



Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

Landeshauptstadt München

Referat für Gesundheit und Umwelt
Bayerstr. 28a
80335 München

Bearbeitung:

Telefon:

Telefax:

E-Mail:

Ref53@eba.bund.de

Internet:

www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum:

19.03.2018

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

5363-53pb/003-0029#050

VMS-Nummer:

Betreff: Lärmaktionsplanung 2017/2018

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Bezug: Ihr Schreiben vom 24.08.2017, Stellungnahme der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt

Anlagen: 1 - nicht zur Veröffentlichung bestimmtes Schreiben der DB AG

Sehr geehrter

vielen Dank für Ihr Interesse an der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Nach Rücksprache mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) bezüglich konkreter Forderungen gehe ich auf die von Ihnen angebrachten Punkte in der Reihenfolge Ihres Schreibens ein.

Zu Punkt 1: Gesetzliche Regelungen zu den Zuständigkeiten für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für die Eisenbahnstrecken des Bundes

Forderung 1 des Referats für Gesundheit und Umwelt (RGU)	Nebenstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als 30.000 Zügen pro Jahr in die Lärmaktionsplanung des EBA mit einbeziehen
--	---

Gemäß § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist das EBA ab dem 1. Januar 2015 für die Aufgabe verantwortlich, einen Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken des Bundes unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu erstellen. Eine Haupteisenbahnstrecke ist nach § 47b Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ein Schienenweg mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr.

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 9826-0
Fax-Nr. +49 (228) 9826-199
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE: 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

In § 47e Abs. 4, Satz 2 BImSchG steht weiter: „[...] Bei Lärmaktionsplänen für Ballungsräume wirkt das EBA an der Lärmaktionsplanung mit.“ Dies bedeutet zurzeit, dass in Ballungsräumen zusätzlich die sonstigen Eisenbahnstrecken in Bundeshoheit, die ein Verkehrsaufkommen von weniger als 30.000 Zügen pro Jahr aufweisen, ebenfalls kartiert werden, jedoch gemäß o.g. Gesetzeslage nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes des EBA sind. Das EBA liefert im Rahmen der Mitwirkungspflicht für Haupteisenbahnstrecken und für sonstige Strecken in Ballungsräumen weitere Daten zur Öffentlichkeitsbeteiligung und zu Sanierungsmaßnahmen im Rahmen des Sanierungsprogramms des Bundes.

Zu Punkt 2: Bahnanlagen/Abstellanlagen

Forderung 2 des RGU	Betriebsanlagen von Eisenbahnen an und auf dem Verkehrsweg im Lärmaktionsplan des EBA behandelt
---------------------	---

Die Geräuschemissionen durch Betriebssignale an Bahnübergängen sind nicht Gegenstand der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung nach BImSchG. Sie werden vom EBA in der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung daher nicht erfasst. Diese fallen in den Anwendungsbereich der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum BImSchG (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm), wonach der Betreiber der Bahnanlage anzusprechen ist.

Daher bitten wir Sie, ggf. mit dem entsprechenden Betreiber bzw. Eisenbahninfrastrukturunternehmen Kontakt aufzunehmen. Im Falle der DB AG können Sie sich an folgende Adresse wenden:

DB Netz AG
Regionalbereich Süd
Richelstraße 3
D-80634 München

Zu Punkt 3: Allgemeine und stadtweite Lärminderungsmaßnahmen

Forderung 3.1 des RGU	Verminderung der zulässigen Streckengeschwindigkeit im Bereich von Wohngebieten
-----------------------	---

Der Schienenverkehrsbetrieb ist in Deutschland gesetzlich im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) geregelt. Hierzu gehören auch die genauen Regelungen zu Fahrgeschwindigkeiten. Unabhängig von diesen Vorgaben gilt nach § 4 AEG, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet sind, ihren Betrieb sicher zu führen. Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge müssen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Betrieb genügen. Die Sicherheitsverantwortung, auch hinsichtlich Fahrgeschwindigkeiten im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, obliegt somit den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Forderung 3.2 des RGU	Innerstädtisch verstärkt innovative Lärmschutzmaßnahmen einsetzen
-----------------------	---

Derzeit wird die „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ (Lärmsanierungsrichtlinie) angepasst. In der Neufassung der Lärmsanierungsrichtlinie ist vorgesehen, den Maßnahmenbereich bei aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu erweitern. Sodann könnten wohl auch Schienenabsorber, Schienenstegdämpfer, Brückenabsorber und Kleinstlärmschutzwände als grundsätzlich förderfähig anerkannt werden. Allerdings stünde dies alles unter dem Vorbehalt des Wirtschaftlichkeitsgrundsatzes, d.h. innovative Maßnahmen können ergriffen werden, wenn sie sich zumindest als ebenso kostengünstig darstellen wie konventionelle Maßnahmen.

Forderung 3.3 des RGU	Lärmsanierungsprogramm anhand der von 70/60 auf 67/57 dB(A) abgesenkten Lärmsanierungsgrenzwerte überprüfen
-----------------------	---

Zurzeit findet von Seiten der DB AG eine vollständige Überarbeitung der Prioritätenliste statt. Zum 01.01.2015 wurde durch den Wegfall des Schienenbonus der rechnerisch ermittelte Beurteilungspegel um 5 dB(A) angehoben. Zum 01.01.2016 erfolgte im Haushaltsgesetz des Bundes eine Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A). Aus diesen Gründen wird eine Neuberechnung des Bedarfs für die Lärmsanierung erforderlich, die das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen in der Baulast des Bundes betrifft.

Diese Überprüfung erfolgt rechnerisch. Dabei werden auch die bereits sanierten Abschnitte wieder mit betrachtet. Somit kommt es zu einer vollständigen Überarbeitung der Prioritätenliste. Alle sаниierungsbedürftigen Abschnitte werden mit neuen Priorisierungskennziffern nach den aktuellen Bemessungswerten versehen, auch die bereits in der Liste vorhandenen. Dadurch entsteht gegebenenfalls eine neue Reihung. Wo und in welchem Umfang sich ein erneuter, ein erhöhter oder ein erstmaliger Bedarf an Lärmsanierung ergibt und an welcher Stelle die Abschnitte dann stehen werden, ist erst nach Fertigstellung der Liste zu ersehen. Aufgrund des zu tätigen Aufwandes rechnet die DB Netz AG (DB Umwelt) mit Ergebnissen im Laufe des Jahres.

Forderung 3.4 des RGU	Lärmabhängiges Trassenpreissystem – größere Spreizung des Zu- und Abschlags zwischen den lauten und leisen Güterzügen
-----------------------	---

Der Schienenverkehrslärm soll bis zum Jahr 2020 - bezogen auf das Jahr 2008 - durch vom Bund initiierte und finanzierte Programme, Maßnahmen und Strategien halbiert werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, soll das lärmabhängige Trassenpreissystem laut Koalitionsvertrag 2018 weiterentwickelt werden.

Zu Punkt 4: Konkrete Forderungen

4.1 Hauptbahnstrecken

a) Forderungen des Referats für Gesundheit und Umwelt

Forderung 4.1.1. des RGU:

Strecke 5510, Bahn-km 12,2 bis Bahn-km 13,065: Verlängerung der Schallschutzwand mit einer ausreichenden Überstandslänge über die Gebäude Truderinger Straße 47 und 49 hinaus.

Nach Auskunft der DB Netz AG wurde die Lärmsanierungsmaßnahme an der Stelle nach Förderrichtlinie abgeschlossen und weitere Lärmsanierungsmaßnahmen sind nicht vorgesehen. Das EBA gibt den Hinweis, dass die Antwort auf Punkt 3,3 zu beachten ist. Es ist abzuwarten, inwieweit die Neuberechnung der Prioritätenliste durch die DB Umwelt hier Änderungen ergeben.

Forderung 4.1.2. des RGU:

Strecke 5510, Bereich Bhf. Trudering, Halfinger Straße bis Elritzenstraße: Errichtung einer Schallschutzwand oder Einbau von Schienenstegdämpfern auf den S- und Fernbahngleisen.

Dieser Streckenbereich befindet sich nicht in Bearbeitung durch das Lärmsanierungsprogramm. Das EBA gibt den Hinweis, dass die Antwort auf Punkt 3.3 zu beachten ist. Es ist abzuwarten, inwieweit die Neuberechnung der Prioritätenliste durch die DB Umwelt hier Änderungen ergeben.

Forderung 4.1.3. des RGU:

Strecke 5510, Bereich Bürgermeister-Keller-Straße/von Salzmesserstraße bis Josef-Hagn-Straße: Errichtung einer Schallschutzwand oder Einbau von Schienenstegdämpfern auf den S- und Fernbahngleisen.

Die Strecke 5560 München-Trudering wurde von km 32,3 bis 34,1 im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms saniert. Dabei wurden insgesamt 33 Wohneinheiten mit Lärmschutz versehen. Bitte beachten Sie hierzu auch die Antwort auf Punkt 3.3. Es ist abzuwarten, inwieweit die Neuberechnung der Prioritätenliste durch die DB Umwelt hier Änderungen ergeben.

Zu Punkt 4.1 b: Forderungen aus der Bürgerschaft und politischen Gremien

Auskunft der DB Netz AG

Lfd. Nr.	DB Strecken	Adresse der Antragstellenden Person bzw. Stadtbezirk	Bemerkungen (Stand der Anlagen 1 u.3 des Gesamtkonzeptes 30.09.2017)	Status der Lärmsanierungsmaßnahme
1	5500;5560	Steffanistraße 81247 München	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München 5500	STU*
2	5500;5560	Riesengebirgsstraße 80993 München	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München 5500	STU*
3	5501	23. Stadtbezirk	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München-Allach-Knoten	Maßnahme wurde abgeschlossen**
4	5503	Lutzstraße	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München West	Maßnahme wurde abgeschlossen**
5	5503;5524	Ludwig-Thoma-Straße 81245 München	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München Pasing	LSW geplant, in Planrechtsverfahren
6	5503; 5524	21. Stadtbezirk	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München Pasing	LSW geplant, in Planrechtsverfahren
7	5503	21. Stadtbezirk	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München Pasing	LSW geplant, in Planrechtsverfahren
8	5503	Schrumpfstraße 81299 München	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München West	Maßnahme wurde abgeschlossen**
9	5520	22. Stadtbezirk	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München Aubing	Wegen ABS zurückgestellt
10		Marbachstraße 81369 München	In den Anlagen 1 und 3 nicht vorhanden	Keine Maßnahme geplant
11	5510	2. Stadtbezirk	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München – Haidhausen/-Sendling	Maßnahme wurde abgeschlossen**
12	5510	Isartalstraße 80469 München	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München – Haidhausen/-Sendling	Maßnahme wurde abgeschlossen**
13	5510	Reifenstuelstraße 80469 München	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München – Haidhausen/-Sendling	Maßnahme wurde abgeschlossen**
14	5510	Reifenstuelstraße 80469 München	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München – Haidhausen/-Sendling	Maßnahme wurde abgeschlossen**

15	5510	2. Stadtbezirk 18. Stadtbezirk	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München – Haid- häuser/-Sendling Sanierungsbereich in der Anlage 1 München – Unter- giesing	Maßnahme wurde abge- schlossen**
16	5510	Sommerstraße 81543 München	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München – Unter- giesing	Maßnahme wurde abge- schlossen**
17	5510	St.-Cajetan-Straße 81669 München	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München – Haid- häuser/-Sendling	Maßnahme wurde abge- schlossen**
18	5560	Hansjakobstraße 81825 München	Sanierungsbereich in der Anlage 1 München – Trudering NW	Maßnahme wurde abge- schlossen**

*STU: Schalltechnische Untersuchung in Bearbeitung, Ergebnis liegt nicht vor. Daher können wir (die DB Netz AG (Anmerkung EBA)) keine Aussage treffen, ob/ welche Lärmschutzmaßnahme in dem Bereich durchgeführt wird.

** Lärmsanierungsmaßnahme abgeschlossen. Der Umfang der Lärmsanierungsmaßnahme (Länge und Höhe der Schallschutzwand sowie die Lärmschutzfenster usw.) wurde nach Förderrichtlinie festgestellt und durchgeführt. Nach jetzigem Kenntnisstand wird keine weitere Maßnahme im Rahmen des Lärmsanierungsprojektes geplant.

Zu den in der Tabelle erwähnten Punkten gibt das EBA ergänzend folgende Information:

Zu Lfd. Nr. 3: Der Sanierungsbereich München-Allach-Knoten (Strecken 5501, 5523, 5560 und 5563) ist fertiggestellt und es wurden 10 Wohneinheiten mit Lärmschutz versehen.

Zu Lfd. Nr. 4 und 8: Der Sanierungsbereich München West ist fertiggestellt. Es wurden 46 Wohneinheiten lärmsaniert und es wurde eine 0,6 m lange Schallschutzwand gebaut.

Zu Lfd. Nr. 5, 6 und 7: Im Sanierungsbereich München Pasing Knoten (Strecken 5503 und 5524) ist eine Schallschutzwand mit einer Länge von 2,2 km in Planung.

Zu Lfd. Nr. 11, 12, 13, 14 und 17: Der Sanierungsbereich München – Haidhäuser/-Sendling ist fertiggestellt. Es wurden 47 Wohneinheiten lärmsaniert.

Zu Lfd. Nr. 15 und 16: 2. Stadtbezirk: Der Sanierungsbereich München – Haidhäuser/-Sendling ist fertiggestellt. Es wurden 47 Wohneinheiten lärmsaniert. 18. Stadtbezirk: Der Sanierungsbereich

München-Untergiesing ist fertiggestellt. Auf der Strecke 5510 München-Untergiesing wurde eine Schallschutzwand mit einer Länge von km 1,9 errichtet sowie 5 Wohneinheiten lärmsaniert.

Zu Lfd. Nr. 18: Der Sanierungsbereich München-Trudering NW ist fertiggestellt. Es wurden 33 Wohneinheiten lärmsaniert.

Zu Punkt 4.2 a:

Forderung 4.2.1 des RGU	Strecke 5566: Aufnahme der Strecke 5566 in das Lärmsanierungsprogramm der DB
-------------------------	--

Nach kürzlich aktualisierter Information bildet die Strecke 5566 zusammen mit der Strecke 5500 den Lärmsanierungsabschnitt 227 und ist Bestandteil von Anlage 1 des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Auf der Strecke 5500 werden von km 6,6 bis km 15,4 und auf der Strecke 5566 von km 0,0 bis 3,0 in Vorbereitung von möglichen Lärmsanierungsmaßnahmen schalltechnische Untersuchungen stattfinden.

Zu Punkt 4.2 b:

Auskunft der DB Netz AG

	Eingangsdatum	Adresse der antragstellenden Person bzw. Stadtbezirk	Strecke	Beschwerde/ Lösungsvorschlag/ Forderung
Forderung 4.2.2	17.03.16	Berberitzenstraße 80935 München	5566	Lärminderungsmaßnahmen nach Fertigstellung der Feldmochinger Kurve
Forderung 4.2.3	17.03.16	Bocksdornstraße, 80935 München	5566	Umfangreichen Lärmschutz für die Einwohner bei der Aktivierung der Feldmochinger Kurve
Forderung 4.2.4	01.06.16	24. Stadtbezirk	5566	Lärminderungsmaßnahmen nach Fertigstellung der Feldmochinger Kurve
Forderung 4.2.5	14.10.15	MdL	5566	Lärmmessung in der Siedlung am Lerchenauer See wegen überdurchschnittlicher Lärmbelastungen durch den Güterverkehr.
Forderung 4.2.6	29.06.17	Bocksdornstraße 80935 München	5566	Laut der Lärmkartierung der deutschen Bahn liegt die Adresse im Bereich von über 60dB auch zur Nachtzeit. Nicht amtliche Messungen von Anwohnern und dem Aktionsbündnis gegen Bahnlärm e.V. haben sogar noch deutlich höhere Werte ergeben → Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) werden gefordert

Forderung	DB Netz
4.2.2 bis 4.2.4	Wird im Rahmen des Genehmigungsverfahrens abgearbeitet.
4.2.5	Eine Messung ist vom Gesetzgeber nicht vorgesehen. Hier findet eine Berechnung statt.
4.2.6	Siehe Pkt. 4.2.5 Ggf. erfolgt hier, aufgrund der Überarbeitung des Lärmsanierungsprogramms, eine Neubewertung.

Zu Punkt 4.3 Bahnanlagen

Rangierbahnhöfe und schienenbasierte Abstellanlagen gehören nach Ansicht des EBA nicht zu Schienenwegen im Sinne des BImSchG und des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Daher berücksichtigt das EBA im Rahmen der Lärmaktionsplanung nur den Lärm, der durch den Verkehrsbetrieb an Haupteisenbahnstrecken entsteht. Von daher ist für Rangierbahnhöfe und schienenbasierte Abstellanlagen keine Lärmaktionsplanung vorgesehen.

Nach Auskunft der DB Netz AG gilt die folgende Stellungnahme gleichlautend für die Punkte 4.3.1 bis 4.3.6, da diese thematisch zusammengefasst werden können.

Bei den angesprochenen Anlagen handelt es sich um nach geltendem Recht errichtete Bestandsanlagen der Eisenbahn. Dies schließt die Genehmigung zum bestimmungsgemäßen Betrieb von Anlagen und Fahrzeugen und die dabei entstehenden Betriebsgeräusche mit ein. Bestimmungsgemäßer Gebrauch ist die Durchführung des Eisenbahnbetriebes entsprechend den Festlegungen des AEG in Verbindung mit der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) und weiteren gesetzlichen Regelungen. Dazu gehört die uneingeschränkte Nutzbarkeit der Anlage, auch in den Nachtstunden, an Wochenenden und Feiertagen.

Im Übrigen ist festzuhalten, dass es sich bei den betroffenen Anlagen um Anlagen nach § 75 Abs. 2 Halbsatz VwVfG handelt. Hiernach sind bei bestehenden planfestgestellten oder anderweitig zugelassenen Bahnanlagen jegliche Ansprüche auf Unterlassung ihrer Benutzung kraft Gesetzes ausgeschlossen.

Gemäß § 42 BImSchG sind Schallschutzmaßnahmen gesetzlich nur dann vorgegeben, wenn ein erheblicher baulicher Eingriff in die Anlage erfolgt. Dementsprechend gelten die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte auch nur im Falle eines erheblichen baulichen Eingriffs und nicht für Immissionen aus dem laufenden Eisenbahnbetrieb.

Zu 4.3.7 bis 4.3.9:

Hier bitten wir um eine kurze Information, ob die Lärmbelästigungen noch weiter andauern.

Auch verwelse ich an dieser Stelle auf die Antwort des EBA zu Punkt 2 Bahnanlagen/Abstellanlagen:

Die Geräuschemissionen durch Betriebssignale an Bahnübergängen sind nicht Gegenstand der Umgebungslärmkartierung und Lärmaktionsplanung nach BImSchG. Sie werden vom EBA in der

Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung daher nicht erfasst. Diese fallen in den Anwendungsbereich der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum BImSchG (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm), wonach der Betreiber der Bahnanlage anzusprechen ist.

Als Anlage sende ich Ihnen auch das Antwortschreiben der DB Netz AG zur Kenntnis. Das Schreiben ist nicht für eine Veröffentlichung, sondern ausschließlich zu Ihrer Information bestimmt.

Die Kurzstellungnahmen der Ballungsräume werden im Lärmaktionsplan Teil B des EBA ab Mitte 2018 veröffentlicht und können beim EBA auf der Internetseite abgefragt oder als gedruckte Ausgabe bestellt werden.

Ich hoffe, ich konnte Ihnen mit diesen Ausführungen und den in Erfahrung gebrachten Ausführungen der DB AG weiterhelfen. Wenn Sie darüber hinaus Fragen und Anmerkungen zur Lärmaktionsplanung haben, stehen meine Kolleginnen, Kollegen und ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag