



Christine Kugler
Berufsmäßige Stadträtin

- I. Über die
BA-Geschäftsstelle Mitte
An den Vorsitzenden des Bezirksausschusses
--02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
Herr Benoît Blaser

Datum
30.05.2022

Lärmschutz an der Bahnlinie im Dreimühlenviertel

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03736 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 15.03.2022

Sehr geehrter Herr Blaser,

der o.g. Antrag wurde uns vom Direktorium mit der Bitte um weitere Bearbeitung zugeleitet; er bezieht sich auf ein Geschäft der laufenden Verwaltung i. S. d. Art. 37 Abs. 1 Satz 1 GO und § 12 Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung.

Mit dem Antrag Nr. 20-26 / B 03736 fordert der BA 02 die Stadtverwaltung auf, eine Reihe von Fragen zu Belangen des Lärmschutzes an der Bahnstrecke 5510 im Streckenabschnitt zwischen Braunauer Eisenbahnbrücke und dem Gelände des Großmarktes zu beantworten bzw. zur Beantwortung an die Deutsche Bahn weiterzuleiten.

In der Begründung zu diesem Antrag wird u.a. ausgeführt, dass der Bezirksausschuss bereits seit mehr als einem Jahrzehnt mit Bahnlärm und Beschwerden hierüber befasst sei und auch aktuell eine Bürger*innenbeschwerde hierzu vorliege. Es wird seitens des BA 02 davon ausgegangen, dass sich rechtliche Grundlagen für Zuständigkeit und Bewertung des Verkehrslärms in den vergangenen 20 Jahren möglicherweise geändert haben. Weiter wird ausgeführt, dass permanenter Lärm ein Gesundheitsrisiko darstellt.

Zu den im Antrag aufgeworfenen Fragestellungen kann ich Ihnen im Einzelnen Folgendes

Sachgebiet Lärmvorsorge
Telefon: (089) 233 – 47677
Telefax: (089) 233 – 47705
Bayerstraße 28a, 80335 München

mitteilen:

A. Wie hat sich der Bahnverkehr in den Jahren 2000-2021 an der Bahnstrecke entwickelt (aufgeschlüsselt nach Jahr, Anzahl der Zugbewegungen, Art der Züge, Wochentage/Wochenende)?

Hierzu hat die DB Netz AG zuständigkeitshalber die folgenden Daten zu den Zugbewegungen zur Verfügung gestellt:

	SPFV			SPNV			S-Bahn			SGV + Sonstige			davon Sonstige		
	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
2021	32	6	38	131	21	152	10	4	14	102	59	161	27	14	41
2020	51	10	61	132	21	153	7	8	15	67	35	102	19	11	30
2010			51			108			5			155			0

Die Daten aus der Zeit vor dem Jahr 2010 stehen der DB Netz AG nicht zur Verfügung, gleiches gilt für die Daten aufgeschlüsselt nach Wochentagen.

Es wird deutlich, dass die Gesamtanzahl der Zugbewegungen nur geringfügigen Veränderungen unterworfen war; lediglich die Zahl der Züge im Schienenpersonennahverkehr hat sich in einem maßgeblichen Umfang erhöht. Aus fachlicher Sicht ist daher unter Berücksichtigung der am Schienenweg erfolgten Lärmsanierungsmaßnahmen (siehe Ausführungen unter Frage C) sowie des Verbots des Betriebs "lauter" Güterwägen (siehe Ausführungen unter Frage E) von einer Abnahme der Lärmbelastung in den vergangenen Jahren im betreffenden Bereich auszugehen.

B. Wie hat sich im gleichen Zeitraum die durchschnittliche Geschwindigkeit der Züge auf der Strecke entwickelt (aufgeschlüsselt nach Jahren)?

Hierzu hat die DB Netz AG zuständigkeitshalber Folgendes mitgeteilt:

"Es gab keine Veränderungen bzgl. der Geschwindigkeiten der Züge auf der Strecke."

C. Welche konkreten Maßnahmen zur Lärmdämmung wurden in den Jahren 2000-2022 ergriffen (aufgeschlüsselt nach Jahr und Art der Maßnahme)?

Hierzu hat die DB Netz AG zuständigkeitshalber Folgendes mitgeteilt:

"Für die Bahnlinie 5510 München – Rosenheim wurden ab 2006 schalltechnische Untersuchungen durchgeführt mit dem Ziel, aktive Lärmsanierungsmaßnahmen (wie Lärmschutzwände) und passive Lärmsanierungsmaßnahmen (wie Schallschutzfenster und Lüfter) zu planen und umzusetzen. Auf der Grundlage der schalltechnischen Untersuchungen für den Bereich Schlachthofviertel, Dreimühlenviertel, München Untergiesing wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Der Bereich Schlachthofviertel, Dreimühlenviertel wurde bis Ende 2012 passiv saniert. Die betroffenen Bürger wurden durch ein von uns beauftragtes Ingenieurbüro zur Umsetzung der

passiven Maßnahmen aufgefordert. Die Resonanz der betroffenen Bürger war damals aber leider sehr gering, so dass nur wenige Fenster eingebaut werden konnten.

- Vom 05.12.2014 – 14.11.2016 wurden im Rahmen der Lärmsanierung von München Untergiesing die Brückenentdröhnung der Stadtbachbrücke und Braunauer Brücke durchgeführt, die auch im Bereich der Dreimühlenstraße zu erheblichen Lärminderungen führten.

- Im selben Zeitraum wurden auch die Pilgersheimer und Giesinger Bergbrücke entdröhnt.

- Außerdem wurden vom 01.01.2012 bis 03.12.2015 aktive Lärmschutzmaßnahmen mit zwei Lärmschutzwänden im Bereich München Untergiesing gebaut.

- Der Bereich München Untergiesing wurde bis Ende 2021 passiv saniert.“

D. Wann wurden in den Jahren 2000-2022 Lärmpegelmessungen an dem Streckenabschnitt vorgenommen und zu welchen Ergebnissen führten diese (aufgeschlüsselt nach Auftraggeber und Jahr sowie Art, Uhrzeit und Ergebnis der Messung)?

Hierzu hat die DB Netz AG zuständigkeitshalber Folgendes mitgeteilt:

“Hierzu können wir keine Aussage treffen. In der Lärmsanierung erfolgt die Ermittlung der Immissionswerte auf der Grundlage einer Immissionsberechnung mittels eines mit Berechnungssoftware erstellten dreidimensionalen Geländemodells. In diesem werden sämtliche schalltechnisch relevanten Objekte in einem ausreichenden Abstand (Wohn- und Nebengebäude) sowie die topografische Situation berücksichtigt.“

E. Welche Lärmbelastung ist seitens Gesetzgebung an diesem Streckenabschnitt zulässig (Spitzenwerte, Dauer pro Zug, Gesamtdauer pro Tag)?

Immissionsgrenzwerte existieren lediglich im Zusammenhang mit einem Neubau oder einer wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges. In diesem Falle ergeben sich Ansprüche auf Lärmvorsorge nach den Maßgaben der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung).

Bei bestehenden Verkehrswegen – so auch für die antragsgegenständliche Bahnstrecke – gelten hingegen keine verbindlichen Immissionsgrenzwerte. Hier können vom Baulastträger auf der Grundlage von haushaltsrechtlichen Regelungen Lärmsanierungsmaßnahmen getroffen werden. Die Regeln für die Umsetzung sind in der 'Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (Förderrichtlinie Lärmsanierung)' des Bundesverkehrsministeriums festgelegt. Demnach können bei Überschreitung der Auslösewerte zur Lärmsanierung zum Schutz der umliegenden Gebäude Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden. Entsprechende Maßnahmen wurden im betreffenden Abschnitt auch bereits umgesetzt (siehe Ausführungen unter Frage C).

Aufgrund der zwischenzeitlichen Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung auf 64/54 dB(A) tags/nachts wurde der betreffende Streckenabschnitt erneut in das Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche (Anlage 3 zum Gesamtkonzept

Lärmsanierung)¹ aufgenommen. Ein Rechtsanspruch auf (weitergehende) Lärmsanierungsmaßnahmen besteht jedoch nicht.

Grundsätzlich gilt, dass bestehende Bahnstrecken mit ihrer maximal möglichen Kapazität betrieben werden dürfen. Eine Limitierung ergibt sich nur durch baulich-technische Randbedingungen wie Ausbauzustand und Blockabstand. Regelungen im Hinblick auf einen maximal zulässigen Spitzenpegel sowie eine maximal zulässige Lärmeinwirkung pro Zugfahrt oder pro Tag existieren grundsätzlich nicht.

Im Hinblick auf die maximal zulässigen Emissionen durch Schienenfahrzeuge ist auf die Verordnung Nr. 1304/2014 der EU-Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ zu verweisen. Neue oder wesentlich geänderte Schienenfahrzeuge müssen die Anforderungen dieser Norm erfüllen, welche für verschiedene Betriebsszenarien maximal zulässige Emissionswerte vorschreibt. Für Güterzüge gelten darüber hinaus die Maßgaben des Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG). Ein „lauter Güterwagen“ im Sinne dieses Gesetzes ist insbesondere ein Güterwagen, der mit Grauguss-Bremsklotzsohlen ausgerüstet ist. Der Betrieb solcher Güterwägen ist seit dem 13.12.2020 weitestgehend untersagt. Die Einhaltung des Schienenlärmschutzgesetzes wird vom Eisenbahn-Bundesamt kontrolliert.

F. Wie wird laut Gesundheitsreferat „gesundheitsgefährdender Lärm“ definiert? Welche gesundheitlichen Folgen kann dauerhafter Lärm zur Folge haben?

Hierzu hat uns das Gesundheitsreferat Folgendes mitgeteilt:

„Lärm ist in der medizinischen Fachliteratur beschrieben als unerwünschter, störender, belästigender Schall, der jedoch sehr subjektiv wahrgenommen, und individuell sehr unterschiedlich empfunden wird. Eine andauernde Belastung durch Lärm kann verschiedene und weitreichende körperliche und seelische gesundheitliche Auswirkungen haben wie Schlafstörungen, ischämische Herzerkrankungen, Bluthochdruck und Depressionen. 2018 hat die Weltgesundheitsorganisation (WHO) neue „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region (LEG)“ veröffentlicht. Diese beinhalten quellspezifische Empfehlungen für verschiedene Verkehrsarten. Darin empfiehlt die WHO, dass z. B. die Lärmbelastung durch Schienenverkehr ganztags einen sog. Mittelungspegel (L_{den} = Dauerschallpegel über 24h, Tag/Abend/Nacht (day/evening/night)) von 54 Dezibel (dB(A)) und nachts (L_{night}) von 44 dB(A) nicht überschreiten sollte, um negative gesundheitliche Folgen zu vermeiden. Derzeit werden in Deutschland oft die in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als Schwellen für wesentliche Änderungen von Verkehrswegen gesetzlich normierten Werte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht als Grenze der Gesundheitsgefahr definiert. Die „Länderarbeitsgruppe Umweltbezogener Gesundheitsschutz (LAUG)“ des Öffentlichen Gesundheitsdienstes empfiehlt jedoch in ihrer Stellungnahme „Lärmschutz aus der Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes“ vom Februar 2022 eine Überarbeitung der

1 abzurufen unter: [https://laermsanierung.deutschebahn.com/downloads.html?](https://laermsanierung.deutschebahn.com/downloads.html?file=files/bahn_theme/Gesamtkonzept%20La%CC%88rmsanierung%20Anlage%203.pdf)

[file=files/bahn_theme/Gesamtkonzept%20La%CC%88rmsanierung%20Anlage%203.pdf](https://laermsanierung.deutschebahn.com/downloads.html?file=files/bahn_theme/Gesamtkonzept%20La%CC%88rmsanierung%20Anlage%203.pdf)

deutschen Verkehrslärmschutzverordnung auf Grundlage der oben genannten LEG-Werte. Die LAUG weist allerdings darauf hin, dass die abgeleiteten Mittelungspegel der LEG für Schienenverkehrslärm in Bezug auf Schlafstörungen unzureichend sind und daher hierfür weiterhin die Leitlinienwerte der „WHO Night Noise Guideline (NNG) von 2009“ (40 Dezibel (dB(A))) empfohlen werden.“

G. Welche Maßnahmen können bei Nichtzuständigkeit der Deutschen Bahn durch die Landeshauptstadt selbst ergriffen werden, um Anwohner*innen vor Lärmbelastung zu schützen?

Die Zuständigkeit liegt bei der DB Netz AG sowie dem Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichtsbehörde. Für Bahnbetriebszwecke gewidmete Flächen von Eisenbahnen des Bundes sind entsprechend dem in § 38 BauGB verankerten Fachplanungsvorbehalt der kommunalen Planungshoheit entzogen. Ferner gibt es auch keine Ermächtigungsgrundlage, aufgrund derer die Landeshauptstadt München Anordnungen gegenüber der DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen treffen kann. Seitens der Landeshauptstadt München besteht daher keine Möglichkeit, Lärmschutzmaßnahmen durchzusetzen.

Lediglich im Rahmen des Neubaus oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges werden die zuständigen Fachdienststellen der Stadtverwaltung im Rahmen des jeweiligen Planrechtsverfahrens eingebunden und können hier Stellung beziehen. In diesem Zusammenhang setzt sich die Landeshauptstadt München stets für den bestmöglichen Lärmschutz für die Betroffenen ein.

Für den Fall, dass die Kommune schutzbedürftige Bebauung an einer bestehenden Eisenbahnstrecke plant, können Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen von Bauleitplanverfahren und ggf. Baugenehmigungsverfahren rechtsverbindlich verankert werden. Im Falle einer hinzutretenden Bebauung geht die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen jedoch stets zulasten des*der Vorhabenträger*in bzw. des*der Bauherr*in.

H. Gibt es die Möglichkeit einer Klage durch die Anwohner*innen oder die Landeshauptstadt gegen die Deutsche Bahn? Gibt es vergleichbare Fälle in Deutschland, in denen Anwohner*innen oder Kommunen gegen Bahnlärm geklagt haben?

Grundsätzlich steht der Rechtsweg jeder Bürgerin und jedem Bürger sowie jeder Gebietskörperschaft offen. Die Erfolgsaussichten einer solchen Klage dürften jedoch aufgrund der Tatsache, dass für bestehende Verkehrswege keine verbindlichen Immissionsgrenzwerte existieren, sowie der bereits erfolgten Lärmsanierungsmaßnahmen als gering einzuschätzen sein. Ob vergleichbare Fälle existieren, in denen Anwohner*innen oder Kommunen gegen Bahnlärm geklagt haben, entzieht sich der Kenntnis des Referats für Klima- und Umweltschutz.

I. Was schlägt die Landeshauptstadt München zur Behebung der Problematik selbst vor?

Wie in den Ausführungen zu Frage G dargestellt, besteht vorliegend keine Zuständigkeit seitens der Landeshauptstadt München. Daher kann die Landeshauptstadt München auch keinen Einfluss auf etwaige Maßnahmen an bestehenden Schienenwegen nehmen.

J. Welchen Rückgang an Güterverkehr erwartet die Stadt an dieser Stelle durch den Um-/Ausbau der Truderinger/Daglfinger Spange?

Der Landeshauptstadt München liegen hierzu keine Erkenntnisse vor, da bisher durch die Baulastträgerin keine entsprechenden Daten zur Verfügung gestellt wurden und sich betriebsinterne Abläufe der Deutschen Bahn AG – wie z.B. auch Laufwege von Zügen – der Kenntnis der Stadtverwaltung entziehen. Die DB Netz AG hat hierzu Folgendes mitgeteilt: “Die Entwicklung der Verkehre auf der Schiene werden im Bundesverkehrswegeplan erarbeitet. Er betrachtet dabei sowohl die Bestandsnetze als auch Aus- und Neubauprojekte. Bestandteil des Bundesverkehrswegeplan ist eine Verkehrsprognose, aktuell die Verkehrsprognose 2030. Diese beschreibt die Entwicklung der Verkehre und ist Grundlage der Planungen der DB Netz AG.“

Der seitens des Bezirksausschusses geforderten Ausfertigung eines Informationsschreibens an die Bürger*innen des Stadtbezirkes kann dahingehend Rechnung getragen werden, dass dieses Antwortschreiben im Ratsinformationssystem der Landeshauptstadt München eingestellt wird und somit jederzeit nachlesbar ist.

Lärmbetroffene Bürger*innen können sich bei Beschwerden an die folgende Stelle wenden:

DB Netz AG
Portfolio Lärmsanierung
Hermann-Pünder-Straße 3
50679 Köln

Telefon: +49 69 265 32009
E-Mail: laermsanierung@deutschebahn.com

Der Antrag 20-26 / B 03736 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 15.03.2022 ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Christine Kugler
berufsmäßige Stadträtin