chronologie

März 2015: Es werden Pläne des Freistaats bekannt, in Bayern 20 neue Haltestellen zu finanzieren, u.a. in Weilheim. Geplante Eröffnung 2019. Ein Entwurfsplan der DB für einen Bahnsteig nördlich des Bahnübergangs (BÜ) Geistbühelstraße wird bekannt.

PRO BAHN begrüßt das Vorhaben ausdrücklich, schlägt aber eine Lage im Zwickel zwischen den beiden Bahnlinien südlich des Bahnübergangs vor. Ein runder Tisch soll die Umsetzung klären. PRO BAHN weist auch auf den Zusammenhang mit der Erneuerung des Bahnübergangs Geistbühelstraße hin. Deshalb soll DB Netz einbezogen werden. (WM Tagblatt, 7.4.2015)

Die Stadt befürwortet ebenfalls die südliche Lage und vereinbart ein Gespräch für Juni 2015 (WM Tagblatt 15.4.2015)

Im Rahmen eines Ortstermins am 23.Juni 2015 mit Stadt Weilheim, Innenministerium (StMI, Hr. Liese) und DB Station&Service wird gemeinsam die Lage des Bahnsteigs südlich des BÜ*, jedoch nicht im Zwickel, sondern westlich der Schongauer Strecke festgelegt. Der Zugang zum Trifthof wird nur als mittelfristige Option angesehen. Eine konkrete Lösung steht noch aus. (Email Hr. Liese vom 11.12.2015)

Am 27. Juli stimmt der Stadtrat der Umbauplanung für den Bahnübergang zu, ohne Zugangsmöglichkeit zu einem möglichen Mittelbahnsteig zu berücksichtigen. (Email Hr. Liese vom 11.12.2015)

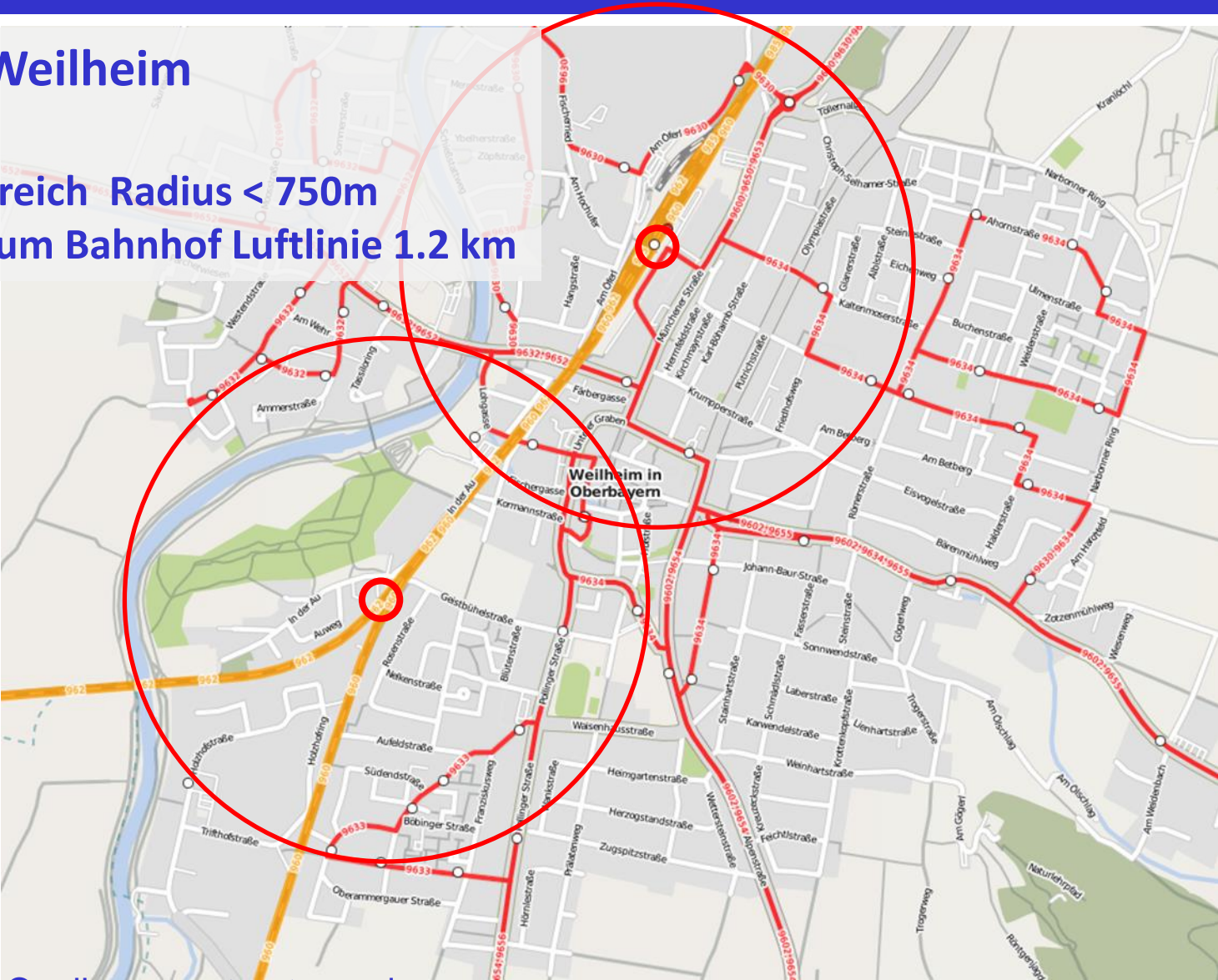
Im November empfiehlt der Bauausschuß mit 9:2 Stimmen dem Stadtrat, die Errichtung des Bahnhalts abzulehnen. Gründe: Anbindung Trifthof ist ungeklärt, Anwohner protestieren, der Nutzen wird bezweifelt. Die Nachteile beruhen jedoch auf der Lage westlich des Streckengleises, die die Stadt mit dem StMI und der DB vereinbart hat. Offenbar konnte seit Juni keine Lösung für den Zugang zum Trifthof gefunden werden.

PRO BAHN protestiert gegen die Ablehnung, der Stadtrat vertagt die Entscheidung zum Bahnhalt. Die lokale Agenda 21 befürwortet den Zughalt in einem Schreiben an den Stadtrat.

Bahnhalt Weilheim Süd

Lage in Weilheim

Einzugsbereich Radius < 750m
Abstand zum Bahnhof Luftlinie 1.2 km



Quelle: openstreetmap.de

Ist der Haltestellenabstand zu kurz?

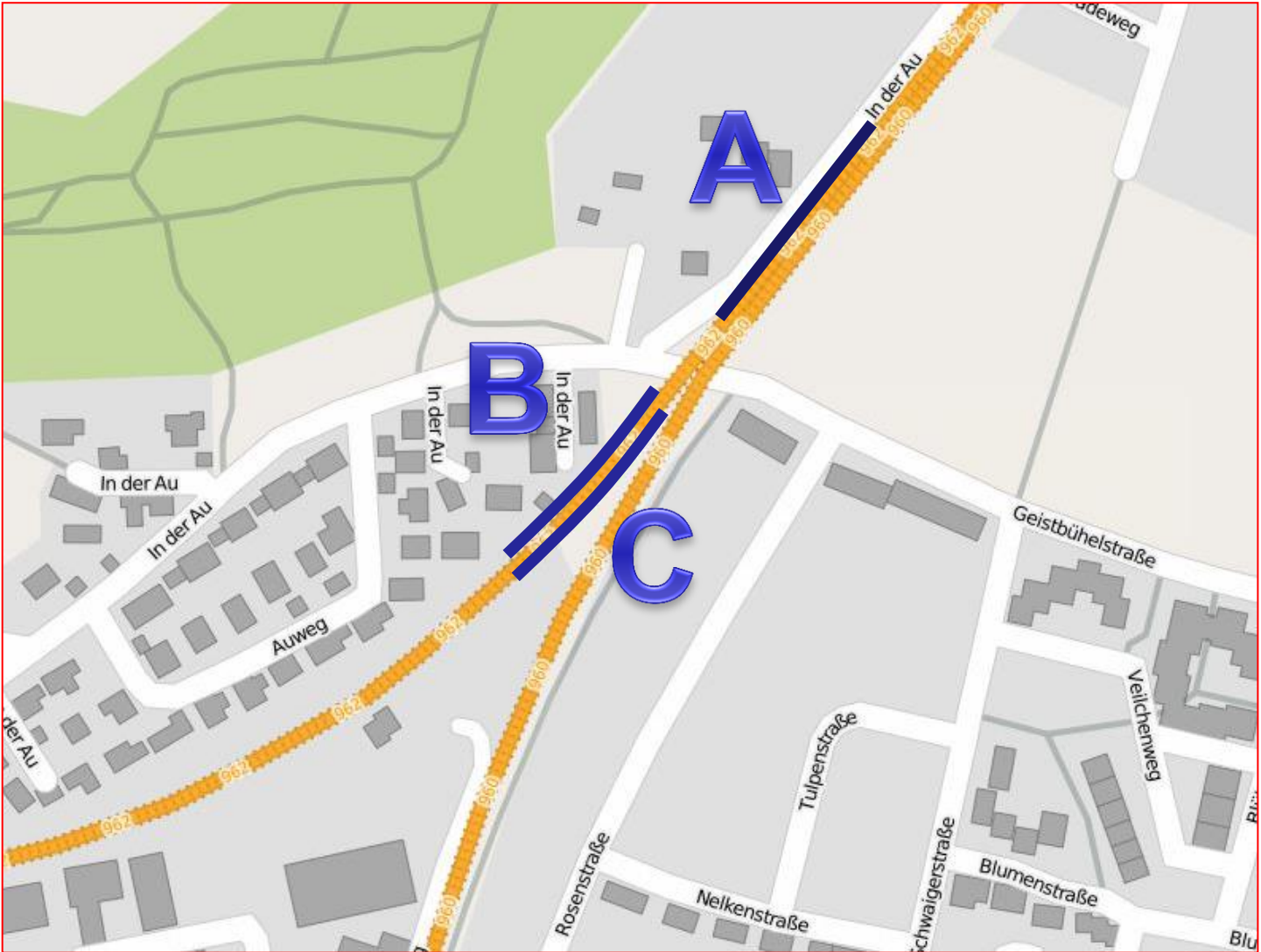
Weilheim – Weilheim Süd:	1.15 km
Starnberg See - Starnberg Nord:	1.08 km
Peiting Ost – Peiting Nord:	1.20 km
Murnau – Murnau Ort	0.60 km
Landsberg – Landsberg Schule	0.80 km

Braucht man dort Parkplätze?

NEIN! Weilheim Süd ist kein sinnvoller P&R Bahnhof.

Bahnhalt Weilheim Süd

Varianten



Bewertung der Varianten

Var.	Position	Vorteile	Nachteile
A	1. Entwurf DB, nördl. Geistbühelstraße , allg. abgelehnt.	Einfach für DB, Bau unabhängig von BÜ und Zuwegen	Verlegung Straße?
B	Südl. Geistbühelstraße westlich Schongauer Streckengleis. Vereinbarung StMI, DB und Stadt.	Einfach für DB, Bau unabhängig von BÜ und Zuwegen. Bahnsteig bogeninnen	Zugang zum Trifthof unklar. Ärger mit Anwohnern.
C	Südl. Geistbühelstraße im Zwickel zwischen den Gleisen. Vorschlag PRO BAHN.	Kurzer Zugang in den Trifthof ohne illegale Gleisquerungen. Abstand zu Wohnhäusern.	Anpassung BÜ notwendig oder Unterführung unter Bahngleisen. Bahnsteig bogenaussen.

Wo liegt der Bahnsteig mit 120 m Länge?

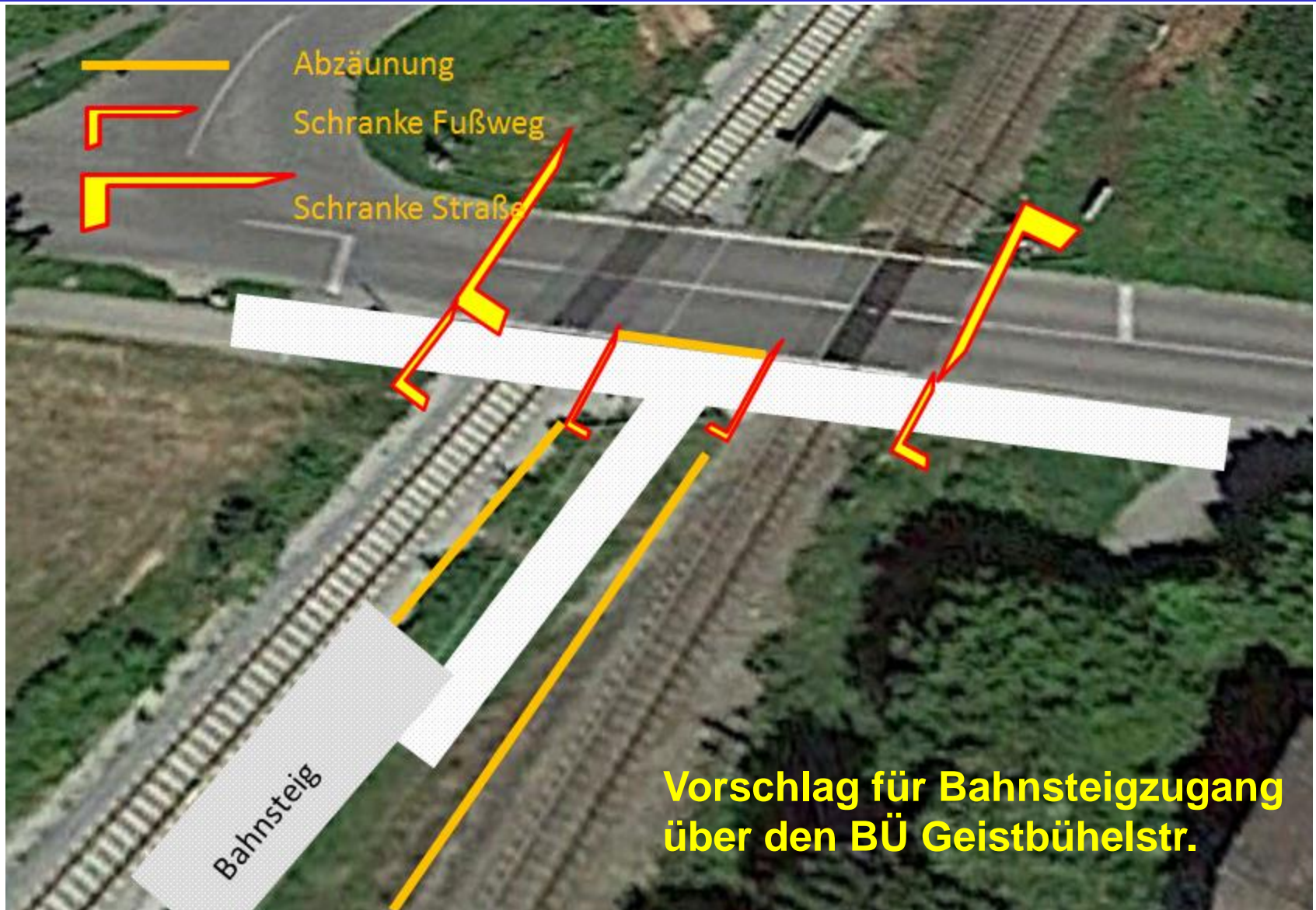


Bahnhalt Weilheim Süd

Handlungsbedarf: Zugang zum Trifthof ohne Gefahren!



Bahnhalt Weilheim Süd



Begründung des StMI zur Festlegung der Bahnsteig-Lage

(Email Hr. Liese vom 11.12.2015)

„ ... Die Lage des Bahnsteiges hatten wir gemeinsam mit der Stadt Weilheim (Stadtverwaltung und Bürgermeister) im Rahmen eines Ortstermins am 23. Juni 2015 festgelegt. Im Zuge dieses Ortstermins waren verschiedene Varianten diskutiert worden. Bahn und Freistaat hatten eigentlich eine Lage des Bahnsteiges nördlich des Bahnübergang Geistbühelstraße vorgeschlagen. Auf Wunsch der Stadt Weilheim wurde dann der jetzt geplante Standort weiter verfolgt. Eine Lage des Bahnsteiges im Zwickel – so wie in Ihrer E-Mail vorgeschlagen - wurde aus folgenden Gründen verworfen:

- Alle Fahrgäste, die von der Geistbühelstraße kommen, müssten dann den Bahnübergang überqueren und bei geschlossenen Schranken Wartezeiten in Kauf nehmen.
- Die städtische Fläche westlich des Bahnüberganges, die für die Anlage einer Fahrradabstellanlage genutzt werden soll, würde dann nicht mehr direkt am Bahnsteigzugang liegen.
- Der Bahnsteig würde im Außenbogen liegen, was für die Zugabfertigung und den Einstieg (Barrierefreiheit) nachteilig ist.
- Ein Bahnsteigzugang von der Mitte des Bahnüberganges aus würde der bereits abgeschlossenen Umbauplanung für den Bahnübergang widersprechen. Dieser Planung hat der Stadtrat in seiner Sitzung vom 27. Juli 2015 zugestimmt.

“

...

Diskussion zur Begründung des StMI zur Festlegung der Bahnsteig-Lage

„Alle Fahrgäste, die von der Geistbühelstraße kommen, müssten dann den Bahnübergang überqueren und bei geschlossenen Schranken Wartezeiten in Kauf nehmen.“

Stimmt nicht - nur aus der Au wäre der Bahnsteig ohne Querung der Gleise zugänglich.

„Die städtische Fläche westlich des Bahnüberganges, die für die Anlage einer Fahrradabstellanlage genutzt werden soll, würde dann nicht mehr direkt am Bahnsteigzugang liegen“.

Die Lage der Fahrradabstellanlagen ist kein entscheidendes Kriterium, ggf. ist die vorgesehene Position auch bei einem Bahnsteig im Zwickel passend.

„Der Bahnsteig würde im Außenbogen liegen, was für die Zugabfertigung und den Einstieg (Barrierefreiheit) nachteilig ist“.

Bahnsteige im Außenbogen sind weitverbreitet, s. Folie 13. Für Fahrzeuge ohne automatisches Abfertungsverfahren und Schiebetritte werden Spiegel auf dem Bahnsteig aufgestellt.

„Ein Bahnsteigzugang von der Mitte des Bahnüberganges aus würde der bereits abgeschlossenen Umbauplanung für den Bahnübergang widersprechen. Dieser Planung hat der Stadtrat in seiner Sitzung vom 27. Juli 2015 zugestimmt“.

Das Argument ist schwerwiegend. Mit welchem Aufwand lässt sich die bestehende Planung um zusätzliche Schrankenbäume erweitern? Hat das StMI hat die Stadt über die Folgen aus der Zustimmung zur Umbauplanung im Zusammenhang mit dem geplanten Bahnhof aufgeklärt? Wir halten die Lösung mit der Bahnschranke für machbar. Es gibt zahlreiche realisierte Beispiele für Bahnsteigzugänge über Bahnübergänge.



**Bahnsteig Edling im
Außenbogen, gebaut 2013**

Perspektive Pfaffenwinkelbahn: Mit Ziel “+ 1000“ Fahrgäste/Tag

Taktverdichtung:

Schrittweise zum 30-Min-Takt

Beschleunigung:

Auflassung / Sicherung Bahnübergänge

Gleichzeitiges Einfahren in Peißenberg und Peiting Ost

Neue Stationen – überall dort wo Nachfrage besteht:

Weilheim Süd

Peißenberg Nord (neue Lage am BÜ Forster Straße)

Schongau KKH

Infrastruktur:

Leittechnik

Elektrifizierung (?)

„Weilheim Süd“ als Beitrag der Kreisstadt

Perspektive Pfaffenwinkelbahn: Mit Ziel "+ 1000" Fahrgäste/Tag

Park&Ride- Untersuchung: 25% P&R-Kunden in WM kommen aus Peißenberg.

Pfaffenwinkelbahn fährt heute im Berufsverkehr alle 30 Minuten ohne Halt am Trifthof vorbei - sinnvoll?

Bahnhalt wertet nicht nur Wohngebiete auf, sondern auch das Gewerbegebiet Trifthof

Nötige Maßnahmen aus Sicht StMI, BEG und DB S&S bezüglich Busverkehr - kommentiert

- ▶ Anpassung des Stadtbusverkehrs, so dass Parallelfahrten vermieden werden und ggf. eine zusätzliche Verknüpfung zwischen Stadtbus und Bahn entsteht
 - Ausarbeitung von Vorschlägen durch die Stadt Weilheim im Rahmen des neuen Nahverkehrsplanes)



Stadtbuslinie 9633 wird nicht konkurrenziert!

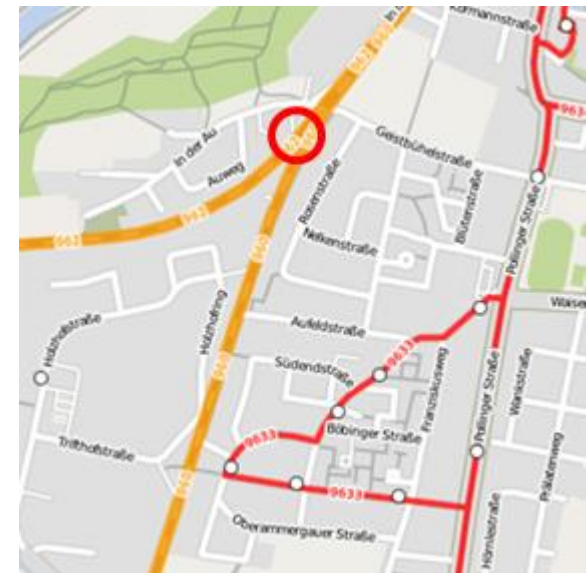
- ▶ Schaffung einer Stadtbushaltestelle mit Bezeichnung „Bahnhof Weilheim-Au“
? Linienänderung sinnvoll ??
- ▶ Keine Anpassung des Regionalbusverkehrs (Verknüpfung wie bisher am Weilheimer Bahnhof)

Ok!

- ▶ Verlagerung des Schülerverkehrs auf den Zug soweit zumutbar

Ok!

- ▶ Vertragliche Vereinbarung zwischen Stadt und StMI zu Zugverkehr und Busanpassung.



Sofern da was angepasst werden muss ...

Zusammenfassung:

Weilheim Süd bietet Chancen für Weilheim:

- Entlastung vom Straßenverkehr
- Neuer Zugang zum Trifthof ohne illegale Gleisquerungen
- Ertüchtigung der Pfaffenwinkelbahn
- Zusätzliche Erschließung ergänzend zum Stadtbus

Eisenbahn-Infrastruktur ist eine Entscheidung für Jahrzehnte und muss heute die Betriebskonzepte von morgen berücksichtigen.