

**Bau einer Lärmschutzwand entlang des DB-
Geländes 'Abstellbahnhof Pasing'**

**Bau einer Lärmschutzwand an der westlichen Seite des DB
Werksgeländes/Abstellgleise von Höhe Engsburgstraße bis nördlich zur
Kastelburgstraße**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01020 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 Aubing-Lochhausen-Langwied am 23.06.2016

**Bau einer Lärmschutzwand entlang des DB-Geländes Aubing-Ost zwischen
Engsburgstraße und Noderstraße**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01021 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 Aubing-Lochhausen-Langwied am 23.06.2016

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09789

2 Anlagen

**Beschluss des Bezirksausschusses des
Stadtbezirkes 22 Aubing-Lochhausen-Langwied vom 21.06.2023**
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 Aubing-Lochhausen-Langwied hat am 23.06.2016 die als Anlage 1 beigefügte Empfehlung Nr. 14-20 / E 01020 und die als Anlage 2 beigefügte Empfehlung Nr. 14-20 / E 01021 beschlossen.

In den Empfehlungen wird gefordert, dass entlang des DB-Geländes Aubing-Ost zwischen Engsburgstraße und Noderstraße/Kastelburgstraße eine Lärmschutzwand errichtet wird, um den nächtlichen Lärm durch die abgestellten Züge vom benachbarten Wohngebiet abzuhalten. Die Züge werden, auch nachts, bei laufenden Motoren und eingeschalteten Kühlungen abgestellt.

Die Empfehlungen wurden in früheren Sitzungen des Bezirksausschusses (am 18.01.2017, 15.02.2017, 15.03.2017) als Beschlussvorlage des Referates für Gesundheit und Umwelt (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06650) eingebracht, jedoch aufgrund von Vertagungen nicht abschließend behandelt. Aufgrund der Zuordnung zum damaligen, inzwischen nicht mehr existenten Referat für Gesundheit und Umwelt (Aufteilung in das Referat für Klima- und Umweltschutz und das Gesundheitsreferat) können im

Ratsinformationssystem im Bezug auf die damalige Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06650 keine Änderungen/Anpassungen/Aktualisierungen mehr vorgenommen werden. Aus diesem Grund musste eine neue Sitzungsvorlagennummer vergeben werden.

Die Bürgerversammlungsempfehlung betrifft ausschließlich den Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied. Sie beinhaltet eine Angelegenheit, für die der Oberbürgermeister zuständig ist (Art. 37 Abs. 1 Nr. 1 Gemeindeordnung i. V. m. § 22 Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München). Gemäß § 9 Abs. 4 2. Spiegelstrich der Bezirksausschuss-Satzung obliegt somit die Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung dem Bezirksausschuss. Der Beschluss des Bezirksausschusses hat gegenüber der Verwaltung lediglich empfehlenden Charakter.

Zu den Empfehlungen ist Folgendes auszuführen:

1. Ausgangssituation 2015/2016

Eisenbahnanlagen werden nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) bundesweit durch das Eisenbahnbundesamt sowohl genehmigt als auch im laufenden Betrieb überwacht. Gleisanlagen unterliegen dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt. Sie dienen dem Eisenbahnbetrieb, wozu auch Abstell- und Rangiertätigkeiten zählen. Die Landeshauptstadt München hat hierbei keinerlei Einflussmöglichkeiten.

Auf die Empfehlungen der Bürgerversammlung hin ist das Referat für Gesundheit und Umwelt jedoch an das Eisenbahnbundesamt schriftlich herangetreten. Mit Schreiben vom 10.08.2016 und 21.10.2016 hat das Eisenbahnbundesamt Stellung genommen und teilte im Wesentlichen Folgendes mit:

„[...] Wie sich bereits aus dem Verfügenden Teil Ziffer A.4.4 des Planfeststellungsbeschlusses vom 19.08.2015 ergibt, sind im Planfeststellungsbeschluss nur Regelungen für die baubedingten Immissionen erforderlich gewesen. Ausführungen zu den betriebsbedingten Immissionen sind im o.g. Planfeststellungsbeschluss in der Ziffer B.4.4.2, S. 29ff (Begründungsteil) enthalten. Diesen Ausführungen ist zu entnehmen, dass aufgrund des Baus der Fahrzeug-Instandhaltungs- und Behandlungsanlage Pasing (FIBA) keine Lärmschutzansprüche bestehen und daher auch keine Schutzvorkehrungen für die angrenzende Wohnbebauung erforderlich wurden. Die Gründe hierfür sind ausführlich im Planfeststellungsbeschluss in der o.g. Ziffer B.4.4.2 enthalten.“

Das Eisenbahnbundesamt stellt auch unter Hinweis auf den Planfeststellungsbeschluss vom 19.08.2015 dar, dass für das Vorhaben „Neubau einer Fahrzeug Instandhaltungs- und Behandlungsanlage (FIBA) in München Pasing“ unter dem Gesichtspunkt der

Gesamtlärbetrachtung eine befürchtete Erhöhung gegenüber der Vorbelastung in Bezug auf eine Gesundheitsbeeinträchtigung nicht zu erwarten war. Den Forderungen nach aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand/ -wand) aus Anlass des Vorhabens konnte deshalb nicht gefolgt werden.

Der Neubau FIBA Pasing wurde im nördlichen Bereich des bestehenden Abstellbahnhofs München Pasing-West gebaut.

Im genannten Planfeststellungsbeschluss wird ausgeführt, dass durch den Neubau FIBA Pasing der Betriebsumfang im Vergleich mit dem bereits seit über 70 Jahren bestehenden Werk deutlich zurückgehen soll, da die neue Werkshalle eine geringere Kapazität aufweist und nur maximal 230 Fahrzeuge instand halten kann, während die alte Anlage bis zu 400 Fahrzeuge fassen konnte. Zugbewegungen können somit von 200 auf 50 pro Tag reduziert werden.

Im Planfeststellungsbeschluss vom 19.08.2015 wird weiter ausgeführt:

„Die [...] ermittelten Beurteilungspegel aus den Geräuschen durch den Betrieb der Fahrzeug Instandhaltungs- und Behandlungsanlage an den maßgeblichen Immissionsorten in der Nachbarschaft unterschreiten die gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte der TA Lärm zu Tageszeit um mindestens 11,5 dB und in der Nachtzeit um mindestens 5,7 dB. [...]

Eine genauere Bestimmung der Vorbelastung aus den Anlagengeräuschen des Abstellbahnhofs Pasing kann deswegen auch unterbleiben. [...]

Anspruchsberechtigungen auf Lärmschutz aus dem Betrieb der Anlage sind demnach nicht abzuleiten. [...]

Ebenso führt das Kriterium der Spitzenpegelbetrachtung gemäß TA Lärm hier zu keinen Anspruchsberechtigungen auf Lärmschutz.“

2. Austausch Referat für Gesundheit und Umwelt, Eisenbahn-Bundesamt und Deutsche Bahn 2017

Das Referat für Gesundheit und Umwelt erreichten trotzdem zahlreiche Beschwerden betroffener Bürger*innen über Lärmbelastigungen durch – vor allem nachts – abgestellte Züge im Abstellbahnhof München Pasing-West.

Daher wurde im Rahmen einer Mediation ein gemeinsames Gespräch am 11.08.2017 zwischen dem Referat für Gesundheit und Umwelt und der Deutschen Bahn vereinbart, bei welchem die Lärmsituation erörtert werden und mögliche Lösungsansätze und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation gefunden werden sollten.

In diesem Gespräch sicherte die Deutschen Bahn zu, zunächst organisatorische Maßnahmen (Sensibilisierung Mitarbeiter*innen und bessere Organisation der Abläufe) zur Lärminderung zu ergreifen.

Darüber hinausgehende Ansätze zur Problemlösung wurden von der DB bis zur Klärung der Frage, ob der durch das Abstellen von Zügen generierte Geräuschpegel als Verkehrslärm (Rechtsgrundlage wäre dann die 16. BImSchV - Verkehrslärmschutz-Verordnung) oder Gewerbelärm (Rechtsgrundlage wäre dann die TA Lärm) einzustufen sei, abgelehnt. Hierzu war zu diesem Zeitpunkt die Revision zum Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes vom 19.10.2016 (Az.: 22 B 16.976) beim Bundesverwaltungsgericht anhängig.

Auch das Eisenbahn-Bundesamt lehnte ein weiteres Eingreifen als zuständige Fachaufsichtsbehörde bis zur richterlichen Klärung der o.g. Rechtslage ab und verwies das Referat für Gesundheit und Umwelt bei einem gemeinsamen Gespräch am 20.09.2017 auf bereits durchgeführte organisatorische Maßnahmen der DB Regio.

3. Richterliche Klärung der anzuwendenden Rechtsgrundlage 2018

Mit Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22.11.2018 (Az.: 7 C 7.17) wurde höchstrichterlich geklärt, dass der durch Abstellen von Zügen generierte Geräuschpegel als Gewerbelärm eingestuft wird und in derartigen Fällen die TA-Lärm anzuwenden sei.

Bei der Wohnbebauung südwestlich des Abstellbahnhofes handelt es sich nach dem gültigen Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt München um ein Allgemeines Wohngebiet (WA) mit Immissionsrichtwerten von 55 dB(A) in der Tageszeit und 40 dB(A) in der Nachtzeit.

Unverbindliche Orientierungsmessungen durch das Referat für Gesundheit und Umwelt hatten Beurteilungspegel bis zu 58,4 dB(A) am Tag ergeben.

Es bestanden daher zu diesem Zeitpunkt erhebliche Zweifel, ob die Immissionsrichtwerte von der Abstell-Anlage der DB Netz AG zur Nachtzeit eingehalten werden konnten, insbesondere auch, da das Referat für Gesundheit und Umwelt weiterhin massive Beschwerden über Lärmbelastigungen durch die Klima- bzw. Heizungsanlagen abgestellter Züge, besonders zur Nachtzeit, erreichten.

Insoweit hatte sich die Lärmsituation im Allgemeinen Wohngebiet südwestlich des Abstellbahnhofs München-Pasing-West durch die organisatorischen Maßnahmen bis Ende 2018/Anfang 2019 nicht entscheidend verbessern können.

4. Maßnahmen seitens des Referates für Gesundheit und Umwelt 2019

Aus diesem Grund trat das Referat für Gesundheit und Umwelt mit Schreiben vom 08.04.2019 und vom 05.06.2019 erneut an das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Immissionsschutzbehörde heran mit der Bitte, durch Schallpegelmessungen an den maßgeblichen Immissionsorten zu überprüfen, ob die zulässigen Immissionsrichtwerte der TA Lärm – vor allem in der Nachtzeit – eingehalten werden und ob gegebenenfalls Schallschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwohner*innen einzuleiten sind. Gleichzeitig wurde das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Aufsichtsbehörde mit den o.g. Schreiben gebeten, bei der für die Infrastruktur zuständigen DB Netz AG eine Überprüfung der nächtlichen Lärmbelastung durch schalltechnische Immissionsmessungen eines unabhängigen, nach § 29b Bundes-Immissionsschutzgesetz zugelassenen Gutachters, zu veranlassen.

Eine Besprechung zwischen den Beschwerdeführer*innen und dem federführend und aufsichtsrechtlich zuständigen Eisenbahnbundesamt zur weiteren Vorgehensweise musste im Folgenden aufgrund der Corona-Pandemie und größeren strukturellen Umorganisationsmaßnahmen seitens des Eisenbahnbundesamtes mehrfach verschoben werden.

5. Maßnahmen seitens des Referates für Klima- und Umweltschutz und der Deutschen Bahn 2020/2021

Die Beschwerdelage hatte sich 2020 zunächst beruhigt, trat jedoch 2021 wieder verstärkt auf. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wandte sich deswegen mit Schreiben vom 02.09.2021 direkt an mehrere Behörden der Deutschen Bahn (DB Netz AG, DB Regio AG und DB Fernverkehr AG) und verwies auf die oben geschilderte, zugrunde zu legende Rechtslage und den daraus resultierenden, einzuhaltenden Immissionsrichtwerten.

In der Folge zeigte die Deutsche Bahn die zur Verbesserung der Situation getroffenen Maßnahmen auf. Diese umfassen beispielsweise:

- Laufende Überprüfung der zugewiesenen Abstellgleise mit dem Ziel, lautere Züge weiter entfernt von den Anlieger*innen abzustellen, und leisere näher an den Anlieger*innen
- Verlegung besonders lauter Abstellungen an andere Standorte
- Verzicht auf Innenreinigung und Wasserfüllen an den Gleisen direkt neben den Anlieger*innen
- Einführung des Lärmelde-Verfahrens mit der ILI
- Abstellung der ET 442 und der ET 445 im lärmoptimierten Abstellmodus
- Gleistausch, um leisere Garnituren näher an den Anlieger*innen abzustellen, zeitweises Aufstellen einer „Lärmschutzwand“ aus abgestellten Wagen

- Nachverfolgung von Reklamationen mit dem Ziel einer Bewusstseins- und Verhaltensänderung der eingesetzten Mitarbeiter*innen
- Aufnahme des Themas „Lärmemissionen“ in die regelmäßigen Fortbildungsunterriehte
- Regelmäßige Überwachungen vor Ort, auch nachts und am Wochenende
- Ständiges Einwirken auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen (DB Regio, S-Bahn München und DB Fernverkehr), die gesendeten Lärmmeldungen zügig zu bearbeiten und die Ursachen der Emissionen dauerhaft abzustellen

Gleichzeitig stellte die Deutsche Bahn richtigerweise fest, dass weitergehende Maßnahmen und Erörterungen der rechtlichen Rahmenbedingungen jedoch nur durch das für sie federführende Eisenbahnbundesamt zu erfolgen hat, da das Referat für Klima- und Umweltschutz grundsätzlich nicht zuständig ist.

6. Mangelnde Zuständigkeit des Referates für Klima- und Umweltschutz für weitere Maßnahmen

Als Ergebnis muss deshalb festgestellt werden, dass das Referat für Klima- und Umweltschutz hier mangels Zuständigkeit keinerlei eigene Weisungsberechtigung gegenüber der Deutschen Bahn hat und daher selbst keine weiteren Lärminderungsmaßnahmen durchsetzen kann. Dies obliegt ausschließlich dem Eisenbahnbundesamt, welches als Überwachungsbehörde über entsprechende Befugnisse gegenüber den Bahnbetreibern verfügt.

Eigene Lärminderungsmaßnahmen – wie eine Schallschutzwand – auf städtischer Fläche scheiden schon aufgrund von nicht verfügbaren Flächen und entsprechenden finanziellen Mitteln aus.

Die Landeshauptstadt München als nicht zuständige Behörde konnte und kann den betroffenen Bewohner*innen daher lediglich beratend und unterstützend zur Seite stehen.

An dieser Stelle wird auf das Schallschutzfensterprogramm der Landeshauptstadt München verwiesen. Weitere Informationen zu Fördermöglichkeiten und -voraussetzungen sind im Internet unter <https://stadt.muenchen.de/infos/laerm.html> sowie unter <https://stadt.muenchen.de/service/info/schallschutzfensterprogramm/1096949/n0/> zu finden.

Um eine schnellere und effizientere Bearbeitung zu erreichen, empfiehlt das Referat für Klima- und Umweltschutz jedoch grundsätzlich allen Betroffenen, sich mit ihren Beschwerden unmittelbar an die tatsächlich zuständigen Stellen zu wenden. Nichtsdestotrotz steht das Referat für Klima- und Umweltschutz auf Wunsch weiterhin als

Mittler zur Verfügung und leitet Beschwerden an das zuständige Eisenbahn-Bundesamt weiter.

Den Empfehlungen Nr. 14-20 / E 01020 – Bau einer Lärmschutzwand an der westlichen Seite des DB Werksgeländes/Abstellgleise von Höhe Englburgstraße bis nördlich zur Kastelburgstraße – und Nr. 14-20 / E 01021 – Bau einer Lärmschutzwand entlang des DB-Geländes Aubing-Ost zwischen Englburgstraße und Noderstraße – kann deshalb nicht entsprochen werden.

Der Korreferent des Referates für Klima- und Umweltschutz, Herr Stadtrat Sebastian Schall, sowie die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Mona Fuchs haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Von der Sachbehandlung der Empfehlungen Nr. 14-20 / E 01020 – Bau einer Lärmschutzwand an der westlichen Seite des DB Werksgeländes/ Abstellgleise von Höhe Englburgstraße bis nördlich zur Kastelburgstraße – und Nr. 14-20 / E 01021 – Bau einer Lärmschutzwand entlang des DB-Geländes Aubing-Ost zwischen Englburgstraße und Noderstraße – als laufende Angelegenheit wird Kenntnis genommen.
Für Lärmschutz an Gleisanlagen ist ausschließlich das Eisenbahnbundesamt zuständig. Die Landeshauptstadt München hat hier keinerlei Einflussmöglichkeiten. Den Empfehlungen kann deshalb nicht entsprochen werden.
2. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01020 „Bau einer Lärmschutzwand an der westlichen Seite des DB Werksgeländes/Abstellgleise von Höhe Englburgstraße bis nördlich zur Kastelburgstraße“ der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 Aubing-Lochhausen-Langwied vom 23.06.2016 ist damit satzungsgemäß erledigt.
3. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01021 „Bau einer Lärmschutzwand entlang des DB-Geländes Aubing-Ost zwischen Englburgstraße und Noderstraße“ der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 Aubing-Lochhausen-Langwied vom 23.06.2016 ist damit satzungsgemäß erledigt.
4. Die damalige Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06650 ist damit erledigt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 22 Aubing-Lochhausen-Langwied der
Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Sebastian Kriesel

Christine Kugler
Berufsmäßige Stadträtin

IV. WV Referat für Klima- und Umweltschutz, Beschlusswesen (RKU-GL3)

1. Die Übereinstimmung dieses Abdruckes mit dem beglaubigten Original wird bestätigt.
2. An
den Bezirksausschuss 22 Aubing-Lochhausen-Langwied
das Revisionsamt
das Direktorium - HA II/BAG West (zu Az. 14-20 / E 01020 u.14-20 / E 01021) 1-fach
das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

zur Kenntnis.

Am _____
Referat für Klima- und Umweltschutz
Beschlusswesen
RKU-GL3