



DB Netz AG • Richelstraße 1 • 80634 München

Gemeinde Haar
Bahnhofstraße 7

85540 Haar

DB Netz AG
Regionalbereich Süd
I.NG-S-B
Richelstraße 1
80634 München
www.dbnetze.com/fahrtweg

Janine Lehmann
Telefon 08031 183-6182
janine.lehmann@deutschebahn.com
Zeichen I.NG-S-B

www.brennernordzulauf
E-Mail: info@brennernordzulauf.eu

02.05.2019

Stellungnahme zu Ihrem Schreiben Resolution Bahnlärm vom 23.04.2019

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Müller,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 23.04.2019, das wir Ihnen gerne beantworten.

In den letzten Jahren wurde eine Vielzahl von Lärmschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke umgesetzt. So wurden u.a. von 2010 - 2018 im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes 38 Lärmschutzwände auf der Strecke von München Ost - Kiefersfelden errichtet.

Aufgrund der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) genannten Prognosezugzahlen für 2025, wurde die Machbarkeitsuntersuchung Inntal (SV 53) beauftragt, in der die künftige Steigerung der Zugzahlen bereits berücksichtigt sind.

Die dort vorgeschlagenen zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen befinden sich derzeit in der Planung. Die Realisierung hat bereits 2018 mit dem Einbau von Schienenstegdämpfern in Vaterstetten begonnen und wird kontinuierlich bis vstl. 2024 abgeschlossen sein.

Neben der Errichtung weiterer Lärmschutzwände, die u.a. auch eine 700 m lange Lärmschutzwand in Haar vorsieht, werden zudem auf insgesamt 19 Abschnitten der Strecke Schienenstegdämpfer aus dem Sonderprogramm „Farbige Schienenstegdämpfer“ eingebaut. Diese sollen insbesondere den Anwohnern Erleichterung bringen, für die aufgrund der zu geringen Bebauungsdichte der Bau von Lärmschutzwänden leider nicht förderfähig ist. Auch zwischen Haar und Grasbrunn werden auf einer Länge von 250 m Schienenstegdämpfer verlegt werden.

Durch die derzeit laufenden erweiterten Lärmsanierungsmaßnahmen wie auch durch die bereits durchgeführten aktiven wie auch passiven Maßnahmen, wird ein fast durchgängiger Lärmschutz erreicht, so dass mehr als 80 % der förderfähigen Wohngebiete über Schallschutz verfügen.

Die Planungen zur Blockverdichtung an der Bestandsstrecke haben noch nicht begonnen, weshalb wir hier leider derzeit noch keine tiefere Auskunft geben können. Jedoch sieht die Planung u.a. auch die Untersuchung der Schallausbreitung vor.

Zunächst stellt eine Veränderung der Signalstandorte bzw. die Modernisierung der Signaltechnik wie im Übrigen auch eine Veränderung der Zugzahlen und der Streckengeschwindigkeit, noch keine wesentliche Änderung im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes dar. Diese setzt einen erheblichen baulichen Eingriff in den Verkehrsweg voraus.

Nach der 16-BImSchV ist eine Änderung dann wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tag bzw. 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird. Oder aber wenn der Beurteilungspegel von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage bzw. 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.“

Wie sich die Schallausbreitung anhand der geplanten Maßnahmen an der Bestandsstrecke verändert und ob Lärmvorsorgemaßnahmen zum Tragen kommen, wird Bestandteil der künftigen Planung sein.

Ebenso die Frage nach einer möglichen Nutzung freier Kapazitäten auf den S-Bahngleisen. Selbstverständlich wird die Kapazitäten Steigerung zu keiner Beeinträchtigung des Personennahverkehrs führen. Dies ist eines der Kernziele der Planung. Welche Maßnahmen dafür getroffen werden müssen und inwieweit daraus mögliche Lärmvorsorgemaßnahmen abgeleitet werden, kann aber erst im Laufe der Planung ermittelt werden.

Bezüglich Ihrer Anregung den Verdichtungsraum München zu entlasten, möchten wir auf die weiteren Projekte den Knoten München betreffend hinweisen. Der vollständige zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke München - Mühldorf - Freilassing ist eine der wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen im südostbayerischen Raum. Mit der Bekanntgabe der Bewertungsergebnisse der Projekte des potenziellen Bedarfs des BVWP 2030 (siehe www.bvwp-projekte.de) wurde zusätzlich zur vollständigen Zweigleisigkeit und einer partiellen Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h zwischen Markt Schwaben und Ampfing auch noch die Walpertskirchner Spange positiv bewertet. Mit der Realisierung der ABS 38 ergibt sich auf dem TEN-T Kernnetzkorridor Rhein-Donau ein zweiter adäquater Schienenweg von München nach Salzburg als Alternative zu München - Rosenheim - Salzburg. Die schnellere Fahrzeit von München nach Salzburg über Mühldorf wird zu einer Verkehrsverlagerung von der Strecke München - Rosenheim - Salzburg führen und notwendige Kapazitäten für die Brennerverkehre schaffen.

Daneben stellt der Ostkorridor einen alternativen Nord-Süd Laufweg für den Schienengüterverkehr dar. Das Projekt wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 positiv bewertet und ist in den vordringlichen Bedarf des aktuellen Bedarfsplans aufgenommen. Die Planungen wurden seitens der DB aufgenommen.

Jedoch ist die Führung des Brenner-Nordzulaufs über den Knoten München unerlässlich. In München befinden sich die Zugbildungs- und -behandlungsanlagen. Eine hohe Anzahl von Güterzügen (ca. 75%), die den Laufweg über den Brenner nehmen, werden erst in München zusammengestellt (vgl. DB Netz 2017).

In der Knotenuntersuchung München des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurde der gesamte Großknoten München auf Engpässe untersucht und entsprechende Projekte zur Engpassbeseitigung bewertet. Kernmaßnahme zur Engpassbeseitigung ist der viergleisige Ausbau Johanneskirchen - Daglfing. Zusammen mit dem Ausbau der Daglfinger Kurve und der Truderinger Kurve sowie dem zweigleisigen Ausbau der Truderinger Spange entstehen so leistungsfähige Güterverkehrsverbindungen über den Nordring.

Wir hoffen Ihre Anliegen ausführlich beantwortet zu haben. Leider können wir zwar zu Fragen die Bestandsstrecke betreffend, aufgrund der noch fehlenden Planung derzeit nur wenige Auskünfte geben. Für Rückfragen stehen wir Ihnen aber dennoch gerne zur Verfügung und

verbleiben mit freundlichen Grüßen

A blue ink signature consisting of several horizontal strokes.

i.V. Torsten Gruber
DB Netz AG
Gesamtprojektleiter

A blue ink signature in a cursive script.

i.V. Christian Tradler
DB Netz AG
Projektleiter