

Liebe Mitglieder,

Aufgrund der Corona Pandemie ist es im Kampf gegen umweltpolitische Punkte ruhiger geworden, da aktuell die möglichen Maßnahmen erheblich eingeschränkt sind und auch das öffentliche Interesse an anderen Punkten nachgelassen hat.

Hinzu kommt, dass der Staat Unsummen für die Eindämmung und Reduzierung der negativen Auswirkungen der Pandemie ausgegeben hat und noch ausgeben wird. Es fragt sich deshalb, inwieweit die öffentliche Hand noch Geld für lärmreduzierende Maßnahmen hat bzw. bereit ist, dafür auszugeben. Die gute Nachricht, für den Haushaltetat 2021 sind immerhin die gleichen Mittel wie für 2020 für die Lärmsanierung vorgesehen.

Hier ist eine Übersicht, über die Themen und Aktionen des A.c.B. in diesem Jahr:

1. Die vom A.c.B. geplanten Teilnahme an den deutschlandweiten Aktionen zum **Tag des Lärms** und eine Großdemo zum Schienenlärm oder für unser Gleis fielen den Einschränkungen zur Eindämmung von Corona zum Opfer.
2. Vorrang für den A.c.B. hatte deshalb in erster Linie **die Verfolgung der gesetzlichen Neuerungen und aktuelle Fragen**. Hier besteht ein reger Informationsaustausch, z.B. mit anderen Bürgerinitiativen, Arbeitskreisen usw.
U.a. sind neue Gesetze zur Beschleunigung von Investitionen für schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren verabschiedet wurden, die rechtliche Schritte/Einwendungen gegen bestimmte Bauvorhaben deutlich einschränken und erschweren. Die Auswirkung auf unser Gleis 5566 prüfen wir noch. (Details siehe *Anhang 1*)
3. **Planfeststellungsverfahren Bahnübergang Wilhelmine-Reichard Str.**
Bisher wurden die Planungsunterlagen noch nicht ausgelegt, so dass Einwendungen noch nicht möglich sind. Wir halten es für möglich, dass dies aufgrund der oben dargestellten Gesetzesänderungen bewusst hinausgeschoben wurde, damit nur noch direkt Betroffene Einwendungen erheben können und Erörterungen entfallen könnten.
4. **2. Fachtagung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) zum Thema: Eisenbahnrecht und Technik**
Teilnahme des A.c.B. am 28. und 29. 9. 2020 an der virtuellen 2. Fachtagung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) zum Thema: Eisenbahnrecht und Technik - vertreten durch das Vorstandmitglied Monika Barzen (ausführliche Details siehe auch im *Anhang 2*).
Themen:
 - a) *Planfeststellungsrelevanz der zunehmenden Digitalisierung*
In dem Vortrag der EBA wurde ausführlich dargestellt, wann die Einführung bzw. Installation von ETCS als wesentliche Baumaßnahme mit Anspruch auf Lärmvorsorge gewertet wird bzw. werden kann.
 - b) *Schienenlärm*
Der Vortrag befasst sich mit der Umsetzung des Schienenlärmschutzgesetzes und deren Überwachung – vor allem zum Thema, dass nach dem 13. 12. 2020 keine lauten Züge mehr fahren dürfen.
5. Die geplante Vorstellung der Bahn AG für die Planungen des Bahnverkehrs (Trassenführung) durch München und Bayern im Zusammenhang mit dem Brenner Basistunnel bei der Stadt München wurde am 13.10.per Webcast durchgeführt. Primär steht hier die Streckenführung über die

Daglfinger/Trudering Kurve im Vordergrund. Die Auswirkung auf unser Gleis 5566 werden wir nach Sichtung der Unterlagen prüfen. (Links siehe *Anhang 3*)

6. Das Vorstandsmitglied des A.c.B. - Monika Barzen - hat sich dem **Arbeitskreis Schienenverkehr beim Münchner Forum** angeschlossen, damit dann dort auch das Thema Schienenlärm verstärkt einbezogen werden kann.

Wie sie sehen, tut sich auch aktuell sehr viel zum Thema Bahn und Bahnlärm.

Wir versuchen auch weiterhin im Rahmen unserer Möglichkeiten, möglichst viele dieser Themen im Auge zu behalten und zu bearbeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand des A.c.B.

Andreas Friedrich, Richard Pentlehner, Monika Barzen, Ilka Federkiel

Anhang 1:

Neue Gesetze für schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren

Im März 2020 beschloss der Koalitionsausschuss schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren gesetzlich durchzusetzen. Hierzu verabschiedete das Kabinett am 12. 8. 2020 das **Investitionsbeschleunigungsgesetz**. Ergänzend hierzu soll bzw. muss das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG,) und das BImSchG geändert und ein Verfahrensbeschleunigungsgesetz erlassen werden.

In den geplanten Gesetzesänderungen sollen Investitionen beschleunigt werden (Entwurf hierzu in der Drucksache des Bundestages 456/20) wie z.B.

- Die Genehmigungspflicht soll bei bestimmten Baumaßnahmen entfallen
- Die aufschiebende Wirkung von Klagen und Widersprüchen sollen bei Vorhaben von überregionaler Bedeutung wegfallen

Ergänzend hierzu soll das Verfahrensbeschleunigungsgesetz realisiert werden, das u.a. beinhaltet:

- nur tatsächlich Betroffene dürfen noch Einwendungen erheben,
- Einwendungen haben keine aufschiebende Wirkung mehr,
- der Klageweg wird verkürzt.
- die Genehmigungsbehörde entscheidet, ob und inwieweit Erörterungstermine stattfinden.

Anhang 2:

2. Fachtagung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) zum Thema: Eisenbahnrecht und Technik

Um sich über die geplanten Änderungen und deren Auswirkungen - insbesondere das Gleis 5566 betreffend - zu informieren hat der A.c.B. an der virtuellen 2. Fachtagung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) zum Thema: Eisenbahnrecht und Technik - vertreten durch das Vorstandmitglied Monika Barzen – am 28. und 29. 9. 2020 teilgenommen. Die Vorträge hierzu sind bzw. werden auf der [Homepage des Eisenbahnbundesamtes](https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Termine/DE/2020/2020-09_Fachtagung_Eisenbahnrecht_und_Technik.html;jsessionid=554701953521C54D65ED9D22B3D8A0D1.liv e21303) bzw. (https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Termine/DE/2020/2020-09_Fachtagung_Eisenbahnrecht_und_Technik.html;jsessionid=554701953521C54D65ED9D22B3D8A0D1.liv e21303) veröffentlicht und können dort heruntergeladen werden.

Wichtig für die Mitglieder des A.c.B bzw. unser Gleis 5566 sind vor allem die Vorträge:

- a) Planfeststellungsrelevanz der zunehmenden Digitalisierung im Bereich der Zugsteuerung/Zugsicherung ([Link](#)) und
- b) Schienenlärm – Umsetzung des Schienenlärmschutzgesetzes (SchlärmschG) ([Link](#)) und Digitalisierung im Güterwagenmanagement.

a) Planfeststellungsrelevanz der zunehmenden Digitalisierung

Ziel der Digitalisierung im Bereich Zugsteuerung/Zugsicherung ist, dass die Kapazität im Personen- und Güterverkehr erheblich erhöht wird. Hier geht es insbesondere um ETCS (European Train Control Systems). Hierzu hat der A.c.B. bei einer Bürgerversammlung den Antrag gestellt durch ein Gutachten klären zu lassen, ob diese Einführung dieses Systems als wesentliche Baumaßnahme darstellen würde mit der Folge, dass dann Anspruch auf Lärmvorsorge bestünde. Der Antrag wurde dann abgelehnt bzw. es konnten keine weiteren Informationen erhalten werden, weil unser Gleis nicht über ETCS verfügt. Leicht erkennbar wird ETCS daran, dass im Gleisbett sog. Balisen (eine Einrichtung im Eisenbahngleis) installiert worden sind.

In dem Vortrag der EBA wurde ausführlich dargestellt, wann die Einführung bzw. Installation von ETCS als wesentliche Maßnahme gewertet wird bzw. werden kann. **Hier eine sehr vereinfachte Darstellung:**

- Beim ETCS Level 1 erfolgen die wesentlichen Installationen außerhalb der Züge bzw. Gleisanlagen , so dass diese Maßnahme nicht als eine wesentliche Baumaßnahme gewertet werden kann, mit der Folge dass kein Anspruch auf Lärmvorsorge zum Tragen käme.
- Beim ETCS Level 2 erfolgen die wesentlichen Installationen innerhalb der Züge bzw. im Gleisanlagenbereich wie z.B. an bestehende Masten, im elektronischen Schaltwerk. Darüber hinaus wird eine Geschwindigkeit über 160 km/h ermöglicht. Damit kann die Installation von ETCS Level 2 als eine wesentliche Baumaßnahme gewertet werden. Dies gilt recht, wenn ETCS-Systeme mit einem noch höheren Level möglich werden.

Es stellt sich jedoch für uns die Frage, ob diese Beurteilung aufgrund der Einführung des § 2 Absatz 7f AEG in Zukunft anders ausgelegt werden könnte, da zum Umfang der Unterhaltung der Betriebsanlagen einer Eisenbahn Arbeiten zur Erhaltung oder Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit einer bestehenden Betriebsanlage einschließlich der Anpassung an die anerkannten Regeln der Technik gehören.

b) Schienenlärm

Der Vortrag befasst sich mit der Umsetzung des Schienenlärmschutzgesetzes und deren Überwachung

Tenor des Gesetzes ist, dass **nach dem 13. 12. 2020 keine lauten Züge mehr** fahren dürfen. Die Beachtung der leisen Technik bezieht sich dabei nicht auf den einzelnen Güterwagen sondern auf den Güterzug im Ganzen.

Das Gesetz gilt für alle Gütergleise und grundsätzlich für alle Güterzüge – also auch für das Gleis 5566.

Das Schienenlärmschutzgesetz ist am 29. 7. 2017 in Kraft getreten. Das EBA ist für die Einhaltung, Überwachung und Ahndung von Nichteinhaltungen zuständig. Es gibt nur wenige Befreiungen von der Vorschrift, und solche Befreiungen müssen schriftlich beim EBA beantragt werden.

Bereits jetzt kann man an unserem Gleis wahrnehmen, dass viele Güterwägen bereits „leise“ fahren; jedoch noch nicht alle. Da laut Ausführungen der EBA – Referentin die Umrüstung auf eine leise Technik z.B. auf leise Bremsen schnell durchgeführt werden kann, soll es möglich sein, dass ab dem 13. 12. 2020 auch auf unserem Gleis 1566 nur noch „leise“ Güterzüge fahren.

Wenn die vom BlmschG vorgeschriebenen Lärmgrenzen bei den einzelnen Güterzügen z.B. aufgrund der vorhandenen Technik der einzelnen Güterwägen - nicht eingehalten werden könnten, müsste dies durch eine Geschwindigkeitsreduzierung und/oder Verkürzung der Güterzüge realisiert werden.

Das EBA ist gem.§ 10 AEG verpflichtet, die Einhaltung des Verbots lauter Güterzüge mindestens einmal pro Quartal zu überwachen - durch Stichproben oder anlassbezogene Prüfungen); die Ergebnisse müssen einmal jährlich veröffentlicht werden. Da in diesem Zusammenhang die zu überwachenden Streckenabschnitte festgelegt werden und nicht sichergestellt ist, dass auch die auf unserem Gleis fahrenden Güterzüge regelmäßig überwacht werden, sollte darauf gedrängt werden, dass auch an unserem Gleis als Begleitprogramm das Lärm-Monitoring genutzt wird.

Laut Angaben der EBA hängt Deutschland gegenüber vielen anderen EU-Staaten bei der Durchsetzung der leisen Technik und der Überwachungseinrichtungen hinterher.

Anhang 3:

Informationen zur Planung der Streckenführung Skandinavien - Brenner Basistunnel durch München und Bayern

Weiterführende Informationen zu Planungen, Alternativvarianten und der Entscheidung der Bahn:

<https://www.deutschebahn.com/pr-muenchen-de/aktuell/presseinformationen/DTK-Naechste-Schritte-fuer-den-Alternativ-Vorschlag-4359234>

<https://www.abs38.de/startseite.html>

<https://knoten-muenchen.de/>

<https://www.muenchen.info/ba/15/themen/verkehr/Bahn/index.html>

<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-daglfing-johanneskirchen-bahnknoten-tunnel-deutsche-bahn-1.5054706>