KEIN LÄRMSCHUTZ FÜR DEN LANDKREIS EBERSBERG

Noch im Dezember 2014 hieß es im Protokoll eines Gesprächs zwischen dem bayerischen Innenministerium (BayStMI) und der DB AG über den weiteren Ausbau der Eisenbahnstrecke München-Rosenheim-Kufstein viel versprechend: „Zum Lärmschutz an der Bestandsstrecke bittet die Staatsregierung um die Entwicklung einer Planung im Interesse der Anwohner unabhängig von rechtlichen Verpflichtungen bzw. bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten."

Im Frühjahr 2015 fand dann ein erstes Gespräch zwischen dem Bundesverkehrsministerium, dem BayStMI und der DB Netz AG zur Durchführung einer sog. Machbarkeitsuntersuchung statt. Ziel der Studie sollte es sein, zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorzuschlagen und zu bewerten, um die Anwohner vor dem Lärm der derzeit rund 450-500 Züge täglich (Abschnitt Trudering-Grafing) zu schützen.

Noch im April 2015 versprach der Wahlkreisabgeordnete Dr. Lenz (CSU) „Dabei geht es um Maßnahmen, die über das freiwillige Lärmschutzprogramm des Bundes hinausgehen" und forderte „Es gilt, die Strecke hinsichtlich der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen wie eine Neubaustrecke einzustufen. Auf der gesamten Strecke zwischen München und Innsbruck müssen die höchsten Lärmschutzniveaus gelten."

Im September 2016 wurde nun der 2. Entwurf der „Machbarkeitsuntersuchung über zusätzliche Maßnahmen zur Lärmminderung an der Infrastruktur der Bahnstrecke Brennerzulauf/München-Rosenheim-Kiefersfelden" vorgestellt. Nur die Gemeinden und Abgeordnete erhielten eine Kopie, der Öffentlichkeit wird bis heute die Einsicht verweigert. Die obige Tabelle aus dem Bericht könnte diese Geheimniskrämerei erklären: für die meisten Gemeinden im Landkreis sind nämlich keine Maßnahmen vorgesehen, die die Lärmbelastung wirksam mindern könnten.

MdB Dr. Lenz und sein Parteikollege MdL Huber reden sich dieses vernichtende Ergebnis in ihrer gemeinsamen Pressemitteilung von Ende September 2016 schön: „Vor allem das Anbringen von Schienenstegdämpfern in Ortsdurchfahrten

Tabelle 8: Schallschutzvarianten mit NKI/NKV ≥ 1 (Abschnitt I: Trudering - Großkarolinenfeld)

Kommune	Ortsteil	Schallschutzmaßnahme zusätzlich zum Unterhaltsschleifen		Lage	von km	bis km	Länge [m]	Kosten	Bemerkung
München	Trudering	Nur Unterhaltsschleifen		-	-	-	-	-	Strecke 5510; NKI / NKV< 1
Haar	Herzoglandstr.	SSW	3m	nördl. d.B.	4,400	5,100	700	1.120.000 €	Strecke 5555
Vaterstetten	Vaterstetten	SSD / SSA	-	-	22,420	25,830	3410	1.541.320 €	Strecke 5510
Zorneding	Pöring	SSD / SSA	-	-	27,550	27,850	300	135.600 €	Strecke 5510
Kirchseeon	Kirchseeon	Nur Unterhaltsschleifen		-	-	-	-	-	Strecke 5510; NKI / NKV< 1
Grafing	Oberelkofen	SSW	3m	westl. d.B.	40,020	40,420	400	640.000 €	Strecke 5510
Aßling	Aßling	Nur Unterhaltsschleifen		-	-	-	-	-	Strecke 5510; NKI / NKV< 1
Ostermünchen / Tuntenhausen	Harrain	SSW	3 m	östl. d.B.	51,590	51,750	160	256.000 €	Strecke 5510
	Harrain, Lilienweg		3m	östl. d.B.	50,050	50,410	360	576.000 €	Strecke 5510
Großkarolinenfeld	Lagerhausstraße	SSW	3m	südl d.B.	58,600	59,075	475	760.000 €	Strecke 5510
	-	Beseitigung Schienenstoß	-	-	59,570	-	-	-	Strecke 5510

entlang der gesamten Strecke im Rahmen eines Pilotprojekts ist ein Fortschritt ... Diese tragen laut Bahn zu einer Lärmreduzierung von zwei dB(A) bei ... Außerdem soll durch regelmäßiges Schleifen der Schienen eine zusätzliche Schallreduzierung erreicht werden ... Auch diese Maßnahme sei zu begrüßen."
Das als „regelmäßiges Schleifen" bezeichnete sog. Unterhaltsschleifen wird von der DB Netz AG jedoch bereits seit mehreren Jahren im Landkreis durchgeführt und ist daher keine zusätzliche Maßnahme. Schon ebenso lange gibt es Anwohnerbeschwerden, dass dieses Schleifverfahren tiefe Querfurchen auf der Schienenoberfläche hinterlasse, was nicht etwa zu einer Lärmminderung führe, sondern den Lärm sogar noch erhöhe!
Auch mit den geplanten Schienenstegdämpfern (SSD) bzw. Schienenstegabsorbern (SSA) verhält es sich nicht besser: in der Fachwelt ist stark umstritten, ob diese überhaupt lärmmindernd wirken. Zudem scheint den beiden CSU-Abgeordneten nicht bekannt zu sein, dass das menschliche Ohr Lautstärkeänderungen von weniger als 3 dB(A) aus physiologischen Gründen überhaupt nicht wahrnehmen kann – oder sollen sich die Anwohner im Landkreis Ebersberg mit akustisch nicht hörbarem Lärmschutz zufrieden geben? Wirksamen Lärmschutz soll es dagegen in der Heimatstadt von MdL Huber geben: Lärmschutzwände sind nämlich nur im Grafinger Ortsteil Oberelkofen sowie seit kurzem angeblich auch in Schammach vorgesehen, obwohl dort die Wirtschaftlichkeitskriterien nicht erfüllt werden.

Die Firma Möhler+Partner Ingenieure AG, die diese Untersuchungen durchführt, behauptet nun allen Ernstes, dass durch diese nicht hörbaren Maßnahmen bis zu 49 % der Bevölkerung vom Lärm entlastet würden. Dazu ist es hilfreich zu wissen, diese Firma „30 % ihres Umsatzes mit der Gruppe Deutsche Bahn tätigt" und dass das Oberlandesgericht Bamberg im Juni 2016 über den Mitautor und Mitinhaber Ulrich Möhler urteilte, dass diese wirtschaftliche Abhängigkeit die Besorgnis aufkommen lasse, es liege der „Anschein der Voreingenommenheit" vor; das Gericht lehnte Herrn Möhler daher in einem zivilrechtlichen Verfahren als Gutachter ab.
Die Diskrepanz zwischen den Versprechungen der hiesigen „Politik" und den bescheidenen Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchung könnte kaum größer sein. Dass sich daran noch was ändert, ist nicht zu erwarten: der Kreistag Ebersberg zögert weiter, in einer Resolution die Anwendung des sog. TEN-T-Beschlusses des Bundestags auf die Brenner-Zulaufstrecke und damit eine Gleichsetzung mit Neubaustrecken zu fordern und der Gemeinderat Kirchseeon lehnte kürzlich eine Beschlussfassung entschieden ab.

Erfahren die Bahnanlieger im Landkreis Ebersberg schon von den eigenen Mandatsträgern so wenig Solidarität und Unterstützung, darf es nicht verwundern, dass das BMVI und die DB Netz AG keine Bereitschaft für weitere Lärmschutzmaßnahmen zeigen und wohl Dreiviertel der rund 13 Mio. EUR in den Landkreis Rosenheim wandern werden. *Ludwig Steininger*

SIMPLY CLEVER

ŠKODA

Der ŠKODA Fabia.

Ob als Combi oder Limousine: Er meistert Herausforderungen jeder Branche mit Bravour. Mit bis zu 1.395 Litern Laderaum und bestechender Wirtschaftlichkeit zählt er zu den beliebtesten Firmenautos Deutschlands. Steigen Sie ein. Testen Sie ihn bei einer Probefahrt.

*pro Monat für Fahrer ab 18 Jahre nur bei Kauf eines Neuwagen ŠKODA Fabia oder ŠKODA Rapid.

Kraftstoffverbrauch für alle verfügbaren Motoren in l/100 km, kombiniert: 4,9-3,4; CO_2-Emissionen, kombiniert: 114-88 g/km, (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007). Effizienzklasse C-A+.

Huber „Das ist mein" Autohaus
Autohaus Huber GmbH
Anton-Woger Straße 7, 83512 Wasserburg, Telefon: 08071 9207-0, info@zum-huber.de, www.zum-huber.de