

Hohenbrunner Agenda21 unterstützt Initiative S7Ost-plus

Weniger Lärm durch besseren Takt

Die in Neubiberg, Otto-Brunn und Aying ansässige Initiative S7Ost-plus will, dass auf der S-Bahn-Strecke bis Kreuzstraße Tarif und Leistungsangebot verbessert werden. Eine entsprechende Charta mit detaillierten Erläuterungen – www.s7ostplus.de – nennt die Details (HALLO berichtet). Nachdem bereits die Zukunftswerkstatt Höhenkirchen-Siegertsbrunn die Ziele der Initiative grundsätzlich teilt, wird nun auch der Arbeitskreis Verkehr Siedlung Ortsgestalt der Agenda21 Hohenbrunn die Initiative unterstützen.

Die Initiative fordert u. a., dass auch die Station Kreuzstraße im 20-Minuten-Takt bedient wird, so wie dies im übrigen S-

Bahnnetz längst Standard ist. Stadtnah – z. B. bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn – wird sogar ein 10-Minuten-Takt angestrebt. Letzteres hat auch der Kreisausschuss des Landkreises München Anfang Mai dieses Jahres gefordert. Um dies zu erreichen, wirbt die Gruppe bei den Anliegergemeinden der S-Bahn-Linie 7 um Unterstützung.

Erwarten die Höhenkirchner als Folge einer Taktverdichtung längere Schrankensperrzeiten, so befürchten die Hohenbrunner mehr Lärm. Beide Bedenken konnten die Vertreter der Initiative S7Ost-plus bei einem Besuch der beiden Gemeinden aber zerstreuen.

So wäre es möglich, die Schrankensperrzeiten durch eine Verbesserung der Sicherungs- und Signaltechnik und durch eine Begegnung der Züge im Schrankenbereich sogar

enorm zu reduzieren. Und der Bahnlärm würde durch den Bau eines zweiten Gleises – eine Voraussetzung für einen besseren Takt, Betriebsstabilität und Pünktlichkeit – nicht zunehmen, sondern er würde sogar drastisch reduziert.

Bahntechnisch wäre ein zweigleisiger Ausbau ein Streckenneubau. Und für den gelten heute sehr viel strengere Maßstäbe als früher. Moderne Methoden und Materialien für den Unterbau und für die Schwellen- bzw. Gleisanlagen unterscheiden sich heute beträchtlich von ihren Vorgängern. Auch bietet sich auf den meisten Abschnitten der S7Ost an, die Gleise nicht mehr, so wie bisher, knapp einen Meter über dem sie umgebenden Terrain zu führen. Letzteres hat zur Folge, dass der Lärm des Fahrwerks ungehindert abstrahlen kann.

Werden die Gleise hingegen auf Umgebungshöhe oder sogar etwas tiefer gelegt, entsteht automatisch eine abschottende Wirkung. Dieser Effekt kann noch durch einen begleitenden Streifen aus sogenannten Gabionen gesteigert werden. Gabionen sind Drahtkörbe mit Gestein, Betonkern und Absorbermatte. Anders als die optisch verheerenden Lärmschutzwände können Gabionen niedrig sein, da sie nah am Gleis angebracht werden, um den von den Rädern ausgehenden Schall direkt zu schlucken. Auch das "Privileg" der Bahn, mehr Schall emittieren zu dürfen als der Straßenverkehr, ist mittlerweile weggefallen. Das heißt, die Bahn muss bei Neubauten, auch von Gleisen, sehr viel leiser werden als in der Vergangenheit.

Anlieger der Strecke werden also durch einen zweigleisigen Ausbau mit einer Verdoppelung der Zugbewegungen keine Verdoppelung des Lärms ertragen müssen, im Gegenteil. Nach einem Ausbau wird jeder Zug leiser sein. Und nur wenn sich die Bahnen aus beiden Richtungen begegnen, werden sich die im einzelnen geringeren Schallemissionen überlagern. Was aber keine Verdoppelung des Schallpegels bedeutet – ist doch ein Duett auch nicht doppelt so laut wie ein einzelner Sänger.

Auch wenn in Hohenbrunn durch einen Gleisausbau die Grünflächen verkleinert werden müssten, kam man bei der lokalen Agenda 21 doch zu der Übereinkunft, dass der beste Naturschutz wohl doch ein attraktiver Öffentlicher Nahverkehr, in diesem Fall ein 10-Minuten-Takt, sei.

Nortrud Semmler