



Joachim Herrmann, MdL

KOPIE

Vorstand des Aktionskreises
contra Bahnlärm (A.c.B.)
München Nord e.V.
Berberitzenstraße 75 b
80935 München

Bayern.
Die Zukunft.

München, 18.08.2016
IIE3-3593-008/16

**Lärmschutz an Schienenwegen;
Wiederherstellung der Feldmochinger Kurve**

Sehr geehrte Frau Bartle,
sehr geehrte Frau Barzen,
sehr geehrte Frau Federkiel,
sehr geehrter Herr Pentlechner,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 1. Juni 2016 und Ihre E-Mail vom 30. Juni 2016 zur Feldmochinger Kurve und den Lärmimmissionen aus dem Eisenbahnbetrieb.

Angesichts des Adressatenkreises für Ihre Schreiben möchte ich zunächst die Wichtigkeit betonen, insbesondere Vertreter der bundespolitischen Ebene für Probleme des Lärmschutzes an Strecken der Deutschen Bahn AG zu sensibilisieren. Die Staatsregierung hat hier keine gesetzlichen Zuständigkeiten und auch praktisch wenig Einwirkungsmöglichkeiten, was grundsätzlich auch für die Landeshauptstadt München gilt. Die Fäden laufen beim Bund als Eigentümer des Unternehmens zusammen; er hat die Gesetzgebungskompetenz für alle maßgeblichen Rechtsvorschriften und ist zuständig für die Finanzierung des DB-Schienennetzes. Auch die Überwachung des Eisenbahnbetriebs sowie erforderli-

che Planfeststellungen oder Genehmigungen obliegen dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA), mithin der Bundesverwaltung.

Nach Auskunft der DB Netz AG werden vorläufig nur die zwei elektronischen Stellwerke für die Bahnhöfe Milbertshofen und Freimann vorangetrieben. Die Feldmochinger Kurve soll Gegenstand eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens zu einem späteren Zeitpunkt sein. In dessen Rahmen ist dann vom EBA zu beurteilen, ob mit dem Lückenschluss ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz einhergeht. Für alle Beteiligten sind dabei die gesetzlichen Vorschriften zum Zeitpunkt der Entscheidung verbindlich. Selbstverständlich kann die Entscheidung des EBA einer richterlichen Nachprüfung zugeführt werden.

Die von Ihnen genannten Zugzahlen auf der Strecke 5566 kann ich weder bestätigen noch dementieren. Da der Freistaat nicht Betreiber des Schienenwegs ist und darauf auch keine Züge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in unserem Auftrag verkehren, liegen uns keinerlei Erkenntnisse zur Verkehrsmenge vor. Zugzahlenprognosen anlässlich des Neu- und Ausbaus von Eisenbahninfrastruktur sind Teil der Planung durch den Vorhabensträger (DB Netz AG). Wir erhalten davon in aller Regel erst mit Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens Kenntnis. Auch für den Fall eines Lückenschlusses in der Feldmochinger Kurve liegen der Staatsregierung keine Zugmengenprognosen vor. Jedenfalls können Zugmengen-gerüste für den so genannten „Ostkorridor“ nicht einfach auf den Münchner Norden übertragen werden. Ich gebe zu bedenken, dass eine der Haupttrouten des Güterverkehrs, für die der Ostkorridor Entlastung schaffen soll, die Relation Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau ist. Von Norden kommend endet der Ostkorridor gemäß dem neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 in Obertraubling bei Regensburg. Viele der Züge auf dem Ostkorridor werden von dort weiter in Richtung Passau und nicht nach München fahren.

Zwischen Landshut und München sieht der BVWP 2030 derzeit keinen Streckenausbau vor. Nach unserer Einschätzung, basierend auf Überlegungen und Analysen, die der Freistaat im Rahmen seiner Zuständigkeit für das SPNV-Angebot angestellt hat, verfügt die Zulaufstrecke Freising – Feldmoching über keinerlei Kapazitätsreserven. Im Übrigen hat die Staatsregierung dem Bund einen Ausbau der Schienenstrecke Landshut – Mühldorf – Rosenheim vorgeschlagen, um hier Züge von und nach Österreich/Brenner-Basistunnel, am stark belasteten Knoten

München vorbei leiten zu können. Erfreulicherweise wurde unser Vorschlag aufgegriffen und ist im BVWP 2030 als Projekt des Potentiellen Bedarfs enthalten, das jetzt eingehender untersucht wird.

Die von Ihnen erwähnte Lärmsanierung anderer DB-Strecken in München erfolgte im Rahmen eines freiwilligen Bundesprogramms. Es wird regelmäßig überarbeitet, und bei geänderten Verkehrsverhältnissen rücken bis dato nicht berücksichtigte Schienenwege in das Programm nach, wenn die Programmkriterien erfüllt sind. Aktuell findet nach Auskunft der Bundesregierung wieder eine Überprüfung statt, um einige Entwicklungen der zurückliegenden Jahre – insbesondere die Abschaffung des Schienenbonus im Bundesimmissionsrecht – im Lärmsanierungsprogramm nachzuvollziehen. Bis Ende des Jahres sollen alle DB-Strecken, auch bereits lärmsanierte, erneut untersucht werden. Andererseits ist auch festzustellen, dass der Bund vielerorts keine Lärmsanierung gewährt, insbesondere in den von Ihnen genannten Fällen einer herangerückten Bebauung. Hier gibt es mit dem 1. April 1974 einen maßgeblichen Stichtag. Seither existiert die Ihnen bekannte bundesgesetzliche Regelung, wonach an bestehenden Straßen und Schienenwegen nicht der Baulastträger des Verkehrswegs für Lärmschutz zu sorgen hat, sondern die Städte und Gemeinden im Rahmen der Bauleitplanung oder der einzelne Bauherr. Wer nach dem Stichtag trotz der geschilderten Rechtslage im Einwirkungsbereich einer Bahnstrecke ein Wohnhaus errichtet hat, kann in der Regel nicht auf eine Lärmsanierung hoffen.

Schließlich möchte ich noch auf die laufende Nachrüstung von Güterwagen mit Verbundstoffbremsklotzsohlen (VBKS) hinweisen, oftmals auch als „Flüsterbremse“ bezeichnet. Mit dieser Technik kann das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen halbiert werden. Die Zahl der leisen Güterwagen nimmt beständig zu, wobei jedoch einzuräumen ist, dass eine signifikante Lärminderung erst dann wahrnehmbar sein wird, wenn eine große Mehrheit der Wagen eines Zug damit ausgerüstet ist, was derzeit leider noch nicht der Regelfall ist. Die Halter der Güterwagen in Deutschland haben sich aber selbst zu einer Umrüstung ihrer Flotte bis Ende 2020 verpflichtet. Selbst an bislang nicht lärmsanierten Strecken wird sich dadurch in absehbarer Zeit eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation ergeben.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Hans-Joachim Lauth". The signature is written in a cursive, flowing style with a long horizontal stroke at the end.