

# Andere Gemeinden an der Bahnstrecke München-Mühldorf sind schon aufgewacht und tun was!

Zu erwarten ist, dass in wenigen Jahren sich die Zahl der Güterzüge, die nachts durch Heimstetten fahren, mindestens verfünffachen wird ([www.ak-85551-verkehrskonzept.de](http://www.ak-85551-verkehrskonzept.de) /Verkehrskonzept S. 8). Die Lärmbelastung wird also massiv zunehmen. Die Arbeitsgruppe Verkehrskonzept hat in ihrem 2013 vorgelegten Konzept vorgeschlagen, darauf zu dringen, dass die DB die dann vierspurigen Bahntrasse einhaust.



Die Einhausung ist verwandt mit der Trog- Lösung für die Bahntrasse, wie sie in Ismaning realisiert ist. In beiden Fällen wird der Schienenweg tiefer gelegt als das Straßennetz in den Kommunen. Bei der Einhausung erhält der Trog einen Deckel. Beide Alternativen für den Lärmschutz konkurrieren mit Lärmschutzwänden, welche die DB-Netz im Regelfall zum Schutz der Anrainer der Bahnlinie im Fall des Neubaus von zusätzlichen Gleisen errichtet. Zu dieser Lärmschutzmaßnahme

ist die DB im Fall von Gleisneubauten gesetzlich verpflichtet.

In Kirchheim und selbst im Ortsteil Heimstetten scheint sich niemand außerhalb des Arbeitskreises dafür zu interessieren, was hier für die Lebensqualität in der Gemeinde droht. Ein Aufruf in [www.mitmach-gemeinde.de](http://www.mitmach-gemeinde.de) eine Lobbygroup für die Einhausung zu bilden, ging komplett ins Leere. Dabei ist allgemein bekannt, dass, wenn man die Ausgestaltung von großen Infrastrukturprojekten beeinflussen will, nur dann eine Erfolgchance besteht, wenn man sich in der frühen Planungsphase einschaltet.

Während also Kirchheim schläft, sind in anderen Gemeinden entlang der Bahnlinie München – Mühldorf die Bürger schon aufgewacht und betreiben umfangreiche Lobbyarbeit für eine bürgerfreundliche Lösung. So hat sich in Dorfen die Bürgerinitiative „Bahnausbau ohne Mauern und Schranken“ ([www.bahnausbau.de](http://www.bahnausbau.de)) gebildet. Gegründet und gemanagt wird sie von Georg Brandhuber (74), einem Ex-Unternehmer, der nach der Geschäftsaufgabe den Kampf gegen die Lärmbelastung und die Verschandelung seiner Gemeinde durch den Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf fast zu seiner Lebensaufgabe gemacht hat.

Die Bürgerinitiative hat für eine bürgerfreundliche Lösung für die Passage der Eisenbahn durch den Ort 4000 Unterschriften gesammelt. Derzeit wird sie von 3454 Menschen unterstützt. Ihr Ziel ist, die zweispurige Eisenbahn mitten durch Dorfen in einem Trog nach dem Modell Ismaning zu führen. Die Standardlösung der Bundesbahn für den Fall des Neubaus eines oder mehrerer zusätzlicher Gleise sieht nicht die Tieferlegung der Bahntrasse vor. Die gesetzlich für diesen Fall vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden von der DB in der Regel durch Lärmschutzwände erfüllt. Die Bürgerinitiative zeigt auch mit Fotomontagen anschaulich, welche Konsequenzen dies für Dorfen hätte.



So könnte es auch in Heimstetten aussehen, wenn die Bahnlinie vierspurig ausgebaut ist.

Die Bürgerinitiative versucht über die Politik (Staatsregierung, Landtagsabgeordnete, Lokalpolitiker) und direkte Kontakte zur DB Netz AG, Niederlassung Süd und deren Planern die Bahn dazu zu bringen, statt der Regellösung die Trog-Lösung zu bauen. Leider sind der Bahn schon von der Gemeinde Flächennutzungspläne für den Bau von Überführungen am Anfang und Ende des geplanten Trogs genehmigt worden. Auch in Dorfen wird über Bande gespielt und versucht indirekt Fakten zu schaffen.

Wie üblich behauptet die Bahn, dass die Regellösung mit Lärmschutzwänden weniger als die Trog-Lösung kostet und damit wirtschaftlicher wäre. Der Bürgerinitiative wurde eine Kalkulation der Baukosten vorgelegt, nach welcher der Trog über 78 Mio. € pro km kostet. Da die Kostenkalkulation detailliert war, wurde rasch klar, dass die DB jede Möglichkeit genutzt hat, um die Kosten des Trogs aufzublähen und die präferierte Lösung mit Lärmschutzwänden in einem günstigen Licht erscheinen zu lassen. Statistische Auswertungen der Kosten tatsächlich realisierter Bauten von Trögen ergaben Baukosten zwischen 15 und 50 Mio. € pro km. Bei Werten zwischen diesen beiden Extremen könnte die Trog-Lösung in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit durchaus konkurrieren.

Die Trog-Lösung wäre auch aus finanziellen Gründen attraktiv für die Gemeinden entlang der Bahnlinie München - Mühldorf. Bei der Lösung mit Lärmschutzwänden werden Brücken oder Unterführungen für die Ortsstraßen gebaut, welche die Bahnlinie kreuzen. Bei der Trog-Lösung muss dagegen nur eine ebenerdige Deckplatte über den Trog gelegt werden. Der Bau eines Straßentunnels bzw. einer Brücke kostet um die 3 Mio. €, zwei Drittel der Kosten übernimmt der Bund bzw. die Bahn, ein Drittel muss lt. Gesetz die Gemeinde tragen. Die Platte über den Trog kostet insgesamt 300 Tsd. € und damit die Gemeinde nur 100 Tsd. €.

Verglichen mit Dorfen muss in Kirchheim die Energie erst noch gebündelt werden, damit auch in dieser Gemeinde Lobbyarbeit für bürgerfreundliche Lösungen des Ausbaus der Bahnstrecke München-Mühldorf beginnen kann. Wir brauchen nicht unbedingt einen Brandherber, aber außer Mitgliedern des Arbeitskreises Verkehrskonzept sollten sich doch noch weitere Bürger engagieren.

Wolfgang Gerstenberger, AK-Verkehrskonzept