

Weniger Lärm durch besseren S-Bahn-Takt?

Initiative „S7 Ost-plus“ wirbt für zweigleisigen Ausbau – Skepsis in den Nachbargemeinden

Hohenbrunn – Die Initiative „S7 Ost-plus“ für Neubiberg-Aying-Ottobrunn will, dass auf der S-Bahn-Strecke bis Kreuzstraße Tarif und Leistungsangebot verbessert werden. Nachdem bereits Ursula Mayer, Bürgermeisterin von Höhenkirchen-Siegertsbrunn, und die dortige Zukunftswerkstatt die Ziele der Initiative grundsätzlich teilen (*wir berichteten*), wird nun auch der Arbeitskreis „Verkehr Siedlung Ortsgestalt“ der Agenda 21 in Hohen-

brunn die Initiative unterstützen. Diese fordert unter anderem, dass auch die Station Kreuzstraße statt nur jede Stunde zukünftig im 20-Minuten-Takt bedient wird.

Stadtnah wird ein 10-Minuten-Takt angestrebt. Das hat auch der Kreisausschuss des Landkreises München Anfang Mai dieses Jahres gefordert. 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 können Schrankensperrzeiten durch eine Verbesserung der Sicherungs- und Signaltechnik und durch eine Begegnung der Züge im Schrankenbereich reduziert werden. Bahnlärm würde durch den Bau eines zweiten Gleises – eine Voraussetzung für einen besseren Takt, Betriebsstabilität und Pünktlichkeit – nicht zu-

nehmen, sondern er würde sogar drastisch reduziert.

Bahntechnisch wäre ein zweigleisiger Ausbau ein Streckenneubau. Dies hätte laut Initiative viele Vorteile. So würden sich Methoden und Materialien für den Unterbau und für Schwellen- und Gleisanlagen heute beträchtlich von früher unterscheiden. Auch bietet sich auf den meisten Abschnitten der S7 Ost an, die Gleise zukünftig nicht mehr knapp einen Meter über dem Umgebungs-

terrain zu führen. Dies sei ein Grund, warum der Lärm des Fahrwerks ungehindert abstrahlt. Werden Gleise auf Umgebungshöhe oder sogar etwas tiefer gelegt, entstehe automatisch eine abschottende Wirkung.

Dieser Effekt könne noch gesteigert werden durch einen begleitenden Streifen aus sogenannten Gabionen: Drahtkörbe mit Gestein, Betonkern und Absorbermatte. Anders als Lärmschutzwände seien Gabionen niedrig, da sie nah

am Gleis angebracht werden.

Auch das Privileg der Bahn, mehr Schall emittieren zu dürfen als der Straßenverkehr, ist mittlerweile weggefallen. In Hohenbrunn sei man schließlich zu der Übereinkunft gekommen: Auch wenn in Hohenbrunn durch einen Gleisausbau die Grünflächen verkleinert werden müssten, sei der beste Naturschutz wohl doch ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr, in diesem Fall ein 10-Minuten-Takt.