

ABS 38: Transparenz bleibt die große Frage

Schallschutz ist Thema beim Dialogforum

VON TIMO AICHELE

Dorfen – Der Lärmschutz brennt den Anwohnern beim Bahnausbauprojekt ABS 38 auf den Nägeln. Mit dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung Richtung Mühldorf gibt es an der Strecke zwar erstmals Schallschutzwände. Aber wer Schallschutz bekommt, wie die Wände aussehen und wie hoch sie sind, dahinter sehen die Bürger noch viele Fragezeichen. „Wir haben noch relativ wenige Informationen zum Schallschutz“, kritisiert etwa Thomas Gneiße, Bürgermeister von Wörth. Die DB Netze AG habe dazu eine Infoveranstaltung versprochen. „Da soll sich die Bahn schon selbst hinstellen und das den Menschen erklären.“

Hörkafen setzt auf Petition

Mit dem Versprechen von guter Kommunikation hat Alexander Pawlik 2022 seinen Job als Gesamtprojektleiter der ABS 38 angetreten. Als wichtiges Instrument sieht er dafür auch die Dialogforen mit Kommunalvertretern. Am Dienstag hat sich wieder eine solche Runde im ABS 38-Infocenter in Mühldorf getroffen. Alle Gemeinden des Planungsabschnitts 1 zwischen Markt Schwaben und Ampfing waren eingeladen.

„Das war ein sehr guter Austausch“, findet Pawlik. Dem will Gneiße nicht widersprechen, seine Gemeinde war in Mühldorf durch Ulla Dieckmann vertreten. Mit der Transparenz ist es nach seiner Ansicht dennoch nicht weit her. Es sei einfach enttäuschend, dass man erst



Alexander Pawlik
ist seit April 2022 ABS 38-Gesamtprojektleiter. FOTO: AICHELE

durch einen Blogger erfahren müsse, dass der Bahnhof Hörkafen nach dem Ausbau nur noch von der S-Bahn im 40-Minuten-Takt bedient wird. „Da hätte ich mir von der ABS 38 eine klare Kommunikation erwartet“, so Gneiße. Ihm sei durchaus bewusst, dass die Bahn hier nur den Auftrag von Bund und Freistaat umsetzt, sagt der Bürgermeister. „Jetzt erwarten wir uns von der laufenden Petition Rückenwind.“

Entsprechend war das Dialogforum auch der falsche Ort, um über dieses Ärgernis zu diskutieren. Schallschutzwände standen allerdings auf der Tagesordnung. Um hier optisch das Beste für die Region herauszuholen, will die DB Netze AG einen Architekturstudio engagieren. Die Strecke soll quasi ihr eigenes Design bekommen.

Grundsätzlich gebe es zwei unterschiedliche Bauweisen für Schallschutzwände, erläutert Pawlik: Aluminium und Holzfaserbeton. Ob ein Bereich mit einer Wand geschützt wird, ist eine Frage der gesetzlichen Grenzwerte. Auch Höhe und Positionierung sind durch technische Gutachten und rechtliche Vorschriften vorgegeben. Transparente Elemente könne man nur beschränkt einsetzen, diese sind nicht besonders lärmindernd.

Aber bei Farbe und Struktur könne man durchaus variieren, sagt Pawlik. Hier werde die Bahn auch mit den Kommunen im Dialog bleiben und am Ende den Gemeinde- und Stadträten Varianten zur Entscheidung vorlegen. Bis dahin finanziert auch die Bahn. „Wer darüber hinaus etwas haben will, der muss den Aufwand tragen.“

Der beauftragte Architekturstudio solle am Ende ein Farb- und Designkonzept vorlegen, berichtet Pawlik: „Wenn man mit dem Zug in diese Region fährt, wird man das an den Schallschutzwänden erkennen.“ An zentralen Stellen könne man auch Piktogramme mit Wappen oder Stadtsilhouetten anbringen.

Der Rahmen für die ABS 38 ist unverändert. Der Ausbau

Baustart im Jahr 2027

auf 164 Kilometern Länge soll nach der gültigen Kostenschätzung von 2012 gut 1,6 Milliarden Euro kosten. Zum Zeitplan sagt Pawlik im Pressegespräch: „Wir wollen 2027 anfangen zu bauen.“

Dabei geht die DB Netze AG abschnittsweise vor. So wurde 2022 für den Abschnitt 1.4 westlich von Dorfen das Verfahren eingeleitet. Heuer folgt der Schritt für den Abschnitt 1.2 Ottenhofen-Pastetten-Wörth, 2.1 bei Ampfing und 4 Tüßling-Burghausen. Ein Klotz am Bein ist weiter das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MGVG). Dieses Bundesrecht sollte Projekte beschleunigen, hat aber die ABS 38 ausgebremst (wir berichteten). Nun spekulieren die Planer auf eine Ausstiegsklausel.

(BE)MERKENSWERTES DER WOCHE

Bahn und Transparenz Schwarze Löcher deutscher Bürokratie



TIMO AICHELE

Einheitliches Design für die Schallschutzwände an der Bahn – für die Kämpfer für eine Tieferlegung der Gleise in Dorfen dürfte diese Wohltat wie Hohn klingen. Gar keine Wände waren ihr Ziel, jetzt sollen sie sich über Farbspiele und Piktogramme freuen. So verständlich solche Gefühlsregungen sein mögen – dieser Kampf ist verloren und war es wohl von Anfang an.

Umso wichtiger ist, dass es jetzt besser klappt mit der Kommunikation zwischen Kommunen und DB Netze AG. Doch das Beispiel Hörkafener Bahnhof zeigt: Es ist nicht so weit her mit der versprochenen Transparenz.

Die dortigen Bahnkunden haben durch einen Blogger erfahren müssen, dass bei ihnen nur noch S-Bahnen halten sollen. Der Protest hat begonnen, die Gemeinde hofft auf eine Petition. Abgeordnete stürzen sich bereits in die Schlacht. Es ist ja Wahljahr.

Man führe nur den Auftrag

aus, sagt ABS-Projektleiter Alexander Pawlik dazu – formal vollkommen zurecht. Aber an wen man soll jetzt seine Beschwerden richten? Ans Verkehrsministerium in München oder Berlin? Bahn? DB Netze? Eisenbahnbundesamt? Bayerische Eisenbahngesellschaft? Dieser Kompetenzwirrwarr ist für einfache Bürger wie auch für Bürgermeister oft frustrierend. Besonders übel wird es, wenn Gleise auf Straßen stoßen. Dann werden Gemeinden in einem Zuständigkeits-Pingpong zwischen Bahn und Bauamt schwindlig gespielt.

Mancher wütende Stadtrat empfindet solche Schwarzen Löcher deutscher Bürokratie als gewollte Übermacht. Es wäre so wichtig, solche Verschwörungstheorien erst gar nicht aufkommen zu lassen. Wirklich bürgerfreundlich wäre Kommunikation, die sich zuallererst an den Bürgern orientiert und nicht an behördlicher Zuständigkeit.