



Diplomarbeit

Die Auswirkungen der S-Bahnverlängerung S7 auf die Wirtschaft in Geretsried

Stephanie Scherer

Ludwig-Maximilians-Universität München
Department für Geo- und Umweltwissenschaften

Seminar für Sozialwissenschaftliche Geographie

Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft
im Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau
und Raumordnung e. V.

Diplomarbeit

Die Auswirkungen der S-Bahnverlängerung S7 auf die Wirtschaft in Geretsried
DSSW-Publikation, Berlin 2006

Herausgeber
(Alle Rechte vorbehalten)

Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (DSSW) im
Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.
Nollendorfplatz 3-4, 10777 Berlin
T +49-30-24-34-600
F +49-30-24-34-6015
E info@dssw.de
Internet: www.dssw.de

Verfasserin

Stephanie Scherer
Dresselstr. 26
81827 München

Bearbeitung im DSSW

Dunya Bouchi

Der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. (DV) mit Sitz in Berlin, Landesgruppen und Geschäftsstelle in Brüssel ist als gemeinnützig anerkannt. Die DV-GmbH ist das Projektbüro des Verbandes. Im DV arbeiten das Deutsche Seminar für Städtebau und Wirtschaft (DSSW) und das Deutsch-Österreichische Urban-Netzwerk, finanziell getragen durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und den Deutschen Sparkassen- und Giroverband. Der DV ist Mitglied im Internationalen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung (IVFWSR).

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	VI
Tabellenverzeichnis	VIII
Abkürzungsverzeichnis	IX
1. Einleitung	1
1.1 Zielsetzung und Fragestellung der Arbeit	1
1.2 Auswahl des Untersuchungsgegenstandes	3
2. Verkehrsentwicklungspläne	5
2.1 Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	5
2.2 Der bayerische Schienennahverkehrsplan	8
2.3 Das Landesentwicklungsprogramm Bayern	10
2.4 Die Regionalpläne München und Oberland	13
2.5 Der Verkehrsentwicklungsplan München	15
2.6 Der regionale Nahverkehrsplan des MVV	16
3. Porträt der planungsbeteiligten Akteure	18
3.1 Der Freistaat Bayern	18
3.2 Die Bayerische Eisenbahngesellschaft	19
3.3 Die DB Netz AG	20
3.4 Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH	20
3.5 Die Regionalen Planungsverbände München und Oberland	22
3.6 Das Eisenbahnbundesamt	24
4. Das Untersuchungsgebiet	25
4.1 Die Stadt Geretsried	25
4.2 Das Angebot des ÖPNV in Geretsried vor und nach der Trassenverlängerung	28
4.2.1 Das gegenwärtige Angebot des ÖPNV in Geretsried	28
4.2.2 Das zu erwartende Angebot des ÖPNV in Geretsried	28
4.3 Die S-Bahnstreckenverlängerung Wolfratshausen - Geretsried	31
4.3.1 Gegenstand und Verlauf des Raumordnungsverfahrens	31
4.3.2 Mögliche Trassenführungen	32
4.3.3 Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung	34
4.3.4 Die landesplanerische Beurteilung	35

5. Methodik und Aufbau der Untersuchung	37
5.1 Die Expertengespräche	37
5.1.1 Inhalte und Aufbau der Leitfäden	38
5.1.2 Auswahl der Experten	40
5.1.3 Durchführung der Expertengespräche	40
5.1.4 Auswertung der Interviews	40
5.2 Die Unternehmensbefragung	41
5.2.1 Inhalt und Aufbau des Fragebogens	41
5.2.2 Pretest und Eignungsprüfung	41
5.2.3 Stichprobenverfahren	42
5.2.4 Durchführung der Befragung	42
6. Ergebnisse der Expertengespräche	44
6.1 Die Vergleichsstädte	44
6.1.1 Die Situation des ÖPNV	45
6.1.2 Das Projekt	49
6.1.3 Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft	51
6.1.4 Auswirkungen auf den Immobilienmarkt	59
6.1.5 Auswirkungen auf die Bevölkerung	61
6.1.6 Gesamtbeurteilung des S-Bahnanschlusses	62
6.1.7 Zusammenfassung der Ergebnisse der Expertengespräche in den Vergleichsstädten	66
6.2 Die Ergebnisse der Expertengespräche in Geretsried und Wolfratshausen	76
6.2.1 Erwartungen an eine S-Bahnverlängerung	77
6.2.2 Zusammenarbeit mit den planungsbeteiligten Behörden	80
6.2.3 Akzeptanz des Projekts in der Bevölkerung	80
6.2.4 Bewertung der geplanten Sparpläne im ÖPNV	81
6.2.5 Erwartungen nach dem S-Bahnanschluss	82
6.2.6 Zusammenfassung der Ergebnisse der Bürgermeistergespräche	82
7. Ergebnisse der Unternehmensbefragung	75
7.1 Statistische Informationen	75
7.2 Beurteilung der Erreichbarkeit Geretsrieds und des eigenen Unternehmens	78
7.2.1 Bewertung der Erreichbarkeit Geretsrieds nach Standorten	78
7.2.2 Bewertung der Erreichbarkeit des eigenen Unternehmens nach Standorten	79
7.3 Zufriedenheit mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot in Geretsried	80
7.4 Bedeutung des S-Bahnanschlusses für die Unternehmen	82
7.4.1 Bedeutung des S-Bahnanschlusses nach Standorten	82

7.4.2 Bedeutung des S-Bahnanschlusses nach Branchen	83
7.4.3 Bedeutung des S-Bahnanschlusses nach Betriebsgröße	85
7.4.4 Bedeutung des S-Bahnanschlusses nach Pendleranteil	85
7.5 Bedeutung weiterer Standortfaktoren für die Unternehmen	86
7.5.1 Bedeutung und Qualität allgemeiner Standortfaktoren	86
7.5.2 Bedeutung und Qualität verkehrlicher Standortfaktoren	89
7.6 Vor- und Nachteile der S-Bahn	90
7.6.1 Vorteile der S-Bahn	90
7.6.2 Nachteile der S-Bahn	92
7.7 Erwartungen an eine S-Bahnverlängerung	94
7.7.1 Zu erwartende Auswirkungen auf die Stadt Geretsried	94
7.7.2 Zu erwartende Auswirkungen auf die Wirtschaft in Geretsried	96
7.7.3 Zu erwartende Auswirkungen betrachtet nach Unternehmensgröße	98
7.7.4 Weitere Erwartungen an den S-Bahnanschluss	100
7.8 Zusammenfassung der Ergebnisse der Unternehmensbefragung	101
8. Zusammenfassung und Fazit	104
Quellenverzeichnis	108
Anhang	114

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2.1: Bundesfinanzhilfen für ÖPNV und kommunalen Straßenbau	6
Abbildung 2.2: Mittel, die dem ÖPNV laut GVFG zur Verfügung stehen	8
Abbildung 3.1: Zusammenarbeit der planungsbeteiligten Akteure	23
Abbildung 4.1: Die Lage Geretsrieds im Münchner Süden	25
Abbildung 4.2: Rathaus Geretsried	27
Abbildung 4.3: Innenstadt Geretsried	27
Abbildung 5.1: Untersuchungsverlauf	37
Abbildung 6.1: S4 zum Hauptbahnhof	46
Abbildung 6.2: Bahnsteig Bennemühlen	46
Abbildung 6.3: S26 Teltow Stadt	50
Abbildung 6.4: Haltepunkt Teltow Stadt	50
Abbildung 6.5: Stadtbahn Karlsruhe	58
Abbildung 6.6: Haltepunkt Bühl	58
Abbildung 6.7: Radstellplatz in Bühl	60
Abbildung 6.8: Bahnhof Bühl	60
Abbildung 6.9: Saniertes Bahnhofsgebäude	60
Abbildung 6.10: Läden am Bahnhof Filderstadt	60
Abbildung 6.11: P+R-Parkhaus am Bahnhof	63
Abbildung 6.12: Haltepunkt Filderstadt	63
Abbildung 6.13: Haltepunkt Bennemühlen	65
Abbildung 6.14: Bahnsteig und P+R-Platz	65
Abbildung 7.1: Branchenzugehörigkeit der befragten Unternehmen	75
Abbildung 7.2: Standorte der befragten Unternehmen	76
Abbildung 7.3: Befragte Unternehmen insgesamt und Rücklaufquoten	76
Abbildung 7.4: Anzahl der Mitarbeiter pro Unternehmen	77
Abbildung 7.5: Anteil der Pendler pro Unternehmen	77
Abbildung 7.6: Erreichbarkeit Geretsrieds	78
Abbildung 7.7: Erreichbarkeit des Unternehmens	78
Abbildung 7.8: Bewertung der Erreichbarkeit Geretsrieds nach Standorten	79
Abbildung 7.9: Unternehmenserreichbarkeit Geretsried Süd	79
Abbildung 7.10: Unternehmenserreichbarkeit Geretsried Nord	79
Abbildung 7.11: Zufriedenheit mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot	80
Abbildung 7.12: Zufriedenheit mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot in Geretsried nach Standort	81

Abbildung 7.13: Bedeutung eines S-Bahnanschlusses für die Unternehmen	82
Abbildung 7.14: Bedeutung des S-Bahnanschlusses nach Standort	83
Abbildung 7.15: Bedeutung des S-Bahnanschlusses nach Branchen	84
Abbildung 7.16: Bedeutung nach Betriebsgröße (1-20 Mitarbeiter)	85
Abbildung 7.17: Bedeutung nach Betriebsgröße (21-50 Mitarbeiter)	85
Abbildung 7.18: Bedeutung des S-Bahnanschlusses nach Anteil der Pendler	86
Abbildung 7.19: Bedeutung allgemeiner Standortfaktoren und ihre Qualität in Geretsried	87
Abbildung 7.20: Bedeutung verkehrlicher Standortfaktoren und ihre Qualität in Geretsried	89
Abbildung 7.21: Vorteile der S-Bahn	92
Abbildung 7.22: Nachteile der S-Bahn	93
Abbildung 7.23: Zu erwartende Auswirkungen auf die Stadt Geretsried	94
Abbildung 7.24: Zu erwartende Auswirkungen auf die Wirtschaft in Geretsried	97
Abbildung 7.25: Zu erwartende Auswirkungen auf die Stadt Geretsried in Abhängigkeit der Unternehmensgröße	98
Abbildung 7.26: Zu erwartende Auswirkungen auf die Wirtschaft in Geretsried in Abhängigkeit der Unternehmensgröße	99

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1: Zeitschiene der S-Bahnverlängerung nach Geretsried	24
Tabelle 4.1: Bevölkerungsentwicklung in Geretsried seit 1946	26
Tabelle 4.2: Bevölkerungsverteilung nach Geburtsjahrgängen	26
Tabelle 4.3: Aktuelles und zukünftiges ÖPNV-Angebot in Geretsried	30
Tabelle 5.1: Behandelte Themenfelder	39
Tabelle 5.2: Liste der Experten	40
Tabelle 5.3: Inhalt und Aufbau des Fragebogens	41
Tabelle 6.1: Zusammenfassung der Ergebnisse der Expertengespräche in den Vergleichsstädten	66
Tabelle 6.2: Zusammenfassung der Ergebnisse der Bürgermeistergespräche	74
Tabelle 7.1: Zusammenfassung der Ergebnisse der Unternehmensbefragung	101

Abkürzungsverzeichnis

BayLplG	Bayerisches Landesplanungsgesetz
BayÖPNVG	Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen
BVG	Berliner Verkehrsgesellschaft
DB	Deutsche Bundesbahn
FFH	Flora Fauna Habitat
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVH	Großraumverkehr Hannover
IC	InterCity
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund
LEP	Landesentwicklungsprogramm
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVG	Münchner Verkehrsgesellschaft
MVV	Münchner Verkehrsverbund
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
RNP	Regionaler Nahverkehrsplan
ROG	Raumordnungsgesetz
RPV	Regionaler Planungsverband
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StMWIVT	Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VVS	Verkehrsverbund Stuttgart

1. Einleitung

1.1 Zielsetzung und Fragestellung der Arbeit

Ende November 2005 gab die zwei Monate zuvor gewählte Bundesregierung bekannt, sie plane bis Ende des Jahrzehnts die Regionalisierungsmittel, also Mittel für Regionalzüge, S-Bahnen und Busse um insgesamt mehr als zwei Milliarden Euro kürzen zu wollen. Diese Ankündigung führte sowohl bei den Bundesländern als auch bei den Verkehrsbetrieben zu massiven Protesten. Sie warfen der Regierung vor, eine langjährige Erfolgsgeschichte mit Fahrgastzuwächsen auf der Schiene zu zerstören und Bemühungen um eine nachhaltige Verkehrspolitik anzugreifen. Die aktuellsten Zahlen der Münchner Verkehrsverbund GmbH (MVV) bestätigen diese Vorwürfe. Im Jahr 2005 beförderte der Verbund bis zu 25 Millionen Fahrgäste mehr als 2004. Das entspricht einer Steigerung von 4,5 Prozent. 2003 hatte die Steigerung nur bei 2,75 Prozent gelegen (vgl. SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 2005A. o.S.). Die beiden MVV-Geschäftsführer Alexander Freitag und Klaus Wergles begründen diesen positiven Trend unter anderem damit, dass auf Grund der hohen Spritpreise ein Teil der Autofahrer auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen sei und durch die verbesserte Attraktivität des Verbundnetzes, zum Beispiel durch den 10-Minuten-Takt zu Stoßzeiten, neue Kunden gewonnen werden konnten. Dabei wird also deutlich, dass die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) weiter zugenommen hat. Er ist unverzichtbar für den Stadt- und Regionalverkehr. Unter der Zielsetzung, eine nachhaltige Entwicklung zu fördern, kommt dem ÖPNV die wichtigste Rolle bei der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu (vgl. DEIKERS ET AL. 2000, 69). Gerade in der monozentralen Region München sollen mit attraktiven Nahverkehrssystemen die Bewohner sowie die Umwelt vom Autoverkehr entlastet werden. Außerdem trägt ein gut ausgebauter ÖPNV dazu bei, die Stadt funktionsfähig und lebenswert zu erhalten.

Die Folgen der geplanten Kürzungen könnten höhere Fahrpreise und ein schlechteres Angebot sein, was die positive Entwicklung der letzten Jahre stoppen könnte. Der bayerische Verkehrsstaatssekretär Hans Spitzner befürchtet zudem, dass eine Reihe von Projekten nicht mehr zeitgemäß realisiert werden können, denn vor allem das Flächenland Bayern wäre von den Kürzungen betroffen (vgl. STMWIVT 2). Von den bundesweit sieben Milliarden Euro, die als Regionalisierungsmittel zur Verfügung stehen, geht derzeit eine Milliarde nach Bayern. Knapp 800 Millionen Euro gehen als Unterstützung an S-Bahnen und Regionalzüge. Vor allem München spielt dabei eine wichtige Rolle, denn mehr als ein Fünftel der 800 Millionen Euro sind ausschließlich für den Betrieb des mit 442 Kilometern längsten S-Bahnnetzes in Deutschland reserviert. Das neue Sparprogramm würde für den Freistaat Bayern bedeuten, dass bereits 2006 rund 50 Millionen Euro weniger als im Vorjahr zur Verfügung stehen. Diese Summe könnte mit den geplanten Kürzungen auf 150 Millionen Euro jährlich anwachsen. Um den Sparbetrag bis 2009 auf mehr als 15 Prozent zu steigern, würde der

Bund den Ländern jährlich 1,1 Milliarden Euro weniger für den Nahverkehr geben (vgl. SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 2005B). Dieses Geld benötigen die Länder und deren Verkehrsverbände, um Zugverbindungen bei der Deutschen Bahn oder anderen Eisenbahnunternehmen zu bestellen und zu bezahlen. Außerdem werden damit Buslinien bezuschusst sowie Strecken und Haltepunkte modernisiert und ausgebaut.

Auf welche Höhe sich die Regionalisierungsmittel, die aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes finanziert werden, belaufen, ist im Regionalisierungsgesetz festgelegt. Da es sich dabei um ein zustimmungspflichtiges Gesetz handelt, müssen die Länder im Bundesrat der geplanten Kürzung zustimmen. Die Wirtschaftsminister der Länder haben sich im Dezember 2005 auf ihrer Konferenz in Stuttgart mit großer Mehrheit gegen die Kürzung der Regionalisierungsmittel ausgesprochen, da sie eine verkehrspolitische Fehlentwicklung verhindern wollen. Sie weisen zudem auf die wachsende Funktion des ÖPNV als Standortfaktor hin, was auch in einer wissenschaftlichen Untersuchung bestätigt wurde (vgl. SCHAD ET AL. 2000, 21).

Die eben beschriebene Bedeutung des ÖPNV macht die Überlegungen der Bundesregierung nur schwer nachvollziehbar. Gerade ein wirtschaftlich wachsender Raum wie München würde ohne attraktives ÖPNV-Angebot nicht funktionieren. Um diese Attraktivität beizubehalten und auszubauen, beobachtet der MVV laufend die Verkehrs-, Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung in der Region München, um zu ermitteln, wo Bedarf an besser ausgebauten ÖPNV-Verbindungen besteht. Eine Untersuchung Mitte der 1990er Jahre im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen ergab, dass die Verkehrsbelastung in der Stadt Wolfratshausen sehr hoch war. Unter anderem bedingt durch Pendelbusse aus der Nachbarstadt Geretsried, die zum Bahnhof Wolfratshausen fahren. Deshalb regte der MVV an, die S-Bahn von Wolfratshausen nach Geretsried zu verlängern, um eine weiter zunehmende Verkehrsbelastung zu vermindern.

Da der MVV in seinen Untersuchungen in erster Linie den verkehrlichen Nutzen einer S-Bahnverlängerung ermittelt und auch die bayerischen Behörden und die Deutsche Bahn sich vor allem mit den Kosten und Nutzen einer derartigen Maßnahme befassen, sollen in dieser Arbeit die weiteren Auswirkungen der Trassenverlängerung auf die Wirtschaft in Geretsried untersucht werden. Dabei geht es zum einen um die wirtschaftliche, verkehrliche und demographische Entwicklung der Stadt, aber auch um die Zukunft des Standortes Geretsried, weshalb die Meinungen der ansässigen Unternehmen zur S-Bahnverlängerung speziell untersucht werden sollen.

Als zentrale Fragestellung für diese Arbeit ergibt sich also Folgende:

Welche Auswirkungen hat die S-Bahnverlängerung der S7 auf die Wirtschaft in Geretsried?

Beantwortet werden soll diese Frage anhand einer Bestandsaufnahme der Entwicklungen in fünf deutschen Städten, die in den letzten Jahren einen S-Bahnanschluss erhalten haben. Dabei wird die verkehrliche Situation vor und nach einem S-Bahnanschluss verglichen, die Realisierung des Projekts dargestellt, die Auswirkungen der Maßnahme auf die lokale Wirtschaft, den Immobilienmarkt, den Einzelhandel und den Tourismus untersucht und abschließend eine Beurteilung des S-Bahnanschlusses abgegeben. Die ausgewählten Städte sind Filderstadt im Raum Stuttgart, Bühl im Raum Karlsruhe, Teltow im Raum Berlin sowie Nienburg und Wedemark im Raum Hannover. Des Weiteren werden mittels einer Unternehmensbefragung die Erwartungen und Befürchtungen der Unternehmer in Geretsried an einen S-Bahnanschluss ermittelt. Diese werden mit den Erfahrungen der fünf deutschen Städte verglichen, um die Unternehmenserwartungen einschätzen zu können. Zudem soll die Unternehmensbefragung Auskunft darüber geben, inwieweit sich die verkehrlichen Interessen der Unternehmen mit den Vorgaben der öffentlichen Behörden decken. Ob ein S-Bahnanschluss überhaupt gewollt ist und welchen Stellenwert dieser als Standortfaktor für die Unternehmen hat. Auch die von der S-Bahnverlängerung direkt betroffenen Städte Wolfratshausen und Geretsried werden zu ihren Erwartungen befragt, um diese mit den Erfahrungen der fünf deutschen Städte und den Erwartungen der Unternehmen zu vergleichen und einzuordnen. Dabei steht vor allem im Vordergrund, welche Erwartungen realistisch und welche eventuell zu hoch sind.

1.2 Auswahl des Untersuchungsgegenstandes

Nach Abschluss des 520-Millionen-DM-Ausbauprogramms für die Münchner S-Bahn im Jahr 1998 wurde eine Reihe von Maßnahmen zur Erweiterung des Münchner S-Bahnnetzes angedacht. Darunter unter anderem der Bau eines zweiten Stammstreckentunnels, der Erdinger Ringschluss und Trassenverlängerungen über Geltendorf und Wolfratshausen hinaus. Unter diesen Planungen schien mir die Verlängerung der S7 von Wolfratshausen nach Geretsried am interessantesten, denn Geretsried entwickelte sich in seiner kurzen Stadtgeschichte (vgl. Kap. 4.1) zur größten Stadt im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen und wurde ein attraktiver Standort für Unternehmen. Deshalb ist es, zu einer Zeit, in der öffentliche Verkehrsmittel, vor allem schienengebundene, eine zunehmende Rolle spielen, unverständlich, dass Geretsried als Stadt mit 24.000 Einwohner nicht über einen S-Bahnanschluss bzw. über eine Regionalbahnanbindung verfügt. Eine Untersuchung der BMW Group hat 1998 die Notwendigkeit dieses Anschlusses vor allen anderen eben

genannten Maßnahmen bereits festgestellt (vgl. BMW AG 1998, 172). Da Geretsried im Vergleich zu Wolfratshausen und Bad Tölz die meisten Unternehmen hat und die wirtschaftliche Attraktivität für eine Stadt in Zeiten der Globalisierung von außerordentlicher Wichtigkeit ist, schien eine Befragung der örtlichen Unternehmen hier besonders geeignet. Die Stadt Geretsried will in Zukunft vor allem für Unternehmen attraktiv sein, da sie dies als Wohnstandort bereits ist und zusätzliche Arbeitsplätze eher weitere Bevölkerung anziehen als umgekehrt.

Bei der Auswahl der Vergleichsstädte war es wichtig, dass sie nicht Teil des Oberzentrums sind, sondern eigenständige Städte und Gemeinden. Sie sollten ungefähr die Größe von Geretsried haben. Zudem war entscheidend, dass es sich um einen S-Bahnanschluss und nicht um einen U-Bahn- oder Tramanschluss handelte, da letztere nicht der Deutschen Bahn gehören und somit nur bedingt vergleichbar gewesen wären. Da es sehr schwierig war, Städte zu finden, die zuvor keinen Gleisanschluss hatten, wurden auch solche ausgewählt, die zwar schon einen Gleisanschluss hatten, aber nicht mit der S-Bahn das Oberzentrum erreichen konnten. Die Entfernung zum Oberzentrum spielte weniger eine Rolle, da sich dies kaum auf die Fahrzeit auswirkte.

2. Verkehrsentwicklungspläne

Eine Maßnahme wie die geplante Verlängerung der S7 nach Geretsried ist nicht möglich, ohne die Planung und Unterstützung durch öffentliche Behörden. Im folgenden Kapitel werden die für dieses Projekt notwendigen Pläne und Gesetze bezüglich ihrer Funktionen und Ziele erläutert. Außerdem werden die Abschnitte angeführt, die die S-Bahnverlängerung konkret benennen. Im zweiten Teil der Arbeit, dem empirischen Teil, soll überprüft werden, inwieweit die nachfolgend erwähnten, verkehrlichen Vorgaben der öffentlichen Behörden mit den verkehrlichen Interessen der Stadt Geretsried und den dort ansässigen Unternehmen übereinstimmen. Weitere planerische Aspekte wie Wirtschaft, Bevölkerung, Siedlungsentwicklung, Einzelhandel oder Umwelt werden in dieser Arbeit nicht erläutert, da in diesem Fall nahezu der gesamte Inhalt des Landesentwicklungsprogramms Bayern und der Regionalpläne München und Oberland erläutert werden müsste. Dies ist nicht Ziel dieser Arbeit.

2.1 Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) dient dem Bund, um Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zu fördern. Die finanziellen Fördermittel des Bundes sind gesetzlich auf 1,667 Milliarden Euro begrenzt (vgl. BMVBW). Davon entfallen gemäß §10 GVFG 75,8% auf die alten Bundesländer und 24,2% auf die neuen Bundesländer und Berlin. Im Grundgesetz verankert ist die Gewährung von Finanzhilfen seitens des Bundes für bedeutsame Investitionen, die zum Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft im Bundesgebiet oder zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums erforderlich sind. Bereits 1966 war das Mehraufkommen der Mineralölsteuer um 3 Pfennig pro Liter für Vorhaben zur Verbesserung der gemeindlichen Verkehrsinfrastruktur gesetzlich zweckgebunden. Auf der Grundlage von „Richtlinien für Bundeszuwendungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“ (BMVBW) wurde das Geld den Ländern zur Verfügung gestellt. Auf der Grundlage des mit Wirkung vom 1. Januar 1971 geltenden Gemeindefinanzreformgesetzes wird die Förderung nach der Finanzreform von 1970 bis heute fortgeführt.

Neben dem GVFG gibt es noch den Bundesverkehrswegeplan. Dabei handelt es sich um einen Investitionsrahmenplan, d.h. hinsichtlich der Finanzierung und des Zeitpunkts der Realisierung einer Maßnahme des Bundesverkehrswegeplans werden keine Festlegungen getroffen (vgl. BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN 2003, 4). Dieser spielt im Fall Geretsried allerdings keine Rolle, da er für die Verkehrsplanung in der

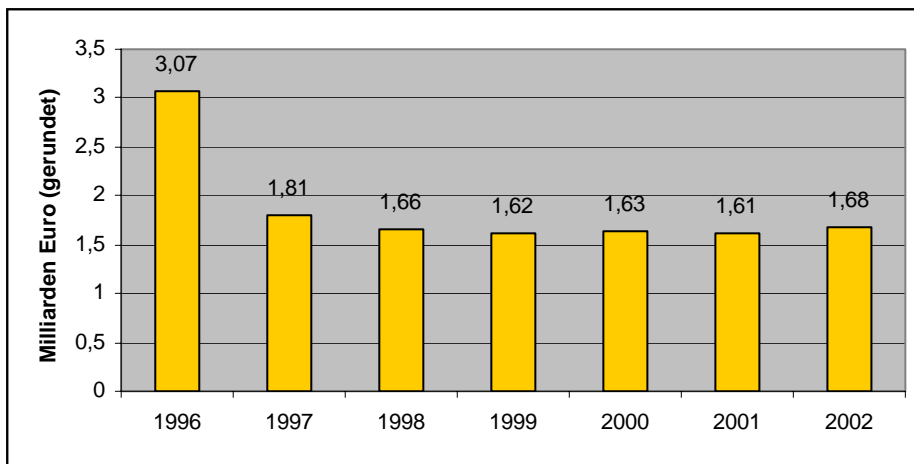
Fläche zuständig ist. Das GVFG befasst sich ausschließlich mit dem Verkehr in Ballungsräumen.

Nach dem GVFG werden folgende Bereiche gefördert:

- der kommunale Straßenbau (insbesondere Bau und Ausbau verkehrswichtiger innerörtlicher Straßen und Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz, Omnibusspuren, Verkehrsleitsysteme, Kreuzungsmaßnahmen im Bereich von Eisenbahnen und Bundeswasserstraßen)
- der öffentliche Personennahverkehr (insbesondere Bau und Ausbau von Straßen-, Hoch- und U-Bahnen, nichtbundeseigenen Eisenbahnen, zentrale Omnibusbahnhöfe und Betriebsleitsysteme).

Für die Förderung wendete der Bund 1996 Finanzmittel in Höhe von 6,01 Milliarden DM auf. 1997 reduzierte sich dieser Betrag um drei Millionen DM, die in das Regionalisierungsgesetz umgeschichtet wurden (vgl. WIEDEMANN 2004, 74). „Das Regionalisierungsgesetz regelt die Bereitstellung und Verteilung von Mitteln aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes an die Länder zur vorwiegenden Finanzierung von SPNV-Leistungen“ (vgl. WIEDEMANN 2004, 70). Die Finanzierungshilfen des Bundes für Investitionen und Forschung von öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und kommunalen Straßenbau zwischen 1996 und 2002 sind in Abbildung 2.1 dargestellt.

Abbildung 2.1: Bundesfinanzhilfen für ÖPNV und kommunalen Straßenbau



Quelle: eigener Entwurf nach WIEDEMANN 2004, 73

Mit 79,75 Prozent der GVFG-Mittel fließt der größte Teil in Landesprogramme. Der Katalog der förderungsfähigen Vorhaben im ÖPNV umfasst unter anderem die Förderung des Baus oder Ausbaus von Schienenwegen und die Förderung der Beschaffung von Schienenfahrzeugen des ÖPNV. Wie die GVFG-Mittel verwendet werden sollen, entscheiden die Länder in eigener Verantwortung. Dazu stellen sie Landesprogramme auf. Die Förderung innerhalb der Landesprogramme ist auf 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten begrenzt. Somit erfordert jedes Vorhaben eine Komplementärfinanzierung durch das Land,

die kommunalen Gebietskörperschaften und/oder die Verkehrsunternehmen (vgl. WIEDEMANN 2004, 75). 20 Prozent der GVFG-Mittel fließen in das ÖPNV-Bundesprogramm, das auf Grund von Vorschlägen der Länder Schienenprojekte fördert, die in Verdichtungsräumen oder den zugehörigen Randgebieten liegen und deren zuwendungsfähige Kosten 50 Millionen Euro überschreiten. Ist dies nicht der Fall ist nur das Landes-GVFG zuständig. Im Fall Geretsried liegt die Finanzierung bei einer veranschlagten Summe von ca. 78 Millionen Euro Projektkosten (vgl. STMWIVT 2005B, 11) beim Bundes-GVFG. Dabei ist die Förderung durch den Bund auf bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten beschränkt. Die restlichen 40 Prozent muss der Freistaat Bayern aufwenden. Die Stadt Geretsried finanziert den P+R-Platz und den Zugang zum Bahnhof.

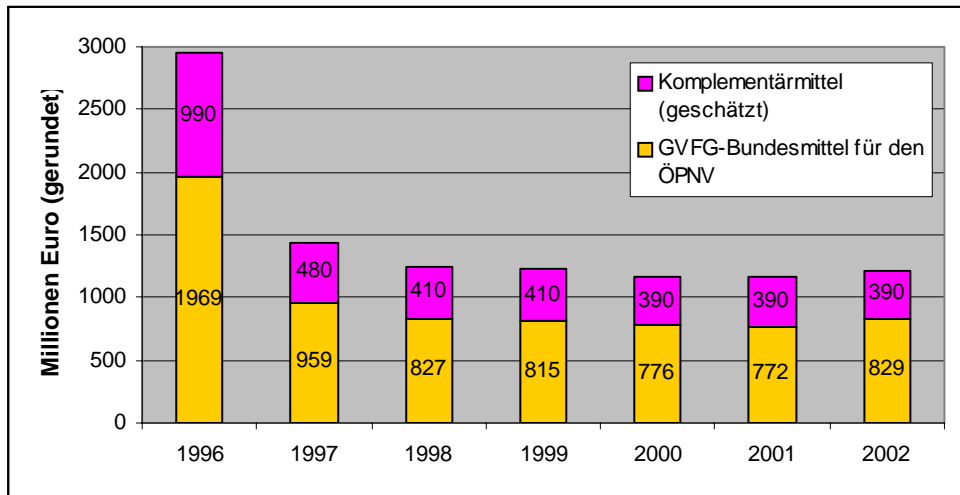
Damit ein Vorhaben gefördert werden kann, sind folgende Voraussetzungen notwendig:

- dringende Erforderlichkeit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse
- Erwähnung des Vorhabens in einem Generalverkehrs- oder vergleichbaren Plan
- Sicherung der übrigen Finanzierung

Im Fall Geretsried wird das erste und zweite Kriterium erfüllt. Durch das Wachsen der Stadt nimmt auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) zu, so dass inzwischen die Erfordernisse für einen S-Bahnanschluss gegeben sind. Das Vorhaben ist im Regionalplan Oberland, im Regionalplan München, im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München und im regionalen Nahverkehrsplan der Münchner Verkehrsverbund GmbH (MVV) erwähnt. Dieser ist allerdings nur eine Handlungsempfehlung und nicht verbindlich. Die Finanzierung ist dagegen noch nicht gesichert. Das hängt vor allem damit zusammen, dass die Planungsphase für das Projekt noch nicht abgeschlossen ist. Ist dies der Fall, wird die Sachlage erneut auf diese Kriterien überprüft.

In den ÖPNV- bzw. Nahverkehrsgesetzen der Länder haben diese öfters eine landeseigene Komplementärfinanzierung vorgesehen. Die Höhe dieser ergänzenden Landesmittel ist allerdings nicht gesetzlich festgeschrieben und deshalb besteht die Gefahr bei einer angespannten Haushaltslage, wie es derzeit der Fall ist, diese Aufwendungen immer weiter zu kürzen. Dabei sind diese Mittel wichtig, um die Infrastruktur zu verbessern und durch den Einsatz neuer Schienenfahrzeuge das ÖPNV-Angebot attraktiver zu machen (vgl. WIEDEMANN 2004, 75). Die für den ÖPNV zur Verfügung stehenden Mittel zwischen 1996 und 2002 sind in Abbildung 2.2 dargestellt.

Abbildung 2.2: Mittel, die dem ÖPNV laut GVFG zur Verfügung stehen



Quelle: eigener Entwurf nach WIEDEMANN 2004, 75

Das GVFG hat sich in über 30 Jahren zum wichtigsten Finanzierungsinstrument für Verkehrsinvestitionen im ÖPNV entwickelt. Dennoch wurde das Finanzierungsvolumen des GVFG für die Jahre ab 2004 von 1,677 Milliarden Euro auf 1,667 Milliarden Euro gesenkt. Diese Kürzungen gehen vor allem zu Lasten des ÖPNV. Der MIV bleibt davon verschont (vgl. WIEDEMANN 2004, 75).

2.2 Der bayerische Schienennahverkehrsplan

Der Schienennahverkehrsplan beruht auf Artikel 17 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG). Er enthält Vorgaben für die Planung, Organisation und Sicherstellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie Aussagen zum entsprechenden Finanzrahmen. Erstellt wird er vom Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie. Anschließend wird er von der Staatsregierung beschlossen (vgl. STMWIVT 2001, 4).

Im Frühjahr 1998 wurde zum ersten Mal ein Schienennahverkehrsplan vorgelegt. Inhalt waren die verkehrspolitischen Zielsetzungen, die Rahmenbedingungen der Bahnreform sowie der Weg zur Regionalisierung und die Eckpunkte des SPNV in Bayern. 1999/2000 wurde der Schienennahverkehrsplan zum ersten Mal fortgeschrieben. Die 1998 aufgestellten Ziele wurden zwischenbewertet und der notwendige Handlungsbedarf dargestellt. Um die Stärken und Chancen der Schiene zu beleuchten, stand ein Reisezeitvergleich zwischen dem Schienenverkehr und dem Individualverkehr im Mittelpunkt.

Der Schienennahverkehrsplan 2001/2002 widmete sich schwerpunktmäßig der Verbesserung der Qualität im SPNV.

Die 2002 von der Staatsregierung im Gesamtverkehrsplan formulierten Ziele und Aufgabenschwerpunkte wurden im aktuellen Schienennahverkehrsplan 2003-2005 aufge-

nommen und im Einklang mit dem neuen Landesentwicklungsprogramm Bayern konkretisiert (vgl. STMWIVT 2005A, 4). Ein wesentliches Ziel bayerischer Verkehrspolitik ist die Verbesserung des SPNV im Freistaat. Dabei werden vor allem folgende Schwerpunkte verfolgt:

- Sicherstellung der entsprechenden Verkehrsleistungen
- Anpassung an steigende Mobilitätsbedürfnisse
- Verbesserung der Qualität
- Anpassung der Verkehrsleistungen an heutige Ansprüche hinsichtlich Zuverlässigkeit und Komfort
- Vernetzung des SPNV mit dem übrigen öffentlichen Verkehr

Der Umsetzungsstand dieser Punkte wird in jeder Fortschreibung des Schienennahverkehrsplan überprüft und im Anschluss daran werden wichtige Maßnahmen erläutert, die zum Erreichen dieser Ziele besonders wichtig sind (vgl. STMWIVT 2005A, 16).

Neben den eben genannten, für ganz Bayern geltenden Schwerpunkten gibt es auch ortsbezogene Schwerpunkte, die für die S-Bahnen in München und Nürnberg sowie dem Regio-Schienen-Takt Augsburg im Schienennahverkehrsplan 2003-2005 formuliert wurden.

Da die zu untersuchende S-Bahnverlängerung im Raum München liegt, sollen im folgenden Abschnitt auch nur die Schwerpunkte der S-Bahn München betrachtet werden.

S-Bahn München

Seit dem 1. Juni 2001, als die S-Bahn München GmbH gegründet wurde, sind der Betrieb, die Züge und die Wartung der S-Bahn unter einem Dach. Die neuen organisatorischen Rahmenbedingungen machen es möglich, den ständig wachsenden Anforderungen an das System noch besser gerecht zu werden.

Ende 1998 schlossen der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn AG das 520-Millionen-DM-Investitionsprogramm (266 Millionen Euro) – an dem der Freistaat mit 205 Millionen Euro beteiligt ist – um die Qualität aber auch die Kapazität der Münchner S-Bahn zu steigern (vgl. STMWIVT 2005A, 22). Um dieses Ziel umzusetzen, mussten die entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden, um bis Dachau, Maisach, Weßling, Deisenhofen und Zorneding in den Hauptverkehrszeiten den 10-Minuten-Takt einzuführen. Dieses Ausbauprogramm konnte mit Beginn des Winterfahrplans 2004 erfolgreich abgeschlossen werden. Erst danach beschloss man, weitere Ausbaumaßnahmen im S-Bahnnetz zu realisieren. Grund dafür waren vor allem stetig wachsende verkehrliche Anforderungen an die S-Bahn. Dabei ist vor allem zu beachten, dass für ein auch zukünftig leistungsfähiges S-Bahnsystem weitere umfangreiche Infrastrukturausbauten erfolgen müssen. Der bayerischen Schienennahverkehrsplan erwähnt hier besonders den Bau der zweiten Stammstrecke, um die bestehende und derzeit bis zu ihrer maximalen Leistungsfähigkeit beanspruchten Stammstrecke zu entlasten und die Störanfälligkeit des Gesamt-

systems erheblich zu reduzieren (vgl. STMWIVT 2005A, 24). Aber auch die infrastrukturelle Verbesserung auf den Linienaußenästen der S-Bahn ist von Bedeutung. Allerdings stehen dabei in erster Linie die Äste Richtung Geltendorf und Erding mit dem Erdinger Ringschluss im Mittelpunkt der Planungen. Von einer Verlängerung der S7 nach Geretsried ist in keinem Schienennahverkehrsplan die Rede.

2.3 Das Landesentwicklungsprogramm Bayern

1976 wurde das Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern zum ersten Mal aufgestellt und seitdem zweimal fortgeschrieben. Die aktuellste Gesamtfortschreibung trat am 1. April 2003 in Kraft. Als Leitbild der nachhaltigen Raumentwicklung in Bayern enthält es laut Art. 13 BayLplG rahmensetzende Ziele und es gibt als querschnittsorientiertes Zukunftskonzept der Staatsregierung die Leitlinien für die räumliche Ordnung und Entwicklung Bayerns in den nächsten Jahren und Jahrzehnten vor (vgl. STMWIVT 1).

Auf Grund der weltweit tiefgreifenden Veränderungen der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung, war es erforderlich, das LEP grundlegend zu überarbeiten und erneut fortzuschreiben. Die sich entwickelnde wirtschaftliche, soziale und politische Union Europas verstärkt diese Entscheidung. Die heutige Gesellschaft beachtet die Interessen der nachfolgenden Generationen nur teilweise und es kommt zu Spannungen zwischen dem Erhalt natürlicher Ressourcen und den konsumorientierten Nutzungsformen, die diese Ressourcen verzehren. Vor diesem Hintergrund benötigt man vernünftige politische Rahmenbedingungen für diese Märkte und ein koordiniertes und kooperatives Handeln zwischen allen Akteuren auf allen Planungs- und Handlungsebenen.

Als langfristiger Orientierungsrahmen zeigt das LEP Möglichkeiten für die weitere Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume in Bezug auf die Chancen und Herausforderungen, die mit diesen Veränderungen entstehen. Die bayerische Landesentwicklungspolitik hat das Leitziel, gleichwertige und gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen zu schaffen und zu erhalten (vgl. BAYERISCHE STAATSREGIERUNG 2003, 13). Mit dem Erschließungs- und Vorhalteprinzip beim Infrastrukturausbau und der Koordinierung raumwirksamer Investitionen, vor allem zugunsten der strukturschwachen ländlichen Regionen, wurde maßgeblich dazu beigetragen, umweltverträgliche und ausgewogene Raumstrukturen zu schaffen. Damit konnte Bayern in wirtschaftlicher Hinsicht in eine günstige Ausgangsposition gebracht werden.

Das bewährte Leitziel der gleichwertigen und gesunden Lebens- und Arbeitsbedingungen muss auf Grund der erwähnten Veränderungen und Herausforderungen neu gewichtet werden. Diesem Leitziel soll das Leitprinzip der Nachhaltigkeit zur Seite gestellt werden. Sie

bildet den Wertmaßstab für die Umsetzung des Leitziels. Die Nachhaltigkeit dient gleichzeitig für die ökologischen, wirtschaftlichen und soziokulturellen Belange sowohl als Begrenzung als auch positiver Anspruch und Herausforderung. Deshalb ist Nachhaltigkeit als durchgängiges Leitprinzip des LEP kein Verhinderungskonzept, sondern vielmehr die Verpflichtung, allen Teilräumen gleiche Entwicklungschancen einzuräumen. Diese müssen allerdings auf ihre ökologische und soziale Tragfähigkeit und auf ihre Dauerhaftigkeit gewichtet und abgewogen werden.

Alle öffentlichen Stellen und die in §4 Abs. 3 ROG genannten Personen des Privatrechts müssen die Ziele des LEP als rechtsverbindliche Vorgaben bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen beachten und begründen. Für die Bauleitplanung besteht darüber hinaus eine Anpassungspflicht (vgl. BAYERISCHE STAATSREGIERUNG 2003, 14). Gegenüber sonstigen Personen des Privatrechts entfaltet das LEP grundsätzlich keine unmittelbare Rechtswirkung. Bei der Absicherung und Einbindung deren raumbezogener Entscheidungen stellt es aber eine Orientierungshilfe dar.

Die Ziele des LEP und der darauf aufbauenden Regionalpläne tragen zur Planungssicherheit und damit zur Beschleunigung von Verwaltungsverfahren bei. Die Verwirklichung des LEP unterliegt dem Vorbehalt seiner Finanzierbarkeit. Somit bemessen sich Zeitpunkt und Umfang der Durchführung raumbedeutender Planungen und Maßnahmen nach den verfügbaren öffentlichen Mitteln.

Laut bayerischer Staatsregierung leistet das LEP durch die räumliche und zeitliche Koordination der verschiedenen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen einen wichtigen Beitrag für die höchstmögliche Effizienz des Einsatzes der knappen öffentlichen Landesmittel (vgl. BAYERISCHE STAATSREGIERUNG 2003, 14).

Das LEP sieht für den öffentlichen Personennahverkehr unter anderem folgende Ziele vor (aufgeführt werden nur die für die geplante Streckenverlängerung nach Geretsried relevanten Punkte):

1. „Die Verkehrsverhältnisse sollen durch weiteren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs nachhaltig verbessert werden. (...) Vom Verkehrszuwachs soll ein größtmöglicher Anteil auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden. Zu diesem Zweck soll der öffentliche Personennahverkehr quantitativ und insbesondere qualitativ ausgebaut werden.
2. Der Eisenbahn- und sonstige Schienenverkehr soll als Grundlage des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet, das übrige Angebot darauf ausgerichtet werden. (...) In den großen Verdichtungsräumen soll das verkehrliche Grundangebot durch schienengebundene Nahverkehrsmittel gebildet werden.
3. Die Chancen des Wettbewerbs für ein qualitativ hochwertiges und ökonomisch tragfähiges öffentliches Personennahverkehrsangebot sollen genutzt, dessen Risiken minimiert werden.

4. Der öffentliche Personennahverkehr soll insbesondere unter Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze organisiert werden. Diese Vernetzung soll insbesondere durch integrierte Taktfahrpläne verbessert werden.
5. Der öffentliche Personennahverkehr soll mit Fahrzeugen bedient werden, die bei der Beschaffung den Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit, Bequemlichkeit, Verkehrsbeschleunigung und Aufwandssenkung entsprechen.
6. Es soll eine enge Kooperation des öffentlichen Personennahverkehrs mit den verschiedenen Formen des Individualverkehrs angestrebt werden. Die erforderlichen Schnittstellen sollen optimal ausgestaltet werden.
7. Neben einer einheitlichen Tarifgestaltung soll die Verknüpfung des Schienenpersonennahverkehrs mit dem Schienenpersonenfernverkehr und dem allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr in den Knotenbahnhöfen angestrebt werden.“ (BAYERISCHE STAATSRREGIERUNG 2003, 55/56).

In der dazugehörigen Begründung werden die eben angeführten Ziele genauer erläutert.

1. „(...)Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV soll dabei durch entsprechende Anreize bei Qualität und Quantität auf freiwilliger Basis erfolgen – das Angebot an ÖPNV-Verkehrsleistung muss überzeugen. Um eine ausreichende Verkehrsbedienung bei angemessener Belastung der öffentlichen Hand sicherstellen zu können, bedarf es einer Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebots.
2. Der Schienennahverkehr ist eine besonders umweltfreundliche Form des ÖPNV, da er auf einer vorhandenen Infrastruktur aufbaut, der Verbrauch von Boden verhältnismäßig gering ausfällt und er überwiegend mit umweltfreundlicher elektrischer Energie abgewickelt werden kann.
3. Die wettbewerbliche Öffnung des ÖPNV ist insoweit sinnvoll, als hierdurch ein kostengünstigerer und effizienterer ÖPNV ermöglicht wird. Die mit dem Wettbewerb verbundenen Risiken sind zu minimieren, es darf zu keinem reinen Preiswettbewerb zu Lasten der Qualität kommen. Auf faire Wettbewerbsregelung ist zu achten.
4. Der ÖPNV gewinnt insbesondere dann an Attraktivität, wenn ein integriertes Verkehrsangebot besteht und durch eine gute Anschlusssituation, das Umsteigen für die Fahrgäste erleichtert und die Reisezeit verkürzt wird.
5. Um den ÖPNV zu stärken, darf er nicht als bloßes Transportsystem verstanden werden, sondern soll als zeitgemäße Mobilitätsdienstleistung ausgestaltet werden, deren hohe Qualität und positives Preis-Leistungs-Verhältnis im Wettbewerb zum MIV bestehen kann. (...).
6. Um eine weitgehende Nutzung des ÖPNV zu erreichen, bedarf es günstiger Zugangsmöglichkeiten, die vom Individualverkehr einen nahtlosen Übergang ermöglichen. Dies führt über eine verkehrlich günstige Lage von Haltestellen bis hin zu Umsteigepark-

plätzen und Fahrradabstellplätzen.

7. Die Verknüpfung des ÖPNV untereinander ist gerade in Hinblick auf eine durchgängige Reisemöglichkeit mit kurzer Reisezeit wichtig. (...). (BAYERISCHE STAATSREGIERUNG 2003, 239/240).

Im LEP werden im Unterschied zum bayerischen Schienennahverkehrsplan, den Regionalplänen München und Oberland, dem Verkehrsentwicklungsplan München und dem regionalen Nahverkehrsplan keine konkreten Maßnahmen im ÖPNV erläutert.

2.4 Die Regionalpläne München und Oberland

Damit eine Region auch in Zukunft lebenswert, leistungsstark und ökologisch intakt beliebt, benötigt es ein langfristig und fachübergreifend abgestimmtes Gesamtkonzept: den Regionalplan. Er leitet sich aus dem Raumordnungsgesetz (ROG) des Bundes und dem Bayerischen Landesplanungsgesetz (BayLplG) ab und hat die Aufgabe, Ziele und Grundsätze der Raumordnung auf der Regionsebene aufzustellen und fortzuschreiben. Die Ziele und Grundsätze dieses langfristigen Entwicklungskonzepts sind für alle öffentlichen Planungsträger und für jeden Bürger eine zuverlässige Orientierungshilfe. Damit erhält und erweitert der Regionalplan den Entscheidungsspielraum der Bürger und der privaten Planungsträger. Ihre Entscheidungen ersetzt er aber nicht (vgl. RPVM).

Der einzelnen Bürger wird durch die Festlegungen des Regionalplans rechtlich nur mittelbar gebunden. Dagegen sind öffentliche Behörden direkt gebunden. Die Festlegungen im Regionalplan für die gesamte Region oder für einzelne Teilräume teilen sich in Ziele und Grundsätze auf. Ziele sind verbindliche Vorgaben von räumlich und sachlich bestimmten Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes. Entscheidend ist hier, dass sie nicht mehr abgewogen werden können. Im Gegensatz zu den Grundsätzen, die keine zwingenden Normen sind, sondern laut §4 ROG allgemeine Aussagen als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- und Ermessungsentscheidungen treffen (vgl. RPVO).

Die Leitlinie der Regionalplanung ist wie bei der Landesplanung die nachhaltige Raumentwicklung. Dabei sollen die ökonomischen, ökologischen und sozialen Belange als eine immer neu herzustellende Einheit betrachtet werden und sich gegenseitig nicht ausschließen. Bei allen zukünftigen Planungen dürfen die charakteristischen Eigenarten der jeweiligen Region nicht verloren gehen.

Die jeweils verfügbaren öffentlichen Mittel bestimmen den Zeitpunkt und Umfang der öffentlichen Ausgaben zur Verwirklichung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung. Die dafür maßgeblichen öffentlichen Investitionen sind im Investitionsteil des LEP regionsweise dargestellt.

Bezüglich des S-Bahnverkehrs erläutert der Regionalplan von München unter anderem folgendes Ziel:

„Das gesamte S-Bahnnetz in der Region soll so ertüchtigt werden, dass alle S-Bahn-Linien im 10-Minuten-Takt verkehren können. Auf den Außenästen soll bei entsprechendem Bedarf ein durchgängiger 20-Minuten-Takt gefahren werden. (...) Auf den bestehenden S-Bahn-Linien sollen – wo möglich – Express-S-Bahnen ergänzend eingesetzt werden. Folgende S-Bahn-Strecken sollen zweigleisig ausgebaut und ihre Erschließungsfunktion in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung verbessert werden (REGIONALER PLANUNGSVERBAND MÜNCHEN 2006, Z 2.3.1):

- Dachau – Altomünster
- Markt Schwaben – Erding
- Höllriegelskreuth – Schäftlarn – (Wolfratshausen)

Der Grundsatz G 2.3.7 besagt des Weiteren: „Eine Verlängerung weiterer geeigneter S-Bahnlinien über ihre derzeitigen Endhaltepunkte hinaus soll offengehalten werden.“

In der dazugehörigen Begründung wird dieser Grundsatz folgendermaßen präzisiert: „Die Verlängerung der S-Bahn-Linien kann in den weiter von München entfernten ländlichen Teilräumen das ÖPNV-Angebot wesentlich verbessern helfen und somit dazu beitragen, Entwicklungspotenzial im ländlichen Raum zu aktivieren und die Verlagerung von Verkehrsanteilen vom MIV zum ÖPNV, sowohl in den jeweiligen Teilräumen selbst als auch beim Einpendelverkehr in den Stadt- und Umlandbereich München zu erleichtern. In Betracht kommen neben (...) **der Verlängerung der S7 Süd über Wolfratshausen nach Geretsried** insbesondere folgende Maßnahmen:“ Da die weiteren Maßnahmen die zu untersuchende Streckenverlängerung nicht betreffen, werden sie hier nicht weiter erwähnt.

Im Regionalplan Oberland wird die Streckenverlängerung nicht im Kapitel Verkehr und Nachrichtenwesen erwähnt, wie es beim Regionalplan München der Fall ist, sondern bei den überfachlichen Festlegungen unter Ausbau der Mittelzentren. Grund dafür ist die Aktualität der einzelnen Kapitel. Da der letzte Regionalplan Oberland aus dem Jahr 1988 ist, wird er derzeit fortgeschrieben. Das Kapitel Verkehr und Nachrichtenwesen ist allerdings noch von 1988 und beinhaltet die Streckenverlängerung deshalb nicht. Da die Maßnahme von größerer Bedeutung ist, wird sie, laut dem Regionsbeauftragten Bruno von den Stemmen, im bereits fortgeschriebenen überfachlichen Teil erwähnt. Hier allerdings nur als Grundsatz, was eine schwächere Verbindlichkeit, im Gegensatz zu einem Ziel, bedeutet. In der Fortschreibung des verkehrlichen Teils soll die Maßnahme dann als Ziel formuliert werden.

In der Fassung des Regionalplans Oberland von 2001 wird im Grundsatz 1.4.1 Ausbau der Mittelzentren folgendes erläutert:

„Die Mittelzentren sollen durch den bedarfsgerechten Ausbau der zentralörtlichen Ausstattung und durch Verbesserung des Arbeitsplatz- und Wohnangebots gestärkt werden. Insbesondere sollen in allen Mittelzentren die Angebote im Dienstleistungsbereich stärker

aufgefächert und eine größere Branchenvielfalt angestrebt werden, vorhandene Fremdenverkehrsfunktionen auch durch einen Ausbau der Angebote in den Bereichen Kongress- und Fortbildungsveranstaltungen, Kur, Kultur und Sport gesichert werden und die Innenstädte durch verkehrliche Maßnahmen wie Umgehungsstraßen sowie durch Verlagerung des Individualverkehrs auf ein verbessertes ÖPNV-System entlastet werden.“

Der letzte Teil der dazugehörige Begründung verdeutlicht die Aussage. „Ein integriertes Nahverkehrssystem ist besonders wichtig, zum Beispiel **eine leistungsfähige ÖPNV-Verbindung zwischen Wolfratshausen und Geretsried** und eine verbesserte Anbindung der Stadt Geretsried an das schienengebundene Verkehrsnetz. Dazu trägt **die Verlängerung der S-Bahn von Wolfratshausen nach Geretsried** mit Haltepunkten in geeigneten Stadtteilen bei.“(REGIONALER PLANUNGSVERBAND OBERLAND 2001, 19).

Die Nennung der Maßnahme in beiden Regionalplänen verdeutlicht die Wichtigkeit für beide Regionen.

2.5 Der Verkehrsentwicklungsplan München

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) München werden die Ziele und Strategien der Stadtentwicklungsplanung im Bereich Verkehr bis auf die Ebene der für die Gesamtstadt wichtigen Maßnahmen konkretisiert sowie in Plänen und Programmen umsetzungsorientiert dargestellt. Das macht den VEP zu einem langfristig angelegten Steuerungsinstrument. Dabei werden die Belange der Bevölkerung und der Wirtschaft in der Stadt und der Region, die den Zielen der Stadtentwicklung und den regionalplanerischen Zielvorgaben entsprechen müssen, berücksichtigt (vgl. LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG 2000, 9). Die Verkehrsentwicklungsplanung ist ein kontinuierlicher Prozess, der sich ständig fortentwickelt. Dabei wird er an die sich ändernden Rahmenbedingungen in Flächennutzungsplänen, Baumaßnahmen oder auch ordnungsrechtlichen Maßnahmen angepasst und ungefähr alle zehn bis fünfzehn Jahre fortgeschrieben. Der aktuellste VEP ist von 2004 und sieht vor, „im Umland **die Verlängerung der S7 um 9 Kilometer von Wolfratshausen nach Geretsried** mit drei neuen Haltepunkten umzusetzen“ (vgl. LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG 2004, 25) . Er steht in engem Zusammenhang mit den Rahmenbedingungen und den Zielen des Stadtentwicklungskonzepts „Perspektive München“. Auch die von der Landeshauptstadt und der BMW-Verkehrsforschung seit 1995 bestehenden „Inzell-Initiative“, deren Ziel es ist, die steigenden Bedürfnisse und Ansprüche an die Mobilität in München zu erfüllen und die unter dem Motto „Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“ steht , spielt eine Rolle bei der Aufstellung des aktuellen VEP (vgl. BMW GROUP UND LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2005, 4).

Ziele des VEP sind:

- Ausbau und Förderung des ÖPNV
- Ausbau und Abrundung des notwendigen Straßennetzes
- Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung
- Förderung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs
- Förderung der Verkehrssicherheit

2.6 Der regionale Nahverkehrsplan des MVV

Ein Regionaler Nahverkehrsplan (RNP) ist nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) erforderlich, wenn zwischen mehreren Gebietskörperschaften Verkehrsbeziehungen in wesentlichem Umfang bestehen. Für den Verbundraum München wird die Notwendigkeit eines RNP unter anderem durch ca. eine Million täglicher ÖPNV- und Pkw-Fahrten zwischen der Landeshauptstadt München und dem Umland sowie durch insgesamt mehr als 350.000 gebietskörperschaftsüberschreitende ÖPNV-Fahrten deutlich belegt (vgl. MVV 2002, 6).

Der MVV hat laut Gesellschaftsvertrag, der zwischen der Landeshauptstadt München, dem Freistaat Bayern und den acht Verbundlandkreisen geschlossen wurde, die Aufgabe, den Nahverkehrsplan für den regionalen Nahverkehrsraum München zu erstellen, soweit sich dieser mit dem Verbundraum München deckt.

Da der RNP fortgeschrieben wird und somit kein statisches Dokument ist, sollte man ihn als Möglichkeit betrachten, den Weg zu einer umfassenden und langfristigen Nahverkehrsplanung für den Verbundraum, die über Einzelinteressen hinausreicht, zu ebnen.

Der RNP zeigt die Verknüpfungspunkte und Schnittstellen zwischen den einzelnen, bereits existierenden Nahverkehrsplänen auf und trifft grundsätzliche Aussagen über die verkehrliche Situation im regionalen Verkehrsraum. Da die relevanten Pendlerbeziehungen und Verkehrsströme nicht an Verwaltungsgrenzen Halt machen, darf sich der räumliche Bezug des RNP nicht an den Gebietskörperschaften orientieren, sondern muss sich auf die Verkehrsquellen und -ziele beziehen (vgl. MVV 2002, 6). Der RNP hat ähnlich der lokalen Nahverkehrspläne, die sich vor allem mit dem Verkehrsmittel Bus befassen, folgende Inhalte:

- eine Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse der Verkehrseinrichtungen
- eine Prognose des zu erwarteten Verkehrsaufkommens
- eine umfassende Zusammenstellung künftiger Projekte und Planungen
- die Entwicklung von Zielvorstellungen und planerische Verbesserungsmaßnahmen zur bestmöglichen Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs

Der RNP wird nach Einbindung der Aufgabenträger (Landeshauptstadt, Freistaat, acht Verbundlandkreise) und der Verkehrsunternehmer der MVV-Gesellschafterversammlung zur

Kenntnisnahme vorgelegt. Die aktuellste Fassung vom Oktober 2002 wurde in der 111. MVV-Gesellschafterversammlung am 29. November 2002 zur Kenntnis genommen. Veröffentlicht wurde der RNP allerdings nicht. Im Abstand von fünf Jahren soll der Plan aktualisiert werden.

Im Unterschied zu den bereits erwähnten Verkehrsentwicklungsplänen hat der RNP keine unmittelbare Rechtsverbindlichkeit. Er ist vielmehr als Leitlinie zu betrachten. Deswegen wird der SPNV auch nur nachrichtlich erwähnt.

Über die geplante Verlängerung der S7 nach Geretsried wird Folgendes erläutert: „Für **die ca. 9 Kilometer lange eingleisige Verlängerung der S7 von Wolfratshausen über Gelting nach Geretsried Mitte und weiter nach Geretsried Süd** hat der Stadtrat von Geretsried im Jahre 1996 eine "standardisierte Bewertung" in Auftrag gegeben. Diese hat einen rund 50% höheren Nutzwert als Kostenwert ergeben.

Für den Planfall wurden folgende Randbedingungen unterstellt:

- Eine ca. 3 km lange zweigleisige Begegnungsmöglichkeit zwischen Gelting und Geretsried.
- Alle Bahnhöfe verfügen über eine entsprechende Busanbindung, in Gelting und Geretsried Süd werden P+R-Plätze errichtet.
- Es wird eine Fahrzeit für die Neubaustrecke von insgesamt elf Minuten unterstellt.

Der Freistaat Bayern hat die Entwurfsplanung für die S-Bahnverlängerung beauftragt, die vsl. im ersten Halbjahr 2002 abgeschlossen sein wird.“ (vgl. MVV 2002, 71). Dies ist mit dem Antrag zum Planfeststellungsverfahren bereits realisiert worden.

Neben den RNP gibt es noch einen lokalen Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen. Die aktuellste Fassung ist von 1996, weshalb die Verlängerung der S7 noch nicht erwähnt ist und er somit nicht weiter erläutert wird.

3. Porträt der planungsbeteiligten Akteure

Vor mehr als zehn Jahren kam zum ersten Mal der Gedanke einer Trassenverlängerung der S 7 ins Gespräch. Ausschlaggebend für diese Idee war die Münchner Verkehrsverbund GmbH (MVG), der bei seinen ständigen Untersuchungen des Münchner S-Bahnnetzes bei der Stadt Geretsried im Süden Münchens mit ihren rund 24.000 Einwohnern Bedarf an einer Anbindung an das Münchner Netz ermittelte. Unterstützt wurde dieses Vorhaben vom Regionalen Planungsverband München. Anschließend dauerte es noch bis zum Jahr 2001 bis mit konkreten Planungen begonnen werden konnte.

Im folgenden Kapitel werden die planungsbeteiligten Akteure, ihre einzelnen Absichten und Ziele näher vorgestellt.

3.1 Der Freistaat Bayern

Aufgabe des Freistaats Bayern ist es, die gesamte Streckenplanung zu finanzieren. Dabei muss geprüft werden, ob ein Projekt überhaupt finanzierbar ist. Dies ist durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) festzustellen. Ist ein Projekt finanzierbar, tritt der Freistaat Bayern mit dem Bund als Ko-Finanzierer und der DB Netz AG als Erbauer und Betreiber in Verhandlung.

Laut Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist der Bund ab einer Investitionskostensumme über 50 Millionen Euro verpflichtet, 60 Prozent der Kosten zu übernehmen (vgl. Kap. 3.1). Da das im Fall Geretsried mit geschätzten 78 Millionen Euro gegeben ist (vgl. StMWiVt 2005A, 11), müsste sich der Bund theoretisch beteiligen. Müsste deshalb, denn bei der derzeitigen Haushaltslage des Bundes und den in der Koalitionsvereinbarung angedachten Kürzungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) könnte es passieren, dass die Mittel des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nicht ausreichen, um die Verlängerung zu finanzieren. Das Projekt müsste damit auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Die Möglichkeit, dass der Freistaat Bayern das Projekt komplett aus eigener Hand finanziert, ist eher unwahrscheinlich, da andere Verkehrsprojekte wie die zweite Stammstrecke der Münchner S-Bahn, die laut bayerischem Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie geschätzte 1,3 Milliarden Euro kosten wird, derzeit genügend finanzielle Mittel beanspruchen. Außerdem muss der Freistaat Bayern darauf achten, die Landesmittel regional gleichmäßig zu verteilen. Das heißt, dass auch andere aktuelle Projekte wie zum Beispiel der Ausbau der Nürnberger S-Bahn eine gewisse Dringlichkeit haben, wie Herr Kutzner von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG, Abteilung Infrastruktur – Projekte Region München) ein mögliches Realisierungsproblem darstellt. Er fügt allerdings hinzu, dass die Signale aus dem Bundesministerium für Verkehr,

Bau- und Wohnungswesen bis jetzt sehr positiv seien und die Beteiligten alles ermöglichen wollten, damit die S-Bahn wie geplant fertig gestellt werden könne.

Eine weitere Aufgabe des Freistaats Bayern ist es, den Projektrahmen, also was gebaut werden soll, zu stellen. Die DB Netz AG füllt anschließend auf Grund ihrer größeren Erfahrung den Rahmen mit konkreten Maßnahmen aus. Zum Beispiel welche Gleise benötigt werden und wo es an Strommasten bedarf.

Die Planung der möglichen Trassen von Wolfratshausen nach Geretsried war allerdings ein Sonderfall. Wie eben erwähnt, ist die DB Netz AG für die Detailplanung verantwortlich. Diesmal sah sie sich aber nicht in der Lage, ihrer Verantwortung nachzugehen, obwohl der Freistaat Bayern die komplette Planungsfinanzierung übernommen hätte. Somit musste er selbst einspringen und gab die Aufgabe an die BEG weiter, die ihrerseits den Auftrag an die Schüssler-Plan Ingenieurgesellschaft für Bau und Verkehrsplanung mbH vergab. Grund für die Planungsablehnung der DB Netz AG im Jahr 2001 war der starke Umbruch, in dem sich die Deutsche Bahn AG seinerzeit befand. Gewisse Zuständigkeiten waren unklar. Heute geht die DB Netz AG wie gewohnt ihren Aufgaben nach.

Die Interessen, die der Freistaat Bayern mit einer Trassenverlängerung der S-Bahn verfolgt, sind auf der einen Seite eigene wie zum Beispiel Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Ländern durch eine gute Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs, aber auch Interessen zum Wohl der Allgemeinheit. Dabei möchte der Freistaat Bayern die Bedürfnisse der Bevölkerung nach einem gut ausgebauten und gut funktionierendem öffentlichen Nahverkehrssystem befriedigen und dem allgemeinen Grundsatz der Nachhaltigkeit gerecht werden, indem er versucht, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren und die Umweltbelastung zu senken.

3.2 Die Bayerische Eisenbahngesellschaft BEG

1996 wurde die BEG im Zuge der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), als die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV vom Bund auf die Länder übertragen wurde, gegründet. Mit der BEG hat der Freistaat Bayern ein Unternehmen gegründet, das im Auftrag des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie den gesamten SPNV für Bayern plant, bestellt, überwacht und mit allen Beteiligten abstimmt (vgl. BEG). Die Zuständigkeiten der BEG als Aufgabenträger des SPNV sind auch im ÖPNV-Gesetz (BayÖPNVG) von Bayern erwähnt.

Aufgabe der BEG ist es, die Anforderungen an neue Fahrzeuge und an den Ausbau der Infrastruktur zu definieren. Bezahlbarkeit und Wirtschaftlichkeit stehen dabei im Vordergrund. Die BEG gibt bei einer Ausschreibung nur den Takt für die jeweiligen Zugverbindungen vor. Die entsprechenden Angebote müssen die interessierten Unternehmen machen. Somit be-

dient nicht nur die Deutsche Bahn, wie es vor der Regionalisierung im SPNV üblich war, die einzelnen Strecken, sondern der Anbieter mit dem besten, sprich kostengünstigsten Angebot. Beispiele für andere Anbieter in Bayern sind die Bayerische Oberlandbahn BOB und der Allgäu-Express alex.

Die Interessen und Ziele der BEG entsprechen denen des Freistaats Bayern.

3.3 Die DB Netz AG

Mit der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn am 1. Januar 1994 entstand die Deutsche Bahn AG, die entsprechend der jeweiligen Zuständigkeit laut Auskunft der DB in drei Bereiche unterteilt ist: die DB Netz AG, die DB Energie AG und die DB Station & Service AG. Alle werden gleichwertig behandelt und sind jeweils, abhängig nach Art des Bauvorhabens, federführend bei der Planung. Im Fall der Verlängerung der Strecke von Wolfratshausen nach Geretsried trägt die DB Netz AG auf Grund des Trassenbaus den größten Anteil des Bauvorhabens und ist somit federführend. Die DB Energie AG kümmert sich um die Stromleitungen und die DB Station & Service AG um die Gestaltung der Haltepunkte.

Ziel der DB Netz AG ist eine rentable Strecke. Dies wird in der NKU untersucht und über einen Bau- und Finanzierungsvertrag, der unter anderem das Projekt beleuchtet und die Einnahmen prognostiziert, mit dem Freistaat Bayern geregelt. In diesem wird auch festgelegt, ob der Freistaat Bayern bei finanziellen Defiziten auf der Strecke die S-Bahn bezuschusst. Die Kosten, die der DB Netz AG dabei entstehen, sind die Ausgaben für Instandhaltungsmaßnahmen. Die Investitionskosten übernimmt der Bund mittels GVFG.

Die DB Netz AG verfolgt bei Maßnahmen dieser Art, die Erweiterung des Streckennetzes und die Erschließung neuer Kundenpotentiale. Zudem hat sie laut Frau Neidlinger von der DB Netz AG wie die anderen beteiligten Akteure das Interesse, den MIV auf den ÖPNV zu verlagern, die Umweltverschmutzung zu reduzieren und die Bevölkerung von fossilen Brennstoffen unabhängiger zu machen.

3.4 Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH MVV

Die Münchner Verkehrsverbund GmbH (MVV) beobachtet die aktuellen Entwicklungen des Verkehrs und der Siedlung im Großraum München. Anhand dieser Daten wird der Bedarf für die Zukunft ermittelt. Hier besteht ein Unterschied zur DB Netz AG. Laut Herrn Zöllner (stellvertretender Bereichsleiter Konzeption) vom MVV kümmert sie sich nur um die Eisenbahninfrastruktur und ist dabei oft zu langsam. Deshalb ergreift der Freistaat Bayern meistens die Initiative für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

In seinen laufenden Raumbesichtigungen hat der MVV festgestellt, dass der Verkehr zwischen Geretsried und Wolfratshausen und auch München in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat. Dies war auch beim Bedarf an zusätzlichen Bussen zwischen Geretsried und Wolfratshausen festzustellen. Diese Entwicklung veranlasste den MVV eine NKU durchzuführen, um zu ermitteln, ob die Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen Wolfratshausen und Geretsried „schienenwürdig“ (Zöllner) sei. Bis zu einer gewissen Menge an Busverkehrsnachfrage ist dieser kostengünstiger als eine Schienenverbindung. In diesem Fall war die Nachfrage nach Bussen aber bereits so groß, dass eine Verlängerung der S-Bahntrasse bis nach Geretsried Süd finanziell optimaler, höherwertiger und attraktiver ist. Damit wird man gleichzeitig den Zielen der Raumordnung und der Politik – nämlich den Verkehr auf die Schien zu verlagern – gerecht.

Generell ist es das Ziel des MVV, das ÖPNV-System im Raum München weiter auszubauen. Dabei hat der MVV nicht nur die finanzielle Rentabilität im Auge, die – wie oft kontrovers in der Öffentlichkeit diskutiert – sich meistens nicht rechnet und deshalb vom Freistaat bezuschusst werden muss, sondern es steht vielmehr der volkswirtschaftliche Nutzen im Vordergrund. Ein gut ausgebautes und funktionierendes ÖPNV-Netz ist für den Wirtschaftsstandort München unverzichtbar, denn ein Fehlen desselben würde zu einem unvorstellbaren Verkehrschaos führen, wie bei den unerwarteten Schneemengen am ersten März-Wochenende 2006 angedeutet wurde. Von den Umweltfolgen ganz zu schweigen. Somit befürwortet der MVV sämtliche Ausbaumaßnahmen des ÖPNV-Netzes, die in einer NKU als positiv bewertet werden. In diesem Fall sieht der MVV den Vorteil einer S-Bahnverlängerung vor allem in einem besseren Anschluss Geretsrieds an München und eine zusätzliche Verminderung des MIV, denn „wer in Geretsried in die S-Bahn steigt, fährt nicht mit dem Auto nach München.“ (Zöllner). Und das ist für alle Beteiligten von Vorteil. Sei es nun durch weniger Umweltverschmutzung, weniger Verkehrslärm oder weniger Staus.

Eine weitere zentrale Aufgabe des MVV ist die Vermittlung bei Planungsprozessen zwischen den zuständigen Einrichtungen der einzelnen Verkehrsträger im Raum München. Dabei stehen die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) im Vordergrund. Die MVG ist Teil der Landeshauptstadt München und ist für U-Bahn, Tram und Bus zuständig. Die BEG ist verantwortlich für die S-Bahn. Der MVV achtet grundsätzlich darauf, dass die MVG und die BEG in einem Gesamtsystem bleiben und gleiche Ziele verfolgen. „Der MVV denkt in einem System“ (Zöllner). Er hat sich eine Datenbasis geschaffen, in der sämtliche Einwohner und alle Vorhaben im Verbundsystem integriert sind. Da dabei alle Gesichtspunkte mit einer Datenbasis verknüpft sind, ist dieses System wesentlich aussagekräftiger als die einzelnen Daten der MVG oder der BEG.

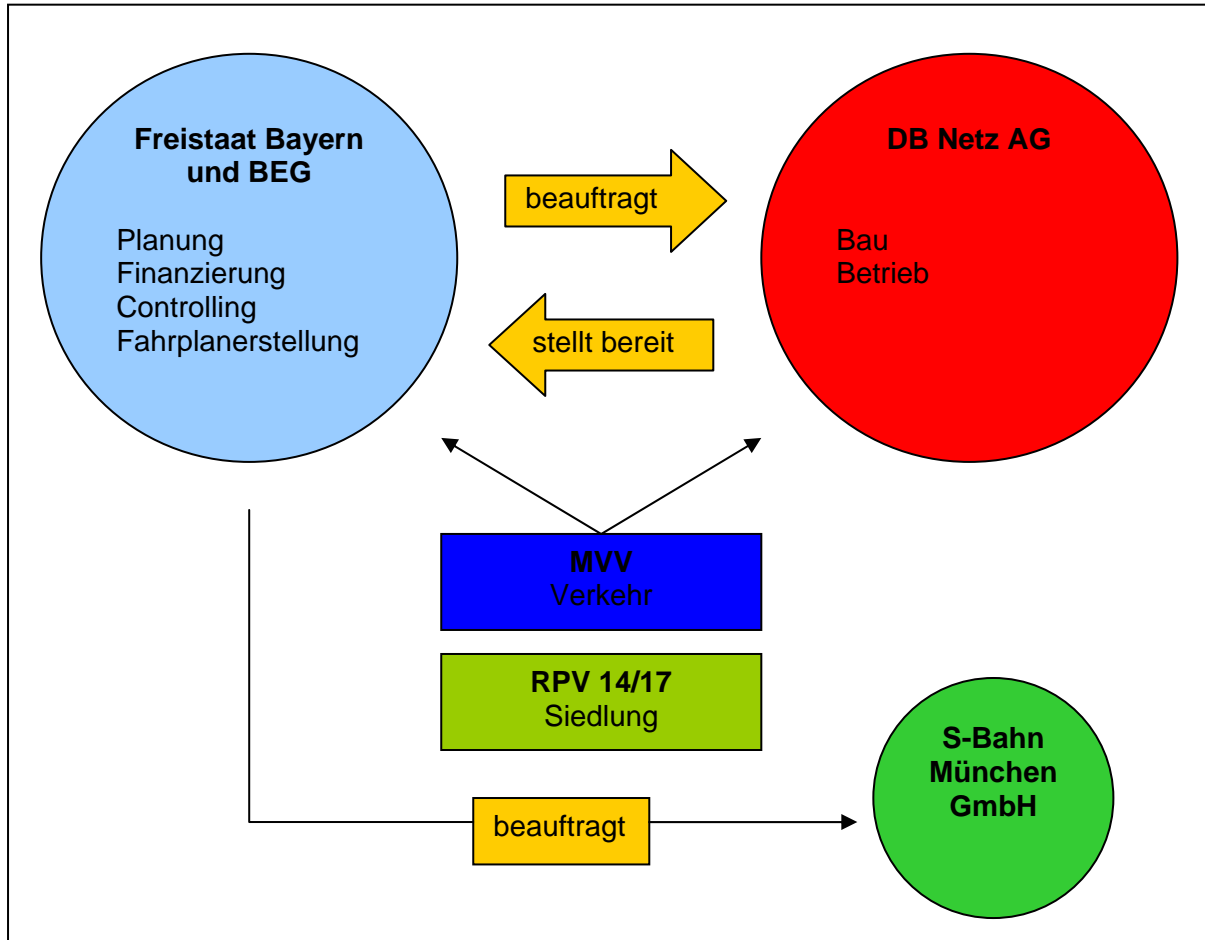
3.5 Die Regionalen Planungsverbände München und Oberland

Die Regionalen Planungsverbände (RPV) München (Region 14) und Oberland (Region 17) sind der gesetzlich vorgesehene Zusammenschluss der Gemeinden, Landkreise und kreisfreien Städte der jeweiligen Region. Sie sind Körperschaften des öffentlichen Rechts und bestehen seit dem Inkrafttreten der Einteilung des Staatsgebiets in Regionen durch das Bayerische Landesplanungsgesetz (BayLplG) vom 1. April 1973. Zwar ist die Landesplanung Staatsaufgabe, aber die Regionalen Planungsverbände nehmen diese Aufgaben laut Art. 5 Abs. 1 BayLplG im übertragenen Wirkungskreis wahr. Als Träger der Regionalplanung koordinieren die Regionalen Planungsverbände die räumliche Entwicklung der Region, erstellen den Regionalplan (vgl. Kap. 3.4) und schreiben ihn fort. Daneben sind sie beratend tätig und an der Bauleitplanung der Gemeinden, der Aufstellung von Plänen der Fachbehörden und der Abstimmung größerer Projekte beteiligt. Der RPV München vertritt die Interessen von ca. 2,5 Millionen Bürgern; der RPV Oberland tut dies für ca. 431.000 Einwohner (vgl. RPVM UND RPVO).

Die Regionalen Planungsverbände erhalten vom Freistaat Bayern eine Kostenerstattung für die Ausarbeitung und Fortschreibung des Regionalplans. Die finanziellen Mittel der Verbände beschränken sich weitgehend auf den notwendigen Verwaltungsaufwand. Die Regierung von Oberbayern unterstützt beide Verbände personell, fachlich und technisch. Der Regionsbeauftragte wird von der Regierung bestellt und die Fachbehörden steuern Fachbeiträge zur Fortschreibung des Regionalplans bei.

In der Verbandsversammlung der Region München sind alle 186 Städte und Gemeinden sowie die acht Landkreise im Gebiet der Region mit je einem Verbandsrat vertreten (vgl. RPVM). Dies ist in der Regel der jeweilige Bürgermeister bzw. der Landrat. In der Region Oberland sind 94 Städte und Gemeinden sowie die vier Landkreise mit ebenfalls je einem Verbandsrat vertreten (vgl. RPVO). Die Verbandsversammlung beschließt laut Art. 7 Abs. 3 BayLplG die Gesamtfortschreibung des Regionalplans. Die Aufgaben des Regionalplans sind in Kapitel 2.4 dargestellt.

Abbildung 3.1: Zusammenarbeit der planungsbeteiligten Akteure



Quelle: eigener Entwurf

Wie in Abbildung 3.1 zu sehen, ist der Freistaat Bayern zusammen mit der BEG zunächst für die Planung und die Finanzierung der S-Bahnverlängerung zuständig und im Fall einer realisierten Maßnahme für das Controlling und die Aufstellung eines Fahrplans. Um das Ausbauprojekt nach Geretsried zu realisieren, beauftragt der Freistaat Bayern die DB Netz AG. Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist sie für den Bau der Streckenverlängerung und für den anschließenden Betrieb verantwortlich, wie Herr Kutzner von der BEG erläuterte. Die DB Netz AG stellt damit dem Freistaat Bayern ihre Schienen und Züge zur Verfügung. Als vermittelnder Partner fungiert der MVV. Er versucht die Interessen des Freistaats und der DB Netz AG möglichst gut in Einklang zu bringen. Außerdem stellt der MVV die benötigten Busse, um zur S-Bahn zu gelangen, bereit. Der RPV hat weniger eine vermittelnde Funktion, als vielmehr eine maßnahmenbegleitende. Er hat das Interesse, die Infrastrukturmaßnahme positiv zu begleiten und zu unterstützen. Dies schafft er vor allem durch Siedlungsentwicklung in Verbindung mit der S-Bahn. Von den Zuständigkeitsbereichen kann man somit sagen, dass der MVV eher für den Verkehr und der RPV eher für die Siedlung zuständig ist – natürlich nicht ausschließlich.

Zuletzt tritt die S-Bahn München GmbH auf. Sie stellt als Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB Netz AG die Züge zur Verfügung. Dafür benötigt sie einen Verkehrsdurchführungsvertrag, der mit dem Freistaat abgeschlossen wird.

3.6 Das Eisenbahnbundesamt

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) entstand ebenso wie die DB Netz AG im Zuge der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn im Januar 1994 als selbstständige Bundesbehörde, die zum Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gehört. Das EBA ist Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes und für Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Ausland, die die deutsche Eisenbahninfrastruktur benutzen sowie für die Magnetschwebbahn (vgl. KEPPEL 2004, 141).

Das EBA tritt erst gegen Ende der Planung auf. Es prüft die eingereichten Unterlagen auf Vollständigkeit und technische Parameter und hat die Entscheidungsgewalt bei der Realisierung des Projekts. Stimmt das EBA zu, besteht Baurecht und die Trasse kann verlängert werden. Tabelle 3.1 gibt eine Übersicht über die geplante Realisierung der einzelnen Planungsschritte wie sie die DB Netz AG vorsieht.

Tabelle 3.1: Zeitschiene der S-Bahnverlängerung nach Geretsried

Abschluss			Geplanter Abschluss		
Juli 2002	März 2003	September 2004	April 2007	Mitte 2008	Dezember 2010
Vorentwurfsplanung	Raumordnungsverfahren	Nutzen-Kosten-Untersuchung	Ausführungsplanung, DB-Wirtschaftlichkeitsrechnung, Bau- und Finanzierungsvertrag	Planfeststellungsverfahren	Bauausführung

Quelle: eigener Entwurf

4. Das Untersuchungsgebiet

Im folgenden Kapitel wird zunächst die Stadt Geretsried genauer vorgestellt. Dabei fällt das Hauptaugenmerk neben der Lage und der Geschichte auf das gegenwärtige Angebot des ÖPNV und auf das zu erwartende mit einem S-Bahnanschluss. Im zweiten Teil geht es um die geplante Verlängerung und ihre Eingliederung in den Planungsprozess.

4.1 Die Stadt Geretsried

Lage

Die Stadt Geretsried ist die jüngste Stadt im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen. Sie liegt in der Region Oberland im Regierungsbezirk Oberbayern. Zusammen mit Neutraubling, Traunreut, Neugablonz und Waldkraiburg gehört sie zu den fünf Vertriebenenstädten Bayerns.

35 Kilometer nördlich von Geretsried befindet sich die bayerische Landeshauptstadt München und in unmittelbarer nördlicher Nachbarschaft grenzt die Stadt an Wolfratshausen. 10 Kilometer westlich liegt der Starnberger See und in südlicher Richtung die Alpen. Das Stadtgebiet liegt zwischen den Flüssen Isar und Loisach. Die Bundesstraße B11 führt an der Stadt vorbei und die Bundesautobahnen A8 und A95 sind gut zu erreichen (vgl. WIKI 3).

Abbildung 4.1: Die Lage Geretsrieds im Münchner Süden



Quelle: STADTVERWALTUNG GERETSRIED 2003

Strukturdaten

Auf einer Fläche von 24,59 Quadratkilometern teilt sich die Stadt in die Ortsteile Gartenberg mit 12.205 Einwohnern, Geretsried mit 8001 Einwohnern, Stein mit 2569 Einwohnern und Gelting mit 1766 Einwohnern. Hinzu kommen noch die kleineren Ansiedlungen Buchberg und Schwaigwall. Somit ergibt sich eine Einwohnerzahl von 24.541 und eine Bevölkerungsdichte von 998 Einwohner je Quadratkilometer (vgl. STADTVERWALTUNG GERETSRIED 2005, 2).

Am 31. Dezember 2004 hatte die Stadt Geretsried 24.541 Einwohner. Tabelle 4.1 zeigt die Bevölkerungsentwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg, die von einem stetigen Wachstum geprägt ist. Tabelle 4.2 zeigt die Bevölkerung nach Geburtsjahrgängen am 31. Dezember 2004. Dabei fällt auf, dass die Kohorte der 15- bis 17-Jährigen mit 3,27 Prozent die kleinste Gruppe ausmacht. Mit jeweils über 3000 Personen sind die Kohorten der 18- bis 29-Jährigen, der 30- bis 39-Jährigen, der 40- bis 49-Jährigen und der 50- bis 59-Jährigen am stärksten vertreten. Dies entspricht in etwa der Verteilung in Deutschland.

Tabelle 4.1: Bevölkerungsentwicklung In Geretsried seit 1946

Jahr	Einwohnerzahlen
1946	ca. 1218
1950	--
1960	7872
1970	17.413
1980	20.034
1990	21.866
2000	23.056
2004	23.273
2005	24.177

Quelle: eigener Entwurf nach WIKI 3

Tabelle 4.2: Bevölkerungsverteilung nach Geburtsjahrgängen

Kohorte	Anzahl	Prozent
0 bis 5	1202	4,91
6 bis 14	2499	10,21
15 bis 17	802	3,27
18 bis 29	3395	13,87
30 bis 39	3720	15,2
40 bis 49	3828	15,64
50 bis 59	3041	12,42
60 bis 64	1889	7,71
65 bis 74	2506	10,24
über 75	1587	6,48

Quelle: eigener Entwurf nach STADTVERWALTUNG GERETSRIED 2005, 3

Mit einer Arbeitslosenquote von ca. acht Prozent lag die Stadt über dem Durchschnitt des Freistaats von 8,8 Prozent im Jahr 2005 (vgl. SÄBL 2). 2642 Unternehmen bieten 7701 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 12/2003) einen Arbeitsplatz. Davon sind 3847 Einpendler, 4892 pendeln aus.

Geschichte

Im Jahr 1083 wurde der Weiler Geretsried erstmals in einer Aufzeichnung erwähnt. Jahrhunderte lang führten die Flößer ihre Waren und Rohstoffe auf der Isar an den Bauernhöfen der Einöde vorbei nach München. Diese Bauernhöfe lagen in der Nähe der mittelalterlichen Postroute, auf der Briefe, Geld, Waren und Reisende von München über

Innsbruck und den Brenner nach Italien und wieder zurück befördert wurden. Die Postroute wurde später zur Reichsstraße und ist seit Kriegsende die Bundesstraße 11. Im Jahr 1937 kam erstmals Industrie nach Gartenberg und Stein. Es entstanden die Rüstungswerke DAG (Dynamit Aktien Gesellschaft) und DSC (Deutsche Sprengchemie). Am Ende des Krieges wurden die durch Wald und Erdhügel getarnten Bunker entdeckt und bombardiert. Im Mai 1945 besetzten sie die Amerikaner (vgl. STADTVERWALTUNG GERETSRIED 2003, 3).

1946 kamen die ersten Heimatvertriebenen aus dem Sudetenland und anderen Herkunftsgebieten in Geretsried an. Sie wurden in den Barackenanlagen Buchberg, Stein, dem Lager Gartenberg und dem heutigen Rathaus untergebracht. Ein Brand im Lager Gartenberg 1949 veranlasste die Regierung, die ersten Wohnungen zu bauen. Karl Lederer, Vertreter der Heimatvertriebenen im Gemeinderat von Gelting setzte sich engagiert für die Gründung der selbstständigen Gemeinde Geretsried ein. Am 1. April 1950 hatten seine Bemühungen Erfolg und die Gemeinde Geretsried wurde gegründet (vgl. STADTVERWALTUNG GERETSRIED 2003, 5). Nach und nach entstand die Stadtbücherei, die Feuerwehr, schulische Einrichtungen und immer mehr Industrie und Handel siedelte sich an. Diese Entwicklung führte zu einer immer stärker wachsenden Gemeinde, die nach wie vor Flüchtlinge aufnahm. Am 27. Juli 1970 wurde die Gemeinde zur Stadt erhoben. Grund dafür war das stetige Bevölkerungswachstum und die Weiterentwicklung des Industriegebiets in Geretsried. Die Gebietsreform in den 1970er Jahren führte am 1. Mai 1978 dazu, dass Gelting in die Stadt Geretsried eingemeindet wurde. Die Geltinger hatten dies per Bürgerentscheid beschlossen und sich damit gegen Wolfratshausen entschieden.

Abbildung 4.2: Rathaus Geretsried



Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 4.3: Innenstadt Geretsried



Quelle: eigene Aufnahme

4.2 Das Angebot des ÖPNV in Geretsried vor und nach der Trassenverlängerung

Um die Veränderung des ÖPNV mit einer S-Bahnverlängerung besser darzustellen, wird die verkehrliche Situation zum heutigen Zeitpunkt mit dem S-Bahnanschluss in Wolfratshausen und in der Zukunft mit der geplanten Trasse verglichen. Dabei soll vor allem die Veränderung im Liniensystem der Busse und in der Fahrzeit nach München hervorgehoben werden. Grundlage für meine Prognose sind die Annahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für die Trasse Gelting (vgl. Kap. 4.3.2). Die Angaben stammen aus MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND GMBH 2004, 4-1 bis 4-6.

4.2.1 Das gegenwärtige Angebot des ÖPNV in Geretsried

Das Angebot des ÖPNV in Geretsried umfasst derzeit an einem normalen Werktag einen Betriebszeitraum von 20 Stunden, der sich in sechs Stunden Hauptverkehrszeit, neun Stunden Nebenverkehrszeit und fünf Stunden Spätverkehrszeit gliedert. Es gibt 13 Buslinien, wovon elf am Bahnhof *Wolfratshausen* beginnen und drei zu Stoßzeiten Verstärkerbusse einsetzen. Eine Busfahrt von Geretsried zum Bahnhof *Wolfratshausen* dauert im Durchschnitt 30 Minuten, umsteigen nicht mitberechnet.

Obwohl sich der S-Bahnhaltepunkt *Wolfratshausen* nicht mehr in Geretsried befindet, wird er dennoch zum ÖPNV-Angebot dazugezählt, da ein Vergleich mit dem zu erwartenden Angebot auch die Fahrzeit bis nach München einbezieht. Gegenwärtig verkehrt die Linie S7 zwischen *Wolfratshausen* und *Höllriegelskreuth* zu den Hauptverkehrszeiten im 20-Minuten-Takt. Zu den übrigen Betriebszeiträumen gibt es einen 20/40-Minuten Takt (vgl. Anhang 4). Ab *Höllriegelskreuth* verkehrt die S7 im ganztägigen 20-Minuten-Takt.

4.2.2 Das zu erwartende Angebot des ÖPNV in Geretsried

Mit den drei neuen S-Bahnhaltepunkten wird es nur noch neun Buslinien mit einem Verstärker geben. Die wegfallenden Strecken werden teilweise von der S-Bahn abgedeckt oder von anderen Buslinien übernommen. Abseits des engeren Einzugsbereichs der S-Bahn bleibt vor allem aus wirtschaftlichen Gründen das Busangebot unverändert.

Auf der neun Kilometer langen Neubaustrecke zwischen *Wolfratshausen* und *Geretsried Süd* soll die Fahrzeit laut NKU 8,5 Minuten betragen. Sämtliche bisher in *Wolfratshausen* endenden Züge werden auf der Neubaustrecke weiterfahren. Somit ergibt sich auch hier zu den Hauptverkehrszeiten inklusive der Mittagsspitze für den Schülerverkehr ein 20-Minuten-Takt und für die anderen Betriebszeiträume ein 20/40-Minuten-Takt.

Am Zwischenbahnhof *Gelting* ist am Autobahnzubringer an der B11a eine Verknüpfungsmöglichkeit mit den Buslinien aus Richtung Münsing, Beuerberg und Waldram geplant. Um den Parallelverkehr zur S-Bahn so gut wie möglich zu reduzieren und das Umsteigen zwischen Bus und S-Bahn zu verbessern, erhalten die Buslinien 372, 373 und 374 die nachfolgend beschriebene Linienführung.

Ausgehend vom S-Bahnhof *Wolfratshausen* werden die Buslinien 372 und 373 über Farchet, den Autobahnzubringer zum S-Bahnhof *Gelting* und weiter nach Beuerberg bzw. Münsing geführt. Die Buslinie 378 übernimmt den nicht mehr bedienten Streckenabschnitt der beiden Buslinien in der Beuerberger Straße. Vom S-Bahnhof *Wolfratshausen* ausgehend führt die Strecke der Linie 378 über die Beuerberger Straße, den Autobahnzubringer mit einem Zwischenhalt am S-Bahnhof *Gelting* weiter über Waldram zum S-Bahnhof *Geretsried Mitte*.

Die Buslinien 370, 374, 376 und 379 entfallen zwischen *Wolfratshausen* und dem nördlichen Bereich von *Geretsried*. Die Buslinie 310 übernimmt bei Realisierung der S-Bahn die Feinerschließung im Süden von *Geretsried*. Sie wird beginnend am S-Bahnhof *Geretsried Mitte* die relevanten Haltestellen *Rathaus*, *Kirchplatz*, *Lilienstraße*, *Waldstraße*, *Johannisplatz*, *Schulzentrum*, S-Bahnhof *Geretsried Süd* bis zur *Feuerweherschule* führen.

Zu den Hauptverkehrszeiten endet die Buslinie 379 am S-Bahnhof *Geretsried Mitte* und außerhalb der Hauptverkehrszeiten werden die Fahrten aus Richtung Bad Tölz kommend nur bis zum Endhaltepunkt *Geretsried Süd* fahren. Die Linien 374 und 376 verkehren ausschließlich zwischen dem S-Bahnhof *Geretsried Süd*, *Königsdorf* und *Penzberg* bzw. *Bad Heilbrunn*. Zur besseren Anbindung des S-Bahnhofs *Geretsried Mitte* wird die Buslinie 381 ausgehend vom *Schulzentrum* dorthin verlängert.

In Tabelle 4.3 ist das gegenwärtige Buslinienangebot und das zu erwartende mit den Fahrtenpaaren an einem Werktag dargestellt. Ein Fahrtenpaar besteht aus der Strecke vom Ausgangs- bis zum Endpunkt und wieder zurück.

Tabelle 4.3: Aktuelles und zukünftiges ÖPNV-Angebot in Geretsried

Aktuelles Angebot			Zukünftiges Angebot		
Buslinie	Streckenabschnitt	Fahrtenpaare	Buslinie	Streckenabschnitt	Fahrtenpaare
301	Wolfratshausen (S) - Farchet B11	24	301	Wolfratshausen (S) - B11a/Waldram	24
	Farchet B11 - Waldram, Volksschule	13		Waldram - Waldram, Volksschule	13
310	Geretsried, Lilienstraße - Geretsried, Steiner Ring Süd	32	310	Geretsried Mitte (S) - Geretsried, Feuerwehr-Schule	32
370	Wolfratshausen (S) - Geretsried, Stein	27	--	--	--
370V	Geretsried, Post - Wolfratshausen (S)	2	--	--	--
372	Wolfratshausen (S) - Beuerberg	17	372	Wolfratshausen (S) - Beuerberg	17
373	Wolfratshausen (S) - Münsing	12	373	Wolfratshausen (S) - Münsing	12
	Münsing - Ambach	10		Münsing - Ambach	10
	Ambach - Seeshaupt	4		Ambach - Seeshaupt	4
374	Wolfratshausen (S) - Penzberg	6	374	Geretsried Süd (S) - Penzberg	6
376	Wolfratshausen (S) - Bad Heilbrunn	7	376	Geretsried Süd (S) - Bad Heilbrunn	7
378	Wolfratshausen (S) - Geretsried, Stein	28	378	Wolfratshausen (S) - Geretsried Mitte (S) -	28
379A	Wolfratshausen (S) - Bad Tölz	6	379	Geretsried Mitte (S) - Geretsried Süd (S) -	7
	Wolfratshausen (S) - Bad Tölz	8		Geretsried Süd (S) - Bad Tölz	14
379V	Königsdorf - Geretsried, Schulzentrum	1	379V	Königsdorf - Geretsried, Schulzentrum	1
379V	Wolfratshausen (S) - Geretsried, Schulzentrum	4	--	--	--
381	Deisenhofen - Dietrammszell	5	381	Deisenhofen - Dietrammszell	5
	Dietrammszell - Geretsried, Schulzentrum	3		Dietrammszell - Geretsried Mitte (S)	3

Quelle: eigener Entwurf nach MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND GMBH 2004, 4-4 bis 4-6

Betrachtet man die gegenwärtige Fahrzeit von *Geretsried, Rathaus* bis *München-Marienplatz*, so ergibt sich eine Fahrzeit von einer Stunde und 15 Minuten. Dabei sind die Umsteigezeiten von ca. zehn Minuten nicht miteingerechnet. Mit einem S-Bahnhaltepunkt in *Geretsried Mitte* könnte man dieselbe Strecke in ca. 50 Minuten bewältigen. Die Zeitersparnis gegenüber der heutigen Situation beträgt damit ca. eine halbe Stunde. Außerdem entfällt das Umsteigen an der Haltestelle *Geretsried, Schulzentrum* und am S-Bahnhof *Wolfratshausen*. Eine Verbesserung der ÖPNV-Situation ist also eindeutig gegeben.

4.3 Die S-Bahnstreckenverlängerung Wolfratshausen - Geretsried

Im folgenden Abschnitt wird ein Überblick über das Projekt im Raumordnungsverfahren, mögliche Trassenführungen, die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung und die landesplanerische Beurteilung gegeben.

4.3.1 Gegenstand und Verlauf des Raumordnungsverfahrens

Nach Abschluss des 520-Millionen-DM-Ausbauprogramms für die Münchner S-Bahn (vgl. Kap. 2.2) ist nun geplant, weitere Ausbaumaßnahmen im S-Bahnnetz zu realisieren. Nach derzeitigem Stand soll die wachstumsstarke Stadt Geretsried mit ihrem Einzugsgebiet 2010 durch die Verlängerung der S-Bahnlinie 7 an das Münchner S-Bahnnetz angebunden werden (vgl. Kap. 3.6). Am gegenwärtigen Endhaltepunkt Wolfratshausen soll die Verlängerungsstrecke beginnen und im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen in südlicher Richtung durch das Gebiet der Städte Wolfratshausen und Geretsried führen. Der neue Endhaltepunkt ist südlich von Geretsried auf dem Gebiet der Gemeinde Königsdorf vorgesehen (vgl. KAUSEN 2004, 3).

Die Trasse führt überwiegend durch Gewerbegebiet oder landwirtschaftlich genutzte Flächen. Die Neuzerschneidung der Landschaft soll mit dem Versuch der Bündelung mit vorhandenen Verkehrswegen weitgehend vermieden werden.

Da in der Anhörung zum Raumordnungsverfahren von zahlreichen Trägern öffentlicher Belange eine vergleichende Alternativprüfung einzelner Trassen gefordert wurde, entschied sich die Deutsche Bahn AG zwei Alternativtrassen über Waldram, technisch und im Hinblick auf Umweltverträglichkeit, zu untersuchen. Die Trassenvariante über Gelting wurde von allen Beteiligten akzeptiert (vgl. KAUSEN 2004, 4). Somit wurden folgende drei Wahltrassen zum Gegenstand des Raumordnungsverfahrens:

1. Trasse Gelting
2. Trasse Waldram – Industriegleis
3. Trasse Waldram westlich der B11

Die einzelnen Wahltrassen werden im folgenden Kapitel näher beschrieben und sind detailliert im Anhang 9 dargestellt.

„Die Aufgabe eines Raumordnungsverfahrens ist die grundsätzliche Prüfung, ob und gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen das Vorhaben in seinen Alternativen den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und wie es mit Vorhaben anderer Planungs-

träger unter Gesichtspunkten der Raumordnung abgestimmt werden kann.“ (vgl. KAUSEN 2004, 4).

Die DB Netz AG stellte am 24. Oktober 2002 einen Antrag an die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde, das Vorhaben in einem Raumordnungsverfahren gemäß Art. 23 BayLplG landesplanerisch zu überprüfen. Im Anschluss wurden alle Beteiligten gebeten, zur Trasse Gelting eine Stellungnahme bis zum 8. Februar 2003 abzugeben.

Die wesentlichen Einwendungen, vor allem die Forderungen nach Alternativprüfung, teilte die Regierung der DB Netz AG mit. Diese beantragte mit Schreiben vom 26. März 2003 die Aussetzung des Verfahrens. Die Regierung informierte die Beteiligten mit Schreiben vom 1. April 2003 über den Verfahrensstand.

Mit Schreiben vom 15. September 2003 beantragte die DB Netz AG die Wiederaufnahme des Verfahrens auf den drei bereits erwähnten Wahltrassen. Alle Beteiligten wurden mit Schreiben vom 16. September 2003 erneut um eine Stellungnahme gebeten. Die letzte Stellungnahme ging am 8. Dezember 2003 ein.

Am 28. Januar 2004 wurden die abgegebenen Stellungnahmen mit der DB Netz AG erörtert. Die Beteiligten akzeptierten die Vorschläge ohne größere Einwände. Anschließend wurde vom Projektträger klar gestellt, dass an der Gesamtplanung bis Geretsried Süd festgehalten wird, ebenso wie an dem teilweise zweigleisigem Ausbau (vgl. KAUSEN 2004, 3). Damit sind die in den Projektunterlagen und im folgenden Kapitel dargestellten Wahltrassen, Bahnhöfe und Haltepunkte Gegenstand der landesplanerischen Beurteilung.

4.3.2 Mögliche Trassenführungen

In der landesplanerischen Beurteilung vom 10. März 2004 und der Nutzen-Kosten-Untersuchung vom September 2004 wurden die nachfolgend beschriebenen Trassenführungen und Haltepunkte untersucht. Die Beschreibungen stammen aus KAUSEN 2004, 3 UND SCHÜSSLERPLAN INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR BAU- UND VERKEHRSWEGEPLANUNG MBH 2003, 8-10.

1. Trasse Gelting

Ausgehend vom Bahnhof Wolfratshausen führt die S-Bahntrasse eingleisig in Richtung Süden durch das Gewerbegebiet Wolfratshausen und erreicht anschließend alternativ bei km 1,7 oder bei km 2,2 den Haltepunkt Gelting. Im Anschluss verläuft die Trasse in südöstlicher Richtung entlang dem Gewerbegebiet Gelting zur Bundesstraße B11. Der Haltepunkt

Geretsried Mitte wird bei km 6,0 gebündelt mit der B11 erreicht. Der Streckenabschnitt zwischen km 1,9 und km 5,6 ist für Zugbegegnungen zweigleisig geplant. Die Trasse folgt dem Schwaigwaller Hang weiter in südlicher Richtung, überquert bei km 7,9 die Bundesstraße B11 und endet östlich der Richard-Wagner-Straße im Endbahnhof Geretsried Süd bei km 9,2.

2. Trasse Waldram – Industriegleis

Bei dieser Variante nutzt die neue Bahntrasse das Gelände der vorhandenen Industriegleistrasse zwischen Wolfratshausen und Geretsried Nord. Ausgehend vom Bahnhof Wolfratshausen führt die Trasse in Richtung Süden durch das Wohngebiet am Moosbauer Weg zum Haltepunkt Waldram. Anschließend führt die Trasse östlich entlang der B11 weiter, unterquert bei Geretsried Nord die B11 und erreicht den Haltepunkt Geretsried Mitte. Zwischen km 1,7 und km 5,8 soll die Strecke zweigleisig ausgebaut werden. Danach folgt die Trasse weiter dem Schwaigwaller Hang in südlicher Richtung, überquert die Bundesstraße B11 und endet östlich der Richard-Wagner-Straße im Endbahnhof Geretsried Süd.

3. Trasse Waldram – westlich B11

Hier nutzt die neue Bahntrasse in Wolfratshausen ebenfalls das Gelände der vorhandenen Industriegleistrasse. Diese führt beginnend im Bahnhof Wolfratshausen in Richtung Süden durch das Wohngebiet am Moosbauer Weg, wechselt auf die Westseite der B11 und erreicht den Haltepunkt Waldram. Mit einem Linksbogen führt die zweigleisige Trasse westlich entlang der B11 zum Haltepunkt Geretsried Mitte. Die Trasse folgt dem Schwaigwaller Hang weiter in südlicher Richtung, überquert die Bundesstraße B11 und endet östlich der Richard-Wagner-Straße im Endbahnhof Geretsried Süd.

4. Haltepunkt Gelting

Ein verkehrsgünstiger Standort für den Haltepunkt Gelting/Gewerbegebiet Wolfratshausen Süd ist der Kreuzungsbereich mit dem Autobahnzubringer B11a, denn hier bestehen gute Möglichkeiten, die S-Bahn mit Buslinien und dem überörtlichen Straßennetz zu verknüpfen. Derzeit befindet sich dort allerdings noch ein einzelstehendes Wohngebäude mit Nebengebäuden, das abgerissen werden müsste. Als Alternative wird deshalb ein Haltepunkt Gelting direkt südlich des Loisach-Isar-Kanals mit einer Straßenanbindung an die B11a geplant.

5. Haltepunkt Waldram

Die Trasse Waldram – Industriegleis sieht einen Haltepunkt östlich der Ausfahrrampen des B11-Anschlusses Waldram vor. Bei der Trasse Waldram – westlich der B11 soll der Haltepunkt westlich der Ausfahrrampen des B11-Anschlusses Waldram sein.

6. Haltepunkt Geretsried Mitte

Mit Zustimmung des Entwicklungs- und Planungsausschuss der Stadt Geretsried vom 15. Oktober 2001 wird der Haltepunkt Geretsried Mitte möglichst nahe am Schwaigwaller Hang in etwa auf der Höhe des Karl-Lederer-Platzes angeordnet. (vgl. SCHÜSSLERPLAN INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR BAU- UND VERKEHRSWEGEPLANUNG MBH 2003, 9).

7. Endbahnhof Geretsried Süd

Als verkehrsgünstiger Standort für den Endbahnhof wurde die Lage zwischen Geretsried Süd und dem Ortsteil Geretsried Stein, östlich der Richard-Wagner-Straße auf dem Gebiet der Gemeinde Königsdorf angenommen. Dieser Standort wird in den Planungen weiterverfolgt. Da die Trasse zu diesem Bahnhof durch ein gemeldetes Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) führt, muss untersucht werden, ob ein Alternativstandort realisierbar ist.

4.3.3 Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung

Um das Projekt der S-Bahnverlängerung zu realisieren, muss sichergestellt sein, dass es auch finanzierbar ist. Um die Förderfähigkeit der Infrastrukturinvestitionen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) nachzuweisen (vgl. Kap. 2.1), bedarf es der Durchführung einer standardisierten Bewertung. Seit dem 1. Januar 2001 ist die Version 2000 dieses Bewertungsverfahrens in Kraft. Auf Details wird nicht eingegangen, da sie für das Verständnis der NKU nicht relevant sind. Wichtig dagegen ist die Voraussetzung für die GVFG-Förderung des ÖPNV-Investitionsvorhabens. Hierbei ist ein Nutzen-Kosten-Faktor $>1,0$ unbedingt erforderlich (vgl. MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND GMBH 2004, 1-1). Dieser wird mit der standardisierten Bewertung ermittelt, um die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des betreffenden Investitionsvorhabens und damit die Förderfähigkeit nachzuweisen.

Bereits im März 1997 wurde eine NKU zur S-Bahnverlängerung nach Geretsried durchgeführt. Der Prognosehorizont war damals 2005. In der aktuellen Untersuchung geht er bis 2015. Deshalb sind die beiden Untersuchungen auch nicht direkt miteinander vergleichbar, da zwischenzeitlich auch das Prognoseverfahren überarbeitet wurde. Für die Streckenführung über Gelting in Kombination mit einer optimalen Busverknüpfung an der B11a ergab sich ein Nutzen-Kosten-Quotient von 1,54 (vgl. MÜNCHNER VERKEHRS- UND

TARIFVERBUND GMBH 2004, 1-1). Die alternative Trassenführung über Waldram wurde nicht untersucht.

Basierend auf einem Ohnefall (Zustand ohne S-Bahnverlängerung) in Anlehnung an die Datenbasis MVV Region München mit dem Prognosehorizont 2015 und einer Buserschließung zwischen Wolfratshausen und Geretsried erfolgten Verkehrsprognosen für die folgenden vier Mitfälle (Zustand mit S-Bahnverlängerung).

Mitfall 1: Trasse Gelting mit Haltepunkt über der B11a

Mitfall 2: Trasse Gelting mit Haltepunkt südlich des Kanals

Mitfall 3: Trasse Waldram westlich der B11a

Mitfall 4: Endpunkt Geretsried Mitte

Die Ermittlung der Teilindikatoren in originäre Messgrößen und des gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Indikators erfolgte nur für die Mitfälle 1 und 3, da die Mitfälle 2 und 4 aus verkehrlicher Sicht deutlich schlechtere Ergebnisse erzielten und deshalb für die NKU nicht weiter verfolgt wurden. Im Mitfall 1 ergab sich ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,30 und im Mitfall 3 ein etwas geringerer von 1,26 (vgl. MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND GMBH, 4-21 und 6-14). Damit ist in beiden Fällen die Förderfähigkeit nach dem GVFG gegeben. Die Trasse Gelting mit Haltepunkt über der B11a wäre dabei wirtschaftlich am rentabelsten.

4.3.4 Die landesplanerische Beurteilung

„Maßstab bei der landesplanerischen Beurteilung des Vorhabens sind neben den Raumordnungsgrundsätzen gemäß §2 Raumordnungsgesetz (ROG) und Art. 2 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG) die im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) enthaltenen Ziele, die Ziele und Grundsätze im Regionalplan für die Region Oberland (RP17) in der Fassung der am 1. Juli 2001 in Kraft getretenen 2. Änderung sowie die im Wald funktionsplan für die Region 17 enthaltenen Ziele der Raumordnung und Landesplanung“ (KAUSEN 2004, 6).

Das Verfahren berührt mehrere raumbezogene überfachliche Belange sowie raumbezogene fachliche Belange der Verkehrserschließung, des Siedlungswesens, der Land- und Forstwirtschaft und der Energieversorgung. Des weiteren sind raumbezogene umweltrelevante Belange des Immissionsschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, des Boden- und Gewässerschutzes, der Erholung sowie des Denkmalschutzes von Bedeutung. Eine Erläuterungen zu diesen Punkten erfolgt nicht, da sie zu umfangreich und für das weitere Verständnis nicht notwendig sind.

Das Gesamtergebnis der landesplanerischen Beurteilung sieht somit folgendermaßen aus:

1. Die Trasse „Waldram – Industriegleis“ entspricht in der zwischen km 1,7 und km 5,8 vorgesehenen Bauausführung nicht den Erfordernissen der Raumordnung.
2. Die Trassen „Gelting“ und „Waldram – westlich der B11“ entsprechen bei Berücksichtigung der Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung.

Die erwähnten Maßgaben betreffen Beschränkungen im Eingriff des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds, eine möglichst hohe Vermeidung von Neuverlärmung sowie einige Angelegenheiten, die das Grundwasser, Retentionsflächen für Hochwasser und Erdgas-hochdruckleitungen betreffen (vgl. KAUSEN 2004, 1). In der landesplanerischen Beurteilung wurden damit genau die Trassen für geeignet bewertet, die auch in der NKU am besten abschnitten. Die Praxis sieht derzeit folgendermaßen aus, dass die BEG die Trasse Gelting gegenüber der Trasse Waldram favorisiert. Dafür ausschlaggebend ist weniger das beste Ergebnis der NKU, sondern vielmehr die rechtliche Durchsetzbarkeit. Bei der Trasse Waldram – westlich der B11 würden in höherem Maße private Belange berührt werden und es käme zu einer stärkeren Zerschneidung der Landschaft wie Herr Kutzner von der BEG diese Entscheidung begründet. Die Trasse Waldram – westlich der B11 wird gegenwärtig nur nebenbeplant.

Mit dem positiven Abschluss des Raumordnungsverfahrens kommt es zum Planfeststellungsverfahren, das mit dem Planfeststellungsbeschluss endet. Im Planfeststellungsverfahren fordert die Regierung von Oberbayern die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zu einer Stellungnahme auf. Die Städte legen die Planungen einen Monat öffentlich aus. Im Anschluss daran legt die Anhörungsbehörde einen Erörterungstermin fest. Dazu werden die von der Planung Betroffenen, die Behörden und die Bürger, die Einwände erhoben haben, eingeladen. Im folgenden Planfeststellungsbeschluss entscheidet die Regierung von Oberbayern über die Einwände, die bei der Erörterung nicht geklärt werden konnten. Bei Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses kann mit dem Bau begonnen werden (vgl. SG 2).

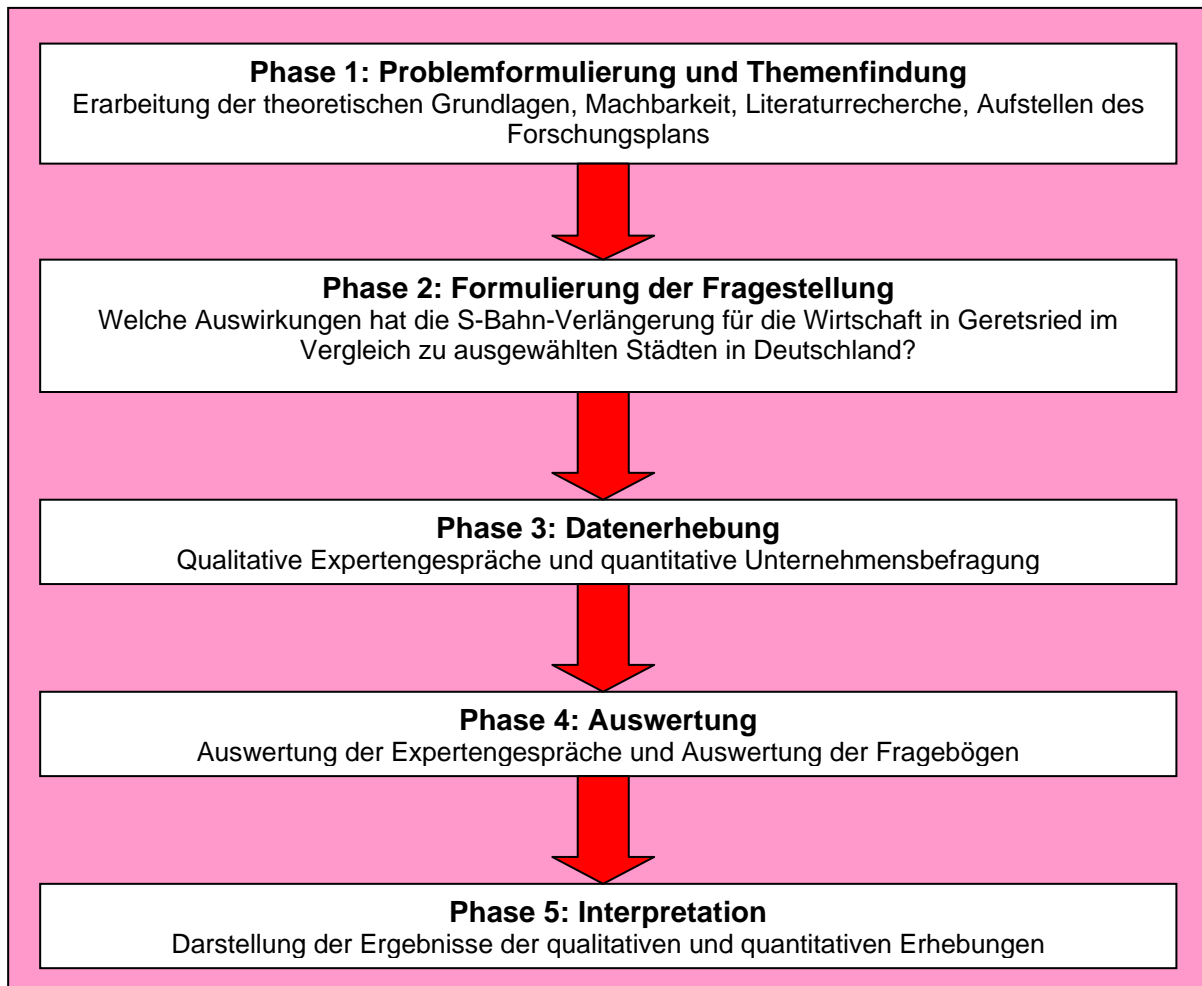
5. Methodik und Aufbau der Untersuchung

Um die Zielsetzung zu verwirklichen, wurden als empirische Grundlage mehrere Expertengespräche sowie eine schriftliche Unternehmensbefragung durchgeführt.

In diesem Kapitel werden Inhalte, Aufbau und Durchführung der Expertengespräche und der Unternehmensbefragung dargestellt.

In Abbildung 5.1 ist der Untersuchungsverlauf im Überblick dargestellt.

Abbildung 5.1: Untersuchungsverlauf



Quelle: eigener Entwurf

5.1 Die Expertengespräche

Neben der Unternehmensbefragung wurden im Rahmen dieser Arbeit sieben Expertengespräche geführt. Ziel dieser Methode ist es, durch eine offene Gesprächsführung und die Erweiterung von Antwortspielräumen den Bezugsrahmen des Befragten bei der Fragenerhebung mit zu erfassen, damit ein Einblick in die Relevanzstrukturen und die Erfahrungshintergründe des Befragten gewonnen werden kann (vgl. SCHNELL ET AL. 1999,

355). Im Verlauf des Interviews sollen alle für die Fragestellung relevanten Themen angesprochen werden. Dabei muss der Befragte die Möglichkeit haben, eigene Themen in das Gespräch mit einfließen zu lassen, die aber vom Interviewer bei zu starkem Abschweifen wieder zum eigentlichen Themenspektrum zurückzuführen sind (vgl. FLICK 1995, 96).

Dokumentiert wurden die Interviews abhängig von der Interviewsituation. In zwei Fällen wurden während des Gesprächs Notizen gemacht. In den fünf anderen Fällen waren Tonbandaufzeichnungen möglich, die anschließend transkribiert wurden. Dies hat den Vorteil, dass der Interviewer sich auf das Gespräch konzentrieren kann und keine Auswahl der Informationen durch das Protokoll des Interviewers auftritt (vgl. FRIEDRICHS 1990, 229). Die Informationen der Experten sollen verglichen und im Hinblick auf die Forschungsfrage untersucht werden.

5.1.1 Inhalte und Aufbau der Leitfäden

Da die Experten der Vergleichsstädte jeweils die Situation in ihrer Stadt beschreiben sollten, wurde jedes Mal derselbe Leitfaden (vgl. Anhang 1) verwendet. Durch die selben gestellten Fragen ist eine Vergleichbarkeit der Aussagen sehr gut herzustellen. Im Anschluss wird ein Überblick über die einzelnen behandelten Themenkomplexe gegeben.

Tabelle 5.1: Behandelte Themenfelder

Themenkomplex	Fragen
Situation des ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existenz des S-Bahnanschlusses ▪ Erreichbarkeit des Oberzentrums vorher/nachher ▪ Fahrzeit vorher/nachher ▪ Intensität der ÖPNV-Nutzung ▪ Stärken/Schwächen der S-Bahn allgemein ▪ Erreichbarkeit der Stadt
Projekt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kosten ▪ Zahl der Neuangebundenen ▪ Stärke der Unterstützung von Behörden und Bevölkerung ▪ Qualität der zusammenarbeitenden Akteure ▪ Verkehrsauswirkungen ▪ Realisierungsschwierigkeiten ▪ Erwartungen der Stadt
Verkehrsentwicklung und -planung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsentwicklungsplan ▪ Weitere Trassenverlängerung
Auswirkungen auf die Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neuansiedlungen nach dem Anschluss ▪ Bewertung des Standortfaktors S-Bahn ▪ Andere Ansiedlungseinflüsse ▪ Veränderungen im Einzelhandel ▪ Konsumentenzahlen ▪ Rolle des Tourismus
Auswirkungen auf Immobilien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung der Preise ▪ Entwicklung der Innenstadt
Auswirkungen auf die Bevölkerung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bevölkerungsentwicklung ▪ Demographischer Wandel
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steigerung des Bekanntheitsgrads als Endhaltepunkt ▪ Rolle der Benzinpreise ▪ Beurteilung des S-Bahnanschlusses

Quelle: eigener Entwurf

Die beiden anderen Experten, die Bürgermeisterin von Geretsried und der Bürgermeister von Wolfratshausen, wurden nicht zu den bereits eingetroffenen Sachlagen gefragt, sondern zu deren Erwartungen an einen S-Bahnanschluss. Da in diesem Fall weniger Fragen gestellt wurden, wird kein Überblick über die einzelnen Fragen angeführt. Die Leitfäden befinden sich im Anhang 1 und 2.

5.1.2 Auswahl der Experten

Die Experten wurden anhand ihres Expertenwissens zum untersuchten Thema dieser Arbeit ausgewählt.

Tabelle 5.2: Liste der Experten

Name	Funktion	Stadt/Gemeinde
Reiner Berchtold	Bürgermeister	Wolfratshausen
Jürgen Brune	Leiter Stadtplanungs- und Hochbauamt	Filderstadt
Michael Engewald	Wirtschaftsförderung	Filderstadt
Cornelia Irmer	Bürgermeisterin	Geretsried
Walter Meinders	Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing	Nienburg
Dr. Peter Rönnebeck	Sonderbevollmächtigter Wirtschaftsförderung	Teltow
Oliver Schultz	Wirtschaftsförderung	Wedemark
Jörg Zimmer	Leiter der Stadtverwaltung	Bühl

Quelle: eigener Entwurf

5.1.3 Durchführung der Expertengespräche

Insgesamt wurden sieben Expertengespräche durchgeführt. Die Interviewpartner nahmen sich jeweils ausreichend Zeit, meistens sogar mehr als zuvor vereinbart. Ein Gespräch mit einem Experten der Vergleichsstädte dauerte im Schnitt eineinhalb Stunden. Die beiden Gespräche mit den Bürgermeistern eine Stunde. Fünf Gespräche wurden mit Einverständnis der Gesprächspartner auf Tonband aufgezeichnet und zwei wurden wegen der großen Entfernung nach Hannover am Telefon geführt und schriftlich protokolliert. Die Tonbandaufzeichnungen wurden anschließend transkribiert.

5.1.4 Auswertung der Interviews

Mit der Auswertung der Transkripte und Gesprächsprotokolle der Interviews sollen die gewonnenen Informationen dargestellt werden. Allerdings gibt es keine ausschließlich gültige Vorgabe für ein methodisches Vorgehen bei der Auswertung.

Um eine Übersicht über das thematische Spektrum des zu interpretierenden Textes zu gewinnen, wird eine Globalauswertung durchgeführt. Dabei wird der Text in größere Passagen gegliedert und die zentralen Aussagen markiert. Anschließend wird ein thematisches Inhaltsverzeichnis mit einzelnen Gliederungsstichworten erstellt (vgl. FLICK 1995, 216). Diese Ergebnisse orientieren sich an den Methoden des thematischen und theoretischen Kodierens, das eine ausführliche Analyse, Interpretation und Bewertung möglich macht.

5.2 Die Unternehmensbefragung

Zur Erhebung der Daten wurde als empirische Grundlage neben den Expertengesprächen eine schriftliche Befragung der in Geretsried, Gelting und Königsdorf ansässigen Unternehmen mit einem standardisierten Fragebogen durchgeführt.

Eine schriftliche Befragung machte im Vergleich zu den sieben Expertengesprächen einen wesentlich größeren Stichprobenumfang möglich und wurde deshalb als zweite Erhebungsmethode gewählt.

5.2.1 Inhalt und Aufbau des Fragebogens

Für den Fragebogen wurden vor allem geschlossene Fragen gewählt. Einige davon als Fragen mit Alternativvorgaben oder Mehrfachvorgaben mit Rangordnung. Drei Fragen wurden als offene Fragen gestellt. Die Wahl vorwiegend geschlossener Fragen sollte die Beantwortung erleichtern, auch in zeitlicher Hinsicht. Da der Befragungszeitraum in die Vorweihnachtszeit fiel, sollte durch eine überschaubare Anzahl der Fragen eine mögliche Nichtbeantwortung aus Zeitgründen verhindert werden. Da offene Fragen meistens abschreckend wirken und vom Befragten als nervig empfunden werden, sollte durch nur drei leichte, offene Fragen ein Abbrechen verhindert werden.

Mit der Befragung wurden Daten zum Unternehmen, zum ÖPNV in Geretsried und zur geplanten Trassenverlängerung sowie zu Standortfaktoren ermittelt. Es fand eine Gliederung in eben genannte Themengebiete statt. Inhalte sowie die Ziele der Fragen sind in Tabelle 6.3 aufgeführt.

Tabelle 5.3: Inhalt und Aufbau des Fragebogens

Themenkomplex	Ziel der Fragen
Allgemeine Fragen zum Unternehmen	Statistische Angaben zum Unternehmen
Fragen zum ÖPNV	Bewertung des ÖPNV und der Erreichbarkeit Geretsrieds
Fragen zum S-Bahnanschluss	Bewertung der S-Bahn allgemein, Wichtigkeit der Trassenverlängerung, zu erwartende Veränderungen
Fragen zu Standortfaktoren	Bewertung allgemeiner und verkehrlicher Standortfaktoren

Quelle: eigener Entwurf

5.2.2 Pretest und Eignungsprüfung

Um Fehlerquellen wie nicht eindeutig formulierte oder unverständliche Fragen im Vorfeld der Unternehmensbefragung zu beseitigen, wurde der Fragebogen einigen „potentiellen“ Unternehmern aus Geretsried vorgelegt. Personen verschiedenen Alters und Bildung aus dem Bekannten- und Kollegenkreis, die entweder selbstständig sind oder sich zumindest sehr gut in die Interessen eines Unternehmers hinein versetzen können, wurden gebeten,

die Verständlichkeit des Fragebogens zu beurteilen. Da zum Zeitpunkt des Pretests noch keine Adressen der zu befragenden Unternehmen vorlagen, wurde diese Ersatzgruppe zu Hilfe genommen.

Im Anschluss an den Pretest wurden einige Verbesserungen bei der Genauigkeit von Begriffen vorgenommen. Den Inhalt und Aufbau betreffend gab es keine weiteren Beanstandungen. Selbstverständlich konnte damit die Befragungssituation der Unternehmen und deren Teilnahmebereitschaft nicht getestet werden.

Im Nachhinein ergaben sich dann aber keine Probleme, da die meisten Fragebögen korrekt ausgefüllt zurück kamen.

5.2.3 Stichprobenverfahren

Die Grundgesamtheit der Befragung bildeten alle in Geretsried, Gelting und Königsdorf ansässigen Unternehmen. Da sich in dieser Gruppe allerdings auch Unternehmen mit nur einem sozialversicherungspflichtigen Angestellten befanden, die möglicherweise nur eine Briefkastenfirma darstellten, erschien eine bewusste Auswahl als Stichprobe geeigneter, um diese Firmen auszuschließen, da sie möglicherweise kein besonderes Interesse an einem S-Bahnanschluss haben. Somit wurden Unternehmen ab fünf sozialversicherungspflichtigen Angestellten als zu untersuchende Gruppe gewählt.

Eine bewusste Auswahl wird auf Grund vorheriger Überlegungen gezielt vorgenommen. Die Auswahl eines Elements aus der Grundgesamtheit hängt damit nicht mehr von der willkürlichen Entscheidung des Interviewers ab, sondern davon, ob vorher festgelegte Kriterien zutreffen oder nicht (vgl. KROMREY 1991, 200). Die Auswahl dieser Kriterien richtet sich nach der beabsichtigten Aussage der Untersuchung.

5.2.4 Durchführung der Befragung

Die Fragebögen wurden per Post an die zuvor ausgewählten Unternehmen in Geretsried, Gelting und Königsdorf in der zweiten Dezemberwoche 2005 verschickt. Die Unternehmen sollten die Fragebögen ausfüllen und innerhalb einer Woche wieder an die Stadtverwaltung Geretsried zurückfaxen. Zusätzlich wurde die Aktion durch Artikel in mehreren lokalen Zeitungen publik gemacht (vgl. Anhang 7). Damit wollte die Bürgermeisterin Frau Irmer und der Wirtschaftsförderer Herr Wittmann den Unternehmen zeigen, dass diese Umfrage nicht nur für eine Diplomarbeit, sondern auch für die Stadt Geretsried von großer Bedeutung ist.

Wie in der Vorweihnachtszeit allerdings zu erwarten war, kamen die Antwortfaxe nur sehr zögerlich. Drei Tage nach der Antwortfrist, rief ich einige größere Firmen an und bat sie, die Fragebögen noch vor Weihnachten zurückzufaxen.

Insgesamt wurden 305 Fragebögen verschickt. Innerhalb einer Woche antworteten 52 Firmen. Weitere 12 Fragebögen kamen auf Grund meiner telefonischen Nachfrage vor Weihnachten und sieben bis zum Beginn des neuen Jahres zurück ($\Rightarrow n = 71$). Damit ergibt sich eine Rücklaufquote von 23,3%.

Zwei in der Vergangenheit von der Wirtschaftsförderung durchgeführte kurze Befragungen erbrachten eine Rücklaufquote von über 30 Prozent. Die geringere Zahl in meinem Fall führe ich auf den Befragungszeitraum kurz vor Weihnachten zurück.

6. Ergebnisse der Expertengespräche

Im folgenden Kapitel werden die Auswertungsergebnisse der fünf Expertengespräche der Vergleichsstädte und der Gespräche mit den Bürgermeistern von Geretsried und Wolfratshausen dargestellt. Der erste Teil wird keinen Bezug auf den theoretischen Teil nehmen, da dieser überwiegend Pläne, die nur auf Landesebene verbindlich sind und Akteure, die ebenfalls nur im Freistaat Bayern tätig sind, behandelt.

Die Tabelle mit den Themenkomplexen des Leitfadens für die Experten der Vergleichsstädte befindet sich in Kapitel 5.1.1; die Liste der befragten Experten in Kapitel 5.1.2.

6.1 Die Vergleichsstädte

Untersucht wurde die Situation nach einer S-Bahnverlängerung bzw. nach einem S-Bahnanschluss in folgenden fünf Städten (vgl. Anhang 6).

1. die große Kreisstadt **Bühl**. Sie hat 29.318 Einwohner (vgl. SB) und liegt etwa 50 Kilometer südwestlich von Karlsruhe am Rande des Nordschwarzwalds in Baden-Württemberg. Mit einer Arbeitslosenquote zwischen vier und fünf Prozent liegt die Stadt etwas unter dem Landesdurchschnitt von 7,5 Prozent im November 2005 (vgl. SÄBL 1). 16.279 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (vgl. SB) arbeiten unter anderem bei Unternehmen wie UHU, Bosch, LuK, USM Möbelbausysteme und GlaxoSmithKline, das in Bühl seinen Deutschlandhauptsitz hat.
2. die große Kreisstadt **Filderstadt**. Bernhausen, Bonlanden, Plattenhardt, Sielmingen und Harthausen bilden die Stadt Filderstadt mit 43.457 Einwohnern (vgl. SF). In die baden-württembergische Landeshauptstadt Stuttgart, die sich nördlich fast an die Stadtgrenze anschließt, sind es 15 Kilometer. Die Arbeitslosigkeit beträgt vier Prozent. 4358 Unternehmen bieten laut Herrn Engewald 12.684 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten eine Arbeitsstelle. Darunter der Etikettenhersteller Herma.
3. die große Kreisstadt **Nienburg**. Nienburg liegt ungefähr 50 Kilometer nordwestlich von Hannover und 70 Kilometer südöstlich von Bremen. Die Stadt hat 32.444 Einwohner (vgl. SN). Mit einer Arbeitslosenquote von 9,4 Prozent laut Herrn Meinders liegt sie unter dem niedersächsischen Landesdurchschnitt von 2005. Dieser betrug 13,0 Prozent (vgl. SÄBL 4). 11467 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (vgl. SN) arbeiten in ca. 2200 Unternehmen. Ein Werk der Molkerei Frischli befindet sich in Nienburg, ebenso wie Engelhard, Deutschlands größtem Katalysatorenhersteller. Herr Meinders war zudem besonders stolz auf die Tatsache, dass in Nienburg von der Firma Rexam Glas die durchsichtigen Flaschen für Beck's Gold erfunden und

auch hergestellt werden.

4. die Stadt **Teltow**. Teltow liegt am südlichen Rande von Berlin und nur wenige Kilometer östlich von Potsdam. Die Stadt hat um die 19.000 Einwohner (vgl. ST 1) und ca. 7500 Arbeitsplätze. Das größte der 975 Unternehmen (vgl. ST 2) ist die AOK mit über 400 Arbeitsplätzen wie Herr Rönnebeck erläuterte. Die Deutsche Post AG hat ein großes Verteilerzentrum in Teltow und der Handyanbieter O2 ein größeres Call-Center. Die Arbeitslosenquote beträgt 14 Prozent und liegt damit unter dem 2005-Durchschnitt von Brandenburg mit 19,9% Prozent (vgl. SÄBL 3).
5. die Gemeinde **Wedemark**. Genau wie in Filderstadt bilden mehrere Orte die 30.406 Einwohner starke Gemeinde (vgl. GW). Die S-Bahn hält in Bennemühlen, Bissendorf und Mellendorf (vgl. Anhang 5). Außerdem gehören die Orte Berkhof, Negenborn, Brelingen, Resse, Scherenbostel, Wennebostel, Gailhof, Meitze, Abbensen, Elze, Oegenbostel, Duden-Rodenbostel und Hellendorf zur Gemeinde. Sie befindet sich 20 Kilometer nördlich von Hannover. Mit einer Arbeitslosenquote zwischen sechs und sieben Prozent liegt der Wert unter dem unter Punkt 3 genannten Landesdurchschnitt von Niedersachsen. 5867 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte arbeiten in Wedemark. Die bekannteste Firma ist Sennheiser.

6.1.1 Die Situation des ÖPNV

Die ersten beiden der fünf Vergleichsstädte, die einen S-Bahnanschluss erhielten waren Nienburg und Wedemark im Mai 2000 (Meinders und Schultz). Grund hierfür war die Weltausstellung EXPO 2000 in Hannover. Zu diesem Zeitpunkt bekam der ganze Raum Hannover die S-Bahn und die Situation war damals ähnlich wie 1972 in München. Welche Konsequenzen das hatte, wird in Kapitel 6.1.2 erklärt. Im September 2001 bekam Filderstadt mit zwei Jahren Verspätung die S-Bahnverlängerung in den größten Ortsteil Bernhausen (Engewald). Relativ jung ist der S-Bahnanschluss in Bühl. Dort hält die Karlsruher Stadtbahn seit Dezember 2004 (Zimmer) und erst ein Jahr alt ist der Haltepunkt in Teltow. Dort wurde die Verlängerung am 24. Februar 2005 in Betrieb genommen (Rönnebeck).

Fahrzeiten ins Oberzentrum vor und nach dem S-Bahnanschluss

Außer Filderstadt waren alle Vergleichsstädte durch Regionalzüge an das Oberzentrum angeschlossen. So hielt in Teltow stündlich eine Regionalbahn und auch ein Bus fuhr in die Berliner Innenstadt. Über die Fahrzeiten konnte mir Herr Rönnebeck keine Auskunft geben. Heute hat man alle 20 Minuten die Möglichkeit mit der S26 (vgl. Anhang 5) in einer halben Stunde bis ins Zentrum zum Potsdamer Platz zu gelangen.

Bühl erreichte man vor dem S-Bahnanschluss jede Stunde mit dem Regionalexpress. Dieser fährt nach wie vor, wird aber zusätzlich jede halbe Stunde von der Stadtbahnlinie S4 unterstützt (vgl. Anhang 5). Die Fahrzeit beträgt mit dem Regionalexpress eine halbe Stunde bis zum Karlsruher Hauptbahnhof, die Stadtbahn benötigt eine dreiviertel Stunde. Das mag zunächst nach einer Verschlechterung klingen, ist es aber nicht, denn die Stadtbahn fährt mitten ins historische Stadtzentrum und hält an mehr Haltestellen als der Regionalexpress. Dieser hält nur am Hauptbahnhof, der am Rande der Altstadt liegt und somit unattraktiver für Kunden ist (Zimmer).

Das größte Angebot an Zugverbindungen hat Nienburg. Dort fahren und fahren noch jede Stunde ein Regionalexpress und ein Nahverkehrszug sowie alle zwei Stunden ein IC von Bremen über Nienburg und Hannover bis nach Leipzig. Das machte den Nienburger Bahnhof vor dem S-Bahnanschluss auch zum reinen Pendlerbahnhof wie Herr Meinders erklärte. Seit Mai 2000 hält jede halbe Stunde die S2, die in 35 Minuten zum Hauptbahnhof von Hannover fährt. Eine Verkürzung des Taktes ist allerdings noch nicht möglich, da die S-Bahn die zweigleisige Strecke der DB mitbenutzt und es damit Engpässe mit den Fernzügen gäbe.

Auch in Wedemark gab es vorher eine Regionalexpressverbindung, die jede Stunde in 27 Minuten zum Hannoveraner Hauptbahnhof fuhr. Dieser hielt allerdings nicht an allen jetzt neu entstandenen Haltepunkten. Am Nachmittag fuhr sogar nur ein Zug und um 21.00 Uhr war Betriebsende. Diese Verbindung fiel laut Herrn Schultz vor allem durch ihre Unpünktlichkeit auf. „Da ich mit dem Zug zur Arbeit pendle, kenne ich die Probleme mit der Regionalbahn. Ich musste immer damit rechnen, zu spät zu kommen. Das ist jetzt viel besser, da die S-Bahn sehr zuverlässig ist. Außerdem waren die Regionalzüge total veraltet. Das waren solche, bei denen man die Türen noch von Hand schließen musste. Vielleicht haben die das mit Absicht gemacht, damit sich die Leute danach noch mehr über die S-Bahn freuen.“ Jetzt fährt die S4 alle 30 Minuten, benötigt von Mellendorf nur 23 Minuten zum Hauptbahnhof, hält dafür aber öfter und fährt zwischen ca. 5.00 Uhr bis 22.30 Uhr jede halbe Stunde. An den Wochenenden gibt es noch eine Nacht-S-Bahn.

Abbildung 6.1: S4 zum Hauptbahnhof



Quelle: Oliver Schultz

Abbildung 6.2: Bahnsteig Bennemühlen



Quelle: Oliver Schultz

Da Filderstadt keinen Gleisanschluss vor September 2001 hatte, erreichte man Stuttgart nur mit dem Bus. Dieser fuhr allerdings nicht direkt in die Innenstadt, sondern nur bis zu den nächstgelegenen S- bzw. U-Bahnhaltepunkten am Flughafen, in Echterdingen und in Degerloch, was die Fahrzeit auf über eine dreiviertel Stunde ansteigen ließ. Heute kommt die S-Bahn S2 im Halbstundentakt und benötigt 35 Minuten bis zum Stuttgarter Hauptbahnhof (Engewald). Für die Ortsteile Bonlanden und Plattenhardt ist der Pendelbus nach Echterdingen aber nach wie vor die schnellere Alternative als die Busfahrt nach Bernhausen wie die elektronische Fahrplanauskunft des Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) im Internet angibt.

Nutzung der S-Bahn

Nur von Filderstadt und Teltow habe ich die Prognosen und die tatsächlichen Zahlen zur täglichen Nutzung der S-Bahn erfahren können. Dabei wurde in Teltow von der Deutschen Bahn eine tägliche Nutzung von 10.000 Personen prognostiziert, die aber über 5000 bis 6000 nach einem knappen Jahr noch nicht hinauskommt. Herr Rönnebeck glaubt hier allerdings an eine Steigerung und begründet die geringeren Zahlen mit dem noch nicht so lang existierenden Haltepunkt.

In Filderstadt sieht die Sache dagegen umgekehrt aus. Die Prognose sprach von 4500 Personen pro Tag; mittlerweile nutzen 5500 bis 6000 Personen den S-Bahnanschluss. In welchem Verhältnis sich die Personen in Pendler und Ausflügler aufteilen, war Herrn Engewald nicht bekannt. Er ist der Meinung, dass es viel mehr Pendler seien und sich die Ausflüge vor allem auf Einkäufe in Stuttgart am Wochenende beschränken, weil Filderstadt kein typisches Ausflugsziel ist. Da die Region Stuttgart sehr polyzentral ist, gibt es auch keinen Pendlerhauptstrom in die Landeshauptstadt hinein, sondern es bestehen vielmehr Pendlerbeziehungen zwischen allen Städten und Gemeinden in der Region.

Ganz anders ist die Situation in Teltow. Hier fahren die meisten nach Berlin und nicht in die umliegenden Orte. Das ist seit dem Mauerfall auch wieder attraktiv. Davor musste man mit dem Zug einen großen Bogen um den Westteil machen, was sehr viel Zeit in Anspruch nahm. Potsdam scheint laut Herrn Rönnebeck als Zielort nicht von großer Bedeutung zu sein.

Den höchsten Anteil an Touristen hat Bühl. Zwar sind es an Wochentagen geschätzte 90 Prozent Pendler und nur 10 Prozent Touristen, die die Stadtbahn benutzen, allerdings dreht sich dieses Verhältnis am Wochenende fast um. Da Bühl touristisch attraktiv am Rande des Nordschwarzwalds liegt, kommen sehr viele Ausflügler mit der Stadtbahn nach Bühl, um von dort in einer viertel Stunde mit dem Bus entweder in den Naturpark Nordschwarzwald zu fahren oder das Restaurant „Bühler Höhe“ zu besuchen (Zimmer). Dabei ist der hohe Altersdurchschnitt der Touristen auf die Nähe zu Baden-Baden zurückzuführen.

Im Gegensatz zu Stuttgart ist die Region Hannover monozentral. Nienburg zieht zwar noch einen geringen Anteil an Radtouristen oder Kurzurlaubern, die gerne Ferien auf dem Bauernhof machen an, aber die 3000 S-Bahnnutzer pro Tag gehen zum größten Teil in Hannover in die Schule oder auf die Universität, arbeiten dort oder nehmen sonstige Dienstleistungen in Anspruch. Auch in Wedemark besteht der Hauptanteil der S-Bahnnutzer aus Pendlern und am Endhaltepunkt Bennemühlen steigen zudem viele von Soltau kommend in die S-Bahn um. „Das sieht man morgens und abends. Die Züge Richtung Hannover bzw. dann Richtung auswärts sind zu dieser Zeit sehr voll. Es wäre langsam nötig, zu diesen Zeiten mehr Züge einzusetzen“, beschreibt Herr Schultz die Situation. Zur Frage nach dem Freizeitverkehr meinte er: „Wenn sie einkaufen auch als Freizeit sehen, dann sind das einige. Aber so typischen Ausflugsverkehr gibt es kaum.“

Erreichbarkeit der Vergleichsstädte

Die Erreichbarkeit ihrer Städte bewerteten alle Experten als gut bis sehr gut. Dabei wurde auf das Kriterium „Autobahnanschluss“ bzw. „andere nahegelegene Fernstraßen“ genauso Wert gelegt wie auf Schienenanbindungen.

Herr Brune bezeichnete die Erreichbarkeit von Filderstadt als „super“. Es gibt die Autobahn A8, die Bundesstraße B27 und den internationalen Flughafen Stuttgart. Zum S-Bahnanschluss meinte er außerdem Folgendes: „Wir haben als einzige Stadt im Landkreis die völlige Vernetzung von S-Bahn und Bus. Es gibt 12 Busse, die in alle Richtungen fahren.“

Auch Herr Schultz ist mit der Erreichbarkeit von Wedemark zufrieden. In der Nähe befindet sich die Autobahn A7 nach Hamburg und A2 nach Dortmund. Die S-Bahn hat den Anschluss nach Hannover verbessert. Nur die Busverbindungen zwischen den einzelnen Orten sind schwierig, da die Busse nicht sehr häufig fahren und die Menschen deshalb das Auto bevorzugen.

Trotz der 50 Kilometer Entfernung nach Karlsruhe bewerte auch Herr Zimmer die Erreichbarkeit Bühls als „super“. Grund dafür ist die fünf Kilometer entfernte Autobahn A5 nach Karlsruhe und Basel und die Regionalbahn, die Stadtbahn und die vielen Busverbindungen. Auch in Nienburg, das genauso weit zum Oberzentrum entfernt liegt wie Bühl, ist man mit der Erreichbarkeit zufrieden. Die Bahnanschlüsse sind gut und es gibt sechs Bundesstrassen, die in die Stadt hineinführen. Herr Meinders fände allerdings einen Autobahnanschluss nicht schlecht.

Stärken und Schwächen der S-Bahn

Als allgemeine Stärken der S-Bahn sehen fast alle Experten Pünktlichkeit und einen verlässlichen Takt, was in Filderstadt wichtig für Geschäftsleute ist, da auf der B27 nach Stuttgart zu den Hauptverkehrszeiten fast immer Stau ist (Brune). Auch die Sauberkeit sprachen Herr Brune und Herr Zimmer an, der zudem noch das höhere Niveau und die Be-

quemlichkeit anführte. Außerdem nannte er noch spezielle Vorteile der Stadtbahn im Raum Karlsruhe. „In der Region Karlsruhe hat die Stadtbahn vor allem den Vorteil, dass man zwar eine etwas längere Fahrzeit hat, dafür an viel mehr Haltestellen als mit der Regionalbahn hält, an denen man aussteigen kann und man kann vor allem direkt in die Innenstadt fahren. Mit der Regionalbahn geht das nur bis zum Hauptbahnhof. Außerdem ist es in Karlsruhe sehr schwer, einen Parkplatz zu bekommen, der zudem teuer ist. Somit ist die halbe Stunde Autofahrzeit nicht wirklich von Vorteil. Eine Regio-Karte für den ganzen Tag kostet 7,00 Euro. Damit kann man alle Verkehrsmittel benutzen.“

Herr Rönnebeck bescheinigte der S-Bahn Wetterunabhängigkeit sowie die Unabhängigkeit von Straßenbaustellen und Unfällen.

Die Schwächen der S-Bahn wurden nicht so stark allgemein gesehen, sondern ganz konkrete Beispiele aus der Praxis genannt. So ärgert zum Beispiel Herrn Brune, „dass mit der S-Bahn neuerdings Drogenhändler und Penner in das Bahnhofsumfeld kommen, was zuvor nicht der Fall war.“ Herr Schultz ist eher unzufrieden mit der Deutschen Bahn, „da die sich nur um die S-Bahn und nicht um die Bahnhöfe und das Umfeld kümmert.“ Den Fahrpreis sieht Herr Rönnebeck als Schwäche, da die Fahrt nach Teltow 40 Cent mehr kostet als bis zum nächsten Bahnhof stadteinwärts. Außerdem muss man gegenwärtig zweimal umsteigen, wenn man zum Potsdamer Platz will, da der Umbau des Bahnhofs Papestraße noch nicht beendet ist. Das hat sich inzwischen geändert. In Bühl befürchtet man, dass die Deutsche Bahn in Zukunft Strecken streichen könnte und Bühl nicht mehr Haltepunkt ist. Des Weiteren sieht Herr Zimmer die Unrentabilität der Stadtbahn als Schwäche, allerdings „muss sich der Träger, also das Land darum kümmern.“

6.1.2 Das Projekt

Außer in Teltow und Bühl gelang es mir kaum, genaue Zahlen über die Kosten des Projekts und die Kostenverteilung auf die beteiligten Akteure herauszubekommen. Teilweise waren sie sehr hoch so wie in Filderstadt. Dort kostete die Anbindung 85 Millionen Euro, was vor allem damit zu begründen ist, dass ein Tunnel unter der Start- und Landebahn des Stuttgarter Flughafens gebaut werden musste, der die Kosten in die Höhe trieb. Laut Herrn Brune würde dieses Vorhaben wegen der angespannten Haushaltslage heute nicht mehr genehmigt.

In Teltow kostete die Verlängerung 33 Millionen Euro. Davon zahlten 21 Millionen Euro der Bund, 12 Millionen Euro das Land Brandenburg und 700.000 Euro gab die Stadt für die Bahnhofsvorplatzgestaltung aus. Angeblich war der Streckenabschnitt auch in Wedemark teuer, da neue Gleise gelegt wurden. Genaue Zahlen konnte mit Herr Schultz allerdings nicht nennen. In Bühl kostete der Anschluss „nur“ 3,79 Millionen Euro. Grund dafür war die Möglichkeit der gleichzeitigen Nutzung der DB-Gleise durch die Stadtbahn. Somit mussten

nur die Kosten für neue Fahrzeuge übernommen werden. Der Landkreis Rastatt zahlte 47 Prozent, der Ortenaukreis 19 Prozent und die Stadt Baden-Baden übernahm 34 Prozent. Der Landkreis Rastatt teilte sich die Kosten erneut und gab 25 Prozent an Bühl und Sinzheim ab. Damit mussten sich beide Städte mit jeweils 222.662,50 Euro beteiligen. Zu Nienburg sind keine Zahlen erhältlich.

Bezüglich der Frage, wie viele Personen mit dem S-Bahnhaltepunkt angeschlossen wurden, beträgt die Zahl laut der Experten in Bühl und in Nienburg um die 150.000. In Filderstadt sind es zwischen 80.000 und 90.000, Wedemark und Teltow konnten keine Auskunft geben.

Akzeptanz des Projekts

Am weitesten liegen die Planungen für die Verlängerung nach Teltow zurück. Bereits in den 1930er Jahren gab es Überlegungen, die S-Bahn bis Teltow und noch weiter fahren zu lassen. Wie in München machte der Zweite Weltkrieg diesem Vorhaben einen Strich durch die Rechnung und die anschließende Teilung Berlins tat ihr Übriges dazu. Somit war die Stadt Teltow sehr für die Wiederaufnahme der alten Pläne, um endlich besser mit der Stadt Berlin verbunden zu sein. Auch die Bevölkerung befürwortete diese Ideen. Die planungsbeteiligten Akteure bestehend aus Deutscher Bahn, Stadt Teltow und Land Brandenburg arbeiteten laut Herrn Rönnebeck erfolgreich in einer S-Bahnarbeitsgruppe zusammen, die sich wöchentlich traf, um die vorhandenen Probleme zu besprechen und falls möglich zu lösen.

Abbildung 6.3: S26 Teltow Stadt



Quelle: DWR

Abbildung: 6.4: Haltepunkt Teltow Stadt



Quelle: DWR

Zwar liegen die Planungen für eine S-Bahn im Raum Hannover nicht so weit zurück, doch setzte die Aussicht auf die EXPO 2000 einen enormen Bauschub in Bewegung. Fast wie bei den Olympischen Spielen in München wurden in Hannover die einzelnen S-Bahnstrecken kurz hintereinander in Betrieb genommen. Die Region profitierte extrem von der EXPO 2000, sonst gäbe es das Netz möglicherweise heute noch nicht in diesem Maß. Deshalb ist es nachvollziehbar, dass die Unterstützung der Behörden, vor allem durch die Landesverkehrsgesellschaft und das Wirtschaftsministerium des Landes Niedersachsen enorm war.

Auch die Gemeinde Wedemark und die Stadt Nienburg waren von den Plänen überzeugt. In den 1990er Jahren entstand in Nienburg zum Beispiel eine Pendlerinitiative, die sich sehr stark für den Bau der S-Bahn einsetzte. Auch in Wedemark war die Akzeptanz der S-Bahn sehr groß. Allerdings gab es eine Bürgerinitiative, die gegen den zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Bissendorf und Mellendorf war und sich damit durchsetzen konnte. Beide Hannoveraner Experten äußerten sich zudem zufrieden über die Zusammenarbeit der planungsbeteiligten Akteure. Nur Herr Schultz ist gegenwärtig mit der Deutschen Bahn unzufrieden: „Die DB ist schon sehr lahm. Sie rechnen zum Beispiel erst jetzt die Kosten für die Eisenbahnkreuzungen ab.“

Probleme mit der Deutschen Bahn gab es weder in Filderstadt noch in Bühl. Allerdings ist die Akzeptanz des Projekts im baden-württembergischen Umwelt- und Verkehrsministerium unterschiedlich ausgefallen. In Filderstadt war die Unterstützung aller Behörden sehr groß. Laut Herrn Brune hat das Land Baden-Württemberg Bernhausen die S-Bahn als eine Art Entschädigung für die Nähe zum Flughafen und dem daraus resultierenden Lärm gegeben. Während der Bauphase gab es allerdings zahlreiche Probleme. Die Echterdinger Straße wurde auf einem Teilstück komplett aufgerissen, so dass man nicht mehr durchfahren konnte. Durch die Bauarbeiten kam es zu starken Verschmutzungen und zu viel Lärm. Die davon betroffenen Einzelhändler mussten Umsatzverluste hinnehmen, da man sie nur noch sehr schlecht erreichen konnte. Die Stadt hat dann versucht, sie mit den zu erwartenden Vorteilen der S-Bahn zu beruhigen. Teilweise bot die Stadt sogar Hilfsmaßnahmen wie kostenloses Autoreinigen an (Brune).

Von der Verlängerung bis Bühl hielt man im zuständigen Ministerium dagegen nicht sehr viel. Zwar haben die Region Karlsruhe, der Karlsruher Verkehrsverband (KVV) und die Albtal Verkehrsgesellschaft das Projekt sehr stark unterstützt, doch die zuständigen Beamten im Ministerium konnten nur durch die guten Kontakte des KVV zu selbigen überredet werden, die Betriebskosten zu 50 Prozent zu übernehmen (Schultz).

Die Befürwortung in den beiden Städten und in der Bevölkerung war jeweils sehr hoch. Filderstadt hatte schon seit Anfang der 1990er Jahre an einen S-Bahnanschluss gedacht. Zumal eine zeitlang nach dem Krieg noch die Filderbahn von Echterdingen nach Bernhausen und weiter nach Neuhausen fuhr und eine Wiederaufnahme dieser Einrichtung für sinnvoll gehalten wurde. Die Filderstädter Bevölkerung hatte zwar nichts gegen einen S-Bahnanschluss, aber richtig nutzen können ihn nur die Bernhäuser, da sich dort der Haltepunkt befindet (Brune). Die anderen werden teilweise mit dem Bus nach Echterdingen verwiesen, was den Vorteil hat, dass dort zwei Linien fahren und somit der Takt erhöht ist.

Die Stadt Bühl war ebenfalls schon länger an einer Stadtbahnbindung nach Karlsruhe interessiert. Auch die Bevölkerung erhob keinen Einspruch, da alle den Vorteil der schnelleren und bequemer Erreichbarkeit Karlsruhes und der Umlandgemeinden sahen.

Ein weiterer Pluspunkt war sicher auch, dass keinerlei Bauarbeiten durchgeführt werden mussten, da die Gleise bereits vorhanden waren (Zimmer).

Verkehrssituation

In den wenigsten Fällen hat sich der Verkehr, vor allem der öffentliche verringert. So meinte Herr Rönnebeck, der Verkehr sei leicht zurückgegangen, die Busverbindungen blieben aber dieselben. Auch in Wedemark ist das Busnetz - bis auf eine gestrichene Verbindung nach Langenhagen - unverändert. Dagegen wurden die Busse nach dem Anschluss sehr gut mit der S-Bahn vertaktet. Der Individualverkehr hat laut Herrn Schultz dem allgemeinen Trend folgend eher zugenommen. Der Meinung ist auch Herr Brune. „Vor der Fertigstellung nahmen die Planer an, dass sich der Verkehr reduzieren würde, vor allem die Belastungen der B27, die derzeit 50.000 bis 70.000 Fahrzeuge pro Tag beträgt. Es fahren aber nur 5500 mit der S-Bahn, somit sind nicht sehr viele umgestiegen und diese würden sich auf verschiedene Strecken verteilen, so dass man dort nichts Signifikantes ausmachen könnte.“ Die neuen Pendlerbusse verursachen sogar noch mehr Verkehr. Vor dem S-Bahnanschluss fuhren die Pendler bis Echterdingen mit dem Bus. Nun steigt etwa ein Drittel in Bernhausen um.

Anders sieht es dagegen in Bühl aus. Dort wurden Busverbindungen entlang der Stadtbahnstrecke, vor allem Schulbusse, aus Kostengründen gestrichen. Damit konnte ein Teil des Busverkehrs reduziert werden. Von einer Verringerung des Individualverkehrs kann man laut Herrn Zimmer aber nicht sprechen. Auch er bezieht dabei die allgemeine Entwicklung mit ein.

Ein komplett neues Stadtbussystem bekam Nienburg mit der S-Bahn. Der neu entstandene Stadtbus und der Überlandbus sind genau auf den Takt der S-Bahn ausgerichtet. Im neuen System wurden keine Buslinien gestrichen. Auch der Individualverkehr hat sich nicht reduziert. Herr Meinders befürchtet allerdings, dass mit dem Ausbau der B6 wieder mehr Personen mit dem Auto nach Hannover fahren. Momentan benötigt man dafür noch eine Stunde, was die S-Bahn attraktiver macht. Mit vier Spuren könnte sich das ändern.

Erwartungen der Stadt an den S-Bahnanschluss

Ein Teil der Erwartungen der Stadt Filderstadt waren entweder zu hoch oder zu unrealistisch, denn sie konnten nicht wirklich realisiert werden. Laut Herrn Brune und Herrn Engewald hat sich die Stadt eine bessere städtebauliche Entwicklung erhofft. Vor allem eine Belebung um den Bahnhof und in der Volkartstraße, die die Verbindung zur Fußgängerzone bildet. Hier hätte sich Einzelhandel ansiedeln sollen, es waren sogar eine Art Shopping-Galerie und einige größere Gebäude geplant. Diese Vorhaben waren aber aus finanziellen Gründen nicht durchführbar, denn die Besitzer wollten ihre bebauten Grundstücke nur sehr teuer verkaufen (600 bis 700 Euro pro Quadratmeter). Die Stadt Filderstadt überlegte zwar zunächst, einige

Grundstücke zu diesen hohen Preisen selbst zu erwerben und anschließend günstiger weiter zu geben, aber der finanzielle Verlust wäre zu groß gewesen. Hinzu kommt, dass die meisten Fahrgäste sofort mit dem Bus weiterfahren und nicht in die Fußgängerzone zum Einkaufen gehen. Herr Brune schätzt, dass deshalb mehr Läden um den Bahnhof nicht unbedingt mehr Kunden angelockt hätten.

Dennoch sollte man nicht vergessen zu sagen, dass die erhoffte schnellere und bequemere Verbindung nach Stuttgart und zurück natürlich verwirklicht werden konnte.

Ähnliche Bauvorhaben hatte auch Teltow. Ursprünglich war ein Bahnhofsgebäude geplant, das ein Hotel und einen Büroteil beherbergen sollte. Der Investor ging während der Verhandlungen pleite, die Bahnhofsgestaltung wurde neu ausgeschrieben und es bewarb sich nur noch ein Unternehmen. Geleitet von den Wünschen der Stadt, kein weiteres Bürogebäude zu bauen, da der Leerstand schon über 40 Prozent beträgt, entstand nur ein Haltepunkt. Der geplante Kiosk wurde abgelehnt, wie Herrn Rönnebeck berichtete.

Die Stadt Bühl hat sich durch den Anschluss an die Stadtbahn eine bessere Vernetzung der Busse erhofft. Das hat auch funktioniert. Teilweise gibt es aber noch Nachbesserungsbedarf. Vor dem Anschluss hat jeder Ort für sich geplant. Das hat sich inzwischen geändert und die Busse sind besser vertaktet. Wenn die Stadtbahn besser etabliert ist, hofft die Stadt laut Herrn Zimmer darauf, dass sich der Landkreis noch stärker der Vernetzung widmet, auch was die Trasse zum Baden-Airpark betrifft.

Die Gemeinde Wedemark erhoffte sich eine bessere Verkehrsanbindung nach Hannover; in Nienburg sollte das Umland besser integriert werden. In beiden Fällen ist dies gelungen. In Wedemark wollte man außerdem die Bahnübergänge entlasten. Das hat nicht ganz funktioniert, weil nach wie vor alle Übergänge beschränkt sind. Tunnels wären zu teuer und teilweise in den Ortszentren nicht zu verwirklichen gewesen. Positiv erwähnt Herr Schultz abschließend: „Es war vielleicht nicht ganz beabsichtigt, aber die Bahnhöfe wurden belebt und aufgewertet und die Entwicklung um die Haltepunkte verläuft sehr gut. Es kommt zu Baulandausweisungen.“

Nienburg hat zusätzlich Werbung für das Leben in der Stadt gemacht. Die Stadt pries die Möglichkeit in Hannover zu arbeiten und in Nienburg günstiger und umweltfreundlicher zu leben. Diese Methode hat funktioniert und es ziehen Menschen in die Stadt (Meinders).

6.1.3 Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft

Die wirtschaftliche Struktur der einzelnen Vergleichsstädte ist sehr unterschiedlich. Somit kann ein pauschaler Kausalzusammenhang von S-Bahnanschluss = Zuzug von weiteren Unternehmen nicht gesehen werden. Allerdings nannten alle Experten den S-Bahnanschluss als positiven Standortfaktor, der abhängig von der jeweiligen Stadt einmal mehr, aber auch

einmal weniger Vorteile für die Wirtschaft brachte. Die unterschiedlichen Situationen werden in diesem Kapitel dargestellt.

Die Vergleichsstädte in Gruppen

Auf meine Frage nach Firmenneuansiedlungen nach dem S-Bahnanschluss bekam ich verschiedene Antworten. So kamen weder nach Teltow noch nach Wedemark neue Firmen. Ganz anders sah es dagegen in Filderstadt, Bühl und Nienburg aus. Dort lassen sich nach wie vor neue Unternehmen nieder. In erster Linie allerdings nicht wegen dem S-Bahnanschluss, sondern auf Grund anderer Faktoren, die noch genauer erläutert werden. Herr Rönnebeck und Herr Schultz begründeten diese Entwicklung damit, dass ihre Stadt nie ein besonders attraktiver Unternehmensstandort war, da diese Rolle bereits das jeweilige nahegelegene Oberzentrum Berlin bzw. Hannover ausfüllt. Dagegen bezeichneten die drei anderen Experten ihre Stadt ausdrücklich als bedeutenden Standort, was man vor allem in Bühl an der Anzahl der bekannten Unternehmen sehen kann (vgl. Kap. 6.1). In diesem Fall kann man sagen, je größer die Anzahl der Unternehmen und die Bedeutung der jeweiligen Stadt als Wirtschaftsstandort vor dem S-Bahnanschluss war, desto eher haben sich auch nach dem Anschluss weitere Firmen angesiedelt. Waren diese Faktoren dagegen schon von jeher nur von geringer Bedeutung, konnte man davon ausgehen, dass sich diese Situation auch mit einem S-Bahnanschluss nicht sehr verändern wird.

Bezüglich des Standorts und der daraus resultierenden Entwicklung nicht nur in Bezug auf Firmenneuansiedlungen, sondern auch den Einzelhandel und den Tourismus betreffend, lassen sich die fünf Vergleichsstädte in drei Gruppen einteilen. Die erste bilden Wedemark und Teltow. Beide liegen sehr nah am Oberzentrum und verlieren potenzielle Neuansiedlungen an dasselbige. Wie sich die Nähe zu Hannover und Berlin auf den Einzelhandel und den Tourismus auswirkt, wird anschließend beschrieben. Die zweite Gruppe stellen Bühl und Nienburg dar. Sie liegen jeweils 50 Kilometer vom Oberzentrum entfernt und sind deshalb nicht mehr so stark in dessen Einzugsgebiet, weshalb ihre Besonderheiten zum Beispiel im Tourismus, aber auch im Einzelhandel besser zur Geltung kommen. Auch dazu später mehr. Die dritte Gruppe bildet Filderstadt alleine. Es ist die größte Vergleichsstadt und hat teilweise dieselben Faktoren wie die anderen Städte. So liegt auch Filderstadt sehr nah an Stuttgart (vgl. Kap. 6.1). Allerdings ist hier nicht die Nähe zur baden-württembergischen Landeshauptstadt entscheidend für Neuansiedlungen bzw. Nichtneuansiedlungen von Firmen wie in Teltow und Wedemark, sondern ganz explizit die Nähe zum Flughafen Stuttgart und zur 2007 geplanten Neueröffnung der Landesmesse. Dieser Faktor ist am stärksten prägend für die Unternehmen in Filderstadt.

Teltow und Wedemark: Einzelhandel und Tourismus

Der Einzelhandel in Teltow und in Wedemark dient hauptsächlich der Nahversorgung der örtlichen Bevölkerung. Kunden aus den umliegenden Gemeinden wählen beide Städte nicht als Einkaufsziel. Auch hier ist wieder vielmehr das Oberzentrum gefragt.

In Wedemark hat sich seit dem S-Bahnanschluss kein neuer Supermarkt niedergelassen. Dagegen hat die Stadt Teltow sich aktiv für die Ansiedlung eines „Netto“-Supermarkts direkt neben dem neu entstandenen Haltepunkt eingesetzt. „Allerdings musste man Netto schon sehr locken, damit er herkommt. Von selber wären die wohl nicht auf die Idee gekommen.“

Mit dem Tourismus sieht es fast wie beim Einzelhandel aus. Das Oberzentrum ist der Anziehungspunkt. Herr Schultz führt als einzigen Punkt die schöne Landschaft an, aber auf meine Frage weshalb ich denn persönlich nach Wedemark kommen sollte, fiel ihm keine Antwort ein. Herr Rönnebeck sieht den Tourismus in Teltow zwar auch nicht besonders stark ausgeprägt, allerdings kann sich die Stadt zumindest mit ihren deutschlandweit bekannten „Teltower Rübchen“ rühmen. Das 6. Rübchenfest bezeichnete Herr Rönnebeck als sehr gelungen und „zu diesem Anlass hat die S-Bahn auch Sinn gemacht.“ Außerdem gibt es entlang des Teltow-Kanals einen Rad- und Wanderweg und mittlerweile ist Teltow Mitglied im Tourismusverband Teltow-Fläming. Die Stadt bemüht sich also auf diesem Gebiet verstärkt etwas zu tun.

Beiden Orten gemein ist neben der Nähe zum Oberzentrum auch die Nähe zum Flughafen. Allerdings spielt diese im Gegensatz zu Filderstadt keine große Rolle. „Langenhagen ist da viel attraktiver. Auch weil sie einen noch besseren Autobahnanschluss haben. Die Messe ist zu weit weg“, stellt Herr Schultz die Situation in Wedemark dar.

Bühl und Nienburg: Einzelhandel und Tourismus

Den genauen Gegensatz zu dem vom Einzelhandel und Tourismus eher „vernachlässigten“ Teltow und Wedemark bilden die beiden großen Kreisstädte Nienburg und Bühl. Herr Meinders schwärmte am Telefon und meinte „Nienburg ist das Einkaufszentrum der Mittelweser.“ Als herausragendes Versorgungszentrum der Mittelweserregion hat Nienburg eine der höchsten Verflechtungsbeziehungen mit dem Umland in ganz Niedersachsen. War Nienburg bereits vor dem S-Bahnanschluss ein beliebtes Einkaufsziel, so ist die Attraktivität seitdem noch weiter gestiegen. Die Stadt, mittelalterlich geprägt, versucht ganz gezielt, großflächigen Einzelhandel vom Stadtrand fernzuhalten. Bis jetzt, so Meinders, konnte er auf das Nötigste reduziert werden. Das ist auch zum Vorteil der Innenstadt. Dort gibt es keinen Leerstand; große Filialisten wie C&A und MediaMarkt ziehen die Kunden aus dem Umland an. Derzeit versucht die Stadt, die Modekette H&M in der Innenstadt anzusiedeln. Neben den großen Ketten gibt es auch zahlreiche kleine Läden mit Schmuck oder Kunsthandwerk, die laut Herrn Meinders „besonders für Frauen interessant sind.“ Diese heterogene Einzelhandelsstruktur zieht viele Kunden vor allem aus den kleineren Umlandgemeinden an. Die

Nienburger selber fahren laut Herrn Meinders allerdings „lieber zum Shoppen nach Hannover.“

Einen nicht ganz so herausragenden Stellenwert beim Einzelhandel hat Bühl. Zwar gibt es auch hier Filialisten wie Deichmann oder Fielmann, aber der bevorzugte Einkaufsstandort ist für die meisten Bewohner Karlsruhe. So kommt es laut Herrn Zimmer immer wieder zu Diskussionen, ob seit dem Stadtbahnanschluss vermehrt Kunden nach Karlsruhe abgezogen wurden. „Das ist oft nur ein Alibi-Argument, um Druck auf die Politik auszuüben. Die Bereiche Finanzen und Kaufkraftabfluss üben da am stärksten Druck aus.“ Auch Herr Zimmer ist der Meinung, dass mit der Stadtbahn eher Kunden aus den kleineren Umlandgemeinden nach Bühl kommen, da die Stadt jetzt leichter zu erreichen ist. Allerdings gilt dies auch für Karlsruhe.

Beim Tourismus hat im Gegensatz zum Einzelhandel Bühl erhebliche Vorteile. Durch die bereits erwähnte Nähe zum Nordschwarzwald (vgl. Kap. 6.1) ist Bühl ein attraktives Ausflugsziel bzw. ein angenehmer Zwischenstopp auf dem Weg in den Schwarzwald. Das hat sich seit dem Stadtbahnanschluss weiter verstärkt, da die Erreichbarkeit verbessert wurde. Die Zunahme der Touristen bekommen vor allem die Citybus-Betreiber und die Gastwirte zu spüren (Zimmer). Besonders die Anzahl älterer Menschen hat zugenommen. Sie können von Baden-Baden bequem mit der Stadtbahn anreisen.

Nienburg hat zwar keine Berge, aber das flache Land bietet ideale Voraussetzungen für den Fahrradtourismus. Zwar bleiben diese Touristen nicht sehr lange in Nienburg, dafür reisen die meisten mit der S-Bahn an. Zudem gibt es die Möglichkeit der Ferien auf dem Bauernhof. Dabei spielt die S-Bahn allerdings eine untergeordnete Rolle, da die Mehrheit mit dem Auto zum Zielort fährt (Meinders). Hier ist die zentrale Lage an den sechs Bundesstraßen von Vorteil.

Diese stellen gleichzeitig auch einen weiteren Grund für die Neuansiedlung von Unternehmen dar. Des Weiteren nannte Herr Meinders als positive Standortfaktoren den kostengünstigen Standort, die Lohn- und Gehaltsstruktur, die niedrigen Grundstückspreise, die Vielzahl der Sport- und Freizeitangebote der Stadt und den Faktor, dass Nienburg eine Stadt der kurzen Wege sei.

Auch in Bühl ist die Nähe zur Autobahn A5 von Bedeutung. Seit der zivilen Nutzung des alten Militärflughafens von Baden-Baden ist allerdings auch die Nähe hierzu von zunehmender Wichtigkeit. Der Baden-Airpark ist mit dem Auto nur eine viertel Stunde entfernt und somit vor allem für international tätige Firmen wie GlaxoSmithKline äußerst interessant. Die Stadt Bühl setzt sich deshalb sehr dafür ein, dass die Stadtbahn in Zukunft bis zum Flughafen fährt (Zimmer). „Damit könnte die perfekte Verbindung von Bus, Bahn und Flugzeug geschaffen werden.“

Filderstadt: Einzelhandel und Tourismus

Laut Herrn Engewald sind die Auswirkungen auf den Einzelhandel seit der S-Bahnverlängerung nicht genau feststellbar, da es keine Untersuchung dazu gibt. Einige Einzelhändler im Ortsteil Bernhausen behaupten aber, dass sich die Umsätze erhöht hätten. Vor allem bei den Läden, die direkt am Bahnhof liegen und für S-Bahnbenutzer attraktiv sind (Bäcker, Metzger, Apotheke). Diese drei Händler hatten vor dem Bau am meisten Bedenken geäußert, die während der Bauphase durchaus gerechtfertigt waren, da die Zugänge und Parkplätze teilweise beeinträchtigt waren und Kunden wegblieben. Die Zahl der auswärtigen Kunden ist in Bernhausen nicht besonders hoch (Engewald). Die Nachbarstadt Echterdingen wird von vielen Filderstädtern als attraktiver zum Einkaufen bewertet. Somit hat der S-Bahnanschluss zumindest für die Bernhäuser den Effekt, dass sie in wenigen Minuten in Echterdingen sind bzw. gleich weiter in die Stuttgarter Innenstadt fahren können. „Es hängt also eher von der generellen Attraktivität einer Innenstadt ab, als von der Erreichbarkeit mit der S-Bahn.“

Bei der Attraktivität für Touristen muss sich Filderstadt ebenfalls gegenüber Echterdingen geschlagen geben. Dort lockt das jährliche Krautfest Mitte Oktober zahlreiche Besucher aus der ganzen Region Stuttgart und darüber hinaus an. Das hat Filderstadt mit dem im September 2005 zum letzten Mal stattgefundenen Porsche Tennisturnier der Damen nie geschafft. Und auch die Nähe zu Stuttgart hat denselben Effekt wie in Teltow und Wedemark.

Somit ist Filderstadt in erster Linie auf die ansässigen Unternehmen ausgerichtet. Diese siedeln sich sehr gerne auf der Filderebene in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafen Stuttgart an. Dieser trägt übrigens den Titel „Flughafen Echterdingen“, da er sich zum größten Teil auf deren Gemarkung befindet. Davon hat Filderstadt allerdings keine erkennbaren Nachteile. Die sich gerade im Bau befindliche neue Landesmesse ist mit das stärkste „Zugferd“ (Engewald). „Es gab schon Anfragen, ob man nicht noch ein Hotel am Bahnhof bauen könnte, weil ja bald die Messe kommt. Da war die S-Bahn gar nicht entscheidend.“ Momentan ist bereits zu bemerken, dass die Hotels in S-Bahnnähe eine höhere Auslastung haben, weil man von dort schnell und günstig zum Flughafen und nach Stuttgart kommt. Auch der gute verkehrliche Anschluss durch die A8 und die B27 (vgl. Kap. 6.1.1) spielt für die örtlichen Unternehmen eine große Rolle. Da wie bereits erwähnt die Region Stuttgart polyzentral ausgerichtet ist, ist ein gut ausgebautes Straßennetz für die Firmen von größerer Bedeutung als ein S-Bahnanschluss. Mit diesem kommt man zwar schnell nach Stuttgart, aber nicht in die südlich gelegenen Städte am Rande der Schwäbischen Alb wie Tübingen, Reutlingen oder Nürtingen, von wo ebenfalls viele Arbeitnehmer kommen.

Die S-Bahn als positiver Standortfaktor

Trotz einiger Schwierigkeiten und nicht eingetretener Entwicklungen bewerten alle fünf Experten den S-Bahnanschluss als positiven Standortfaktor. So wirbt die Stadt Filderstadt zum Beispiel mit dem S-Bahnendhaltepunkt in ihren Standortbroschüren. Allerdings gibt es nach wie vor Unzufriedenheit bei einigen Firmen, da nur einer der fünf Stadtteile an das S-Bahnnetz angeschlossen ist. „Viele Unternehmen, die etwas außerhalb von Bernhausen liegen oder in einem anderen Stadtteil, beschwerten sich, dass sie die S-Bahn nicht erreichen, dabei wissen sie gar nicht, dass es auch noch Busse gibt. Das muss ich denen dann erst mal erklären.“

In Bühl wird die Stadtbahn vor allem wegen Firmen wie Bosch, die einen hohen Anteil an hochqualifizierten Arbeitskräften haben, befürwortet. Teilweise sind es ausländische Arbeitskräfte, die ein angenehmes Wohnumfeld suchen. Das kann ihnen Bühl mit der Nähe zum Schwarzwald und seit Dezember 2004 auch mit einer bequemen Verbindung nach Karlsruhe bieten (Zimmer). „Die Stadtbahn erhöht die Lebensqualität zusätzlich.“

Abbildung 6.5: Stadtbahn Karlsruhe



Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 6.6: Haltepunkt Bühl



Quelle: eigene Aufnahme

Auch in Wedemark ist dies der Fall. Die Firma Sennheiser beschäftigt ebenfalls eine größere Anzahl an hochqualifizierten Arbeitskräften, die mit der S-Bahn bequem zu ihrem Wohnort nach Hannover fahren können. Dieser Standortfaktor sichert laut Herrn Schultz zumindest den Bestand an Firmen und garantiert eine bessere Erreichbarkeit. „Die Anbindung zum Flughafen ist jetzt auch sehr gut. Man muss einmal umsteigen und ist in ca. 20 Minuten dort.“ Auch Herr Rönnebeck teilt diese Ansicht, denn die AOK hat in Teltow 400 Mitarbeiter, die bevorzugt die S-Bahn nutzen, was laut Herrn Rönnebeck zu einer Reduzierung des Individualverkehrs führt.

6.1.4 Auswirkungen auf den Immobilienmarkt

Im folgenden Kapitel werden die eben verwendeten Gruppeneinteilungen wieder komplett aufgelöst, da sich bezüglich der Immobilienpreisentwicklung und dem Bau von Wohn- und Büroflächen ganz neue Konstellationen ergeben.

Eine positive Entwicklung der Immobilienpreise ist laut den Experten nur in den beiden Orten in der Region Hannover zu verzeichnen. Die Gemeinde Wedemark ist seit dem S-Bahnanschluss ein attraktiver Wohnstandort im Norden Hannovers geworden. Vor allem junge Familien ziehen verstärkt in die Neubaugebiete in der Nähe der S-Bahnhaltepunkte und am Stadtrand. „Die Gemeinde hat keine Probleme ihre Baugebiete vollzukriegen.“

Auch in Nienburg sind die Preise vor allem um den Bahnhof herum gestiegen. Dort befinden sich viele Gründerzeithäuser, die speziell bei zahlungskräftigen Doppelverdienern gefragt sind (Meinders). Junge Familien ziehen eher in die Neubaugebiete am Stadtrand.

Anders sieht es dagegen in Filderstadt und Bühl aus. In beiden Städten sind die Immobilienpreise bereits auf einem sehr hohen Niveau. „Durch die Nähe zu Stuttgart und zum Flughafen kann man in Filderstadt noch kein Preisgefälle ausmachen. Die Immobilienpreise sind auf einem hohen Niveau und in letzter Zeit nur leicht rückläufig.“ Ähnliches gilt für Bühl. Ein Gefälle zu Karlsruhe ist kaum spürbar, zu Stuttgart dementsprechend schon. Aber für eine ländliche Region sind sie noch relativ hoch. Dennoch werden diese Preise gezahlt, weil sehr viel Gutverdienende in Bühl wohnen (Zimmer). Dafür ist unter anderem die Firma Bosch verantwortlich, die gut ausgebildete Arbeitskräfte angemessen bezahlt.

Auch die Zahl der Neubauten steigt nach wie vor. Herr Engewald führt dies aber nicht unbedingt auf die S-Bahn zurück, sondern vielmehr auf die günstige Lage zu Stuttgart und der generellen Nachfrage nach Wohnraum. Dies gilt auch für Bühl, weil die Stadt als Wohnort attraktiv ist und der Stadtbahnanschluss jetzt als zusätzliches Argument anzuführen ist.

In Teltow ist die Situation am negativsten. Dort sind weder die Preise gestiegen, noch wurde in großem Maße neu gebaut. Herr Rönnebeck führt das auf die generell schlechte wirtschaftliche Lage zurück. Einige Bewohner an der S-Bahnstrecke forderten sogar eine Mietminderung wegen zusätzlichem Lärm. Dieser Forderung wurde aber nicht nachgegeben und die Bewohner leben immer noch in ihren alten Wohnungen. Es gibt ein Neubaugebiet, das der Deutschen Post gehört und sehr beliebt ist, weil man nach Belieben bauen darf und nicht warten muss, bis ein Gebiet erschlossen ist.

Außer in Wedemark hat sich in jeder Stadt eine Veränderung im Stadtbild ergeben. Die Innenstädte der einzelnen Orte in Wedemark sind zu klein, um eine Umgestaltung vorzunehmen (Schultz). In Teltow hat man versucht, die Altstadt zu beleben, indem die alten märkischen Häuser saniert wurden. 2007 soll dann die neue Stadtverwaltung eingeweiht werden (Rönnebeck). Derzeit befindet sie sich eher am Rand der Stadt in einem älteren, unsanierten Gebäude. In Bühl hat sich weniger die Innenstadt verändert als vielmehr das

Gebiet um den Bahnhof. Herr Zimmer bezeichnete den neuen P+R-Platz als vollen Erfolg. Derzeit hat er 93 Stellplätze, die aber immer überlastet sind. Eine Erweiterung auf 212 Plätze ist geplant. Als Standort soll eine Konversionsfläche der ehemaligen Kaserne genutzt werden. Die Nutzung des Parkplatzes ist umsonst, aber die Benutzer müssen nachweisen, dass sie Pendler sind (z.B. mit einer Monatskarte). Der zusätzliche Radstellplatz bietet 54 Stellplätze, davon sind 30 in einem gesicherten Bereich, der 2,50 Euro im Monat kostet. Die Inanspruchnahme der Stellplätze ist seit dem Stadtbahnanschluss erheblich gestiegen.

Abbildung 6.7: Radstellplatz in Bühl



Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 6.8: Bahnhof Bühl



Quelle: eigene Aufnahme

Auch in Filderstadt-Bernhausen hat sich die Innenstadt nicht so sehr verändert. Dafür wurde das Gebiet um dem Bahnhof völlig umgestaltet, indem das alte Bahnhofsgebäude der bis in die 50er Jahre existenten Filderbahn saniert und ein unterirdischer Haltepunkt geschaffen wurde. Die Innenstadt wurde bereits 1989 zur 900-Jahrfeier von Bernhausen umgestaltet. Die Bernhäuser Hauptstraße wurde zur Fußgängerzone umgewandelt und die teilweise alten Fachwerkhäuser saniert. Mit dem Beginn des S-Bahnbaus wurde der Wochenmarkt vom Platz neben dem alten Bahnhofsgebäude in die Fußgängerzone verlegt, „was ein eindeutig attraktiverer Standort ist.“ (Engewald)

Abbildung 6.9: Saniertes Bahnhofsgebäude



Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 6.10: Läden am Bahnhof Filderstadt



Quelle: eigene Aufnahme

Auch in Nienburg wurde die Innenstadt bereits vor dem S-Bahnanschluss umgestaltet. Schon Anfang der 1980er Jahre fing die Stadt an, ihre Altstadt zu sanieren. 1999 konnte das Vorhaben abgeschlossen werden und hat damals bereits mehr Kunden angezogen. Die S-Bahn war hierfür nicht mehr ausschlaggebend (Meinders).

6.1.5 Auswirkungen auf die Bevölkerung

In allen fünf Vergleichsstädten steigen die Einwohnerzahlen nach wie vor. Allerdings geschieht dies nicht aus eigener Kraft durch höhere Geburtenzahlen, sondern fast ausschließlich durch Zuzüge.

Filderstadt begründet diese Zuzüge weniger mit dem S-Bahnanschluss als vielmehr mit der Nähe zu Stuttgart und den umliegenden Gemeinden, dem großen Angebot an Arbeitsplätzen und der guten Infrastruktur. Da der Haltepunkt wie bereits erwähnt nur in Bernhausen ist, spielt die S-Bahn in erster Linie nur für die Bernhäuser eine Rolle (Engewald). Die Bewohner der anderen vier Orte benutzen nach wie vor das Auto für Fahrten nach Stuttgart. Die Ausnahme bilden dabei nur die nichtmotorisierten Gruppen der Schüler und teilweise Rentner.

Auch in Bühl ist die Anzahl der Arbeitsplätze das Hauptargument für den Zuzug weiterer Personen. Seit dem Stadtbahnanschluss ist dieser allerdings zu einem Argument für Bühl als Wohnstandort geworden und nicht mehr für die Nachbargemeinden, die bereits länger an das Netz angeschlossen waren (Zimmer). Auch die Nähe zum Schwarzwald als attraktives Naherholungsgebiet ist ein Zuzugsgrund.

Einen verstärkten Zuzug von jungen Familien verzeichnen die beiden Orte aus der Region Hannover. Besonders in Wedemark wird diese Entwicklung mit dem S-Bahnanschluss in Verbindung gebracht. Wie Herr Schultz berichtet, werden vor allem in den Gemeinden mit S-Bahnanschluss verstärkt Grundstücke nachgefragt. In den anderen Gemeinden ist dies nicht der Fall. Viele der Neuzugezogenen arbeiten in Hannover und in diesem Fall bietet sich die S-Bahn als zuverlässiges Verkehrsmittel an. Auch für die Familienangehörigen.

In Nienburg sind die Gründe für einen Zuzug ähnlich wie in Filderstadt und Bühl. Die wirtschaftliche Situation spielt die Hauptrolle. Allerdings ist man sich in Nienburg bewusst, dass der S-Bahnanschluss unter anderem wichtig war, um den Status Quo zu halten, denn die Gemeinden in der Region ohne S-Bahnanschluss verlieren zunehmend an Bevölkerung (Meinders).

In Teltow kam es vor allem nach der Wende zu vermehrten Zuzügen. Inzwischen hat sich diese Entwicklung abgeschwächt (Rönnebeck).

Durch den Zuzug von vor allem jungen Familien haben alle fünf Vergleichsstädte derzeit noch kaum Probleme mit dem demographischen Wandel. Dennoch sind sich alle bewusst, dass man sich auf der gegenwärtig vergleichsweise komfortablen Situation nicht ausruhen

darf und weitere Angebote (z.B. Ganztagesbetreuung, günstiger Wohnraum etc.) für junge Familien ausbauen muss.

6.1.6 Gesamtbeurteilung des S-Bahnanschlusses

Zusammenfassend ist zu sagen, dass alle fünf Experten den S-Bahnanschluss positiv bewerten. Neben den positiven Entwicklungen gibt es aber noch in jedem Ort Probleme, die behoben werden müssen. Beides wird in diesem Kapitel genauer erläutert.

In Filderstadt ist noch lange nicht Schluss

Herr Engewald hält den Bau der S-Bahn für eine gute Entwicklung. Vor allem für die Bevölkerung, die damit besser an Stuttgart angeschlossen ist. Für die Unternehmen ist der Anschluss weniger von Bedeutung, da die meisten Angestellten mit dem Auto zur Arbeit fahren. „Praktisch ist es allerdings, wenn man Kunden hat und diese in einem Hotel in Bernhausen untergebracht sind. Dann kann man am Abend bequem nach Stuttgart fahren und auch was trinken. Außerdem ist man direkt in der Innenstadt und muss keinen Parkplatz suchen.“

Als ein Problem der S-Bahnnutzung sieht er die Polyzentralität Stuttgarts. Wie bereits erwähnt (vgl. Kap. 6.1.1) orientiert sich der Hauptteil der Pendler nicht zwangsläufig nach Stuttgart; somit kommt der S-Bahn keine so große Bedeutung zu wie in monozentralen Regionen (Engewald). Die meisten Berufstätigen nutzen das Auto. Deshalb ist die S-Bahn vor allem für Schüler und andere nichtmotorisierte Personen attraktiv. Diese Situation könnte möglicherweise in Zukunft nur stark steigende Benzinpreise ändern. „Noch ist die Schmerzgrenze nicht erreicht und die Leute steigen deshalb nicht um.“

Direkt nach der Fertigstellung im September 2001 traten unerwartete Probleme bei Anwohnern der Strecke auf. Sie war nicht ausreichend isoliert und das Vibrieren der fahrenden S-Bahn war zu spüren. Mittels einer besseren Isolierung konnten diese Unannehmlichkeiten allerdings rasch beseitigt werden.

Herr Engewald spricht sich für einen verkürzten Takt aus, denn 30 Minuten hält er vor allem zu den Hauptverkehrszeiten für ein zu großes Intervall. Zudem bezeichnet Herr Engewald die Auslastung des P+R-Parkhauses als unzureichend. Es bietet Platz für 170 Fahrzeuge, ist aber derzeit nur zu 30 bis 40 Prozent belegt. Dies liegt möglicherweise an der Kostenpflichtigkeit der Parkplätze. Ganz anders sieht es dagegen bei der Nutzung der 200 Radstellplätze aus. Die Anzahl reicht bei weitem nicht aus, da vor allem Schüler mit dem Rad zum Bahnhof fahren und dann in die S-Bahn umsteigen.

Abbildung 6.11: P+R-Parkhaus am Bahnhof



Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 6.12: Haltepunkt Filderstadt



Quelle: eigene Aufnahme

Abschließend sagte Herr Engewald, dass durch den neuen Endhaltepunkt der S-Bahn in Filderstadt der Bekanntheitsgrad gesteigert werden konnte. Allerdings ist Filderstadt bereits vielen in der Region ein Begriff durch das Porsche Tennisturnier und die Lage am Flughafen. Da die S-Bahn stärker genutzt wird als prognostiziert (vgl. Kap. 6.1.1), plant der Verkehrsverbund Stuttgart bereits eine Verlängerung auf der alten, stillgelegten Strecke der Filderbahn in den Nachbarort Neuhausen. Es wurde bereits eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Allerdings soll aus Kostengründen auf dieser Strecke nicht die S-Bahn fahren, sondern Züge der Stadtbahn. Das ist vor allem deshalb praktisch und einfacher zu verwirklichen, weil die Stadtbahn ganz normal Straßen kreuzen kann, ohne dass man Schranken benötigt (Engewald).

Bühl hat neues Druckmittel

Seitdem Bühl ein weiterer Haltepunkt auf dem Liniennetz der Karlsruher Stadtbahn ist, kommen mehr Menschen in die Stadt, um sie sich entweder anzuschauen oder von dort einen Ausflug in den Schwarzwald zu machen. „Die Karlsruher sind richtige Stadtbahn-Fetischisten. Die fahren auch einfach mal aus Neugier zu einem neuen Endhaltepunkt.“

Herr Zimmer sieht in der Stadtbahn einen Vorteil für alle. Ältere Menschen kommen schneller und bequemer nach Karlsruhe und zurück und ein gewisser Teil denkt seit dem Anschluss überhaupt erst darüber nach, die Stadtbahn zu benutzen, da es vorher zu unbequem war. Ein weiterer wichtiger Punkt für die Stadt selbst ist die Tatsache, dass sie bei zukünftigen Planungen ein gutes Druckmittel gegenüber den Planungsbehörden hat, um ihre Vorhaben schneller zu verwirklichen. „Jetzt kann man sagen, wenn die Stadtbahn genutzt werden soll, dann muss auch die Anbindung attraktiv sein.“ Das wird bereits bei der Verbesserung der Busverbindungen und der Vernetzung mit der Stadtbahn getan. Die stärkere Vernetzung der Region schreitet voran und damit Bühl auch in Zukunft attraktiv bleibt, versucht die Stadt alles zu tun, damit die Stadtbahn auch zum Baden-Airpark fährt. Aber auch eine Verlängerung der Stadtbahn bis nach Offenburg oder sogar Straßburg halten Bühl und der

Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) nicht für ausgeschlossen. Damit käme es zu einer Streckenlänge von 80 bis 100 Kilometer in eine Richtung und der Verbund würde sogar länderübergreifend werden (Zimmer). Das könnte eine ernsthafte Konkurrenz zum Angebot der Deutschen Bahn werden.

Ein Problem im KVV ist derzeit noch die Preisregelung an den Grenzen des Tarifverbundes. Eine Station weiter liegt Achern schon nicht mehr im Verbund, was bedeutet, dass man wesentlich mehr für eine Fahrt bezahlen muss. Hier sieht Herr Zimmer noch Verbesserungsbedarf. Auch in Hinsicht auf die Streckenverlängerungspläne. Ansonsten ist er mit der gegenwärtigen Situation zufrieden. Höchstens eine Taktverdichtung und effektivere Busverbindungen fielen ihm ein. „Aber das sind nur Kleinigkeiten, die jetzt nicht extrem nachteilig sind.“

Teltow wird mobiler

Seit dem S-Bahnanschluss hat sich die Erreichbarkeit der Stadt sehr verbessert und die Einwohner sind mobiler geworden. Vor allem bei Stadtfesten wie dem Altstadt- oder dem Rübchenfest wird die S-Bahn gerne als Verkehrsmittel gewählt.

Dennoch gibt es laut Herrn Rönnebeck noch einigen Verbesserungsbedarf. So wäre es vonnöten, die Bushaltestelle am S-Bahnhaltepunkt zu überdachen und einen Bahnhofskiosk einzurichten. Außerdem lässt die Parkplatzsituation noch zu wünschen übrig. Es gibt einen P+R-Parkplatz, der kostenlos ist und 150 Meter von der S-Bahnstation entfernt liegt. Vielen S-Bahnnutzern ist der Weg allerdings zu weit und sie parken beim nähergelegenen „Netto“-Supermarkt. Der Besitzer hat nach Ladenschluss nichts dagegen, aber zu den Öffnungszeiten würde er seine Parkplätze lieber für seine Kunden freihalten. Somit weichen die Pendler auf die Parkplätze der angrenzenden Wohnhäuser aus, was ebenfalls zu Unstimmigkeiten führt. Eine Parkgebühr auf beiden Plätzen würde zur Folge haben, dass alle S-Bahnnutzer auf den kostenlosen P+R-Platz in Lichterfelde Süd (eine Station weiter stadteinwärts) fahren. Viele wählen diese Möglichkeit schon länger, da der Fahrpreis in Lichterfelde Süd nur 2,20 Euro statt 2,60 Euro in Teltow beträgt. Somit ist der P+R-Platz in Teltow nur zu maximal 35 Prozent ausgelastet. Dagegen gäbe es Bedarf an Fahrradstellplätzen. Momentan schließen einige ihr Fahrrad an der S-Bahnbrücke an, was von der Stadt nicht gerne gesehen wird. Herr Rönnebeck sieht vor allem bei den beiden ersten Punkten eine Umsetzungsmöglichkeit. Zu beachten ist hier, dass die S-Bahn erst seit einem Jahr existiert und sich manches erst nach und nach regelt.

Eine Verlängerung ist nicht geplant, denn obwohl die angrenzende Gemeinde Stahnsdorf gerne einen Anschluss hätte, ist eine Realisierung aus Kostengründen nicht möglich. Die Deutsche Bahn müsste Privatgrundstücke aufkaufen, außerdem würden zu viele Straßen gekreuzt werden, was zusätzlich Kosten wegen Brücken- und Tunnelbauten verursachen würde.

Nach der EXPO kommt nichts mehr

Wie auch in allen anderen Städte trug der neue Endhaltepunkt zur Steigerung der Bekanntheit von Nienburg bei. Dies macht sich vor allem zu Zeiten der Messe bemerkbar, denn die Stadt wird gerne als Übernachtungsort gewählt, da die Preise niedriger sind und man in einer dreiviertel Stunde mit der S-Bahn an der Messe ist (Meinders).

Ganz anders ist die Situation dagegen in Wedemark, da es keinen Endhaltepunkt mit diesem Namen gibt. Bennemühlen ist der Name des neuen Endhaltepunkts. Das kleine Dorf mit knapp 300 Einwohnern gehört allerdings zu Elze mit 2800 Einwohnern und hat eher zufällig den Haltepunkt bekommen (Schultz). Somit kann nicht behauptet werden, die Gemeinde Wedemark sei bekannter geworden, sondern höchstens die angeschlossenen Orte.

Abbildung 6.13: Haltepunkt Bennemühlen



Quelle: Oliver Schultz

Abbildung 6.14: Bahnsteig und P+R-Platz



Quelle: Oliver Schultz

Dennoch konnte die Attraktivität von Wedemark gesteigert werden, was an den Zuzügen zu bemerken ist. „Was allerdings schade ist, dass der Protest der Bürger den kompletten zweigleisigen Ausbau der Strecke verhindert hat. So kann der Takt in Zukunft nicht erhöht werden.“ Da das Land Niedersachsen vor der EXPO 2000 sämtliche Landesmittel in die Region Hannover fließen ließ, ist jetzt nicht mehr mit Investitionen zu rechnen. Somit sieht es in der nahen Zukunft schlecht aus für weitere Streckenverlängerungen, obwohl diese laut Herrn Schultz Sinn machen würden.

Ein noch zu behebendes Problem ist ähnlich wie in Bühl der Tarifverbund von Hannover. Wedemark ist zwar im Großraumverkehr Hannover eingegliedert, aber verlässt man mit der S-Bahn diesen Tarifraum muss man die Preise der Deutschen Bahn bezahlen und diese sind höher. Laut Herrn Schultz ist der Verbund dabei, dies zu vereinfachen, aber noch schreckt so etwas Personen ab, die nur selten mit der S-Bahn fahren. „Das Tarifsystem ist nicht so leicht zu verstehen und das ist für diese Benutzer frustrierend, so dass sie in Zukunft ein anderes Verkehrsmittel wählen.“ Das undurchsichtige Tarifsystem hat auch Auswirkungen auf den kostenlosen P+R-Platz in Bennemühlen. Pendler aus dem nicht durch die S-Bahn angeschlossenen Umland fahren nach Bennemühlen und parken dort. Grund dafür ist die

Möglichkeit, in Bennemühlen ein normales S-Bahnticket zu kaufen und nicht das teurere der Bahn. „Es ist schon ärgerlich für die Anwohner, wenn sie um acht in der Früh keinen Parkplatz mehr finden.“ (Schultz). Dasselbe Problem hätte auch Nienburg bekommen können, aber die Stadt zahlte 100.000 Euro, um in das Verbundsystem aufgenommen zu werden.

Ein weiteres Problem in Wedemark sind die zu langen Schrankenschließzeiten (vgl. Kap. 6.1.2). Geplant waren sehr kurze Wartezeiten, aber Sicherheitsvorschriften können dies nicht möglich machen. Somit muss man teilweise zwischen zwei bis fünf Minuten warten. In Nienburg ist das Problem gegenwärtig der unattraktive alte Bahnhof. Dort treibt sich „Gesindel“ rum und es ist schmutzig (Meinders). Seit Februar baut die Stadt mit Unterstützung der Deutschen Bahn diesen Bahnhof zu einem kundenfreundlichen und barrierefreien Gebäude um. „Das hätten sie besser mal schon zur EXPO getan.“

Neben der Verbesserung des Tarifsystems sprach Herr Schultz noch die überfüllten Züge zu den Hauptverkehrszeiten an. Zufrieden ist er mit der Sanierung und Elektrifizierung der Strecke und der Ausstattung mit neuen Wagen. Zudem wurden die Bahnhöfe umgebaut und das Umfeld stärker belebt.

In Nienburg wurde die Attraktivität des ÖPNV gesteigert, weswegen mehr Kunden und somit auch mehr Geld in die Stadt kommen. Es entstanden neue Fahrradstellplätze und sogar welche für Wohnmobile, die Infrastruktur wurde verbessert und es gibt zwei neue Buslinien (Stadtbus und Überlandbus). „So wie´s jetzt ist, ist es gut. Aber damit es auch weiterhin so bleibt, muss man immer wieder etwas dafür tun.“

6.1.7 Zusammenfassung der Ergebnisse der Expertengespräche in den Vergleichsstädten

Tabelle 6.1 gibt einen Überblick über die Ergebnisse der Expertengespräche in den Vergleichsstädten.

Tabelle 6.1: Zusammenfassung der Ergebnisse der Expertengespräche in den Vergleichsstädten

Themenkomplex	Ergebnisse
Vergleichsstädte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bühl: 29.318 EW, 50 km nach KA, 4-5% AL, 16.279 AP ▪ Filderstadt: 43.457 EW, 15 km nach S, 4% AL, 4358 AG, 12.684 AP ▪ Nienburg: 32.444 EW, 50 km nach H, 9,4% AL, 2200 AG, 11460 AP ▪ Teltow: 19.000 EW, 13 km nach B, 14% AL, 975 AG, 7500 AP ▪ Wedemark: 30.406 EW, 20 km nach H, 6-7% AL, 5867 AP
S-Bahn seit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nienburg und Wedemark: Mai 2000 ▪ Filderstadt: September 2001 ▪ Bühl: Dezember 2004 ▪ Teltow: Februar 2005

Fahrzeiten ins Oberzentrum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bühl: vorher 30 Minuten mit RE, jetzt 45 Minuten mit S4 ▪ Filderstadt: vorher 45 Minuten mit Bus, jetzt 35 Minuten mit S2 ▪ Nienburg: vorher RE, IC, keine Zeitangabe, jetzt 35 Minuten mit S2 ▪ Teltow: vorher RE, keine Zeitangabe, jetzt 20 Minuten mit S26 ▪ Wedemark: vorher 27 Minuten mit RE, jetzt 30 Minuten mit S4
Nutzung der S-Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teltow: 10.000 prognostiziert, 5000 - 6000 nutzen sie tatsächlich ▪ Filderstadt: 4500 prognostiziert, 5500 - 6000 nutzen sie tatsächlich
Erreichbarkeit der Vergleichsstädte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ von allen positiv bewertet ▪ Autobahnanschluss genauso wichtig wie S-Bahnanschluss
Vorteile der S-Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pünktlichkeit, verlässlicher Takt, Sauberkeit, höheres Niveau, Bequemlichkeit, Unabhängigkeit von Baustellen, Unfällen und Wetter
Nachteile der S-Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penner und Drogenhändler im Bahnhofsumfeld, DB kümmert sich kaum um Bahnhöfe, Fahrpreis
Projekt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung zwischen 80.000 und 150.000 Personen ▪ Kosten sehr unterschiedlich, abhängig von Baumaßnahmen
Akzeptanz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ durchweg positive Reaktionen aus der Bevölkerung, nur in Wedemark Bürgerinitiative gegen zweigleisigen Ausbau ▪ Unterstützung durch die Behörden vor allem in Hannover sehr stark, Ausnahme Bühl: Ministerium musste erst überzeugt werden
Verkehrssituation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Abnahme des öffentlichen und des individuellen Verkehrs ▪ Ausnahme: Buslinien entlang der Strecke wurden in Bühl gestrichen
Erwartungen an den S-Bahnanschluss	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einkaufszentrum und stärkere Belebung des Bahnhofsumfelds konnte in Filderstadt und Teltow aus Kostengründen kaum verwirklicht werden ▪ bessere Vernetzung der Busse wurde in Bühl und Wedemark realisiert ▪ Nienburg erhielt neues Bussystem ▪ Entlastung der Bahnübergänge in Wedemark nicht durchgesetzt ▪ weiterer Zuzug von Personen in allen Städten ▪ in allen Städten besserer Anschluss und Erreichbarkeit des Oberzentrums
Auswirkungen auf die Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zusätzliche Firmenneuan siedlungen nur in den Städten, die bereits vorher für Unternehmen attraktiv waren (Filderstadt, Bühl, Nienburg)
Auswirkungen auf den Einzelhandel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teltow und Wedemark nur für Nahversorgung ▪ Karlsruhe zum Einkaufen teilweise attraktiver als Bühl ▪ Nienburg zieht viele Kunden aus dem Umland an ▪ Stuttgart und Echterdingen attraktivere Einkaufsorte als Filderstadt
Auswirkungen auf den Tourismus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Filderstadt, Wedemark und Teltow verlieren an das Oberzentrum ▪ Nienburg attraktiv für Radtourismus und Ferien auf dem Bauernhof ▪ Bühl als Ausgangspunkt für Ausflüge in den Schwarzwald -> Gastwirte und Citybusbetreiber spüren Zunahme der Touristen ▪ Nienburg und Bühl wurden durch bessere Erreichbarkeit attraktiver
Standortfaktor S-Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ▪ alle Experten sehen die S-Bahn als positiven Standortfaktor ▪ vor allem für Unternehmen mit hochqualifizierten Arbeitskräften von Interesse ▪ Erhöhung der Lebensqualität durch S-Bahnanschluss
Auswirkungen auf die Immobilienpreise	<ul style="list-style-type: none"> ▪ in Filderstadt und Bühl bereits auf hohem Niveau ▪ in Wedemark und Nienburg gestiegen, weitere Baulandausweisungen ▪ in Teltow wegen angespannter Wirtschaftslage niedrig
Auswirkungen auf das Stadtbild	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Altstadtsanierung in Teltow ▪ Innenstädte in Wedemark zu klein für Umbau ▪ Ausweitung der P+R-Plätze in Bühl ▪ Innenstadtsanierung in Filderstadt bereits 1989, Umgestaltung des Bahnhofsumfelds durchgeführt ▪ Altstadtsanierung in Nienburg bereits 1999 abgeschlossen, ab Februar 2006 Umbau des Bahnhofs

Auswirkungen auf die Bevölkerung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ alle Städte durch Einwohnerwachstum geprägt ▪ Wachstum durch Zuzüge vor allem junger Familien, nicht aus eigener Kraft ▪ derzeit in allen Städten noch kaum Probleme mit dem demographischen Wandel
Gesamtbeurteilung	
Filderstadt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bessere Erreichbarkeit Stuttgarts ▪ Verlängerung der Trasse in den Nachbarort angedacht ▪ Verkürzung des Taktes erwünscht ▪ wegen polyzentraler Struktur der Region Stuttgart hat S-Bahn nicht die Bedeutung wie in monozentralen Regionen ▪ P+R-Parkhaus noch nicht ausgelastet ▪ Bekanntheitsgrad konnte gesteigert werden
Bühl	<ul style="list-style-type: none"> ▪ neuer Haltepunkt weckt Neugier der Karlsruher ▪ stärkere Vernetzung der Region ▪ überlasteter P+R-Platz -> Erweiterung in Planung ▪ neues Druckmittel gegenüber Behörden ▪ bessere Erreichbarkeit Karlsruhes ▪ Überlegung einer Verlängerung nach Offenbach oder Straßburg
Teltow	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bürger wurden mobiler ▪ bessere Erreichbarkeit Berlins ▪ überdachte Bushaltestelle und Bahnkiosk wird noch benötigt ▪ unzureichende Nutzung des P+R-Platzes ▪ aus Kostengründen keine Verlängerung nach Stahnsdorf geplant ▪ Steigerung der Bekanntheit
Nienburg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gestiegene Übernachtungszahlen während der Messe ▪ Steigerung des ÖPNV-Angebots ▪ keine weitere Verlängerung, da Landesmittel komplett zur EXPO in die Region Hannover flossen ▪ Umbau des Bahnhofs erst jetzt geplant ▪ besserer Anschluss an Hannover
Wedemark	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bekanntheit nur von einzelnen Haltepunkten gesteigert, da Wedemark kein Haltepunkt ist ▪ Steigerung der Attraktivität ▪ zu lange Schrankenschließzeiten ▪ unübersichtliches Tarifsysteem im Großraumverkehr Hannover ▪ Sanierung und Elektrifizierung der alten DB-Strecke ▪ Umbau der Bahnhöfe

Quelle: eigener Entwurf

6.2 Die Ergebnisse der Expertengespräche in Geretsried und Wolfratshausen

Neben den Experten, die Auskunft über die Entwicklung der Vergleichsstädte seit dem S-Bahnanschluss geben konnten, wurden die Bürgermeisterin von Geretsried und der Bürgermeister von Wolfratshausen zu ihren Erwartungen an eine S-Bahnverlängerung befragt. Die Ergebnisse werden in folgendem Kapitel dargestellt.

6.2.1 Erwartungen an eine S-Bahnverlängerung

Verkehrsreduzierung

Auf Grund der Tatsache, dass Wolfratshausen bereits Endhaltepunkt der S7, Geretsried dagegen ohne S-Bahnanschluss ist, sind die Erwartungen zum Teil unterschiedlich. So erhofft sich die Stadt Wolfratshausen eine Verkehrsreduzierung innerhalb der Stadt. Das betrifft sowohl den öffentlichen als auch den privaten Verkehr. Damit entspricht diese Erwartung der Begründung des Grundsatzes 2.3.7 des Regionalplans München und dem Grundsatz 1.4.1 des Regionalplans Oberland (vgl. Kap. 2.4). Wolfratshausen wird von der Bundesstraße B11 von Norden nach Süden durchschnitten und von der Sauerlacher Straße von Osten nach Westen. Die B11 führt von München durchs Isartal nach Wolfratshausen und Geretsried weiter ins Oberland. Die Sauerlacher Straße ist Teil der Verbindung von der Bundesautobahn A8 nach Salzburg zur Autobahn A95 nach Garmisch-Partenkirchen. Beide Straßen werden laut Bürgermeister Berchtold sehr stark genutzt. Geretsried hat im Fall der B11 den Vorteil, dass sie wie eine Umgehungsstraße am Ort vorbeiführt und die Innenstadt nicht mit Durchgangsverkehr belastet wird.

Die geplante Verringerung der Zubringerbusse zum Bahnhof *Wolfratshausen* könnte die Innenstadt zum Teil entlasten, denn die Busse aus Geretsried und anderen südlich gelegenen Orten würden in Zukunft zum Bahnhof *Geretsried Mitte* oder *Geretsried Süd* fahren (vgl. Kap. 4.2.2). Auch die Pendler aus Geretsried, die gegenwärtig den P+R-Platz am Bahnhof *Wolfratshausen* benutzen, könnten verringert werden, da sie bereits in Geretsried zusteigen und dabei möglicherweise ganz auf das Auto verzichten könnten. „Zurzeit ist der P+R-Platz vollkommen überlastet. Die Leute parken schon bei DB Cargo oder auf dem Parkplatz vom Krankenhaus. Das kann nicht so weiter gehen“ (Berchtold). Auch in Geretsried könnte Verkehr reduziert werden. Da Wolfratshausen kein Gymnasium hat, müssen die Schüler mit dem Bus nach Geretsried pendeln. Diese Verbindungen stellen einen erheblichen Teil des Busverkehrs in Geretsried dar, was Frau Irmer daran festmacht, dass zu Ferienzeiten eine Verkehrsreduzierung zu bemerken ist. Diese Pendelbusse würden mit dem S-Bahnanschluss entfallen, da der zukünftige Haltepunkt in fußläufiger Entfernung (ca. ein Kilometer) des Schulzentrums liegen würde. Frau Irmer hält diese Entfernung für die Schüler als zumutbar. Für die ca. 2000 Schüler hätte dies den zusätzlichen Vorteil, immer eine S-Bahnverbindung zu haben, denn der Schulbus fährt nur zu bestimmten Zeiten. Dies spielt vor allem bei der Tendenz zum vermehrten Nachmittagsunterricht eine Rolle.

Laut Aussage des Wolfratshausener Bürgermeisters wurde 1999 ein Verkehrskonzept mit dem Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München erstellt, das eine Umgehungsstraße als verkehrsentlastende Maßnahme vorsah. Dabei wurden fünf Streckenvarianten vorgeschlagen; eine sollte bahnparallel verlaufen. Die Stadt Wolfratshausen hatte damals beabsichtigt, die erarbeiteten Varianten mit in die NKU der Trassenverlängerung nach

Geretsried einzubeziehen. Dies kam aber nie zustande, da sich die Fraktionen im Stadtrat nicht einig werden konnten und es irgendwann zu spät war, sie mit zu untersuchen. Gegenwärtig arbeitet die Stadt Wolfratshausen an einem Konzept zur Umgestaltung der Bahnüberquerung an der Sauerlacher Straße. Im Fall einer Trassenverlängerung würde die S-Bahn diese queren. Eine Untertunnelung ist laut Herrn Berchtold nicht finanzierbar und eine Tieferlegung des Bahnhofs scheidet aus demselben Grund aus. Dennoch versucht die Stadt eine sinnvolle Lösung zu finden.

Stärkung der Region als Wirtschaftsstandort

Herr Berchtold sieht in der S-Bahnverlängerung eine gute Möglichkeit, die Region Oberland weiter zu beleben, zu stärken und für die Wirtschaft attraktiv zu bleiben. Auch Frau Irmer ist dieser Meinung und hofft auf mehr Arbeits- und Ausbildungsplätze. Dieselbe Ansicht wird auch im Grundsatz 1.4.1 des Regionalplans Oberland erwähnt (vgl. Kap. 2.4). Vor allem die Industriebetriebe in Geretsried und Wolfratshausen klagen über Fachkräftemangel. Ein Wolfratshausener Betrieb wollte sich laut Herrn Berchtold vergrößern, konnte dies aber nicht, weil qualifizierte Arbeitskräfte fehlten. Das Werk wurde deshalb in Ostdeutschland aufgebaut. Die Unternehmen in Wolfratshausen hoffen, dass derartige Maßnahmen in Zukunft nicht mehr nötig sein werden und genügend Potenzial vorhanden sein wird. Mit einem S-Bahnanschluss sieht vor allem Frau Irmer eine gute Möglichkeit, den Münchner Arbeitsmarkt besser zu erschließen. „Vor allem, die Personen, die kein Auto haben, könnten mit der S-Bahn ihren Arbeitsplatz schneller und einfacher erreichen.“ Mit einem Haltepunkt in Gelting würde das angrenzende Gewerbegebiet von Wolfratshausen besser erschlossen werden. Viele der dort ansässigen Betriebe arbeiten im Schichtbetrieb. Eine Busverbindung zum Bahnhof *Wolfratshausen* gibt es nur bis 19.00 Uhr. Die Angestellten, die länger arbeiten, sind deshalb gezwungen mit dem Auto zu fahren. „Manche würden ja mit der S-Bahn kommen, weil sie zum Beispiel in Icking wohnen und es nicht sehr weit ist, aber wenn nach sieben nichts mehr fährt, ist das keine Alternative. Eine S-Bahn, die bis um zwölf fährt, würde das Problem lösen.“ (Berchtold). Auch der Besitzer des Möbelhauses Mahler hat sich für diesen Haltepunkt ausgesprochen, da er laut Berchtold der Meinung ist, mit einem S-Bahnanschluss seine Kundenzahl erhöhen zu können.

Stärkung des Einzelhandels

Im Zuge des S-Bahnanschlusses will die Stadt Geretsried die Böhmwiese (Gebiet zwischen Rathaus und geplantem S-Bahnhaltepunkt) als neuen Stadtteil erschließen und durch weiteren Einzelhandel eine Verbindung zur Innenstadt schaffen. Frau Irmer erklärte des Weiteren, dass damit Geretsried als heute schon attraktiver Einkaufsstandort weiter ausgebaut werden soll. Die Attraktivität ist begründet durch die vielen Parkplätze in der Innenstadt, die in Wolfratshausen zum Teil fehlen und das breite Warensortiment. Auch die

Gastronomie soll mit dem S-Bahnanschluss attraktiver werden, da bis ca. Mitternacht eine S-Bahnverbindung vorhanden sein wird und somit auf das Auto verzichtet werden kann.

Herr Berchtold befürchtet keinen Abzug von Kunden nach Geretsried. Er begründet dies mit dem nahezu gleichen Angebot an Waren in beiden Städten und der Ausgeglichenheit von Vor- und Nachteilen der jeweiligen Innenstädte. In Wolfratshausen hat man eine typisch Altstadt des Oberlands mit Facheinzelhandel auf kleinem Raum. Es ist also eine Innenstadt der kurzen Wege. Dafür sind die Parkmöglichkeiten schlechter als in Geretsried, wo die Einkaufsmöglichkeiten dafür weiter auseinander liegen. Die Stadt Wolfratshausen bemüht sich allerdings um die Ansiedlung eines größeren Filialisten wie C&A oder K&L, um damit einen Kundenmagneten bieten zu können. Dies erweist sich aber als schwierig, denn die Ladenflächen sind auf Grund der alten Häuser für diese Art von Einzelhändler zu klein. Hier gäbe es nur die Möglichkeit, zwei Ladenflächen zusammen zu legen. Das Angebot an Supermärkten und Discountern ist sowohl in Geretsried als auch in Wolfratshausen gleich, weswegen in diesem Bereich keine Kundenabzüge zu erwarten sind. Teilweise, berichtet Herr Berchtold, kämen sogar Kunden aus Bad Tölz oder Starnberg, weil sie das Angebot dieser Innenstädte für unzureichend hielten.

Erhöhung der Mobilität der Bevölkerung und Steigerung der Attraktivität als Wohnstandort

Eine weitere Erwartung, die Frau Irmer an den S-Bahnanschluss hat, ist die Steigerung der Mobilität der Einwohner. Vor allem die ältere Bevölkerung, die ständig wächst und zum Teil kein Auto besitzt, soll schneller und bequemer nach München und wieder zurückkommen. Gegenwärtig ist es zum Beispiel nahezu unmöglich, abends in München eine Kulturveranstaltung zu besuchen, da man die S-Bahn um kurz vor zehn nehmen müsste, um die letzte Busverbindung von Wolfratshausen nach Geretsried zu erreichen. Das würde sich mit einem S-Bahnanschluss ändern. Aber nicht nur für die ältere Bevölkerung wäre die S-Bahn ein Gewinn, sondern auch für junge Familien. Diese könnten nach Wolfratshausen oder Geretsried ziehen und sich dort ein Eigenheim kaufen, das günstiger wäre als in München. Laut Herrn Berchtold würden sich die Immobilienpreise nach einem S-Bahnanschluss nicht mehr so stark wie gegenwärtig unterscheiden (vgl. Kap. 7.7.1). So hätte man die Wahl zwischen dem bekannteren und vom Image her attraktiveren Wolfratshausen, das auf Grund der starken Verkehrsbelastung allerdings lauter ist und dem vom Stadtbild nicht so attraktiven Geretsried, das dafür wesentlich ruhiger zum Wohnen ist (Berchtold). Mit der S-Bahn wären die neu Hinzugezogenen gut an die Landeshauptstadt angeschlossen, hätten aber gleichzeitig den hohen Freizeitwert der Region, die ruhigere Umgebung und das kinderfreundlichere Umfeld. Auch das Angebot an Schulen ist laut Frau Irmer in Geretsried sehr gut, da es eine Grund- und Hauptschule, eine Realschule und ein Gymnasium gibt. Letzteres ist in Wolfratshausen nicht der Fall.

Verringerung der Umweltbelastung

Herr Berchtold führt als weiteren positiven Aspekt der S-Bahnverlängerung die umweltfreundliche Stromversorgung an. Die S-Bahn wäre in Zukunft unabhängig von Kernenergie, Öl oder Gas, denn der Strom wird durch die Wasserkraft des Walchenseekraftwerks erzeugt.

Mögliche Nachteile

Sowohl Frau Irmer als auch Herr Berchtold sehen keine Nachteile bei der S-Bahnverlängerung. Beide sind sich einig, dass eine S-Bahnverlängerung schon längst überfällig ist und der Wirtschaft, dem Einzelhandel, der Bevölkerung und den Städten selbst nur Vorteile bringen kann. Laut Herrn Berchtold befürchten die Wolfratshäuser auch keinen Nachteil in der Tatsache, zukünftig nicht mehr S-Bahnendhaltepunkt zu sein. *„Wir sind ja eh schon so bekannt.“*

6.2.2 Zusammenarbeit mit den planungsbeteiligten Behörden

Über die Unterstützung und die Kooperation mit dem bayerischen Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie konnte sich Frau Irmer nicht beklagen. Sie lobte, dass das Ministerium immer „offen und gesprächsbereit“ sei. Dasselbe gelte für die DB Netz AG. Herr Berchtold fühlte sich dagegen vom Ministerium teilweise „etwas allein gelassen“, da die Stadt nicht immer über jede Entscheidung und Entwicklung informiert werde. Frau Irmer begründete dies damit, dass die Stadt Wolfratshausen nicht der Hauptansprechpartner sei und deshalb nicht immer alles sofort erfahren würde.

Beide Bürgermeister bezeichnen die Zusammenarbeit mit der jeweiligen Stadt als „kollegial“ und „problemlos“. Für die Stadt Geretsried war es vor allem wichtig, dass die Stadt Wolfratshausen mit der geplanten Trasse über Gelting einverstanden ist. Herr Berchtold führt zudem die Verbindungen im täglichen Leben an. So nutzen die Schüler gemeinsam das Gymnasium in Geretsried oder die Musikschule. Auch bei Freizeitaktivitäten bestehe reger Austausch.

6.2.3 Akzeptanz des Projekts in der Bevölkerung

Laut Frau Irmer steht die Geretsrieder Bevölkerung voll und ganz hinter dem Projekt. Es gab kaum Proteste oder Einwände. Der einzig strittige Punkt ist die Diskussion bezüglich der Trassenvarianten. So sind einige Personen und Gruppen wie zum Beispiel die Lokale Agenda 21, die sich sehr intensiv mit der S-Bahnverlängerung beschäftigt, der Meinung,

dass eine Verlängerung bis Geretsried Süd nicht notwendig sei, vor allem, da der – wie in den Anträgen zum Raumordnungsverfahren dargestellt – geplante Endhaltepunkt in einem FFH-Gebiet liegt (vgl. Kap. 4.3.2).

Auch die Bevölkerung von Wolfratshausen hat kaum Einwände. Eine Gruppe führt die hohen Kosten als Gegenargument an. Dies kann aber leicht entkräftet werden, da der Freistaat Bayern und der Bund für die Finanzierung zuständig sind (vgl. Kap. 2.1). Herr Berchtold hält es nicht für sinnvoll, sich mit der Ablehnung der S-Bahnverlängerung gegen den Standort zu stellen. Dies sei zum Teil bei der Politik der Fall, denn die Fraktionen im Stadtrat von Wolfratshausen sind sich in diesem Punkt uneins. Das stößt laut Herrn Berchtold bei Teilen der Bevölkerung auf Ablehnung und Unverständnis, da diese die andauernden Diskussionen zu diesem Thema satt haben.

Dagegen ist die Haltung der Unternehmen in Wolfratshausen zur S-Bahnverlängerung durchweg positiv. „Die denken wenigstens in der Region.“ Wie bereits erwähnt, klagen die Unternehmen über den Mangel an qualifizierten Fachkräften und sie hoffen, dieses Problem mit der neuen Trasse besser in den Griff bekommen zu können.

6.2.4 Bewertung der geplanten Sparpläne im ÖPNV

Frau Irmer machen die Sparpläne im ÖPNV von Bundesverkehrsminister Tiefensee Sorgen. Sie kann es nicht nachvollziehen, dass bei ständig steigenden Öl- und Gaspreisen, überhaupt Überlegungen kursieren, die Mittel für den ÖPNV zu kürzen und ihn damit unattraktiver zu machen und gleichzeitig von Arbeitnehmern höchste Flexibilität zu fordern. „Auf der einen Seite wird immer gesagt, man soll umweltbewusster denken und aufs Auto verzichten, und auf der anderen würde einem der ÖPNV mit einer Kürzung so unattraktiv gemacht, dass er keine Alternative darstellt.“ Außerdem meint Frau Irmer, dass eine Verlagerung des MIV auf den ÖPNV den Vorteil hätte, dass die Straßen weniger abgenutzt werden und Kosten bei der Sanierung gespart werden könnten. Ein weiterer Punkt, der ihr Sorgen bereitet, ist die für sie unübersichtliche Situation beim Bau des Transrapids. Diese Sorge ist allerdings unbegründet, da der Transrapid laut DB Netz AG und dem bayerischen Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie aus einem anderen Topf als dem Bundes-GVFG finanziert werden würde.

Unterstützung bei der Realisierung des Projekts erhofft sie sich vom ehemaligen bayerischen Wirtschaftsminister Dr. Otto Wiesheu, der seit Januar 2006 im Vorstand der DB AG ist und für das Ressort Wirtschaft und Politik zuständig ist. Während seiner Amtszeit hatte er die Verlängerung bereits befürwortet und der Stadt zugesichert, sich auch weiterhin dafür einzusetzen. Sein Nachfolger im bayerischen Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie Erwin Huber, will die Bemühungen seines Vorgängers weiterverfolgen und steht der geplanten Verlängerung der S7 ebenfalls positiv gegenüber.

6.2.5 Erwartungen nach dem S-Bahnanschluss

Mit dem S-Bahnanschluss erhofft sich Frau Irmer eine Fachhochschule in der Stadt einrichten zu können, die vor allem für die ansässigen Unternehmen Fachkräfte ausbildet. Viele Betriebe gehören zur High-Tech-Branche und agieren weltweit. Diese hätten besonderes Interesse an gut ausgebildeten Arbeitskräften und wollen dafür neue Arbeitsplätze schaffen. Gäbe es keinen S-Bahnanschluss, wäre der Standort Geretsried für Studenten, die zum Teil kein Auto besitzen, als Ausbildungsplatz unattraktiv. In diesem Fall könnten auch Wolfratshauer Unternehmen davon profitieren.

Als Überlegung für die ferne Zukunft könnte sich Frau Irmer eine weitere Verlängerung nach Bad Tölz vorstellen. Damit würde eine gute Verbindung der bereits durch die BOB angeschlossenen Orte im Oberland entstehen und die Region könnte weiter als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort gestärkt werden. Vor allem die Verbindung der drei größten Städte im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen würde damit im öffentlichen Verkehr verbessert werden. Gegenwärtig benötigt man für eine einfache Fahrt von Geretsried nach Bad Tölz über zwei Stunden mit dem Bus. Das ist für nichtmotorisierte Personen nahezu unzumutbar, zumal man mit dem Auto eine knappe halbe Stunde benötigt.

6.2.6 Zusammenfassung der Ergebnisse der Bürgermeistergespräche

Tabelle 6.2 gibt einen Überblick über die Ergebnisse der Gespräche mit der Bürgermeisterin von Geretsried und dem Bürgermeister von Wolfratshausen.

Tabelle 6.2: Zusammenfassung der Ergebnisse der Bürgermeistergespräche

Themenkomplex	Ergebnisse
Erwartungen an eine S-Bahnverlängerung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsreduzierung in Wolfratshausen ▪ Stärkung der Region als Wirtschaftsstandort ▪ Stärkung des Einzelhandels in beiden Städten ▪ Erhöhung der Mobilität der Bevölkerung von Geretsried ▪ Steigerung der Attraktivität von Geretsried als Wohnstandort ▪ Verringerung der Umweltbelastung
Zusammenarbeit mit den planungsbe-teiligten Behörden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geretsried bewertet Unterstützung durch Wirtschaftsministerium gut ▪ Wolfratshausen fühlt sich teilweise allein gelassen ▪ Zusammenarbeit der beiden Städte verläuft ebenfalls sehr gut
Akzeptanz des Projekts in der Bevölkerung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bevölkerung ist von Verlängerung überzeugt ▪ teilweise Unstimmigkeiten bei Trassenvarianten ▪ Stadtrat von Wolfratshausen ist uneinig ▪ Wolfratshauer Unternehmen ebenfalls für Verlängerung
Bewertung der Sparpläne im ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sparpläne machen Frau Irmer Sorgen, für sie nicht nachvollziehbar ▪ Frau Irmer hofft auf Unterstützung durch Herrn Wiesheu und Wirtschaftsminister Huber
Erwartungen nach dem S-Bahnanschluss	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gründung einer Fachhochschule ▪ Schaffung weiterer Arbeitsplätze ▪ Verlängerung bis Bad Tölz würde Region weiter vernetzen

Quelle: eigener Entwurf

7. Ergebnisse der Unternehmensbefragung

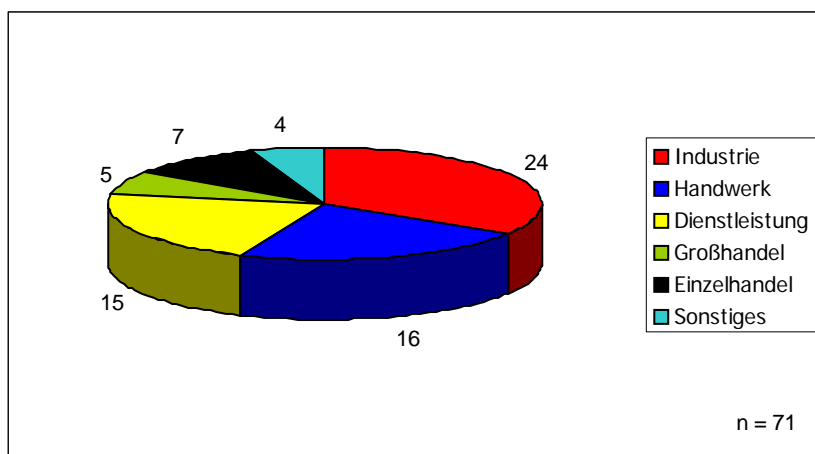
Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der Unternehmensbefragung in Geretsried, Gelting und Königsdorf dargestellt. Der Fragebogen befindet sich im Anhang 3.

Zunächst wird geklärt, ob die befragten Unternehmen überhaupt einen S-Bahnanschluss befürworten. Im zweiten Teil soll der Stellenwert eines S-Bahnanschlusses als Standortfaktor herausgefunden werden und zum Schluss wird dargestellt, was sich die befragten Unternehmen von einer S-Bahnverlängerung in Zukunft erhoffen und was für Befürchtungen sie haben.

7.1 Statistische Informationen

Die 71 befragten Unternehmen teilen sich wie in Abbildung 8.1 dargestellt in folgende Branchen auf: 24 und damit ein Drittel sind Industriebetriebe. Fast dieselben Anteile haben die Branchen Handwerk mit 16 und Dienstleistung mit 15. Groß- und Einzelhandel kommen zusammen auf 12 Unternehmen und nur vier befragte Betriebe gehören keiner der eben genannten Branchen an.

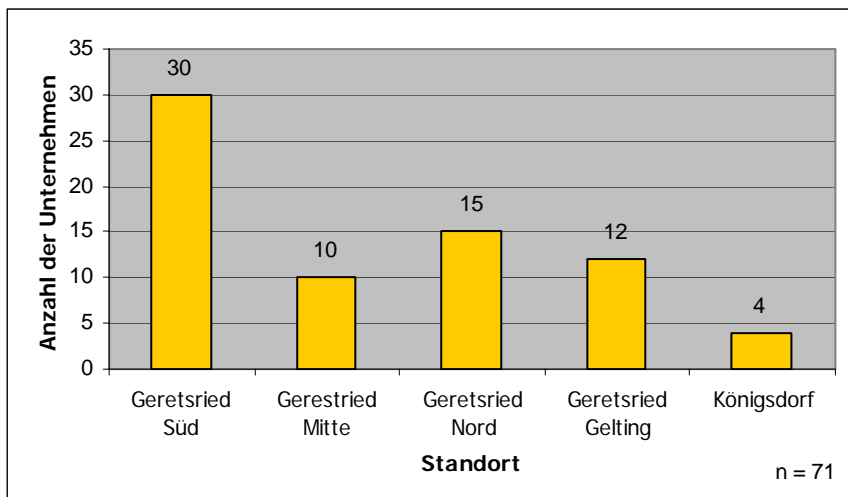
Abbildung 7.1: Branchenzugehörigkeit der befragten Unternehmen



Quelle: eigener Entwurf

Befragt nach ihrem Firmenstandort gaben 30 Unternehmen Geretsried Süd an, gefolgt von Geretsried Nord mit 15 Unternehmen. An dritter Stelle folgt Geretsried Gelting mit 12 Nennungen knapp vor Geretsried Mitte mit 10 Nennungen. Nur vier der befragten Unternehmen befinden sich in Königsdorf wie aus Abbildung 7.2 hervorgeht.

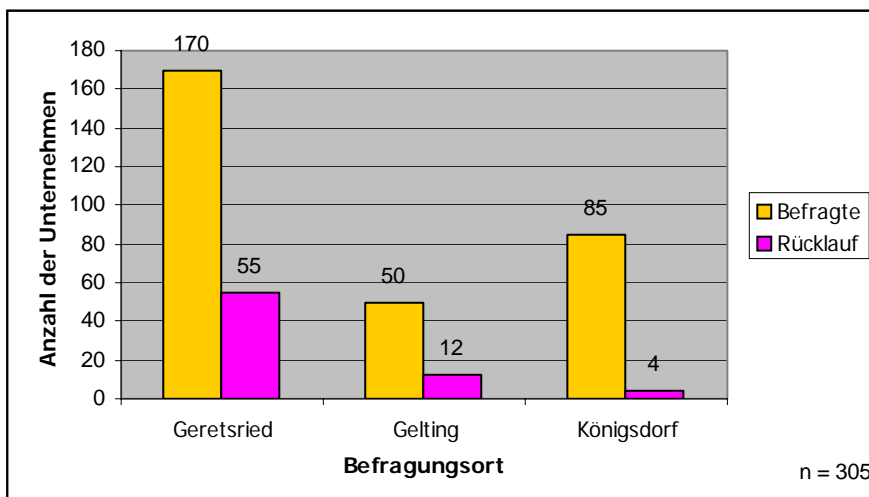
Abbildung 7.2: Standorte der befragten Unternehmen



Quelle: eigener Entwurf

Dabei ist die Anzahl der insgesamt befragten Unternehmen (vgl. Kap. 5.2.4) von zusätzlicher Bedeutung, da sich hierbei das Interesse am S-Bahnprojekt in den einzelnen Orten widerspiegelt (vgl. Abb. 7.3). So ist ein Rücklauf von 55 Fragebögen aus Geretsried, was einer Quote von 32,3 Prozent entspricht, relativ hoch und auch in Gelting gleicht eine Quote von 24 Prozent nahezu der Gesamtrücklaufquote von 23,3 Prozent. Nur Königsdorf liegt mit vier zurückgesendeten Fragebögen und damit einer Quote von 4,7 Prozent weit unter dem Durchschnitt. Somit scheint für die Unternehmen in Königsdorf ein S-Bahnanschluss nur von geringem Interesse. Das liegt möglicherweise an der größeren Entfernung zu einem geplanten S-Bahnhaltepunkt als es in Geretsried und Gelting der Fall ist.

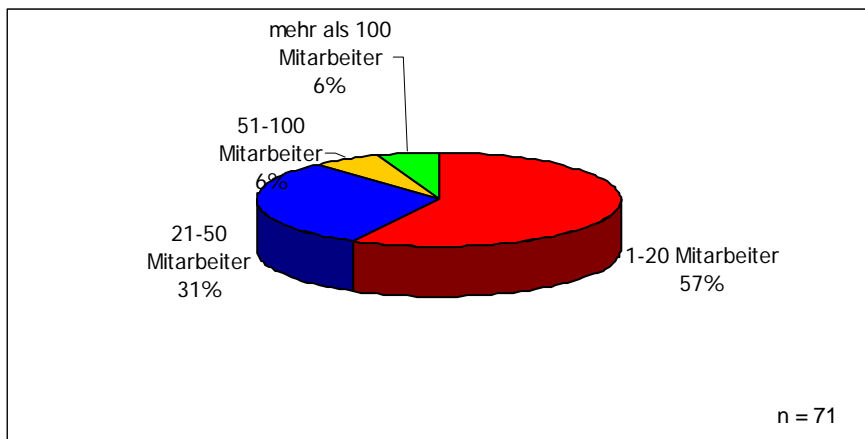
Abbildung 7.3: Befragte Unternehmen insgesamt und Rücklaufquoten



Quelle: eigener Entwurf

In Abbildung 7.4 und 7.5 sind die Anzahl der Mitarbeiter und der Anteil der Pendler dargestellt.

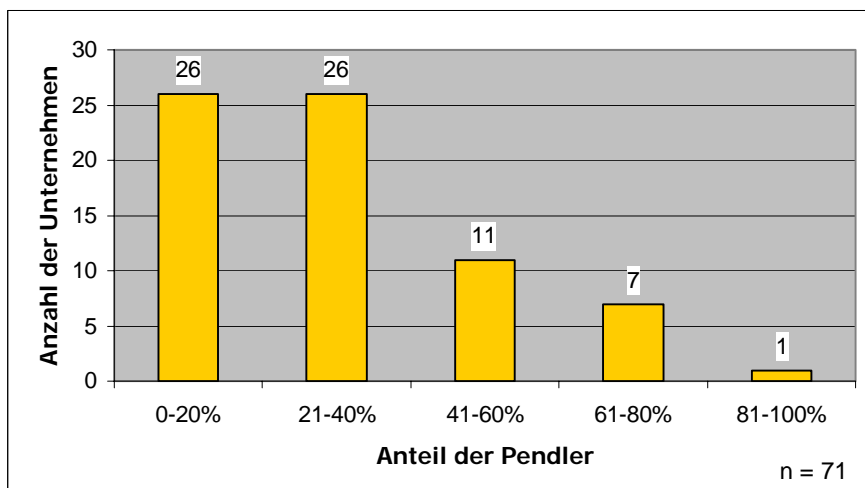
Abbildung 7.4: Anzahl der Mitarbeiter pro Unternehmen



Quelle: eigener Entwurf

Wie aus Abbildung 7.4 hervorgeht, haben über die Hälfte der Unternehmen nur 1 bis 20 Mitarbeiter. Knapp ein Drittel hat 21 bis 50 Mitarbeiter und jeweils sechs Prozent haben 51 bis 100 bzw. über 100 Mitarbeiter.

Abbildung 7.5: Anteil der Pendler pro Unternehmen



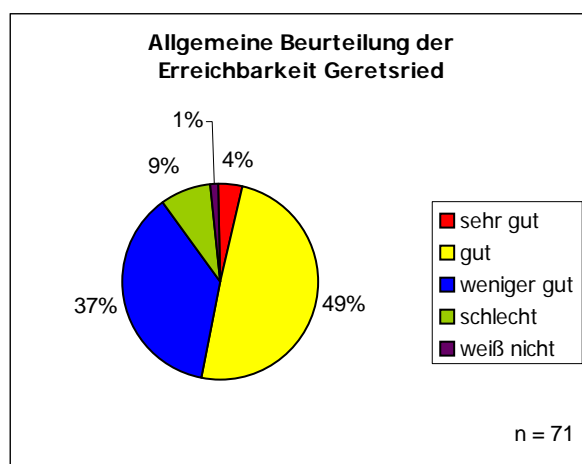
Quelle: eigener Entwurf

Beim Anteil der Pendler pro Unternehmen ist keine Kategorie so dominant wie die der Unternehmen mit bis zu 20 Beschäftigten in Abbildung 7.4. In Abbildung 7.5 bestimmen die Pendleranteile bis 20 Prozent und die zwischen 21 und 40 Prozent mit jeweils 26 Unternehmen das Ergebnis, was etwas über einem Drittel entspricht. Damit bilden die Unternehmen, deren Mitarbeiter zu über der Hälfte aus Geretsried kommen eine gute zweidrittel Mehrheit. Der Rest verteilt sich auf elf Unternehmen mit 41 bis 60 Prozent Pendlern, sieben Unternehmen mit 61 bis 80 Prozent Pendlern und nur ein Unternehmen beschäftigt fast ausschließlich Angestellte, die nicht in Geretsried wohnen.

7.2 Beurteilung der Erreichbarkeit Geretsrieds und des eigenen Unternehmens

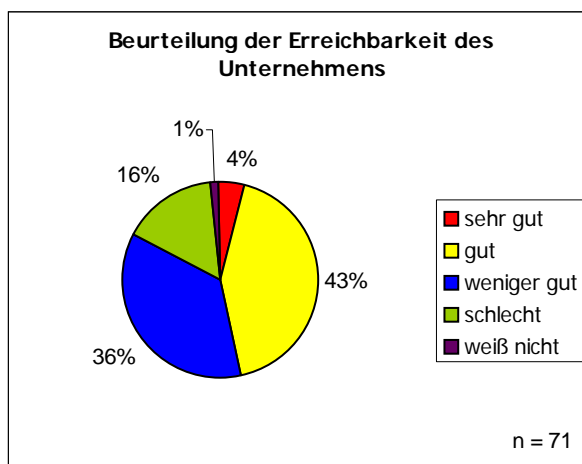
In der Beurteilung der Erreichbarkeit von Geretsried und dem eigenen Unternehmen fällt die Bewertung für die Stadt etwas besser aus als für die Betriebe. Wie in Abbildung 7.6 dargestellt, sehen 53 Prozent die Erreichbarkeit Geretsrieds als sehr gut bzw. gut. Allerdings ist dieser Vorsprung nicht sehr groß, da 46 Prozent nicht dieser Meinung sind. Nur ein Prozent (entspricht in diesem Fall einem Unternehmen) konnte keine Beurteilung abgeben. In Abbildung 7.7 dreht sich das Verhältnis nahezu um. Es bewerten nur noch 47 Prozent die Erreichbarkeit ihres Unternehmens als sehr gut bzw. gut, dagegen finden 52 Prozent die eigene Erreichbarkeit weniger gut bzw. schlecht.

Abbildung 7.6: Erreichbarkeit Geretsrieds



Quelle: eigener Entwurf

Abbildung 7.7: Erreichbarkeit des Unternehmens



Quelle: eigener Entwurf

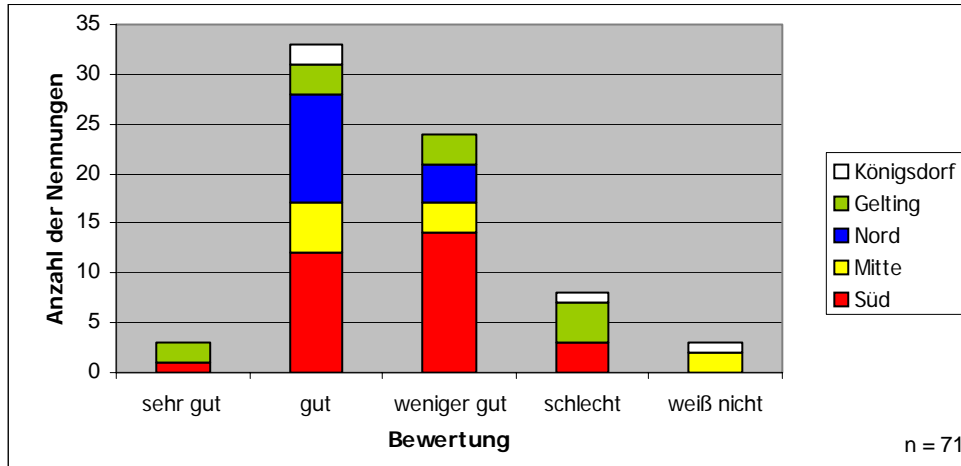
Damit kann man festhalten, dass **die Unternehmen die Erreichbarkeit der Stadt Geretsried als besser beurteilen als die Erreichbarkeit ihres eigenen Unternehmens.**

7.2.1 Bewertung der Erreichbarkeit Geretsrieds nach Standorten

Betrachtet man die Bewertung der Erreichbarkeit Geretsrieds gesondert nach Standorten (vgl. Abb. 7.8) so ergeben sich teilweise andere Ansichten als im Vergleich zum Durchschnitt. So sehen 17 Unternehmen mit Standort Geretsried Süd die Erreichbarkeit der Stadt als weniger gut bzw. schlecht und sind damit gegenüber 13 Bewertungen mit sehr gut bzw. gut in der Überzahl. Eine genau umgekehrte Meinung vertreten die Unternehmen in Geretsried Nord. Dort sind elf Unternehmen davon überzeugt, dass Geretsried gut zu erreichen sei und nur drei sagen weniger gut. In Geretsried Mitte ist das Ergebnis nicht ganz so eindeutig. Fünf bezeichnen die Erreichbarkeit als gut, drei als weniger gut und zwei können dies nicht beurteilen. Ähnlich ist die Situation in Gelting. Dort ist das Verhältnis fünf

zu sieben, also fünf für sehr gut bzw. gut und sieben für weniger gut bzw. schlecht. Die Bewertungen aus Königsdorf sind auf Grund ihrer geringen Anzahl von vier Unternehmen nicht geeignet, um sie repräsentativ auszuwerten.

Abbildung 7.8: Bewertung der Erreichbarkeit Geretsrieds nach Standorten

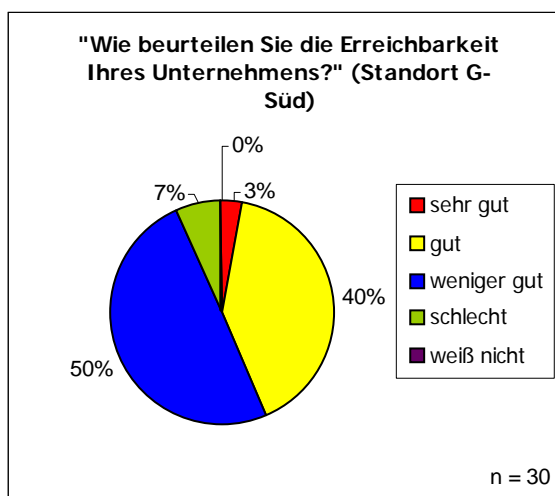


Quelle: eigener Entwurf

7.2.2 Bewertung der Erreichbarkeit des eigenen Unternehmens nach Standorten

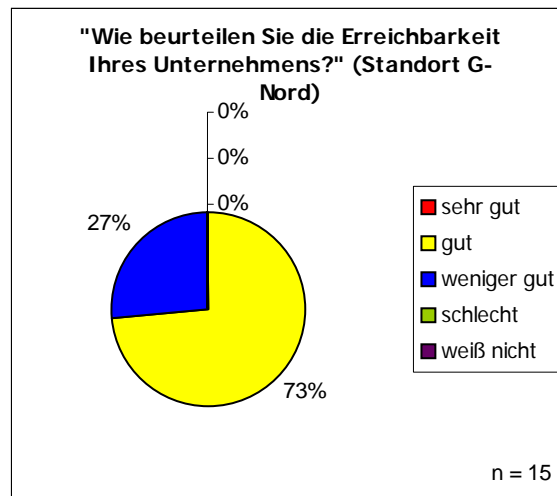
Ebenso wie bei der Bewertung der Erreichbarkeit Geretsrieds zeigt sich auch bei der Bewertung der Erreichbarkeit des eigenen Unternehmens, dass die Unternehmen in Geretsried Süd erneut eher schlechtere Noten vergeben. So sehen 57 Prozent der Unternehmen ihre eigene Erreichbarkeit weniger gut bzw. schlecht und nur 43 Prozent bezeichnen diese als sehr gut bzw. gut, wie in Abbildung 7.9 dargestellt.

Abbildung 7.9: Unternehmenseerreichbarkeit Geretsried Süd



Quelle: eigener Entwurf

Abbildung 7.10: Unternehmenseerreichbarkeit Geretsried Nord



Quelle: eigener Entwurf

Auch in diesem Fall sind die Unternehmen in Geretsried Nord anderer Meinung. Hier bewerten fast dreiviertel der Befragten die eigene Erreichbarkeit als gut und nur knapp über einem Viertel sehen diese als weniger gut (vgl. Abb. 7.10).

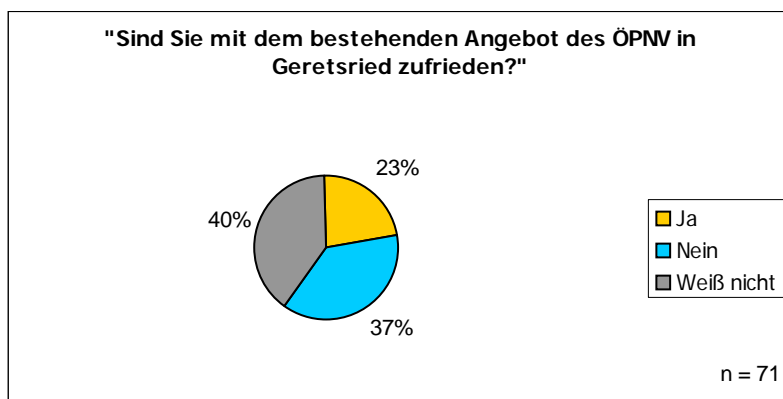
Ich vermute in diesem Punkt, dass die Unternehmen beide Bewertungen ausgehend von der eigenen Erreichbarkeit vornahmen und vor allem die Unternehmen in Geretsried Süd nicht objektiv geurteilt haben. Denn Fakt ist, dass die unmittelbare Lage von Geretsried Nord an der B11 eine bessere und schnellere Erreichbarkeit ermöglicht als dies in Geretsried Süd der Fall ist, wohin man nur über die Staatsstraße 2369 gelangt. Allerdings erreicht man die Stadt Geretsried ebenfalls sehr gut über die B11, weshalb die Bewertung der Unternehmen aus Geretsried Süd meines Erachtens nicht ganz korrekt ist.

Da die Bewertungen der eigenen Erreichbarkeit von Geretsried Mitte und Gelting genau den Ergebnissen der Erreichbarkeitsbewertung Geretsrieds entsprechen, verzichte ich auf eine zusätzliche detaillierte Darstellung. Auch in diesem Fall begründe ich dieselben Ergebnisse damit, dass die Unternehmen in beiden Fällen von der Erreichbarkeit ihres Unternehmens ausgegangen sind. Die Bewertungen der Unternehmen aus Geretsried Mitte sind nachvollziehbar, da auch hier ein guter Anschluss an die B11 vorhanden ist. Im Gewerbegebiet Gelting ist die Situation ähnlich wie in Geretsried Süd. Das Gebiet liegt nicht direkt an der B11, sondern kann nur über die Buchberger Straße erreicht werden. Somit lässt sich festhalten, dass **die Beurteilung der Erreichbarkeit der Stadt Geretsried stark von der Beurteilung des eigenen Unternehmens abhängig ist.**

7.3 Zufriedenheit mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot in Geretsried

Die Frage „Sind Sie mit dem bestehenden Angebot des ÖPNV in Geretsried zufrieden?“ konnten 40 Prozent der befragten Unternehmen gar nicht beantworten.

Abbildung 7.11: Zufriedenheit mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot

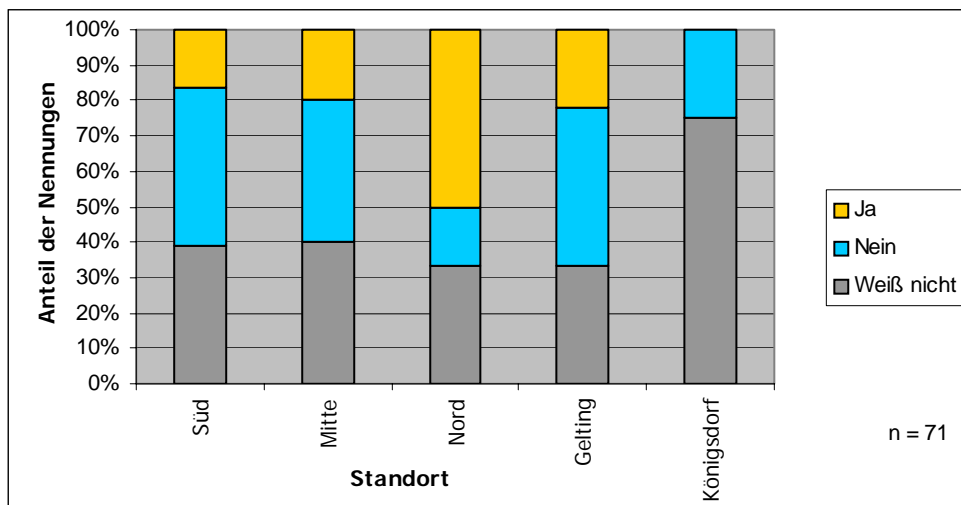


Quelle: eigener Entwurf

Wie aus Abbildung 7.11 hervorgeht, sind 23 Prozent der Unternehmen mit dem Angebot zufrieden und 37 Prozent nicht. Die hohe Zahl der „Ahnungslosen“ führe ich darauf zurück, dass das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel, das gegenwärtig in Geretsried nur aus Bussen besteht (vgl. Kap. 4.2.1), bei den Angestellten der Unternehmen nur in geringem Maße angenommen wird, denn eine Busfahrt ist oft langwierig und unbequem, wenn man nicht direkt zum Arbeitsplatz gelangt.

Auch bei dieser Frage ist eine Aufschlüsselung nach Standorten interessant, da es wie im vorangegangenen Kapitel teilweise vom Durchschnitt abweichende Ergebnisse gab.

Abbildung 7.12: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot in Geretsried nach Standort



Quelle: eigener Entwurf

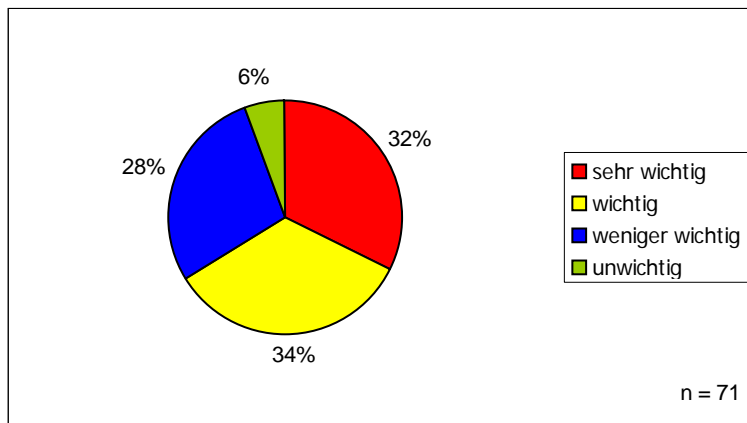
Wie in Abbildung 7.12 zu erkennen, entspricht die Verteilung der Meinungen im Falle von Geretsried Süd, Mitte und Gelting ungefähr dem Durchschnitt, dagegen fällt Geretsried Nord erneut aus dem Rahmen. Der Grund für die überwiegende Zufriedenheit der Unternehmen mit dem Geretsrieder ÖPNV-Angebot mag mit der im Vergleich zu den anderen Standorten geringen Entfernung zu Wolfratshausen und dem dortigen S-Bahnhaltepunkt liegen. Sollte man den Bus zum Wolfratshausen S-Bahnhof benutzen, ist man damit schneller am Ziel als von Geretsried Mitte, Süd oder gar Königsdorf aus. Die Unzufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot der Geltinger Unternehmen kann ich mir nicht erklären, da eine Busfahrt von dort zum Bahnhof in Wolfratshausen ca. zehn Minuten dauert. Von Geretsried Mitte oder Süd benötigt man dagegen um die 35 Minuten.

Es ist also festzuhalten, dass **37 Prozent der befragten Unternehmen mit dem ÖPNV-Angebot nicht zufrieden sind und eine Verbesserung des Systems durch einen S-Bahnanschluss sicher von Vorteil sein könnte**, da damit zumindest eine schnellere Verbindung nach München gewährleistet wäre. Mehr zu den möglichen Erwartungen an einen S-Bahnanschluss in Kapitel 7.7.

7.4 Bedeutung des S-Bahnanschlusses für die Unternehmen

Wie bereits in Kapitel 7.3 vermutet, scheint die Unzufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot in einem fehlenden S-Bahnanschluss begründet. Um diese Vermutung zu überprüfen, habe ich die Unternehmen nach der persönlichen Bedeutung eines S-Bahnanschlusses gefragt.

Abbildung 7.13: Bedeutung eines S-Bahnanschlusses für die Unternehmen



Quelle: eigener Entwurf

Wie in Abbildung 7.13 zu sehen ist, finden 66 Prozent der Unternehmen einen S-Bahnanschluss sehr wichtig bzw. wichtig. Nur 28 Prozent halten dies für weniger wichtig und sechs Prozent bezeichnen einen S-Bahnanschluss als unwichtig. Hier zeigt sich, wie groß der Wunsch bei den Unternehmen nach einem S-Bahnanschluss ist.

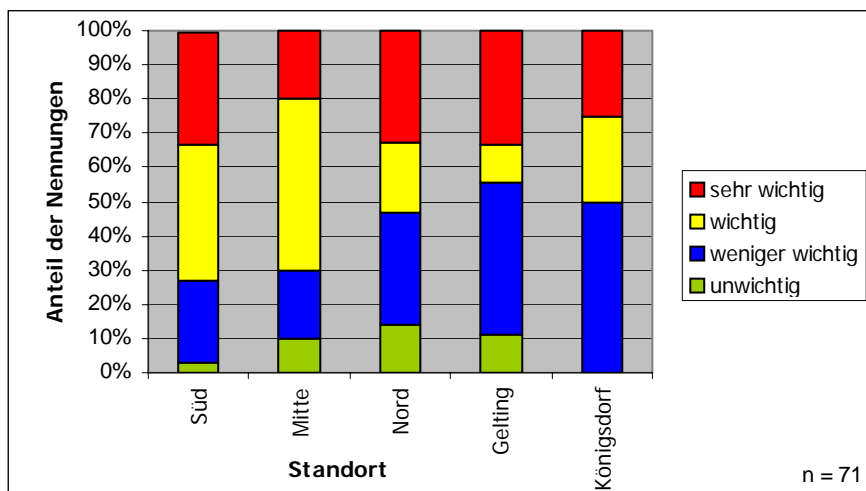
In den folgenden Kapiteln möchte ich herausfinden, ob bestimmte Gruppen stärker an einem Anschluss interessiert sind als andere. Dabei werde ich die Ergebnisse nach Branchen, Unternehmensstandorten, Mitarbeiterzahlen und Pendleranteilen der Unternehmen aufteilen.

7.4.1 Bedeutung des S-Bahnanschlusses nach Standorten

Wie aus Abbildung 7.14 hervorgeht, hat für 73 Prozent der Unternehmen in Geretsried Süd der geplante S-Bahnanschluss eine sehr wichtige bzw. wichtige Bedeutung. Ähnlich ist auch die Situation in Geretsried Mitte. Dort halten 70 Prozent den Anschluss für sehr wichtig bzw. wichtig. In Geretsried Nord gibt es kein eindeutiges Ergebnis. Der Anteil der Befürworter liegt mit 53 Prozent nur knapp über der Hälfte. In Gelting halten dagegen bereits 55 Prozent den Anschluss für weniger wichtig bzw. unwichtig und in Königsdorf hält die eine Hälfte der Unternehmen den Anschluss für sehr wichtig bzw. wichtig und die andere für unwichtig. Dabei ist zu beachten, dass aus Königsdorf nur vier Unternehmen geantwortet haben. Somit sollte man dieses Ergebnis nicht überbewerten.

Mit Ausnahme von Königsdorf, das möglicherweise zu weit weg von den geplanten Haltepunkten liegt, kann man sagen: **je näher der Standort am heutigen S-Bahnhof Wolfratshausen liegt, desto weniger besteht Bedarf an einer S-Bahnverlängerung bis Geretsried Süd.** Wieso allerdings gerade die Unternehmen in Gelting den S-Bahnanschluss für weniger wichtig halten, ist nicht ganz nachvollziehbar, da sie höchstwahrscheinlich sogar einen eigenen Haltepunkt bekommen würden und sich die Auto- bzw. Busfahrt nach Wolfratshausen sparen könnten. Es könnte aber auch sein, dass in diesem Fall eine höhere Anzahl an zurückgesendeten Fragebögen ein anderes Ergebnis geliefert hätte.

Abbildung 7.14: Bedeutung des S-Bahnanschlusses nach Standort



Quelle: eigener Entwurf

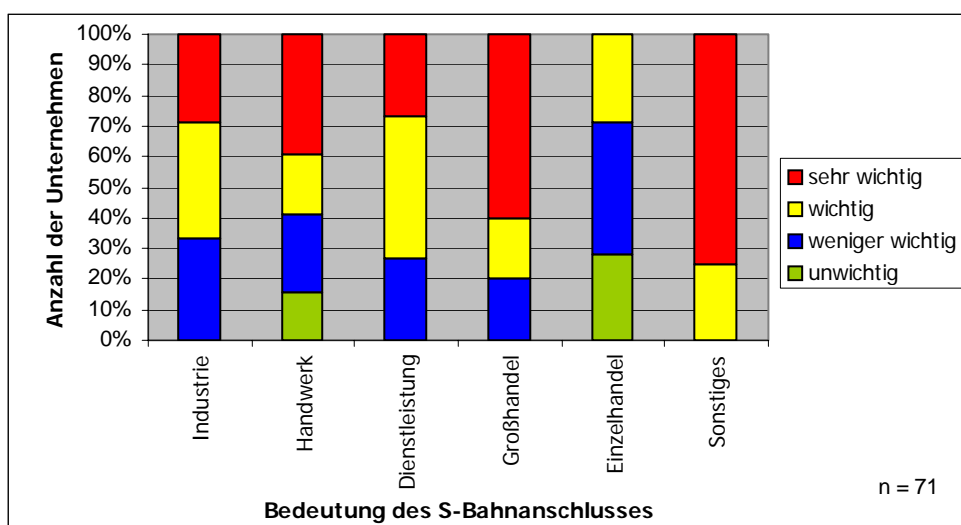
Möglicherweise gehen die Geltinger Unternehmen auch von einem Haltepunkt in Waldram aus und sehen deshalb nicht viel Sinn in einer Trassenverlängerung, da sie in diesem Fall nichts davon hätten. Oder es verhält sich genau umgekehrt. Die Unternehmen gehen von einem Haltepunkt in Gelting aus und sehen in einem Anschluss eventuell Nachteile für sich wie zum Beispiel Lärm oder Landschaftszerschneidung. Über die Gründe für diese Bewertung lässt sich allerdings nur spekulieren, da ich im Fragebogen nicht um eine Begründung für die Antwort auf diese Frage gebeten habe.

7.4.2 Bedeutung des S-Bahnanschlusses nach Branchen

Unterteilt man die Frage nach der Bedeutung des S-Bahnanschlusses nach Branchen auf, so ist festzustellen, dass vor allem die Industrie- und Dienstleistungsunternehmen einen S-Bahnanschluss für sehr wichtig bzw. wichtig halten. Die vier Unternehmen, die als Branche „Sonstiges“ angegeben haben, befürworteten einen Anschluss sogar zu hundert Prozent. Ungefähr in der Mitte liegen das Handwerk mit etwas über 50 Prozent der Zustimmung und der Großhandel mit immerhin 60 Prozent, die den S-Bahnanschluss für sehr wichtig halten.

Nur der Einzelhandel ist hier anderer Ansicht. Knapp ein Drittel findet einen S-Bahnanschluss wichtig, dagegen sagen über 40 Prozent, er sei weniger wichtig und ein knappes weiteres Drittel sieht ihn sogar als unwichtig an. Diese Ablehnung ist bei keiner anderen Branche so stark. Ein Grund für dieses Ergebnis könnte die Angst der Einzelhändler sein, zu viele Kunden an die Nachbargemeinde Wolfratshausen und natürlich an München zu verlieren, da vor allem bei Einkäufen in der Landeshauptstadt das Vorhandensein einer S-Bahn von Vorteil ist. Der Kunde kann direkt in die Innenstadt fahren und an verschiedenen Haltestellen ein- und aussteigen. Lästiges Parkplatzsuchen und mögliche Staus während der Fahrt entfallen.

Abbildung 7.15: Bedeutung des S-Bahnanschlusses nach Branchen



Quelle: eigener Entwurf

Für ein Industrieunternehmen zum Beispiel ist ein S-Bahnanschluss dagegen durchaus von Vorteil, da – wie einige Experten bereits berichtet haben – ein besserer Anschluss an das Arbeitskräftepotential des Oberzentrums gegeben ist. Außerdem fällt es neuen Arbeitskräften eventuell leichter, sich für Geretsried als Wohnsitz zu entscheiden, da man bei Bedarf von dort aus schnell und bequem in der Münchner Innenstadt ist. Das ist vor allem für nichtmotorisierte Personen von Vorteil. Auch bei den Branchen Dienstleistung, Handwerk und Großhandel gehe ich nicht davon aus, dass Personen, die derzeit in einem Betrieb in Geretsried arbeiten durch einen S-Bahnanschluss verstärkt zum Arbeiten nach München abgezogen werden. Festzuhalten ist hier, dass **bis auf den Einzelhandel alle Branchen für den S-Bahnanschluss sind.**

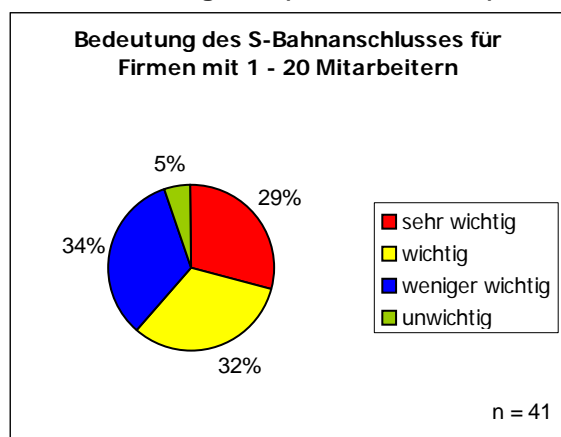
7.4.3 Bedeutung des S-Bahnanschlusses nach Betriebsgröße

Bei dem Auswahlkriterium Betriebsgröße habe ich nur die Betriebe mit bis zu 50 Mitarbeitern in zwei Grafiken dargestellt, da es hier die größten Unterschiede gibt und die Betriebe mit mehr Mitarbeitern ungefähr dem der Betriebe mit 21 bis 50 Mitarbeitern entsprechen.

Wie in Abbildung 7.16 dargestellt ist, befürworten knapp zwei Drittel der Unternehmen den S-Bahnanschluss, 34 Prozent halten ihn für weniger wichtig und nur fünf Prozent halten ihn für unwichtig. Auch bei den Unternehmen mit 21 bis 50 Mitarbeitern sind fünf Prozent dieser Ansicht. Dagegen halten bereits 72 Prozent den S-Bahnanschluss für sehr wichtig bzw. wichtig. 23 Prozent betrachten ihn als weniger wichtig.

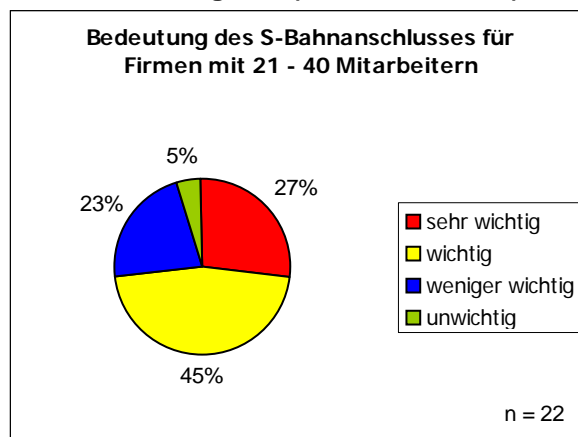
Eine weitere Steigerung der Befürworter ist bei den größeren Unternehmen nicht festzustellen. Somit lässt sich festhalten, dass **Unternehmen aller Größen den S-Bahnanschluss zu über der Hälfte befürworten.**

Abbildung 7.16: Bedeutung nach Betriebsgröße (1-20 Mitarbeiter)



Quelle: eigener Entwurf

Abbildung 7.17: Bedeutung nach Betriebsgröße (21-50 Mitarbeiter)

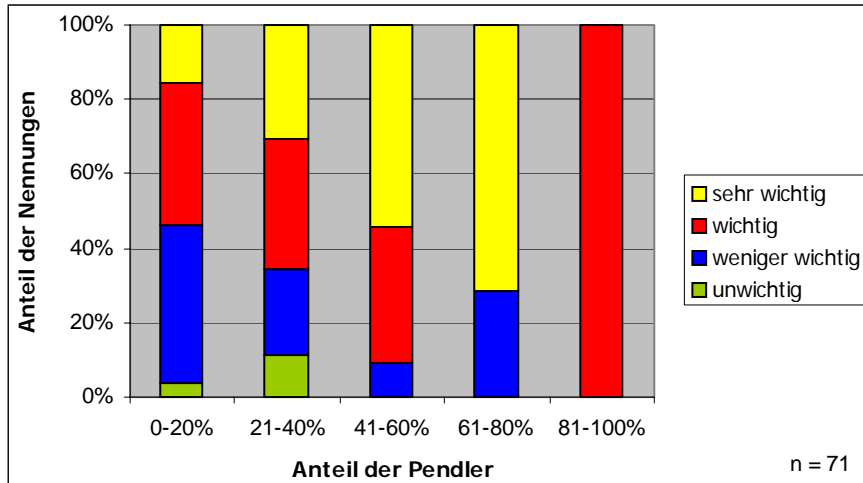


Quelle: eigener Entwurf

7.4.4 Bedeutung des S-Bahnanschlusses nach Pendleranteil

Anders als beim Kriterium der Unternehmensgröße, bei der sich die Befürwortung des S-Bahnanschlusses nicht mit der zunehmenden Anzahl der Mitarbeiter steigert, ist die Situation beim Anteil der Pendler. Wie in Abbildung 8.18 deutlich zu erkennen ist, wird die Einstufung des S-Bahnanschlusses mit „sehr wichtig“ immer größer, je höher der Anteil an Pendlern ist. Dies trifft auch – mit Ausnahme der Unternehmen mit 61 bis 80 Prozent Pendlern – für die Bewertung „wichtig“ zu. Bei der Einstufung „weniger wichtig“ ist es bereits nicht mehr so eindeutig, denn dort sind die Anteile bei den Pendleranteilen von 0 bis 20 Prozent und von 61 bis 80 Prozent am höchsten. Nur einige Firmen mit einem geringen Pendleranteil bis 40 Prozent halten den S-Bahnanschluss für unwichtig. Die Abbildung zeigt also ganz deutlich, dass **je höher der Anteil an Pendlern ist, desto wichtiger wird ein S-Bahnanschluss.**

Abbildung 7.18: Bedeutung des S-Bahnanschlusses nach Anteil der Pendler



Quelle: eigener Entwurf

Dieses Ergebnis ist nicht überraschend, da es für ein Unternehmen mit einem hohen Pendleranteil im Interesse der Mitarbeiter natürlich sinnvoll ist, einen S-Bahnanschluss zu unterstützen. Ein Mitarbeiter, der die S-Bahn benutzt, kommt in der Regel entspannter und immer zur selben Zeit in die Arbeit als ein Pkw-Benutzer, denn die Fahrt mit dem Auto, aber auch mit dem Bus garantiert diese Pünktlichkeit nicht, da vor allem im Winter im Oberland mit viel Schnee und damit auch mit ungünstigen Verkehrsverhältnissen zu rechnen ist.

7.5 Bedeutung weiterer Standortfaktoren für die Unternehmen

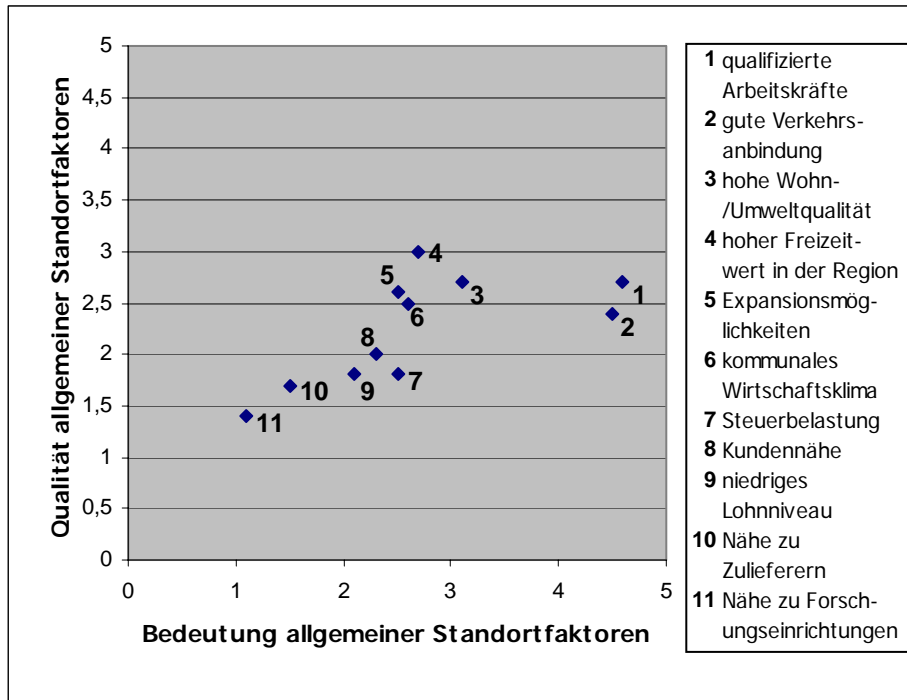
Auch wenn die Mehrzahl der Unternehmen einen S-Bahnanschluss für notwendig hält, ist noch nicht klar, welchen Stellenwert die S-Bahn überhaupt als Standortfaktor einnimmt. Deshalb habe ich die Unternehmen nach der Bedeutung von allgemeinen und verkehrlichen Standortfaktoren und nach der Qualität, die diese in Geretsried haben, gefragt. Die Ergebnisse werden in diesem Kapitel dargestellt.

7.5.1 Bedeutung und Qualität allgemeiner Standortfaktoren

Abbildung 7.19 zeigt, wie wichtig den befragten Unternehmen die angeführten allgemeinen Standortfaktoren sind und welche Qualität diese am Standort Geretsried haben. Dabei ist 5 die höchste und 0 die niedrigste Bewertung. Denkt man sich eine Diagonale, so stellen die Punkte, die auf ihr liegen das ideale Verhältnis von Bedeutung und Qualität dar. Liegt ein Punkt unterhalb der Diagonalen, so hat die Stadt zu wenig in diesen Faktor investiert; liegt

ein Punkt darüber waren die Bemühungen zu hoch und somit zu einem gewissen Teil überflüssig.

Abbildung 7.19: Bedeutung allgemeiner Standortfaktoren und ihre Qualität in Geretsried



Quelle: eigener Entwurf

Wie sehr deutlich zu erkennen ist, haben die Standortfaktoren **qualifizierte Arbeitskräfte** und eine **gute Verkehrsanbindung** mit Abstand die größte Bedeutung. Allerdings ist für die Unternehmen die Qualität der beiden Punkte am Standort Geretsried nur mittelmäßig. Die Verkehrsanbindung kommt dabei etwas schlechter weg als die qualifizierten Arbeitskräfte. Hier deckt sich also die Meinung mit der Bewertung des ÖPNV in Geretsried (vgl. Kap. 7.3), bei der die Mehrzahl der Unternehmen den aktuellen Bestand bemängelt hat. Mit einer guten Verkehrsanbindung ist aber nicht nur ein gutes ÖPNV-Netz gemeint, sondern auch ein guter Anschluss an das überregionale Straßennetz. In Kapitel 7.2 waren die Unternehmen am Standort Geretsried Süd, Gelting und Königsdorf mit der Erreichbarkeit ihrer Unternehmen nicht zufrieden. Auch hier entspricht das Ergebnis dem zuvor Beschriebenen.

Als Faktor mit der höchsten Qualität in Geretsried wird der **hohe Freizeitwert in der Region** bezeichnet. Dieser Bewertung ist nachvollziehbar, da mit der Nähe zu den Alpen und zu den Voralpenseen wie zum Beispiel dem Starnberger See, den warmen Sommern und den schneereichen Wintern sowie die kurze Entfernung nach Österreich und Italien Geretsried in einer der touristisch und freizeithlich attraktivsten Regionen Deutschlands liegt. Bei der Bedeutung für die Unternehmen rangiert dieser Punkt auf Platz vier hinter der **hohen Wohn- und Umweltqualität**. Beide Punkte ergänzen sich in gewissem Maße, da die attraktive Vor-

alpenlandschaft das Wohnen angenehm macht und das Fehlen von Altindustrien und stattdessen das Vorhandensein von Grünlandwirtschaft eine hohe Umweltqualität garantiert. Auf Platz fünf der Bedeutung der Standortfaktoren rangiert das **kommunale Wirtschaftsklima**. In der Bewertung der Qualität schneidet dieser Punkt ebenfalls nur mittelmäßig ab. Etwas besser sieht es bei der Qualität der **Expansionsmöglichkeiten** aus, begründet durch die ausreichende Anzahl an Gewerbegebieten.

Der Standortfaktor **Steuerbelastung** wird bei der Bedeutung eher im Mittelfeld angesiedelt, dagegen scheint eine Qualitätsbewertung von unter 2 für eine möglicherweise zu hohe Belastung zu stehen. In Bad Tölz und Wolfratshausen ist die Gewerbesteuer allerdings höher.

Auch der Faktor **Kundennähe** rangiert ähnlich wie die Steuerbelastung im Mittelfeld (2,3) und ihre Qualität liegt mit 2 nur etwas darunter. Da es sich hierbei nur um einen Durchschnittswert handelt, ist eine Differenzierung nach Branchen notwendig. So ist für den Einzelhandel in der Innenstadt Kundennähe sicher von großer Bedeutung, wohingegen Industrieunternehmen, deren Absatzmarkt sich nicht auf die Region beschränkt, diesen Punkt als weniger wichtig ansehen.

Für die befragten Unternehmen ist ein **niedriges Lohnniveau** nicht so wichtig wie die bereits beschriebenen Standortfaktoren. Im Vordergrund stehen vielmehr qualifizierte Arbeitskräfte, die mit niedrigen Löhnen nicht zu bekommen wären. Dass das Lohnniveau nicht als niedrig eingestuft wird, hängt damit zusammen, dass die Löhne in Oberbayern allgemein höher sind als zum Beispiel in Ostdeutschland (vgl. Destatis) oder gar in den neuen EU-Mitgliedsstaaten (vgl. PATERNOSTER 2003, 4).

Noch „unwichtiger“ als die Kundennähe ist die **Nähe zu Zulieferern**. Die Gründe hierfür sind sicher zum Teil dieselben wie bei der Kundennähe, sprich die weltweiten Absatzmärkte der Firmen. Aber auch die Tatsache, dass die Transportkosten nach wie vor sehr günstig sind, spielt in diesem Fall sicher eine entscheidende Rolle.

Auf den letzten Platz haben die Unternehmen die **Nähe zu Forschungseinrichtungen** gesetzt. Auch hier entspricht die Bedeutung ungefähr der Qualität. Die Tatsache, dass Geretsried weder über eine Universität noch über eine Fachhochschule verfügt, stört die befragten Unternehmen nicht. Sie haben immer noch die Möglichkeit auf das Potential der Universitäten und Fachhochschulen von München zurückzugreifen. Allerdings widerspricht dieses Ergebnis der Aussage von Frau Irmer, die einige Unternehmen kennt, denen eine Fachhochschule sehr wichtig wäre (vgl. Kap. 6.2.5). Da es sich bei den befragten Unternehmen hauptsächlich um Betriebe mit bis zu 50 Mitarbeitern handelt, gehe ich davon aus, dass diese Gruppe weniger Interesse an einer Fachhochschule hat als es bei den größeren Unternehmen der Fall ist.

Bei der Bedeutung und der Qualität allgemeiner Standortfaktoren kann man sagen, dass **nur die Qualität der Faktoren hoher Freizeitwert in der Region, Expansionsmöglichkeiten,**

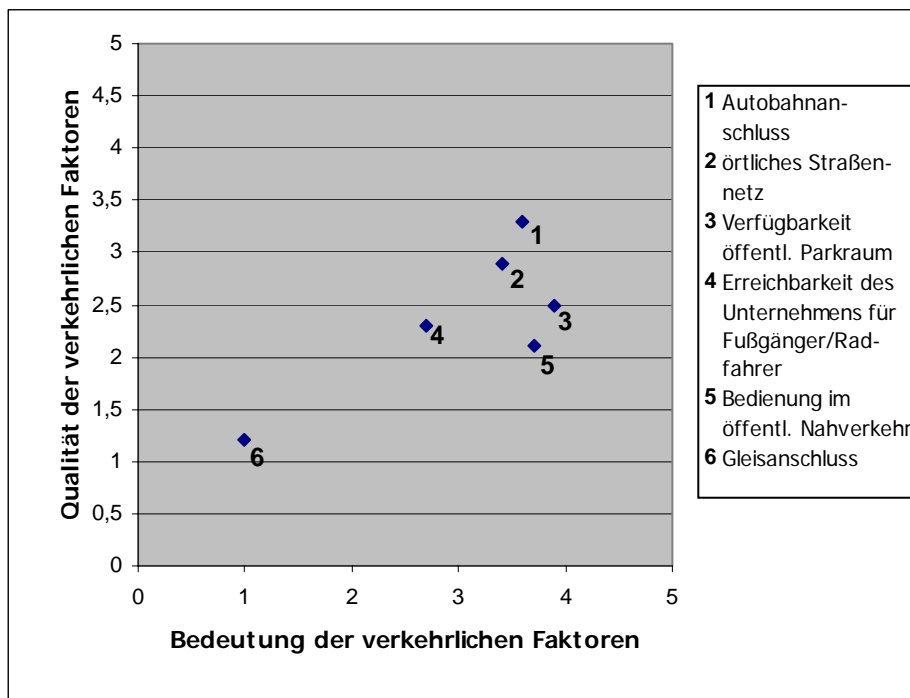
Nähe zu Zulieferern und Nähe zu Forschungseinrichtungen über der gedachten Diagonalen liegen und hier nicht weiter investiert werden muss. Bei allen anderen Faktoren wäre dies aber vonnöten.

7.5.2 Bedeutung und Qualität verkehrlicher Standortfaktoren

Da bei den allgemeinen Standortfaktoren nur der Punkt **guter Verkehrsanschluss** und keine weiteren verkehrlichen Aspekte zu bewerten waren, diese bei dieser Untersuchung aber eine besondere Rolle spielen, sollten die Unternehmen anschließend verkehrliche Faktoren ebenfalls nach Bedeutung und Qualität am Standort bewerten.

Als wichtigsten verkehrlichen Standortfaktor sehen die Unternehmen die **Verfügbarkeit von öffentlichem Parkraum**. Dies mag vor allem für die Einzelhändler von großer Wichtigkeit sein, da Kunden gerne nahe am Einkaufsort parken wollen. Aber auch andere Unternehmen, die keine eigenen Parkplätze zur Verfügung stellen können, haben ein Interesse daran, dass ihre Angestellten nahe des Arbeitsplatzes parken können. Allerdings bewerten die Unternehmen die Qualität der öffentlichen Parkplätze nur mittelmäßig. Hier scheint Verbesserungsbedarf zu bestehen, obwohl laut Einschätzung von Frau Irmer genügend Parkplätze in der Innenstadt vorhanden sind (vgl. Kap. 6.2.1).

Abbildung 7.20: Bedeutung verkehrlicher Standortfaktoren und ihre Qualität in Geretsried



Quelle: eigener Entwurf

Der zweitwichtigste und gleichzeitig entscheidende Punkt für einen S-Bahnanschluss ist der Bedarf an **Bedienung im öffentlichen Nahverkehr**. In Abbildung 7.20 sieht man deutlich

die Diskrepanz zwischen der Bedeutung (3,7) und der Qualität am Standort (2,1). Damit ist auch hier die Notwendigkeit eines S-Bahnanschlusses bestätigt.

In der Rangordnung kommt erst nach der Bedienung im öffentlichen Nahverkehr der **Autobahnanschluss**. Dieser wird zwar von der Qualität her am besten bewertet, was mit einer Entfernung von ca. sieben Kilometern durchaus gerechtfertigt ist, aber die größere Bedeutung liegt doch beim S-Bahnanschluss. Sicher ist bei diesem Punkt für einige bereits der steigende Benzinpreis ein Argument.

Auf Platz zwei der Qualität liegt das örtliche Straßennetz, das mit einer Bundesstraße und mehreren Staatsstraßen eine gute Verbindung nach Wolfratshausen und in die umliegenden Gemeinden ermöglicht. Von der Wertigkeit her gehört es zu den vier wichtigsten verkehrlichen Faktoren neben öffentlicher Parkraum, Bedienung im öffentlichen Nahverkehr und Autobahnanschluss.

Etwas weniger wichtig scheint die **Erreichbarkeit des Unternehmens für Fußgänger und Radfahrer** zu sein. Sicher bewerten diesen Punkt die Einzelhändler wichtiger als die anderen Branchen, da ihre Kunden neben den Personen, die mit dem Auto kommen, hauptsächlich Radfahrer und Fußgänger sind. Bei einem Industrie- oder Handwerksbetrieb stellen diejenigen, die mit dem Rad oder zu Fuß kommen höchstens einen kleinen Teil der Mitarbeiter dar. Kunden benutzen hauptsächlich das Auto.

Am unwichtigsten und auch qualitativ niedrigsten wird der Gleisanschluss bewertet. Dieser ist für die befragten Unternehmen fast nicht von Bedeutung und die Qualität in Geretsried mit 1,2 zu bewerten, rührt sicher daher, dass es nur ein Industriegleis gibt.

Anhand dieser Ergebnisse wird deutlich, dass ein S-Bahnanschluss von der Mehrheit der Unternehmen nicht nur gewollt wird, sondern auch als Standortfaktor – sei es bei den allgemeinen oder den verkehrlichen Aspekten – im Vergleich zu den anderen Faktoren eine wesentliche Rolle spielt.

7.6 Vor- und Nachteile der S-Bahn

Um wieder auf das Thema S-Bahn zurückzukommen, werden in diesem Kapitel die Vor- und Nachteile, die die Unternehmen bei der S-Bahn selbst sehen, dargestellt. Bei der Befragung konnte man zwischen fünf vorgegebenen Vorteilen und vier vorgegebenen Nachteilen wählen. Es waren maximal vier Nennungen möglich.

7.6.1 Vorteile der S-Bahn

Mit Abstand als größten Vorteil der S-Bahn sehen 77,5 Prozent der befragten Unternehmen die **erhöhte Mobilität**. Dies betrifft vor allem den nichtmotorisierten Teil der Bevölkerung, der

in erster Linie aus Schülern und älteren Menschen besteht. Für diese Gruppe ist es einfacher mit der S-Bahn nach München oder in einen anderen Ort mit S-Bahnanschluss zu gelangen als mit dem Bus. Denn dieser mag manch potenziellen Nutzer wegen seiner langen Fahrzeit zum S-Bahnhof Wolfratshausen von vornherein abschrecken und von einer möglichen Fahrt abhalten. Aber auch der Teil der Bevölkerung, der über einen Pkw verfügt, wird durch einen S-Bahnanschluss mobiler, da er bei Bedarf von seinem Fahrzeug unabhängig ist. Gegenwärtig würde das Umsteigen auf den Bus noch einen erheblichen Mehraufwand an Zeit bedeuten (vgl. Kap. 4.2.1). Eine S-Bahnverbindung würde dieses Problem beheben.

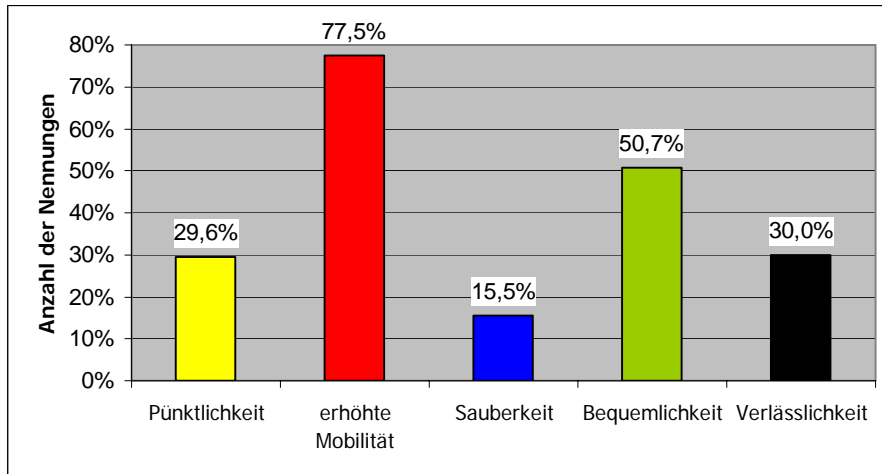
Bequemlichkeit sieht die Hälfte der Befragten als weiteren Vorteil. Eine S-Bahnfahrt ist im Vergleich zu einer Busfahrt schon allein auf Grund der konstanteren Geschwindigkeit und der ruhigeren Fahrweise bequemer und angenehmer. Das ständige Ruckeln und Wackeln eines Busses, was zum Teil durch schlechte Straßenverhältnisse, aber auch durch rote Ampeln, Staus und anderweitige Brems- und Anfahrmanöver zustande kommt, stört beim Zeitungslernen genauso wie beim Stehen in einem überfüllten Bus oder der Mitnahme eines Kinderwagens. Auf Grund des Fahrens auf Schienen kommt es bei einer S-Bahn nicht zu dieser unruhigen Fahrweise. Gegenüber einer Autofahrt ist die S-Bahn nur teilweise bequemer. Es hängt davon ab, wohin man möchte. Ein Einkauf in der Münchner Innenstadt ist mit der S-Bahn sicher bequemer, da man direkt am Ziel ankommt. Mit dem Auto kann man während der Fahrt in einen Stau geraten und anschließend nur schwer einen Parkplatz finden, der kostenpflichtig oder zeitbeschränkt ist. Anders sieht es dagegen bei einem Ziel aus, das nicht direkt an einem S-Bahnhaltepunkt liegt. In diesem Fall ist eine Autofahrt sicherlich bequemer, da man direkt an den Zielort gelangt und nicht auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen muss, das möglicherweise mehr Zeit benötigt als die Autofahrt.

Ein S-Bahnanschluss in Geretsried hätte außerdem den speziellen Vorteil, dass mit dem Einsteigen an einem der drei geplanten Bahnhöfe die durchschnittlich dreißigminütige Busfahrt nach Wolfratshausen entfallen würde und man auch das lästige Umsteigen zwischen Bus und Bahn umgehen könnte (vgl. Kap. 4.2.2). Somit trägt auch eine Fahrzeitverkürzung zur Bequemlichkeit bei. Zudem haben in einer S-Bahn mehr Personen Platz als in einem Bus, was vor allem zu den Hauptverkehrszeiten von Vorteil ist. Diesen Aspekt der Bequemlichkeit sahen übrigens auch die Experten als Pluspunkt für die S-Bahn an (vgl. Kap. 6.1.1). Und auch das LEP fordert Fahrzeuge, die den Anforderungen an Sicherheit, Bequemlichkeit, Verkehrsbeschleunigung und Aufwandssenkung entsprechen (vgl. Kap. 2.3).

Auch die Tatsache, dass die S-Bahn in der Regel **pünktlich und verlässlich** ist, bewerteten die Experten und jeweils 30 Prozent der befragten Unternehmen als positiv. Bei diesen Punkten liegt der Vorteil vor allem gegenüber dem Pkw, denn besonders zu den Hauptverkehrszeiten ist die Fahrzeit mit dem Auto, speziell auf längeren Strecken, nicht genau voraussagbar. Die S-Bahn dagegen ist unabhängig von Staus, Unfällen und Bau-

stellen und kommt höchstens im Winter bei sehr niedrigen Temperaturen oder Schneefall mit dem Wetter in Konflikt, was aber die Autofahrer meist noch härter trifft. Vor allem bei glatten Straßen oder starkem Schneefall ist man mit der S-Bahn auf jeden Fall sicherer unterwegs. Dies gilt auch gegenüber dem Bus.

Abbildung 7.21: Vorteile der S-Bahn



Quelle: eigener Entwurf

Nur 15,5 Prozent der befragten Unternehmen sehen die **Sauberkeit** als Vorteil. Dazu ist zu sagen, dass im Raum München keines der öffentlichen Verkehrsmittel besonders schmutzig ist und sich die S-Bahn gegenüber U-Bahn, Tram und Bus nicht hervorheben kann. Dies mag in anderen Regionen Deutschlands anders aussehen.

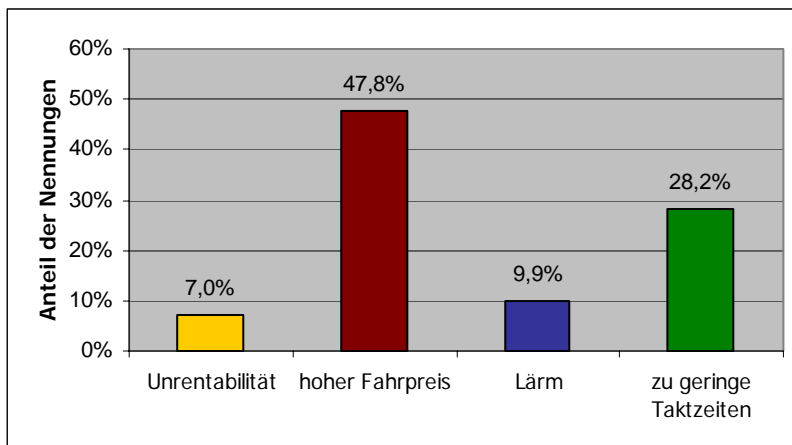
7.6.1 Nachteile der S-Bahn

Auch bei den Nachteilen der S-Bahn zeichnet sich ein Punkt deutlich von den anderen ab. 47,8 Prozent der befragten Unternehmen sehen den **hohen Fahrpreis** als negativen Aspekt der S-Bahn. Das sehen auch die Experten so (vgl. Kap. 6.1.1). Allerdings wird angesichts der hohen Energiepreise und der ständigen Investitionen in das Schienennetz der Fahrpreis auch in Zukunft nicht sinken (vgl. SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 2005 A, O.S.). So mag er jetzt zwar noch hoch erscheinen (eine Fahrt bis Wolfratshausen kostet im Jahr 2006 6,60 Euro), aber ein weiter steigender Ölpreis kann diese Bewertung vielleicht schon bald relativieren. Außerdem darf man nicht vergessen, dass die Preise ohne den finanziellen Zuschuss des Freistaats noch höher wären (vgl. SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 2005 B, O.S.).

Als weiteren Nachteil sehen 28,2 Prozent der befragten Unternehmen die **zu geringen Taktzeiten**. Dies ist vor allem bei den Endhaltepunkten teilweise ein Problem, da auf manchen Strecken außerhalb der Stoßzeiten nur ein 40-Minuten-Takt herrscht wie zum Beispiel Richtung Erding, Ebersberg oder Mammendorf. Die Strecke nach Wolfratshausen wird zu den Hauptverkehrszeiten im 20-Minuten-Takt bedient und außerhalb gibt es einen

20/40-Minuten-Takt (vgl. Anhang 4). Geplant ist bei einer Verlängerung den 20-Minuten-Takt zu den Hauptverkehrszeiten inklusive der Mittagsspitze für den Schülerverkehr beizubehalten und zu den anderen Betriebszeiträumen gibt es weiterhin den 20/40-Minuten-Takt (vgl. Kap. 4.2.2). Sicher wäre ein durchgehender 20-Minuten-Takt angenehmer, doch dieser ist derzeit noch nicht rentabel genug. Ein 10-Minuten-Takt ist in diesem Fall auszuschließen, da die Strecke ab Höllriegelskreuth eingleisig ist, was eine Taktverdichtung nicht möglich macht.

Abbildung 7.22: Nachteile der S-Bahn



Quelle: eigener Entwurf

Lärm sehen 9,9 Prozent der befragten Unternehmen als Problem. Das ist durchaus richtig, da bis jetzt kein Gleis existiert und kein Schienenfahrzeug Lärm verursachen kann. Allerdings ist in einer Umweltverträglichkeitsprüfung sicherzustellen, dass die Lärmbelastung vor allem in Wohngebieten die zulässigen Grenzwerte nicht überschreitet. Außerdem werden bei der favorisierten Trasse über Geltling weniger Wohngebiete berührt als bei der Trasse über Waldram (vgl. Anhang 9).

Nur sieben Prozent und damit die wenigsten sehen die **Unrentabilität** als Problem. Dieses Argument ist durchaus gerechtfertigt, da das öffentliche Verkehrssystem sich in keiner deutschen Stadt finanziell rechnet. Dennoch sind hier nicht nur die finanziellen Vorteile zu sehen, sondern vielmehr der volkswirtschaftliche Gesamtnutzen. Wie Herr Zöllner bereits in Kapitel 3.4 erläuterte, wäre eine Stadt wie München ohne öffentliches Verkehrsnetz gar nicht denkbar.

Zusammenfassend ist auch hier zu sagen, dass, wie man bei den Abbildungen 7.21 und 7.22 sehen kann, die Vorteile der S-Bahn bei weitem überwiegen. Die befragten Unternehmen sehen viel mehr positive als negative Aspekte bei der S-Bahn, was somit erneut für eine S-Bahnverlängerung nach Geretsried spricht.

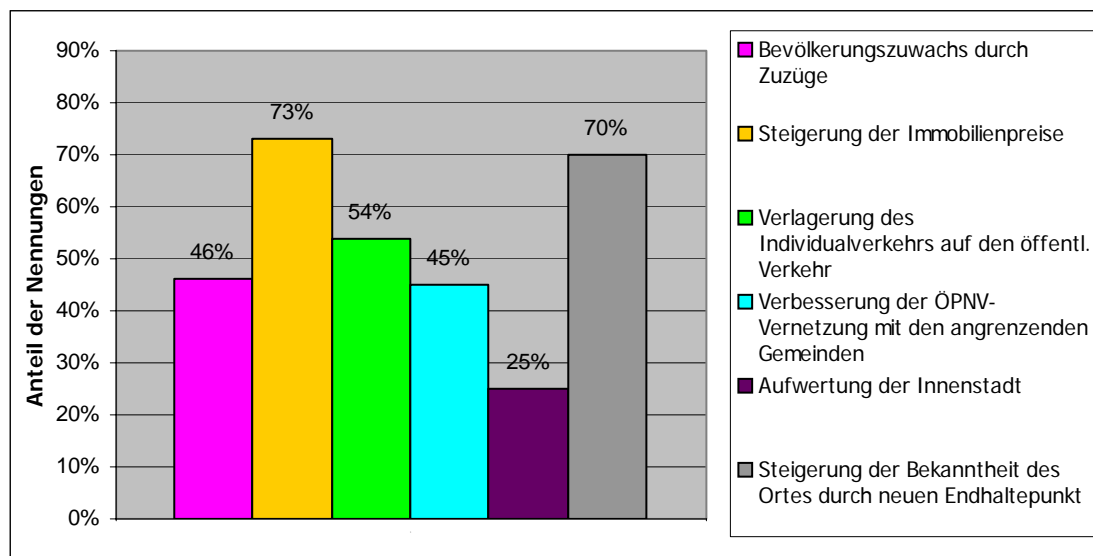
7.7 Erwartungen an eine S-Bahnverlängerung

Zum Schluss der Auswertung der Unternehmensbefragung wird dargestellt, was sich die Unternehmen von einem S-Bahnanschluss in Zukunft erhoffen und was sie befürchten. Dabei wurden zwölf Aspekte vorgegeben (Mehrfachnennungen waren möglich), es gab aber auch die Möglichkeit persönlich weitere Erwartungen zu nennen. In der Auswertung sind die vorgegebenen Antworten in zwei Gruppen unterteilt. Eine Gruppe bezieht sich auf Auswirkungen, die die Stadt Geretsried betreffen, die andere bezieht sich auf die Wirtschaft in Geretsried.

7.7.1 Zu erwartende Auswirkungen auf die Stadt Geretsried

Bei den zu erwartenden Auswirkungen auf die Stadt Geretsried gibt es keinen eindeutigen Favoriten. 73 Prozent der befragten Unternehmen erhoffen sich eine **Steigerung der Immobilienpreise**. Ob diese Erwartung zutreffen wird, ist schwer zu sagen. Betrachtet man die Entwicklung in den fünf Vergleichsstädten, so stiegen die Preise nur im Raum Hannover, die anderen waren bereits auf hohem Niveau (vgl. Kap. 6.1.4). Es besteht also kein direkter Zusammenhang zwischen einem S-Bahnanschluss und steigenden Immobilienpreisen. Im Fall Geretsried gehe ich allerdings davon aus, dass die Preise noch ein bisschen ansteigen werden. In Wolfratshausen liegen die Preise für einen Quadratmeter Grund laut Herrn Berchtold derzeit zwischen 430 Euro und 490 Euro. In Geretsried sind es ca. hundert Euro weniger. Das Gefälle zu Wolfratshausen ist somit noch deutlich spürbar und ich denke, ein S-Bahnanschluss wird diese Lücke annähernd schließen können. Etwas niedriger werden die Preise aber bleiben, da auch die Entfernung zu München eine Rolle spielt.

Abbildung 7.23: Zu erwartende Auswirkungen auf die Stadt Geretsried



Quelle: eigener Entwurf

Knapp hinter den Immobilienpreisen liegt mit 70 Prozent die Erwartung, dass die **Bekanntheit des Ortes durch den neuen Endhaltepunkt gesteigert** werden kann. Blickt man auf die Antworten der fünf Experten (vgl. Kap. 6.1.6), so kann davon ausgegangen werden, dass Geretsried mit einem S-Bahnhaltepunkt im Raum München bekannter wird.

54 Prozent der befragten Unternehmen erwarten eine **Verlagerung des Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr**. Berücksichtigt man die Annahmen in der NKU, so sollen pro Werktag 2825 Personen vom MIV zum ÖPNV verlagert werden (vgl. MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND GMBH 2004, 4-7). Auch das LEP zielt darauf ab, eine Entwicklung in diese Richtung zu fördern (vgl. Kap. 2.3) Geht man nach den Aussagen der fünf Experten, so wird sich der MIV nicht merkbar verringern (vgl. Kap. 6.1.2). Ich bin der Meinung, dass sich hier zwei Entwicklungen vermischen werden. Einerseits gehe ich davon aus, dass ein Teil der Pkw-Nutzer auf die S-Bahn umsteigen wird, auf der anderen Seite sehe ich aber den nach wie vor zunehmenden MIV (vgl. BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN 2004, 63). Deshalb denke ich, dass die zum ÖPNV gewechselten Autofahrer von neu hinzukommenden ausgeglichen werden.

Sehr nah bei einander liegen die Erwartungen, dass die **Bevölkerung durch Zuzüge wachsen wird** (46 %) und der **ÖPNV besser mit den angrenzenden Gemeinden vernetzt wird** (45%). Meiner Meinung nach sind beide Erwartungen realistisch. Die Erfahrungen der Experten haben gezeigt, dass die S-Bahn für viele Menschen ein Argument war, in den neuangeschlossenen Ort zu ziehen. Sei es nun auf Grund der geringeren Immobilienpreise im Vergleich zum Oberzentrum, des höheren Freizeitwertes oder der kinderfreundlicheren Umgebung (vgl. Kap. 6.1.5). Mit einem S-Bahnanschluss wird Geretsried sicher vor allem für junge Familien als Wohnstandort attraktiver werden, da eine gute ÖPNV-Anbindung an München vorhanden ist. Diese Entwicklung ist bereits bei einigen Orten im MVV-Raum zu beobachten. So ist zum Beispiel die Gemeinde Poing nordöstlich von München durch den S-Bahnanschluss stärker vom Wohnungsneubau geprägt als umliegende Orte ohne Anschluss und die Stadt München plant bereits einen neuen Haltepunkt in Poing-West (vgl. LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG 2004, 24).

Auch eine bessere Vernetzung der übrigen ÖPNV-Angebote, also der Busverbindungen zwischen den einzelnen Orten halte ich für möglich. Mehrere Beispielstädte haben mit dem S-Bahnanschluss ein neues Bussystem bekommen, das vor allem durch die gute Vertaktung mit der S-Bahn gekennzeichnet ist (vgl. Kap. 6.1.2). Auch in der NKU sind entsprechende Überlegungen gemacht worden, den Busverkehr zu optimieren und attraktiver für die umliegenden Gemeinden ohne S-Bahnanschluss zu machen (vgl. Tab. 4.3) und diese Erwartung stimmt auch mit den Zielen für den ÖPNV im LEP überein (vgl. Kap. 2.3).

Eine **Aufwertung der Innenstadt** erwartet nur ein Viertel der befragten Unternehmen. Da bereits Maßnahmen zur Umgestaltung der Innenstadt von Geretsried durchgeführt werden, wird sich das Stadtbild nach einem S-Bahnanschluss nicht erneut verändern. Das dürfte mit

den gegenwärtigen Vorhaben (vgl. Kap. 6.2.1) zur geplanten Eröffnung bereits abgeschlossen sein.

7.7.2 Zu erwartende Auswirkungen auf die Wirtschaft in Geretsried

Anders als bei den Auswirkungen auf die Stadt Geretsried, bei denen kein Aspekt extrem dominant war, sehen die Erwartungen bei der Wirtschaft aus. Hier ist mit 89 Prozent der befragten Unternehmen die Hoffnung, dass der **Standort Geretsried attraktiver wird**, am größten. Auch hier ist eine Berücksichtigung der Vergleichsstädte sinnvoll. In Kapitel 6.1.3 sind sich die Experten einig, dass ein bereits vor dem Anschluss attraktiver Standort dies auch weiterhin sein wird. War die Attraktivität vorher nicht gegeben, so hat sich daran auch mit einem S-Bahnanschluss nichts geändert. Im Fall Geretsried trifft ersteres zu. Der Standort ist bereits attraktiv und wird dies mit einem S-Bahnanschluss sicher noch steigern können.

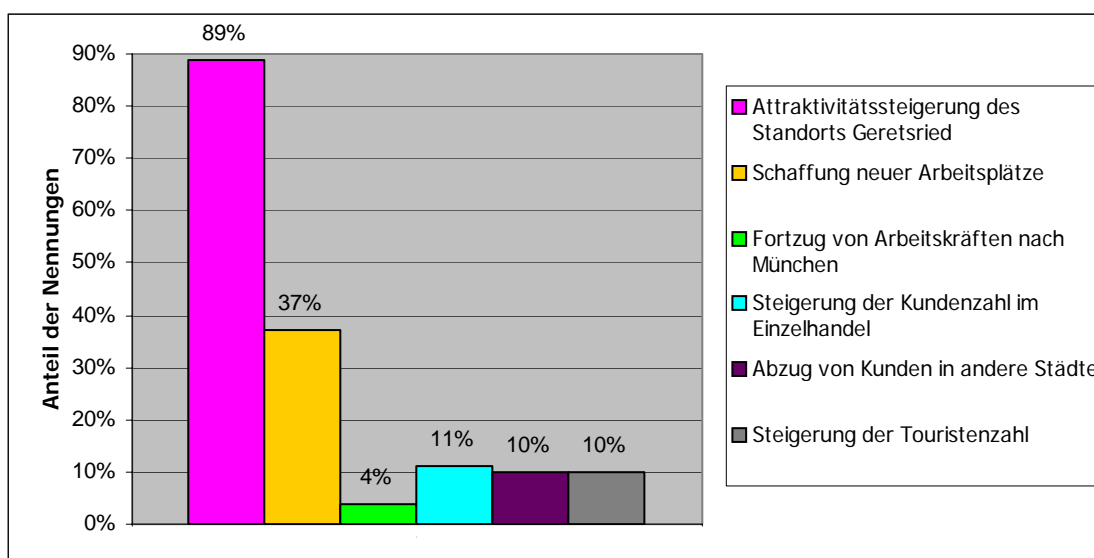
Abgeschlagen auf Platz zwei liegt die Erwartung, dass **neue Arbeitsplätze geschaffen werden**. Auch hier ist das eben genannte Kapitel hilfreich. Wie die Experten angaben, werden zusätzliche Arbeitsplätze nicht wegen eines S-Bahnanschlusses geschaffen. Es hängt vielmehr davon ab, wie es dem Unternehmen wirtschaftlich geht und ob es zusätzliche Arbeitsplätze finanzieren kann. Laut Frau Irmer klagen vor allem die Industriebetriebe in Geretsried über einen Fachkräftemangel (vgl. Kap. 6.2.1). Diesen führen die Unternehmen auch auf die schlechte Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück, weswegen sie einen S-Bahnanschluss durchaus als Chance sehen, neue Arbeitsplätze bzw. Ausbildungsplätze zu schaffen. Denn gerade in diesem Fall ist die Zahl der auf den ÖPNV angewiesenen Personen besonders hoch, da ein Teil noch minderjährig ist und somit keinen Pkw-Führerschein besitzt.

Auf Platz drei bis fünf rangieren mit einmal elf und zweimal zehn Prozent der befragten Unternehmen die Erwartungen, dass die **Kundenzahl im Einzelhandel (11%) und im Tourismus (10%) gesteigert wird** bzw. **Kunden in andere Städte abgezogen werden (10%)**.

Da nur sieben Unternehmen diese drei Entwicklungen erwarten, ist davon auszugehen, dass der Rest sie nicht für sehr wahrscheinlich hält. Eine Prognose ist in diesem Fall auch nicht einfach. In den Vergleichsstädten hatte die Entwicklung in diesen Bereichen wie bei der Attraktivität der Stadt wenig mit einem S-Bahnanschluss zu tun (vgl. Kap. 6.1.3). Viel entscheidender war hier die allgemeine Situation. War die Stadt schon immer ein beliebtes Einkaufsziel, so konnte dies mit einer S-Bahn noch gesteigert werden. Andernfalls hat die S-Bahn nicht viel zu einer Verbesserung der Situation beigetragen. Im Fall von Filderstadt wurde die Tendenz der nichtmotorisierten Bevölkerung in die Nachbarorte oder nach Stuttgart zum Einkaufen zu fahren, mit einem S-Bahnanschluss sogar noch erhöht.

Geretsried ist, was das Bild der Innenstadt betrifft, sicher nicht der attraktivste Einkaufsort im Landkreis Bad Tölz – Wolfratshausen. Eine schöne Altstadt ist laut Frau Irmer aber nicht der entscheidende Grund für die Wahl des Einkaufsortes, sondern das Angebot der Geschäfte (vgl. Kap. 6.2.1). Ich könnte mir vorstellen, dass Geretsried seine Attraktivität in Zukunft weiter steigern kann, indem Filialisten wie zum Beispiel C&A in die Stadt geholt werden, aber auch kleinere Läden mit einem speziellen Sortiment, das es in den umliegenden Gemeinden nicht gibt. In Nienburg hat dieses Vorgehen funktioniert (vgl. Kap. 6.1.3). Filderstadt hatte seinerzeit ein Einkaufszentrum um den Bahnhof vorgesehen, das aber nicht realisiert werden konnte. Vielleicht wäre das eine Überlegung für Geretsried.

Abbildung 7.24: Zu erwartende Auswirkungen auf die Wirtschaft in Geretsried



Quelle: eigener Entwurf

Für den Tourismus gilt dasselbe wie für den Einzelhandel. Wer touristisch nicht interessant ist, wird es wohl auch nicht werden. Geretsried hat sicher den Nachteil, erst nach dem Zweiten Weltkrieg gegründet worden zu sein und somit kein altes, typisches Stadtbild des Oberlands wie Bad Tölz oder Wolfratshausen zu haben. Dennoch hat die bereits in Kapitel 7.5 erwähnte attraktive Lage im Voralpenland Potenzial. Auch die von einem privaten Investor geplante Wellnesstherme „Mediterrana II“ könnte einen Teil zur Steigerung der Touristenzahlen beitragen.

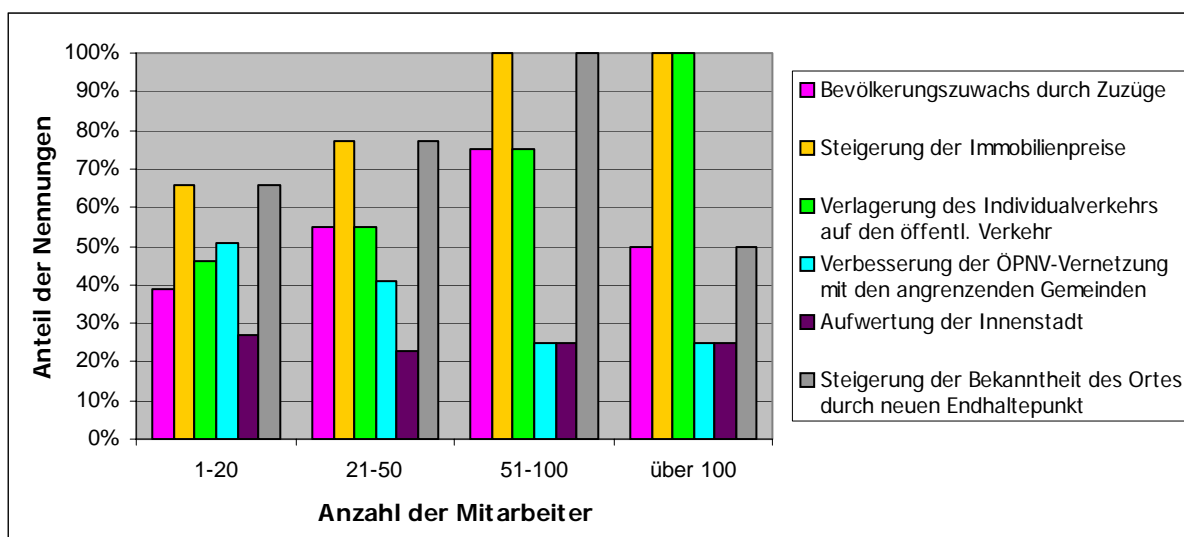
Nur vier Prozent der befragten Unternehmen befürchten einen **Wegzug von Arbeitskräften nach München**. Eine derartige Entwicklung halte auch ich für unwahrscheinlich, da der S-Bahnanschluss die Erreichbarkeit der Stadt Geretsried verbessert und somit attraktiver als Wohnstandort macht. Ich gehe eher davon aus, dass vermehrt Personen aus München, vor allem junge Familien, die sich ein Eigenheim bauen möchten und dies in der Landeshauptstadt nicht finanzieren können, in die Stadt ziehen werden, wie es auch laut Experten in den Vergleichsstädten der Fall ist. Zwar ist der Münchner Norden günstiger als der Süden

(vgl. Immo 1, 2 und 3), doch ist die Wohnqualität im Süden wegen der höheren Anzahl an Sonnentagen pro Jahr deutlich höher als im Norden, wo sich vor allem im Herbst und Winter der zähe Hochnebel nur selten auflöst.

7.7.3 Zu erwartende Auswirkungen betrachtet nach Unternehmensgröße

Betrachtet man die zu erwartenden Auswirkungen auf die Stadt und die Wirtschaft in Abhängigkeit der Unternehmensgröße, zeigen sich vor allem bei den größeren Unternehmen mit über 50 Mitarbeitern Unterschiede zum Durchschnitt. Erklärt man diese Situation mit der geringen Anzahl von insgesamt nur acht Unternehmen ist dies sicher richtig. Dennoch darf man diese Unternehmen nicht unbeachtet lassen, denn sie repräsentieren ca. die Hälfte der Beschäftigten der befragten Unternehmen.

Abbildung 7.25: Zu erwartende Auswirkungen auf die Stadt Geretsried in Abhängigkeit der Unternehmensgröße



Quelle: eigener Entwurf

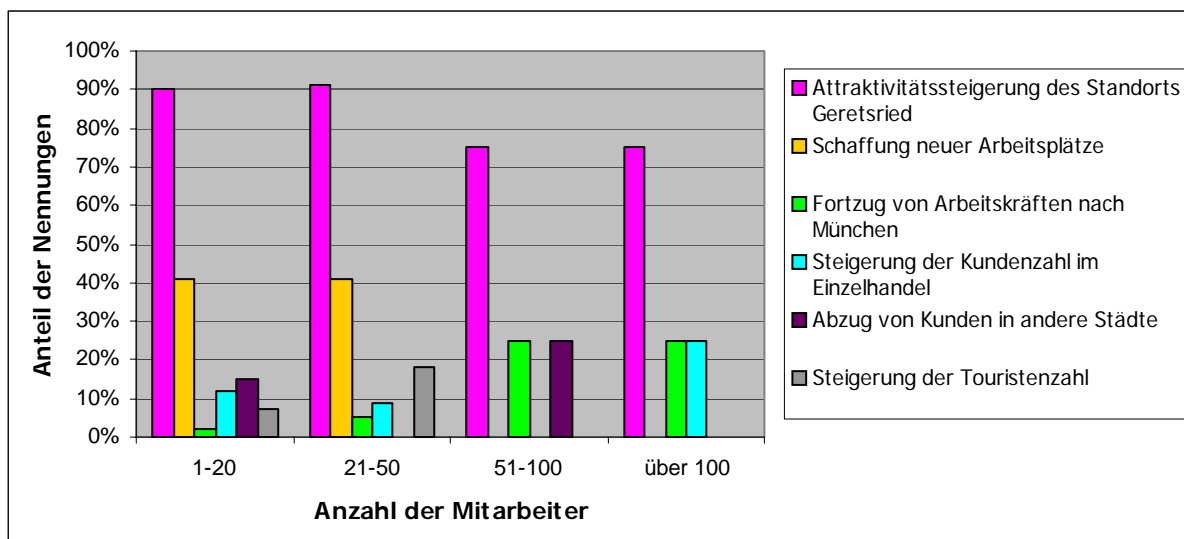
Wie aus Abbildung 7.25 hervorgeht, entsprechen die Ansichten der Unternehmen bis 50 Mitarbeiter ungefähr dem Durchschnitt. Somit ist die Betrachtung der Unternehmen mit mehr als 50 Beschäftigten in diesem Kapitel von größerer Bedeutung. Im Unterschied zum Durchschnitt sind alle größeren Unternehmen der Meinung, dass die Immobilienpreise steigen. Auch bei den Punkten Aufwertung der Innenstadt und Verbesserung der ÖPNV-Vernetzung mit den angrenzenden Gemeinden herrscht die gleiche Ansicht. Uneinigkeit besteht besonders bei der Erwartung, dass die Bekanntheit des Ortes durch den neuen Endhaltepunkt gesteigert werden kann. Die Unternehmen mit über 100 Mitarbeitern halten dies nur zur Hälfte für möglich. Die Unternehmen mit 51 bis 100 Mitarbeitern halten es alle für wahrscheinlich. Auch dass die Bevölkerung durch Zuzüge wachsen wird, ist für diese Unternehmen von allen befragten am wahrscheinlichsten. Ob der Individualverkehr auf den

öffentlichen Verkehr verlagert wird, erwarten die größeren Unternehmen mit 75 Prozent bis 100 Prozent der Nennungen stärker als der Durchschnitt.

Interessanter als die zu erwartenden Auswirkungen auf die Stadt Geretsried sind die Ansichten bei den Auswirkungen auf die Wirtschaft. Hier entsprechen die Meinungen aller befragten Unternehmen in dem Punkt, dass die Attraktivität der Stadt Geretsried gesteigert wird, noch fast dem Durchschnitt. Aber bereits beim zweiten Punkt, der Schaffung neuer Arbeitsplätze, gibt es große Unterschiede. So glaubt keines der Unternehmen mit über 50 Mitarbeitern, dass ein S-Bahnanschluss neue Arbeitsplätze schaffen wird. Allerdings wäre es gerade bei dieser Gruppe, die bereits viele Arbeitsplätze bietet und möglicherweise noch weitere schaffen könnte, wichtig, dass sie dieser Ansicht ist, denn kleinen Betrieben ist es eventuell nicht so gut möglich, neue Arbeitsplätze entstehen zu lassen als große dies könnten.

Auch die Steigerung der Touristenzahl halten die Unternehmen mit über 50 Mitarbeitern für unwahrscheinlich. Das mag daran liegen, dass sie keine Gastronomiebetriebe sind, sondern hauptsächlich der Industrie- und Handwerksbranche angehören und somit nichts mit Touristen zu tun haben und sich auch nicht dafür interessieren.

Abbildung 7.26: Zu erwartende Auswirkungen auf die Wirtschaft in Geretsried in Abhängigkeit der Unternehmensgröße



Quelle: eigener Entwurf

Die kleineren Unternehmen befürchten weniger einen Fortzug von Arbeitskräften nach München als die Unternehmen mit über 100 Beschäftigten. Eine Steigerung der Kundenzahl im Einzelhandel halten alle Unternehmen bis auf die mit 51 bis 100 Mitarbeitern für möglich. Einen Abzug der Kunden in andere Städte halten die Unternehmen mit bis zu 20 Beschäftigten und die mit 51 bis 100 Beschäftigten für möglich.

7.7.4 Weitere Erwartungen an den S-Bahnanschluss

Im Anschluss an die Frage „Was glauben Sie, wird sich mit einem S-Bahnanschluss verändern?“ konnten die Unternehmen noch eigene Erwartungen und Befürchtungen angeben. Die Beteiligung war hier sehr hoch. Nur 17 Fragebögen kamen ohne zusätzliche Angaben zurück, was einem Anteil von 24 Prozent entspricht. Bevor die einzelnen Punkte genannt werden, ist zu sagen, dass auch hier die positiven Aspekte mit 13 verschiedenen Erwartungen gegenüber den negativen mit nur vier Befürchtungen überwiegen.

Persönliche Befürchtungen der Unternehmen bei einem S-Bahnanschluss

Die Befürchtung, die am häufigsten genannte wurde, war mit sechs Stimmen der zusätzliche **Lärm**. Das ist durchaus gerechtfertigt, da zwei Unternehmer angaben, sie wohnten an der geplanten Strecke. Dennoch sollte dieser Punkt nicht überbewertet werden. Fakt ist, dass mehr Lärm entstehen wird. Allerdings befinden sich einige Wohngebiete bereits heute an der B11 und sind Autolärm gewohnt. In der Umweltverträglichkeitsprüfung wird außerdem auf Lärmverträglichkeit geachtet und zwei bis vier Züge in der Stunde und das nur bis Mitternacht verursachen weniger Lärm als konstant fließender Autoverkehr.

Weitere drei Unternehmen befürchteten, die **Landschaft könnte durch die Trasse zu stark zerschnitten werden**. Hierbei ist zu sagen, dass laut LEP und Regionalplan eine unverhältnismäßige Landschaftszerschneidung zu vermeiden ist (vgl. Kap. 4.4.1). Sollte dies in der Planung dennoch der Fall sein, wird das Vorhaben von der Bezirksregierung nicht genehmigt. Im Fall von Geretsried könnte es Probleme mit dem Endhaltepunkt in Geretsried Süd geben, da sich dieser in einem FFH-Gebiet befindet. Die Realisierbarkeit ist deshalb noch zu prüfen.

Weitere Befürchtungen, die jeweils nur einmal genannte wurden, sind **zu hohe Projektkosten** und **zu lange Fahrzeiten nach München**. Zum ersten Punkt ist zu sagen, dass der Freistaat stets bemüht ist, die Kosten so gering wie möglich zu halten. Außerdem muss dieses Unternehmen sich keine Gedanken über die Kosten machen, da der Bund und der Freistaat zahlen (vgl. Kap. 2.1). Zudem ist das Geld nicht ortsgebunden und könnte für andere Dinge in Geretsried ausgegeben werden, sondern projektgebunden und würde bei Nichtzustandekommen an einem anderen Ort verwendet werden. Die lange Fahrzeit nach München ist natürlich ein gewisses Problem. Mit geschätzten 55 Minuten Fahrzeit bis zum Marienplatz ist die S7 nicht die schnellste Verbindung, aber eine Schnell-S-Bahn, die nicht überall hält, ist auf Grund der Gleiskapazitäten nicht möglich.

Persönliche Erwartungen der Unternehmen an einen S-Bahnanschluss

Mit insgesamt neun Nennungen erhoffen sich die meisten der befragten Unternehmen eine **bessere Anbindung nach München und zum Flughafen**. Acht Unternehmen erwarten eine **bessere Erreichbarkeit der Stadt Geretsried und des Arbeitsplatzes** und sieben

sehen eine **erhöhte Mobilität**. Alle drei Gesichtspunkte zielen in dieselbe Richtung, nämlich die bessere und schnellere Vernetzung der Landeshauptstadt, des Flughafens und Geretsrieds. Diese Erwartung ist absolut gerechtfertigt und praktisch mit hundertprozentiger Wahrscheinlichkeit realisierbar. Ein Blick auf die Vergleichsstädte bestätigt meine Annahme (vgl. Kap. 6.1.2). Jeder S-Bahnanschluss hat die Erreichbarkeit der jeweiligen Stadt und die Anbindung an das Oberzentrum sowie die Mobilität vor allem der nichtmotorisierten Personen verbessert.

Sechs Unternehmen nannten erneut die **Steigerung der Attraktivität Geretsrieds** und weitere drei hoffen auf eine **bessere Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften**, vor allem aus München. Wie der Vergleich mit den Beobachtungen der Experten zeigt, ist diese Erwartung nicht unrealistisch (vgl. Kap. 6.1.3). Qualifizierte Arbeitskräfte findet man tendenziell eher in Oberzentren, da meistens dort die entsprechenden Ausbildungsstätten und Firmen sind. Ein guter S-Bahnanschluss macht ein Pendeln zwischen Ober- und Mittelzentrum wesentlich einfacher, als es mit dem Pkw der Fall wäre.

Fünf Unternehmen erhoffen sich mit einem S-Bahnanschluss entweder **mehr Kunden, mehr Gäste oder erhöhten Absatz**. Bei diesem Punkt ist eine Prognose sehr schwer, da das zukünftige Verhalten der Menschen in so einem Fall schlecht voraussagbar ist.

Weitere fünf Unternehmen gaben erneut die **Verlagerung des Individualverkehrs auf die Schiene** an und zwei erwarten eine **Unabhängigkeit von demselben**, zwei glauben an eine **Entlastung der B11** und jeweils ein Unternehmen erhofft sich eine **Verbesserung des ÖPNV** und ein weiteres **weniger Haltestellen**. Der vorletzte Punkt ist sicherlich zu verwirklichen, da durch einen S-Bahnanschluss der ÖPNV bereits verbessert ist, aber auch das Busangebot kann bestimmt aufgewertet werden. Ob es dabei allerdings weniger Haltestellen geben wird, ist fraglich. Es werden eher Busverbindungen, die von der S-Bahn abgedeckt werden können, wegfallen (vgl. Kap. 4.2.2).

7.8 Zusammenfassung der Ergebnisse der Unternehmensbefragung

In Tabelle 7.1 sind die Ergebnisse der Unternehmensbefragung zusammengefasst.

Tabelle 7.1: Zusammenfassung der Ergebnisse der Unternehmensbefragung

Themenkomplex	Ergebnisse
Branchenverteilung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 24 Industrie, 16 Handwerk, 15 Dienstleistung, 5 Großhandel, 7 Einzelhandel, 4 Sonstiges
Standorte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 30 Süd, 10 Mitte, 15 Nord, 12 Gelting, 4 Königsdorf
Mitarbeiteranzahl pro Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1-20 Mitarbeiter 57%, 21-50 Mitarbeiter 31%, 51-100 Mitarbeiter 6%, über 100 Mitarbeiter 6%

Pendleranteil pro Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 0-20% Pendler 26, 21-40% Pendler 26, 41-60% Pendler 11, 61-80% Pendler 7, 81-100% Pendler 1
Beurteilung der allg. Erreichbarkeit G.rieds	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 53% der Unternehmen sagen "sehr gut" bzw. "gut", 46% meinen "weniger gut" bzw. "schlecht"
Bewertung nach Standort	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Süd eher unzufrieden, Nord zufrieden, Mitte, Gelting und Königsdorf liefern kein eindeutiges Ergebnis
Beurteilung d. Erreichbarkeit des Untern.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 47% der Unternehmen sagen "sehr gut" bzw. "gut", 52% meinen "weniger gut" bzw. "schlecht"
Bewertung nach Standorten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Süd erneut unzufrieden, dreiviertel der Unternehmen in Nord zufrieden ▪ Bewertungen von Mitte und Gelting entsprechen der allg. Erreichbarkeit
Zufriedenheit mit dem bestehenden ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 37% der befragten Unternehmen sind unzufrieden ▪ 23% der befragten Unternehmen sind zufrieden ▪ 40% der befragten Unternehmen wissen es nicht
Zufriedenheit mit dem ÖPNV- Angebot am Standort	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geretsried Süd, Mitte und Gelting entsprechen ungefähr dem Durchschnitt ▪ Geretsried Nord knapp die Hälfte zufrieden ▪ Königsdorf überwiegend "weiß nicht"-Antworten
Bedeutung des S-Bahnanschlusses	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 66% halten ihn für "sehr wichtig" bzw. "wichtig" ▪ 28% halten ihn für "weniger wichtig" ▪ 6% sind der Meinung, er ist "unwichtig"
Bedeutung nach Standort	<ul style="list-style-type: none"> ▪ höchste Zustimmung in Süd mit 73% und in Mitte mit 70% ▪ knapp über 50% sind in Nord dafür ▪ weniger als 50% befürworten in Gelting den Anschluss ▪ kein eindeutiges Ergebnis in Königsdorf
Bedeutung nach Branchen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Industrie und Handwerk zu über 50% dafür ▪ Dienstleistung am stärksten mit über 70% dafür ▪ Großhandel sieht Anschluss zu 60% als "sehr wichtig" an ▪ Einzelhandel bewertet Anschluss zu über 70% als "weniger wichtig" bzw. "unwichtig" ▪ sonstige Branchen sind uneingeschränkt dafür
Bedeutung nach Betriebsgröße	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unternehmen mit bis zu 20 Mitarbeitern sind zu 51% dafür ▪ Unternehmen mit mehr Mitarbeitern sogar zu über 70% dafür
Bedeutung nach Pendleranteil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ je höher die Anzahl der Pendler pro Unternehmen ist, desto höher ist die Befürwortung eines S-Bahnanschlusses
Bedeutung und Qualität allgemeiner Standortfaktoren in Geretsried	<ul style="list-style-type: none"> ▪ qualifizierte Arbeitskräfte und gute Verkehrsanbindung am wichtigsten, Qualität am Standort Geretsried allerdings nur mittelmäßig ▪ hoher Freizeitwert in der Region und hohe Wohn- und Umweltqualität am besten in Geretsried, von der Wichtigkeit hoch ▪ Expansionsmöglichkeiten und kommunales Wirtschaftsklima von der Qualität und der Wichtigkeit eher im Mittelfeld ▪ Steuerbelastung, Kundennähe und niedriges Lohnniveau weniger wichtig und qualitativ niedrig ▪ Nähe zu Zulieferern und zu Forschungseinrichtungen fast unwichtig und von der Qualität auch niedrig
Bedeutung und Qualität verkehrlicher Standortfaktoren in Geretsried	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verfügbarkeit öffentlicher Parkraum am wichtigsten, aber qualitativ nur im Mittelfeld ▪ Autobahnanschluss und örtliches Straßennetz qualitativ am besten bewertet, Wichtigkeit hoch ▪ Bedienung im öffentlichen Nahverkehr am zweitwichtigsten, aber Qualität nur im unteren Mittelfeld ▪ Erreichbarkeit des Unternehmens für Fußgänger und Radfahrer bei Qualität und Wichtigkeit jeweils im Mittelfeld ▪ Gleisanschluss ist unwichtig

Vorteile der S-Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 77,5% erhöhte Mobilität, 50,7% Bequemlichkeit, 30% Verlässlichkeit 29,6% Pünktlichkeit, 15,5% Sauberkeit
Nachteile der S-Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 47,8% hoher Fahrpreis, 28,2% zu geringe Taktzeiten, 9,9% Lärm, 7% Unrentabilität
zu erwartende Auswirkungen auf die Stadt Geretsried	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 73% Steigerung der Immobilienpreise -> sehr wahrscheinlich ▪ 70% Steigerung der Bekanntheit durch neuen Endhaltepunkt -> wird sicher eintreffen ▪ 54% Verlagerung des Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr schwer vorauszusagen, wahrscheinlich kaum Änderung ▪ 46% Bevölkerungszuwachs durch Zuzüge -> sehr wahrscheinlich ▪ 45% Verbesserung der ÖPNV-Vernetzung mit den angrenzenden Gemeinden -> auch sehr wahrscheinlich ▪ 25% Aufwertung der Innenstadt -> wird bereits durchgeführt
zu erwartende Auswirkungen auf die Wirtschaft in Geretsried	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 89% Attraktivitätssteigerung des Standorts Geretsried -> wird eintreffen ▪ 37% Schaffung neuer Arbeitsplätze -> abhängig von wirtschaftlicher Lage ▪ 11% Steigerung der Kundenzahl im Einzelhandel -> schwer voraussagbar ▪ 10% Steigerung der Touristenzahl -> mit Mediterana möglich ▪ 10% Abzug von Kunden in andere Städte -> damit muss man rechnen ▪ 4% Fortzug von Arbeitskräften nach München -> eher unwahrscheinlich
weitere Erwartungen und Befürchtungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bessere Anbindung an München und den Flughafen, bessere Erreichbarkeit der Stadt und des Arbeitsplatzes, erhöhte Mobilität ▪ bessere Verfügbarkeit von Arbeitskräften, vor allen aus München ▪ mehr Kunden, mehr Gäste, mehr Absatz ▪ Unabhängigkeit vom Individualverkehr, Entlastung der B11, Verringerung des ÖPNV, weniger Haltestellen ▪ Lärm ▪ Landschaftszerschneidung ▪ zu hohe Projektkosten ▪ zu langsames Mitwachsen der Infrastruktur ▪ zu lange Fahrzeiten nach München

Quelle: eigener Entwurf

8. Zusammenfassung und Fazit

Die vorliegende Diplomarbeit hatte die Aufgabe zu untersuchen, welche Auswirkungen die S-Bahnverlängerung der S7 auf die Wirtschaft in Geretsried hat. Dabei wurden die Erfahrungen nach einem S-Bahnanschluss von fünf Vergleichsstädten mit den Erwartungen und Befürchtungen der Unternehmen in Geretsried und der Städte Geretsried und Wolfratshausen verglichen. Methodisch wurde dies mit Hilfe von Expertengesprächen und einer Unternehmensbefragung in Geretsried realisiert.

Die S-Bahnanschlüsse der Vergleichsstädte entstanden alle in den letzten sechs Jahren. Zuvor waren vier der fünf Städte durch ein DB-Gleis angeschlossen; eine Stadt hatte keinen Gleisanschluss. Der S-Bahnanschluss ermöglichte es, das Oberzentrum schneller, öfter und über einen längeren Zeitraum am Tag zu erreichen. Diese Verbesserungen durch den Anschluss bewerten alle Experten als positiv. Auch auf Grund dieser Erhöhung der Mobilität war die Akzeptanz der Bevölkerung für den S-Bahnanschluss in den Vergleichsstädten überwiegend breit vorhanden. In Geretsried und Wolfratshausen ist die Situation ähnlich und die Bevölkerung sieht vor allem die Vorteile der S-Bahn wie erhöhte Mobilität, Bequemlichkeit, Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und Sauberkeit und weniger die Nachteile wie ein zu hoher Fahrpreis, zu geringe Taktzeiten, Lärm oder Unrentabilität. Uneinigkeit gab es nur bei den Trassenvarianten und im Stadtrat von Wolfratshausen bezüglich der Haltung gegenüber der Streckenverlängerung.

Die Erwartungen an einen S-Bahnanschluss waren in den einzelnen Vergleichsstädten zum Teil unterschiedlich. Filderstadt und Wedemark erhofften sich ein Einkaufszentrum und eine damit stärkere Belebung des Bahnhofsumfelds. Dies konnte allerdings aus Kostengründen kaum verwirklicht werden. In Bühl und Wedemark kam es zu einer besseren Vernetzung der Buslinien und Nienburg erhielt sogar ein neues Bussystem. Ersteres erhoffen sich auch die befragten Unternehmen in Geretsried. Eine Verwirklichung scheint hier wahrscheinlich, da dieser Wunsch auch mit den Zielen für den ÖPNV im LEP übereinstimmt.

In allen Vergleichsstädten wurde die Erreichbarkeit und der Anschluss an das Oberzentrum verbessert. Diese Hoffnung haben auch die befragten Unternehmen. Sie wollen besser an München und den Flughafen angebunden werden und wollen eine bessere Erreichbarkeit der Stadt Geretsried und des Arbeitsplatzes. Mit einer Verwirklichung dieser Erwartungen würde sich gleichzeitig die Mobilität der Bevölkerung erhöhen, was ganz im Sinne der Bürgermeisterin von Geretsried wäre.

Alle fünf Vergleichsstädte verzeichnen seit dem S-Bahnanschluss einen weiteren Zuzug von Personen, vor allem junge Familien. Dies erwarten auch die befragten Unternehmen und die Stadt Geretsried. Da Immobilien in der Stadt München sehr teuer sind und vor allem jungen

Familien deshalb in die umliegenden Landkreise ziehen, ist diese Erwartung sehr realistisch. Des Weiteren sind die befragten Unternehmen der Meinung, mit einem S-Bahnanschluss werden die Immobilienpreise steigen, die Innenstadt aufgewertet und die Bekanntheit der Stadt durch den neuen Endhaltepunkt gesteigert. Letzteres ist bei vier von fünf Vergleichsstädten eingetroffen. An der städtebaulichen Aufwertung der Geretsrieder Innenstadt wird bereits gearbeitet. Eine Steigerung der Immobilienpreise war nicht bei jeder Vergleichsstadt zu verzeichnen, allerdings ist in Geretsried auf Grund der merkbaren Differenz zu den Preisen in Wolfratshausen eine Steigerung nach oben sehr wahrscheinlich.

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.

Besonders wichtig sind für die Stadt Geretsried und die Stadt Wolfratshausen die Auswirkungen auf die Wirtschaft. In den bereits vor dem S-Bahnanschluss für die Wirtschaft attraktiven Vergleichsstädten Filderstadt, Bühl und Nienburg kam es zu weiteren Neuan siedlungen; in den anderen nicht. Da Geretsried und Wolfratshausen zur ersten Gruppe gehören, ist hier eine weitere Steigerung der Attraktivität des Standorts, was sich sowohl die befragten Unternehmen als auch die beiden Städte erhoffen, eine wahrscheinliche Entwicklung.

Bei der Attraktivität des Einzelhandels konnte bis auf Nienburg keine Vergleichsstadt ihre Kundenzahl erheblich steigern. Die Anziehungskraft des Oberzentrums für Kunden ist meistens stärker. Dennoch erhoffen sich die befragten Unternehmen und die beiden Städte eine Steigerung der Attraktivität des Einzelhandels, was für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen als Einzugsgebiet durchaus möglich ist. Einen Abzug von Kunden in andere Städte befürchtet nur ein kleiner Teil der Unternehmen.

Obwohl Geretsried kaum touristisch geprägt ist, erwarten einige Unternehmen eine Steigerung der Gästezahlen. Die geplante Wellnesstherme „Mediterrana II“ könnte hierfür einen Impuls geben. Ansonsten wird sich die Situation ähnlich wie bei der Attraktivität des Standortes entwickeln, wie der Vergleich mit den anderen fünf Städten zeigt. Bühl und Nienburg waren bereits touristisch geprägt und bauten dies mit dem S-Bahnanschluss weiter aus. Die übrigen Städte konnten keine Touristen dazugewinnen.

Die Unternehmen in Geretsried erwarten außerdem, dass neue Arbeitsplätze geschaffen werden und kaum Arbeitskräfte nach München abgezogen werden. Im Gegenteil: die befrag-

ten Unternehmen erhoffen sich, mit dem S-Bahnanschluss einen besseren Zugriff auf den Arbeitsmarkt München zu haben und damit ihren Fachkräftemangel reduzieren zu können. In diesem Fall liegen leider keine genauen Werte für die Vergleichsstädte vor, was eine Prognose schwierig macht.

Betrachtet man die Auswirkungen der S-Bahnanschlüsse in den einzelnen Vergleichsstädten, so ist festzuhalten, dass die positiven Auswirkungen eindeutig überwiegen. In Filderstadt und Bühl denkt man sogar bereits über eine weitere Trassenverlängerung nach. Auch wenn die fünf Vergleichsstädte nicht zu den demographisch oder wirtschaftlich gefährdeten gehören, so konnten sie doch mit dem S-Bahnanschluss ihre Position halten, wenn nicht sogar verbessern. Auf Grund des demographischen Wandels ist es für Städte dieser Größe, vor allem in wirtschaftlich schwächeren Bundesländern, besonders wichtig durch den Zuzug von jungen Familien die Bevölkerung jung zu halten und der Gefahr einer Überalterung so lange es geht aus dem Weg zu gehen. Neben den positiven Auswirkungen vor allem auf die Bevölkerung gibt es in jeder Vergleichsstadt noch Verbesserungsbedarf. Sei es in einigen Orten der Ausbau des P+R-Platzes oder in anderen die bessere Auslastung desselbigen. Auch das Preissystem oder die Taktzeiten sind in einigen Städten noch nicht optimal.

In der Unternehmensbefragung wurde neben den Erwartungen und Befürchtungen an einen S-Bahnanschluss die Zufriedenheit mit dem gegenwärtigen ÖPNV-Angebot und die Bedeutung der Trassenverlängerung für die Unternehmen untersucht. Dabei kam heraus, dass nahezu die Hälfte der befragten Unternehmen das ÖPNV-Angebot nicht bewerten konnte und knapp 40 Prozent unzufrieden waren. Somit war zu erwarten, dass sich die Mehrheit der befragten Unternehmen für einen S-Bahnanschluss aussprechen würde. Vor allem die zum S-Bahnhof Wolfratshausen weiter entfernt liegenden Standorte Süd und Mitte sind mit großer Mehrheit dafür. Bei den einzelnen Branchen befürworten vor allem Dienstleistungsunternehmen, Industrie- und Handwerksbetriebe den Anschluss. Einzig der Einzelhandel steht der Verlängerung skeptisch gegenüber. Ebenfalls ausschlaggebend für die Befürwortung der S-Bahnverlängerung ist der Anteil der Pendler eines Betriebs. Hier war eindeutig festzustellen, dass, je mehr Pendler ein Unternehmen hat, desto größer der Bedarf an einem S-Bahnanschluss ist.

Abschließend wurden die Unternehmen nach der Bedeutung und der Qualität allgemeiner und verkehrlicher Standortfaktoren am Standort Geretsried befragt. Bei den allgemeinen Faktoren sahen die befragten Unternehmen den größten Bedarf bei qualifizierten Arbeitskräften und einer guten Verkehrsanbindung. Die Qualität der beiden Faktoren wurde allerdings nur als mittelmäßig bewertet. Von der Qualität am besten schnitten die Punkte Freizeitwert in der Region und die hohe Wohn- und Umweltqualität ab. Beide sind auch von

der Bedeutung her sehr wichtig für die Unternehmen. Im Mittelfeld rangieren die Expansionsmöglichkeiten und das kommunale Wirtschaftsklima. Steuerbelastung, Kundennähe und ein niedriges Lohnniveau ist für die befragten Unternehmen weniger wichtig. Die Nähe zu Zulieferern und zu Forschungseinrichtungen rangieren bei der Bedeutung und der Qualität auf den beiden letzten Plätzen.

Betrachtet man die verkehrlichen Standortfaktoren so ist die Verfügbarkeit an öffentlichem Parkraum für die befragten Unternehmen am wichtigsten. Bei der Qualität sehen sie noch Verbesserungsbedarf. Von der Bedeutung am zweitwichtigsten ist die Bedienung im öffentlichen Nahverkehr. In diesem Fall ist die Schere zwischen Bedeutung und Qualität am größten. Es muss also dringend etwas verbessert werden. Qualitativ am besten schnitten der Autobahnanschluss und das örtliche Straßennetz ab. Auf den hinteren Rängen finden sich die Erreichbarkeit des Unternehmens für Fußgänger und Radfahrer und der Gleisanschluss. Besonders anhand der Bewertungen des ÖPNV in Geretsried und des daraus resultierenden Bedarfs nach einem S-Bahnanschluss sowie den Stellenwerten der Standortfaktoren Verkehrsanbindung und Bedienung im öffentlichen Nahverkehr wird deutlich, wie wichtig den befragten Unternehmen in Geretsried ein S-Bahnanschluss ist.

Vergleicht man diesen Bedarf, der für den Standort Geretsried von zentraler Bedeutung ist, mit den Plänen der Bundesregierung, die Mittel für den ÖPNV zu kürzen, wird erneut klar, dass hier am falschen Ende gespart wird. So kam bereits bei den Erläuterungen der Verkehrsentwicklungspläne und der Vorstellung der planungsbeteiligten Akteure zur Geltung, dass die Verlagerung des MIV auf die Schiene ein zentrales Anliegen aller Beteiligten ist. Und die Fahrgastzahlen des MVV haben deutlich gemacht, dass ein enormer Bedarf an einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz besteht. Gerade in Zeiten, in denen die Höhe des Ölpreises immer unsicherer wird und Mobilität und Flexibilität aber mit das wichtigste für Menschen in einer globalisierten Gesellschaft ist.

Die geplante S-Bahnverlängerung hätte überwiegend positive Auswirkungen auf die Wirtschaft in Geretsried, aber auch die Stadt, die Bevölkerung und das Umland würde von diesem Anschluss profitieren. So ist zu hoffen, dass dieses moderne, zukunftsweisende und den Vorgaben der Nachhaltigkeit entsprechende Projekt nicht den Sparplänen der Bundesregierung zum Opfer fällt, sondern wie geplant Ende 2010 in Betrieb genommen werden kann.

Quellenverzeichnis

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, INFRASTRUKTUR, VERKEHR UND TECHNOLOGIE (STMWIVT) 2001: Schienennahverkehrsplan 2000/2001. München.

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, INFRASTRUKTUR, VERKEHR UND TECHNOLOGIE (STMWIVT) 2005A: Schienennahverkehrsplan 2003 - 2005. München.

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, INFRASTRUKTUR, VERKEHR UND TECHNOLOGIE (STMWIVT) 2005B: Pressestatement des bayerischen Staatsministers für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie anlässlich der Pressekonferenz zum Realisierungs- und Finanzierungsstand bei den bayerischen Schienenverkehrsprojekten vom 17. März 2005.

BAYERISCHE STAATSREGIERUNG (HRSG.) 2003: Landesentwicklungsprogramm Bayern. München.

BMW AG (HRSG.) 1998: MünchenMobil. Handbuch Verkehr und Umwelt. München und Region. München.

BMW GROUP UND LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (HRSG.) 2005: Verkehrsprobleme gemeinsam lösen. Eine Initiative von BMW und der Landeshauptstadt München. Dokumentation vom 6. Plenumworkshop am 8. Juli 2005 „Inzell VI“ in Unterschleißheim. München.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (HRSG.) 2003: Bundesverkehrswegeplan 2003. Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland. Bonn und Berlin.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (HRSG.) 2004: Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht. Bonn und Berlin.

FLICK, UWE 1995: Qualitative Forschung. Theorie, Methoden, Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften. Hamburg.

DEIKERS, JÜRGEN; LÖFFLER, GÜNTER; GRÄF, PETER 2001: Nationalatlas Deutschland. Verkehr und Kommunikation. Leipzig.

DEUTSCHER TASCHENBUCHVERLAG GMBH & Co. KG UND WESTERMANN SCHULBUCHVERLAG GMBH (HRSG.) 1992: Dierke Taschenatlas der Welt. 7. Auflage. München und Braunschweig.

KAUSEN, HARALD 2004: Landesplanerische Beurteilung für die Verlängerung der S-Bahnlinie 7 von Wolfratshausen nach Geretsried. Unveröffentlichtes Dokument, Regierung von Oberbayern.

KEPPEL, ARMIN 2004: Die Rolle des Eisenbahn Bundesamts im wettbewerbsorientierten Eisenbahnpersonenverkehr. In: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.) 2004: Schienenpersonennahverkehr. Vom Stiefkind zur Basis nachhaltiger Mobilität. Seite 141 bis 148. Düsseldorf.

KROMREY, HELMUT 1991: Empirische Sozialforschung. 5. Auflage. Opladen.

- LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG (HRSG.) 2000:** Mobilität in München. Vorentwurf Verkehrsentwicklungsplan. München.
- LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG (HRSG.) 2004:** Der neue Verkehrsentwicklungsplan. Entwurf 2004. München.
- MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND GMBH 2002:** Regionaler Nahverkehrsplan. Unveröffentlichtes Dokument, MVV.
- MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND GMBH 2004:** NKU Verlängerung der S7 nach Geretsried. Abschlussbericht September 2004. München.
- PATERNOSTER, ANNE 2003:** Bruttojahresverdienst. Ergebnisse aus den Mitgliedstaaten, den Beitritts- und Kandidatenländern und der Schweiz. In: Statistik kurz gefasst. Bevölkerung und soziale Bedingungen. Heft 25/2003.
- POSPISCHIL, REINHARD UND RUDOLPH, ERNST 1997:** S-Bahn München. Ein Jahrhundert Planungsgeschichte – 25 Jahre im Dienst der Fahrgäste. Düsseldorf.
- REGIONALER PLANUNGSVERBAND MÜNCHEN 2006:** Regionalplan München. München.
- REGIONALER PLANUNGSVERBAND OBERLAND 2001:** Regionalplan Oberland. Garmisch-Partenkirchen.
- SCHAD, HELMUT; RIEDLE, HUBERT; HÖFFKEN, MICHAEL UND BIHN, FRIEDHELM 2000:** Oft unterschätzt: Der ÖPNV als Standortfaktor. Wie wichtig sind Bahnen und Busse für die Wirtschaft in den Städten und Gemeinden? In: Der Nahverkehr. Heft 6/2000, Seite 21 bis 25. Düsseldorf.
- SCHNELL, RAINER; HILL, PAUL B. UND ESSER, ELKE 1999:** Methoden der empirischen Sozialforschung. 6. Auflage. München und Wien.
- SCHÜSSLER-PLAN INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR BAU UND VERKEHRSPLANUNG MBH 2003:** S-Bahn München. Verlängerung der S7 von Wolfratshausen nach Geretsried. Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren. München.
- STADTVERWALTUNG GERETSRIED (HRSG.) 2003:** Stadt Geretsried. Einfach anders. Geretsried.
- STADTVERWALTUNG GERETSRIED (HRSG.) 2005:** Informationen zu den Jahren 2004/2005. Geretsried.
- WIEDEMANN, TORSTEN 2004:** Neustrukturierung und Sicherung der öffentlichen Finanzierung für den SPNV. In: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.) 2004: Schienenpersonennahverkehr. Vom Stiefkind zur Basis nachhaltiger Mobilität. Seite 69 bis 76. Düsseldorf.

Zeitungsquellen:

SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 2005A: Fahrgastboom. MVV fährt Rekordergebnis ein. 22. Dezember 2005

SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 2005B: Folgen der Nahverkehrskürzungen. Weniger Leistung für mehr Geld. 24. November 2005

SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 2005C: Erbitterter Widerstand angekündigt. Massive Kritik an Sparplänen im Nahverkehr. 24. November 2005

SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 2006: Schneechaos. Tram, Bus und S-Bahn. Nichts geht mehr. 6. März 2006

Internetquellen:

Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG):

BEG: http://www.bayern-takt.de/public_main_modul.php?ses=&page_id=352&document_id=242&unit=439ab071818e
3 Stand: 5. Dezember 2005

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie:

STMWIVT 1:

<http://www.stmwivt.bayern.de/landesentwicklung/bereiche/instrume/lep.htm> Stand: 2. November 2005

STMWIVT 2:

<http://www.stmwivt.bayern.de/presse/pressearchive/ab2001/2005/11/pm291.html> Stand 10. Januar 2006

Berliner Verkehrsgesellschaft:

BVG:

<http://www.bvg.de/index.php/de/Bvg/Detail/folder/547/id/2157/nb/1/name/BVG+Liniennetz>
Stand: 2. März 2006

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen:

BMVBW: <http://www.bmvbw.de/Verkehr/Oeffentlicher-Personennahverkehr/1493/Gemeindeverkehrs-finanzierung.htm> Stand: 5. Dezember 2005

Gemeinde Wedemark:

GW: http://www.wedemark.de/pdf_doc/statistik.pdf Stand: 14. März 2006

dwrWEB.de:

DWR: <http://www.dwrweb.de/diashows/teltow/index.htm>. Stand: 28. März 2006

Großraumverkehr Hannover:

GVH: http://www.gvh.de/deu/dateien/2006_Eisenbahnnetz06.pdf Stand: 2. März 2006

Immowelt:

Immo 1:

<http://www.immowelt.de/Immobilien/PreisStatistik/Auswertung.aspx?1=1&GeoID=10809173&ESR=1&EType=3&SVal=3> Stand: 16. März 2006

Immo 2:

<http://www.immowelt.de/Immobilien/PreisStatistik/Auswertung.aspx?1=1&GeoID=10809178&ESR=1&EType=3&SVal=3> Stand: 16. März 2006

Immo 3:

<http://www.immowelt.de/Immobilien/PreisStatistik/Auswertung.aspx?1=1&GeoID=10809162&ESR=1&EType=3&SVal=3> Stand: 16. März 2006

Karlsruher Verkehrsverbund:

KVV: <http://www.kvv.de/kvv/documentpool/liniennetzplan/lnpnetz.pdf> Stand: 2. März 2006

Münchner Verkehrsverbund GmbH:

MVV: http://www.mvv-muenchen.de/de/home/dermvv/unternehmen/ueber_uns/index.html

Stand: 5. Dezember 2005

MVV 1: [http://www.mvv-](http://www.mvv-muenchen.de/web4archiv/objects/download/1/schnellbahnnetz_051211.pdf)

[muenchen.de/web4archiv/objects/download/1/schnellbahnnetz_051211.pdf](http://www.mvv-muenchen.de/web4archiv/objects/download/1/schnellbahnnetz_051211.pdf) Stand: 2. März 2006

MVV 2: http://efa.mvv-muenchen.de/mvv/AHF/MVV4_00001329.pdf Stand: 2. März 2006

Regionaler Planungsverband München:

RPVM: <http://www.region-muenchen.com/verband/verband.htm> Stand: 8. März 2006

Regionaler Planungsverband Oberland:

RPVO: <http://www.region-oberland.bayern.de/Der%20Verband/verband2.htm> Stand: 8. März 2006

Stadt Bühl:

SB: <http://www.buehl.de/index.php> Stand: 14. März 2006

Stadt Filderstadt:

SF: <http://www.filderstadt.de/f-wirt.htm> Stand: 14. März 2006

Stadt Nienburg:

SN: <http://nienburg.de/wirtschaftsfoerderung/finanzierbar/pdf/zahlen2005.pdf> Stand: 14. März 2006

Stadt Teltow:

ST 1: <http://www.teltow.net/wirtschaft/index.php> Stand: 14. März 2006

ST 2: http://www.teltow.net/wirtschaft/standort/zahlen_fakten/index.php Stand: 14. März 2006

Stadt Geretsried:

SG 1: http://www.geretsried.de/stadtinfo/zahlen_und_daten/463.asp Stand: 5. Dezember 2005

SG 2: <http://www.geretsried.de/index.asp?NewsID=258> Stand: 17. Juni 2005

Statistische Ämter des Bundes und der Länder:

SÄBL 1: http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_zs02_bw.asp Stand: 14. März 2006

SÄBL 2: http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_zs02_by.asp Stand: 14. März 2006

SÄBL 3: http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_zs02_bb.asp Stand: 14. März 2006

SÄBL 4: http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_zs02_nds.asp Stand: 14. März 2006

Statistisches Bundesamt Deutschland:

Destatis: <http://www.destatis.de/indicators/d/lrver05ad.htm> Stand: 18. März 2006

Verkehrsverbund Stuttgart:

VVS: <http://www.vvs.de/download/71.pdf>. Stand: 2. März 2006

Wikipedia:

WIKI 1: http://de.wikipedia.org/wiki/S-Bahn_M%C3%BCnchen Stand: 5. Dezember 2005

WIKI 2: http://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%BCnchner_Verkehrs-_und_Tarifverbund Stand: 5. Dezember 2005

WIKI 3: <http://de.wikipedia.org/wiki/Geretsried> Stand: 5. Dezember 2005

Gesetzesquellen:

Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG) vom 27. Dezember 2004

Raumordnungsgesetz (ROG) vom 18. August 1997

Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden vom 18. März 1971

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) vom 30. Juli 1996