

BAHNAUSBAU

Das große Ziel 2030

Für die einen fühlt es sich längst an wie ein Jahrhundertprojekt, für die anderen ist es tatsächlich eins: Der Bahnausbau zwischen München und Freilassing. Der Planungsstand.

VON MARKUS HONERVOGT

Mühldorf – Klaus Peter Zellmer ist der Projektleiter für die sogenannte ABS38, die Ausbaustrecke zwischen Markt Schwaben und Freilassing. Und Klaus Peter Zellmer ist Optimist. Denn noch vor seiner Rente will er zur Eröffnungsfeier des östlichen Abschnitts kommen. Damit das gelingt, muss es Ende der 2020er Jahre – also spätestens 2030 – zweigleisig und elektrifiziert hin und her gehen.

Der Grund für den Optimismus des Mitarbeiters von DB Netz sind der Planungsstand und die Haltung der Politik. Seit 2016 treibe das Verkehrsministerium den Bau voran, zumindest den Abschnitt westlich von Mühldorf und nach Burghausen. Bis Freilassing stehen die Signale dagegen weiter auf warten.

In der Sprache der Planer: der teilweise zweigleisige Ausbau ist lediglich im potenziellen Bedarf des Verkehrswegeplans und der Bau damit nicht absehbar. Derzeit, betont Zellmer, werde die Wirtschaftlichkeit erneut geprüft mit der Hoffnung auf eine Aufwertung der Strecke.

Die hat der Teil zwischen München und Mühldorf nach jahrzehntelangen Diskussionen geschafft. Er ist in der höchsten Einstufung des Verkehrswegeplans gelandet, die Entwurfsplanung in Arbeit, Schall- und Umweltgutachter sind unterwegs, Gespräche mit Bürgern und Gemeinden entlang der Trasse laufen, im nächsten Jahr soll das Planfeststellungsverfahren beginnen.

Um die Planung zu erleichtern, hat die Bahn den 45,5 Kilometer langen Abschnitt in sieben Teile von Markt Schwaben bis Ampfing aufgeteilt. Damit wird es für jeden Abschnitt ein eigenes Planfeststellungsverfahren geben. „Der Vorteil ist, in jedem Abschnitt, in dem Baurecht herrscht, können wir beginnen.“

Dieser Satz Zellmers ist aus dem Autobahnbau bekannt. Nach Jahrzehnten der Diskussionen über die A94 gab es Anfang der 2000er- Jahre die Zusage, dass so schnell wie möglich gebaut werde. Im Fall der Bahn beruft sich Zellmer auf den damaligen Verkehrsminister Alexander Dobrinth.

Die Aussage bedeutet derzeit aber nur, das Geld für die Planungen da ist. Die Finanzierungsvereinbarung für den Bau wird laut Zellmer erst unterschrieben, wenn Baurecht vorliegt. „Vorher ergibt das keinen Sinn.“

Die Aufteilung in Abschnitte bringt vor allem dann Vorteile, wenn gegen einzelne Bereiche geklagt wird. So gibt es auch auf der ABS Teile, die höchst umstritten sind. In Dörfen hat sich massiver Widerstand gegen die Pläne der Bahn formiert. Dort erwarten viele eine Tieferlegung und Einhausung der Schiene, um die Stadt vor Lärm zu schützen. Auch in Weidenbach gibt es heftige Diskussionen über Bahnübergänge und Parallelstraßen (siehe Infobox „Die Bahn und die Gemeinden“).

Probleme mit dem Erwerb von Grundstücken gibt es laut Zellmer dagegen nicht. „Die meisten sind schon in Besitz der Bahn.“ Im Gegensatz zu Neubauvorhaben brauche die Bahn weniger Grund.

Die Bauzeit jedes Abschnitts beziffert die Bahn auf drei Jahre. Da es kein Neubau sei, seien Eingriffe in die Umgebung nicht so hoch. Das beschleunige das gesamte Verfahren. Erschwernisse bringen dagegen die Untersuchungsergebnisse über das bestehende Gleis. Dessen Untergrund ist in schlechterem Zustand als vermutet und wird deshalb die bisher geschätzten Kosten um etwa 1,5 Prozent erhöhen. Die fürchtet Zellmer nicht, sie lägen im Bereich des Finanzierbaren und gefährdeten die Fertigstellung nicht, sagt er. Dann könne ein Jahrhundertprojekt zum Abschluss kommen – und damit meint Zellmer nicht nur die schon seit Ewigkeiten dauernden Diskussionen. Er meint die Lebensdauer der Strecke, die dann 100 Jahre betragen soll.



Wie am Eichfeld in Mühldorf sollen in den nächsten Jahrzehnten auf der ganzen Strecke zwischen Markt Schwaben und Ampfing zwei Gleise entstehen. Bei der jetzigen Vorstellung des Planungsstands wurde aber klar: Auf den neuen Abschnitten bis Tüßling hat die Bahn keine Vorkehrungen für die Elektrifizierung getroffen. FOTO HON

Keine Vorbereitung für den Strom

Im Gespräch betont Projektleiter Klaus Peter Zellmer immer wieder den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit, nach dem die Bahn bauen muss. Für Gemeinden, die besondere Wünsche an den Ausbau haben, kann das hohe Kosten bedeuten, wenn es um den Bau von Brücken und Unterführungen geht. Nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zahlen sie bei allen Maßnahmen ein Drittel der Kosten. Komplette Sonderwünsche wie anderer Lärmschutz, zusätzliche Brücke oder Straßenverlegungen können sogar voll zu Lasten der Kommunen gehen. Zu den Diskussionen, die derzeit um Überquerungen in Weidenbach geführt werden, sagt Zellmer klar: „Es geht an der wirtschaftlichsten Lösung nichts vorbei.“

Die Bahn und die Gemeinden

Eine echte Neuigkeit hatte Bahnprojektleiter Klaus Peter Zellmer bei der Vorstellung des Planungsstands der Bahnstrecke ABS 38 parat: Auf dem erst seit einem Jahr fertigen Ausbaustück zwischen Ampfing und Tüßling gibt es keine Vorbereitungen für die Elektrifizierung. Obwohl das Thema seit Jahren bekannt ist, hat die Bahn beim Ausbau darauf verzichtet, die Nachrüstung mit einer Oberleitung vorzubereiten. Als Grund nennt Zellmer die Finanzierung aus dem Konjunkturprogramm. Das habe eben nur Geld für das zweite Gleis vorgesehen. Mit großen Behinderungen rechnet Zellmer indes nicht, weil der Betrieb auf dem zweiten Gleis immer laufen könne. Die Elektrifizierung werde erst zum Ende des Ausbaus der gesamten Strecke erfolgen.

Für den eingleisig bleibenden Abschnitt zwischen Tüßling und Burghausen sei eine Elektrifizierung früher denkbar, sagte Zellmer. Damit solle auch die hohe Lärmbelästigung verringert werden. Voraussetzung sei aber der Einsatz der Hybridloks, die die Südostbayernbahn derzeit entwickle. Die Elektrifizierung sei nur sinnvoll mit Lokomotiven, die sowohl mit Strom als auch mit Diesel betrieben werden können.