

## Zischende S-Bahn gehört der Vergangenheit an

### Allianz des Miteinanders bringt Durchbruch

**Zischlaute wie Peitschenschläge durch Entfeuchtungsventile oder brummende Aggregate ließen die Menschen nachts bisweilen alle paar Minuten aus dem Schlaf schrecken – Anwohner entlang eines der 35 Abstellgleise der S-Bahn im MVV-Gebiet von Höhenkirchen oder Deisenhofen bis Dachau oder Weßling waren langzeitgenervt.**

Besonders die moderneren S-Bahn-Züge des Typs ET 423 verursachten heftigen Lärm – ob kurzzeitig tagsüber oder ganze Nächte auf den Abstellgleisen platziert und abgestellt: wer in der Nähe wohnte, bekam umfangreichste Geräuschkonzerte unfreiwillig frei Haus geliefert. Die Fronten schienen klar: auf der einen Seite der MVV und die Münchner S-Bahnbetriebe als von den Bürgern ausgemachte Störenfriede – auf der anderen Seite die Bürger selbst. Klagen und streiten oder konstruktiv miteinander Dialog führen, das waren die Optionen. Den eher seltenen zweiten Weg beschritten die sachlichen Kontrahenten hier.

#### Lärmschutzinitiative

Vor rund vier Jahren hatte sich wegen der Problematik eigens eine Interkommunale Lärmschutz-Initiative (ILI) gegründet, um den Dialog mit dem MVV zu forcieren und Lösungen zu finden. Die ILI bestand aber nicht nur aus den Generv-

ten selbst, auch zehn Kommunen wie etwa Oberhaching als Mitinitiator und sogar der Landkreis fanden sich unter dem ILI-Dach ein.

#### Wirkung

Die breite Phalanx zeigte offenbar Wirkung beim MVV: Bei ihrem insgesamt 13. Treffen am vergangenen Mittwoch in der S-Bahn-Werkstatt Steinhausen zogen ILI und MVV eine durchwegs positive Bilanz ihres gemeinsamen Wirkens und Werkens für einen geräuschloseren Nahverkehr auch entlang der Abstellgleise. Ein Positiv-Beispiel im sonst nicht immer leichten Dialog zwischen Vertretern der Bahn und Anwohnern wie Pendlern.

#### Problemeinblicke

Zunächst galt es für die Fachleute, die vielschichtigen Geräuschproblematiken zu lokalisieren und anschließend wirkungsvoll einzudämmen. Die technischen „Bösewichter“ waren aufgrund intensiver Suche bald enttarnt: vor allem die Klimaanlagen, Kompressoren und Lüfter der aktuell 238 modernen S-Bahn-Züge des Typs ET 423 wurden als Haupt-Problemzonen erkannt. Die S-Bahn-Techniker machten sich ans Werk: Komponenten zur Dichtigkeit des Druckluftsystems wurden ausgetauscht, so dass die geräuschintensiven Kompressoren seltener und kürzer laufen. An die Ent-

feuchtungsventile des Druckluftsystems wurden Schalldämpfer angebaut, die das laut pfeifende und an knallende Peitschen erinnernde Luftaustrittsgeräusch zu reduzieren. Zudem wurden bei der Fahrzeugwartung fortan Steuerelemente häufiger untersucht und geräuschemittierende Teile früher ausgetauscht als in der Vergangenheit. Schließlich sind Lokführer nun angewiesen, bei so genannten Kurzwenden mit weniger als 40 Minuten Aufenthalt an den Wendestationen die Klimaanlagen ganz auszuschalten. In das gesamte Maßnahmenpaket investierte die S-Bahn bisher fast eine Million Euro – eine teure Klagewelle blieb freilich aus.

#### Zufriedene Stimmen

„Wenn es früher heiß war, sind wir wegen des Lärms der Anlagen der abgestellten Züge weggefahren oder haben uns verbarrikadiert – heute grillen wir draußen und die S-Bahn steht daneben!“ Alois Wichtlhuber lacht. Er weiß, wovon er spricht. Denn Wichtlhuber ist nicht nur stellvertretender Vorsitzender der ILI, sondern vor allem früher reichlich vorm Lärm geplagter Direktanwohner der Bahn, der heute spürbar erleichtert aufatmet. „Wir können heute endlich wieder ruhig schlafen, der Lärm nebenan ist um 80 bis 90 Prozent weniger geworden“, freut er sich. Eine Freude, die auch Oberha-

chings Bürgermeister Stefan Schelle teilt. „Alle haben mitgemacht, viel Zeit investiert und sich mit den vielschichtigen Problemen vertraut gemacht – am Ende hat es sich gelohnt“, so der Kommunalpolitiker zufrieden.

#### Königsweg

Bernhard Weisser als Geschäftsleiter der Münchner S-Bahn geht wie Schelle sogar noch einen Schritt weiter: „Wir haben mit dieser Art des Miteinanders einen Königsweg zur Problemlösung beschritten – das dürfte auch Signalwirkung für ähnliche Probleme in anderen Metropolregionen haben.“ Auch er sei froh, dass man sich auch seitens der Bahn gegen



**Breite Phalanx gegen den S-Bahn-Lärm mit (v.l.) Werner Litza (ILI), Stefan Schelle (Bürgermeister Oberhaching), Jörg Rau (S-Bahn-Werkstättenleiter), Alois Wichtlhuber (ILI), Tobias Brettel (technischer Fachreferent S-Bahn-Züge) und Bernhard Weisser (S-Bahn-Geschäftsleiter) haben in gemeinsamem Wirken einen großen Erfolg errungen.**  
Foto: Harald Hettich

einen Klageweg entschieden habe. Man hat auf ein Miteinander gesetzt – und viel Zeit investiert. So absolvierten Mitglieder der inzwischen rund 170 Mitstreiter starken ILI sogar technische Seminare, um per integriertem Meldesystem Geräuschszenarien fast schon fachmännisch an die Techniker der S-Bahn weiter melden zu können – Tobias Brettel als zuständiger Fachreferent der Bahn wiederum pendelte zeitintensiv und auf der steten Su-

che nach der Lösung zwischen den unterschiedlichen Bahnhöfen. Auch seinem akribischen Wirken war es zu danken, dass eine Vielzahl der Probleme entschärft werden konnten.

#### Es geht weiter

Freilich: trotz aller neu gewonnenen Harmonie sieht man bei der ILI längst noch nicht die Zeit gekommen, sich mangels Lärmbelastung als Initiative auch wieder aufzulösen. „Wir machen weiter und müssen

auch weitermachen – es gibt genug zu tun“, unterstreicht der ILI-Vorsitzende Werner Litza. Weg von der S-Bahn geht der Fokus jetzt ins Umland: die Regionalbahnzüge und deren Geräuschkulisse werden künftig kritischer ILI-Betrachtung unterzogen. Ähnlich einvernehmliches Agieren und Problemlösen wie mit der Münchner S-Bahn wünscht man sich dann auch im Dialog mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft.

Harald Hettich