

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Referat für Gesundheit und Umwelt der Stadt München

„München ist gut an das nationale und internationale Schienennetz angeschlossen. Vom Münchner Hbf führen Bahnlinien in die Richtungen Buchloe (-Lindau), Augsburg (-Stuttgart), Ingolstadt (-Nürnberg), Regensburg, Mühldorf, Rosenheim (-Salzburg bzw. Innsbruck), und Garmisch-Partenkirchen. Mit den Bahnhöfen M-Pasing und M-Ost gibt es zwei weitere Fernbahnhöfe. Dem Eisenbahngüterverkehr dienen der Rangierbahnhof M-Nord und der Umschlagbahnhof M-Riem.

Das dichte Eisenbahnnetz Münchens führt aber auch dazu, dass eine hohe Zahl der Münchner Einwohner von Bahnlärm betroffen ist. Nach Berechnungen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) sind in München 101.890 Einwohner von Lärmpegeln oberhalb 55 dB(A) für den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex  $L_{DEN}$  und 206.450 Einwohner von Lärmpegeln oberhalb 45 dB(A) für den Nacht-Lärmindex  $L_{Night}$  betroffen (Anhang zum Lärmaktionsplan Teil A - Tabelle 1). Dies entspricht bei einer Einwohnerzahl von ca. 1,5 Mio. rund 7% der Gesamteinwohner Münchens, die Lärmpegeln größer 55 dB(A) für den  $L_{DEN}$  ausgesetzt sind bzw. rund 14%, die von Lärmpegeln größer 45 dB(A) für den  $L_{Night}$  betroffen sind.

Als Eisenbahnlärm-Schwerpunkte im Ballungsraum München sind insbesondere folgende Gebiete an Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30 000 Zügen pro Jahr zu nennen: Strecke 5503 (München-Augsburg); Pasing in den Bereichen Pasing-Bahnhof und Marschneustraße; Strecke 5510 (Südring); Dreimühlenviertel und Nockherberg; Strecke 5560 (Nördring); Johanneskirchen/Daglfing; Strecke 5505 (München-Holzkirchen); Harras/Mittersending

Außerdem liegen der Landeshauptstadt München zahlreiche Beschwerden über Lärm an Nebeneisenbahnstrecken mit weniger als 30.000 Zügen pro Jahr und an Bahnanlagen vor (z. B. Feldmochinger Kurve, Abstellbahnhof Aubing, Abstellbahnhof M-Pasing-West, Rangierbahnhof M-Nord). Diese Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Erhebliche Lärmbelästigungen treten auch kleinräumig in weiteren Gebieten auf und werden individuell als unterschiedlich belastend bewertet.

Der Lärmaktionsplan (LAP) für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr wird gemäß § 47e Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom EBA erstellt. Das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München bringt im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum LAP des EBA folgende generelle Verbesserungsvorschläge ein:

- Die LAP für Nebeneisenbahnstrecken mit weniger als 30 000 Zügen pro Jahr sowie für Bahnanlagen sollte – wie für Haupteisenbahnstrecken – ebenfalls durch das EBA durchgeführt werden. Eine Trennung ist aus fachlicher Sicht nicht zielführend und für die betroffenen Bürger wenig nachvollziehbar. Hierfür ist eine Änderung des § 47e BImSchG nötig.
- Im innerstädtischen Bereich – in welchem herkömmliche Schallschutzwände oftmals nicht realisierbar sind – sollten neue, innovative Lärmschutzmaßnahmen (wie z.B. niedrige Schallschutzwände direkt am Gleis, Schienenstegdämpfer, Schienenschmiereinrichtungen) verstärkt eingesetzt werden. Dies ist in begründeten Fällen nach der Förderrichtlinie Lärmsanierung Schiene des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur möglich.
- Geschwindigkeitsreduzierungen für Züge stellen aus Sicht des Referates für Gesundheit und Umwelt ein effektives, kostengünstiges und schnell umsetzbares Mittel zur Reduzierung des Bahn lärms dar und sollten an hochbelasteten Bahnstrecken entlang bewohnter Bereiche verstärkt eingesetzt werden.
- Der Einsatz leiser Güterzüge sollte durch eine größere Spreizung des Zu- und Abschlages zwischen lauten und leisen Güterzügen im Rahmen des lärmabhängigen Trassenpreissystems stärker gefördert werden. Außerdem ist eine Verlängerung der Laufzeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems über 2020 hinaus aus Lärmschutzgründen zwingend notwendig.

Zum Teil A des LAP des EBA, veröffentlicht am 11.01.2018, merkt das Referat für Gesundheit und Umwelt Folgendes an:

- Teil A des LAP des EBA stellt lediglich eine Bestandsanalyse der Lärm- und Belastungssituation dar. Teil A enthält keine konkreten Maßnahmen; dies ist originäre Zielsetzung eines LAP. Es werden nur bestehende Programme/Strategien (z. B. Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn AG) und prinzipiell mögliche Maßnahmen vorgestellt.
- Das Referat für Gesundheit und Umwelt begrüßt aber die im LAP Teil A angesprochene erneute Prüfung bereits sanierter Streckenabschnitte durch die Deutsche Bahn AG auf Basis der aktuellen Lärmschutz-Vorschriften (nach Wegfall des Schienenbonus von 5dB(A) im Jahr 2015 und Senkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3dB(A) im Jahr 2016).

Das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München hat mit Schreiben vom 24.08.2017 eine Vielzahl von konkreten Beschwerden und Forderungen nach Lärmschutzmaßnahmen (Forderungen des RGU, Forderungen aus der Bürgerschaft und politischen Gremien) an das EBA übermittelt. Bei den geforderten Maßnahmen handelt es sich unter Anderem um die Errichtung oder Verlängerung von Lärmschutzwänden und den Einbau von Schienenstegdämpfern. Die Antwort des EBA zu diesen Forderungen wird das Referat für Gesundheit und Umwelt unter [https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Laerm/EBA\\_LAP.html](https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Laerm/EBA_LAP.html) veröffentlichen.“