

Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern

für den Schienenweg

Bahnstrecke München - Mühldorf - Simbach

im Gemeindegebiet Poing

vom 30.09.2014



Regierung von Oberbayern



Inhaltsverzeichnis

Einführung	3
1. Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation	4
2. Rechtlicher Hintergrund	7
2.1 Lärmkarten und Lärmaktionsplan	7
2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen	10
2.3 Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen	11
3. Lärmbelastung in Poing	12
3.1 Isophonenkarte	12
3.2 Lärmstatistik des Eisenbahn-Bundesamtes für die Gemeinde Poing	18
4. Lärmminderungsmaßnahmen	19
4.1 Vorhandene Maßnahmen	19
4.1.1 Vorhandene Maßnahmen gemäß Kartierung des Eisenbahn-Bundesamtes	19
4.1.2 Weitere vorhandene Maßnahmen der Deutschen Bahn AG	19
4.1.3 Vorhandene Maßnahmen der Gemeinde Poing	19
4.2 Bereits geplante Maßnahmen	27
4.2.1 Bereits geplante Maßnahmen der Deutschen Bahn AG im Rahmen der Lärmsanierung	27
4.2.2 Weitere geplante Maßnahmen der Deutschen Bahn AG bzw. des StMI im Rahmen des Projektes „Erdinger Ringschluss“	30
4.2.3 Bereits geplante Maßnahmen der Gemeinde Poing	34
4.3 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen	35
4.3.1 Maßnahmen an der Quelle	35
4.3.2 Maßnahmen am Schallausbreitungsweg	45
4.3.3 Pilotprojekte, Innovationsprogramme und Maßnahmen in der Erprobung	48
4.4 Realisierbare Maßnahmen zur Umsetzung in Poing	53
4.4.1 Realisierbare Maßnahmen der Deutschen Bahn AG	53
4.4.2 Realisierbare Maßnahmen der Gemeinde Poing	54
4.4.3 Sonstige realisierbare Maßnahmen	55
5. Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit	56
5.1 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit	56
5.2 Bewertung der Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	59
6. Maßnahmenverwirklichung	61
6.1 Kosten/Nutzen	61
6.2 Zeitlicher Ablauf	61
Zusammenfassung	63
Einvernehmen nach Art. 8a BayImSchG	67
Abkürzungsverzeichnis	68
Anhang Detail-Lärmkarten L _{DEN} und L _{Night}	



Einführung

Auf Grundlage des § 47d BImSchG ist für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr sowie bei Haupt-eisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr, ein Lärmaktionsplan aufzustellen, mit dem Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Durch die 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) wird das Ermittlungsverfahren für die Lärmsituation festgelegt. Danach sind bestimmte Lärmpegelbereiche darzustellen und es ist die Anzahl der Menschen innerhalb der jeweiligen Pegelbereiche anzugeben.

Die Bahnstrecke München - Mühldorf - Simbach (Strecken-Nummer 5600) ist bei der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes erfasst worden. Es wurde ermittelt, dass im Gemeindegebiet Poing eine relevante Anzahl von Menschen durch einen erheblichen Lärmpegel belastet ist. Dies erfordert die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes.

1. Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation

Aus den nachfolgenden Abbildungen sind der großräumige Verlauf der Bahnstrecke München - Mühldorf - Simbach sowie der Verlauf im betroffenen Bereich der Gemeinde Poing ersichtlich. Ferner ist der Flächennutzungsplan von Poing dargestellt.

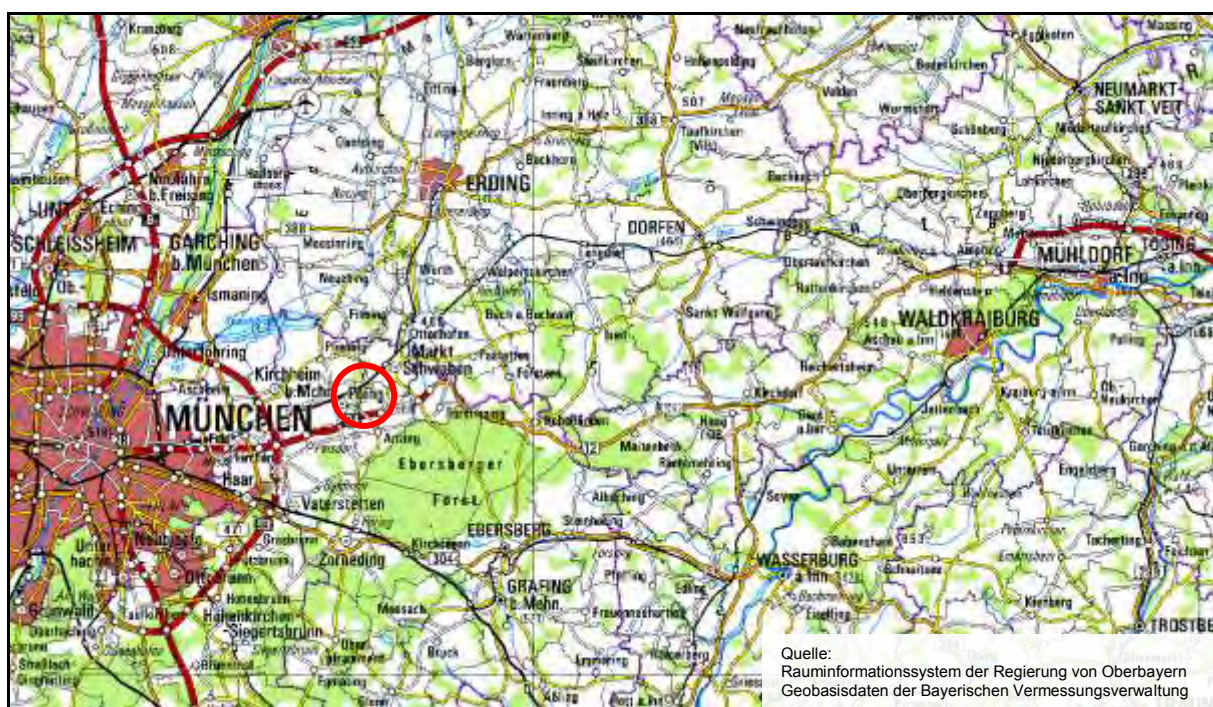


Abbildung 1: Übersichtskarte Bahnstrecke München - Mühldorf - Simbach

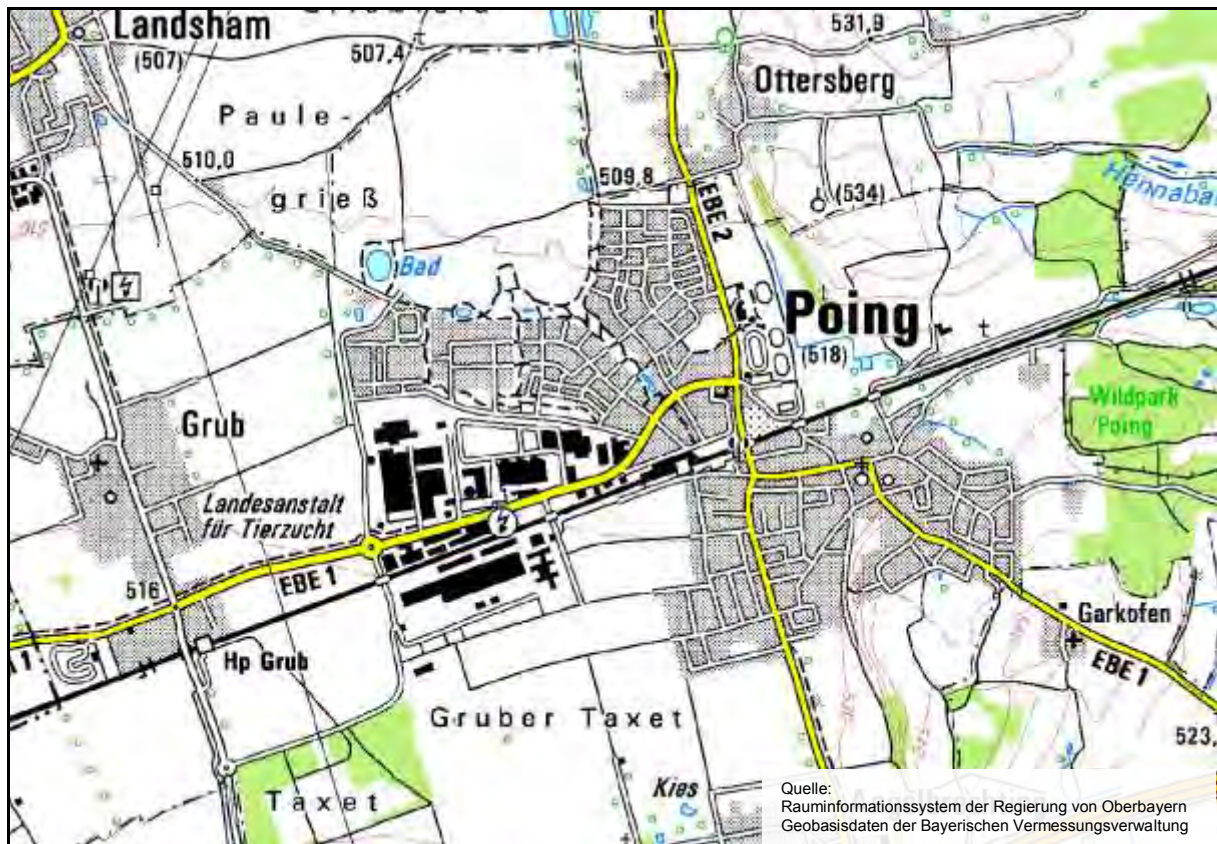
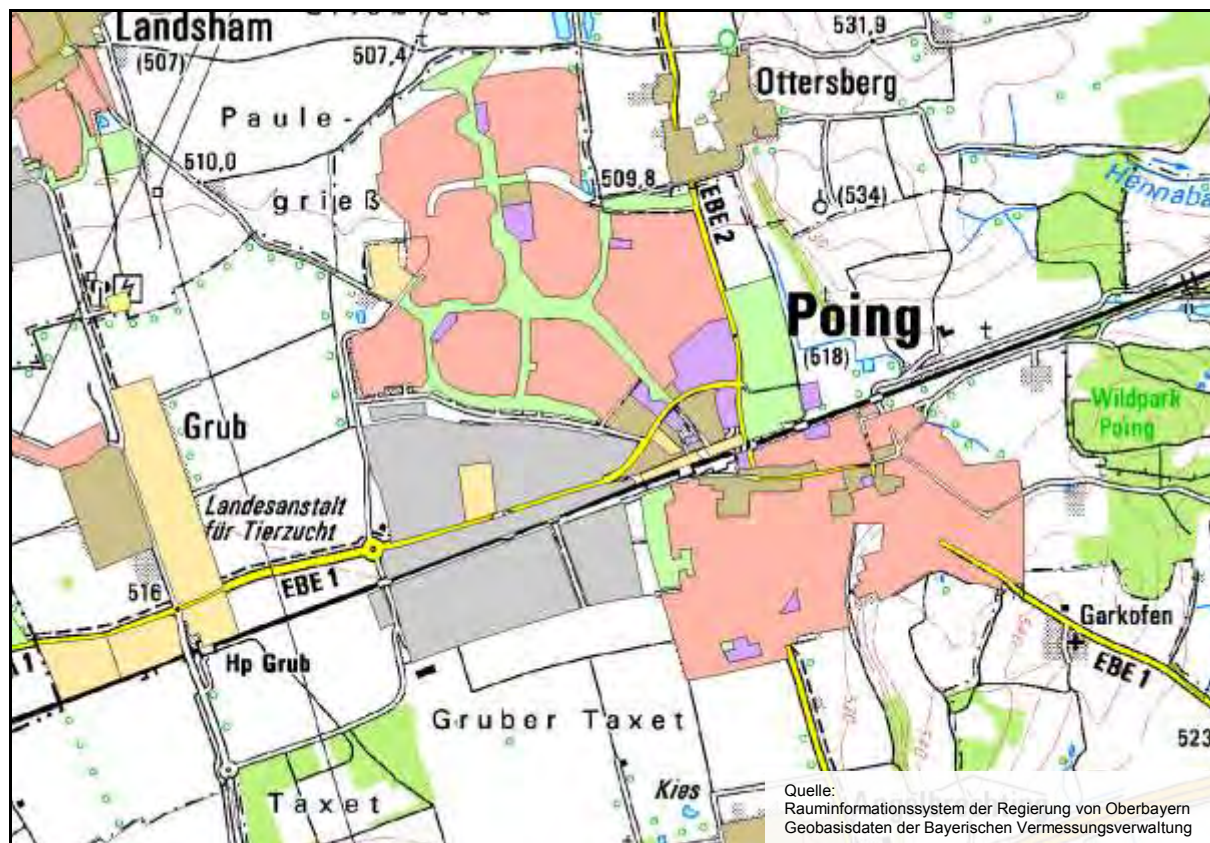


Abbildung 2: Ortskarte Poing



Wohnbauflächen

Gewerbliche Bauflächen

Versorgungsflächen

Sonderflächen

Gemischte Bauflächen

Gemeinbedarfsflächen

Öffentliche Grünflächen

Planung

Abbildung 3: Flächennutzungsplan Poing mit Legende

2. Rechtlicher Hintergrund

2.1 Lärmkarten und Lärmaktionsplan

Die Europäische Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, europaweit ein gemeinsames Konzept zur Verminderung von Umgebungslärm festzulegen.

Mit der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (Richtlinie 2002/49/EG) wurden die Mitgliedsstaaten verpflichtet, die Lärmbelastung der Bevölkerung in Ballungsräumen, an Hauptverkehrswegen und im Bereich großer Flughäfen zu erfassen und bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne gegen die Lärmbelastung aufzustellen.

Die EG-Richtlinie wurde durch das Gesetz vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794) in nationales Recht umgesetzt. Artikel 1 des Gesetzes fügt in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einen sechsten Teil – Lärminderungsplanung (§§ 47a - 47f) – ein.

Nach § 47c BImSchG sind bis zum 30.06.2007 für die Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 16.400 Kfz/24 h), für Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr (ca. 164 Züge/24 h) und für Großflughäfen Lärmkarten zu fertigen. Bis zum 18.07.2008 sind nach § 47d BImSchG für Ballungsräume und Orte in der Nähe dieser Verkehrswege bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne aufzustellen. Für die kleineren Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern und Hauptverkehrswege mit der Hälfte des Verkehrsaufkommens gelten entsprechende Fristen bis 2012 bzw. 2013.

Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne ist die Öffentlichkeit zu beteiligen und zu unterrichten. Die Anforderungen an die Lärmkarten hat die Bundesregierung durch die Verordnung über die Lärmkartierung vom 06.03.2006 (34. BImSchV, BGBl. I, S. 516) festgelegt.

Die bis zur Einführung harmonisierter europäischer Regelungen vorläufigen Berechnungsverfahren für Lärmkarten nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie wurden am 17.08.2006 bekannt gemacht und im Bundesanzeiger Nr. 154a veröffentlicht. Im Einzelnen sind folgende Verfahren anzuwenden

- VBUS: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen,
- VBUSch: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen,
- VBUF: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen und
- VBUI: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe.

Die Ermittlung der Anzahl der durch Umgebungslärm belasteten Personen und die Größe der belasteten Flächen werden durch die vorläufige Berechnungsmethode VBEB vorgenommen.

Eine Ermittlung des Lärms durch Messungen ist nach der 34. BImSchV nicht vorgesehen.



Nach den Berechnungsvorschriften werden für Immissionsorte in ca. 4 m Höhe über dem Boden die äquivalenten Dauerschallpegel für die Zeiträume „Tag-Abend-Nacht“ als Index L_{DEN} (Day, Evening, Night) und die „Nacht“ als Index L_{Night} berechnet.

Der Dauerschallpegel L_{DEN} wird aus den Kenngrößen L_{Day} für den Zeitraum von 06:00 bis 18:00 Uhr, $L_{Evening}$ für den Zeitraum von 18:00 bis 22:00 Uhr und L_{Night} für den Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr ermittelt; die größere Störwirkung von Geräuschen in den Abend- und Nachtstunden wird dabei durch Zuschläge berücksichtigt.

Gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für die Ausarbeitung der Lärmkarten für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes.

Nach § 47c Abs. 2a BImSchG sind öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, den für die Ausarbeitung von Lärmkarten zuständigen Behörden die für die Erarbeitung von Lärmkarten erforderlichen Daten (Daten zur Eisenbahninfrastruktur und Daten zum Verkehr der Eisenbahnen auf den Schienenwegen) unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Nach Art. 8a des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (BayImSchG) ist das Bayerische Landesamt für Umwelt zuständig für die Ausarbeitung der übrigen Lärmkarten.

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Bundesautobahnen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen – auch innerhalb der Ballungsräume – wurde den Regierungen übertragen (Art. 8a Abs. 2 BayImSchG). Dabei ist zu beachten, dass nach § 47e Abs. 4 BImSchG ab dem 1. Januar 2015 das Eisenbahn-Bundesamt für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig ist. Bei den Gemeinden verbleibt die Aufgabe der Aktionsplanung an Bundes- und Staatsstraßen und in Ballungsräumen.

Nach § 47d Abs. 2a sind öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet an der Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Orte in der Nähe der Haupteisenbahnstrecken und für Ballungsräume mit Eisenbahnverkehr mitzuwirken.

Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind weder durch die EU noch durch die Bundesregierung gesetzlich festgelegt. Um die Lärmaktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte zu fokussieren, hat das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit – StMUG – (jetzt: Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz – StMUV) den Regierungen als Anhalt die Überschreitung

- eines 24-Stunden-Wertes L_{DEN} von größer 70 dB(A) und
- eines Nachtwertes L_{Night} von größer 60 dB(A)

vorgegeben, wenn gleichzeitig mehr als 50 Bürger in einem zusammenhängenden Siedlungsgebiet betroffen sind. Ab diesen Werten wird eine Lärmaktionsplanung in Erwägung gezogen.

Zur Bewertung der Lärmbetroffenheit der Bevölkerung wird auf den immissionsschutzfachlich kritischeren **Nachtzeitraum** abgestellt. D. h., Grundlage für die Abschätzung der Anzahl der infolge von Schallschutzmaßnahmen entlasteten Personen ist die Zahl derjenigen Bewohner von Gebäuden mit einer Lärmbelastung nachts " L_{Night} " größer 60 dB(A). Damit werden gleichzeitig die betroffenen Gebäude bzw. deren Bewohner mit einer über den gesamten Tageszeitraum gemittelten Lärmbelastung " L_{DEN} " größer 70 dB(A) erfasst, da an diesen Gebäuden auch der Wert " L_{Night} " von 60 dB(A) überschritten wird.

Nur soweit schutzwürdige Nutzungen ausschließlich in der Tagzeit erfolgen (wie z. B. Schule, Kindergarten), wird zur Abschätzung der Betroffenenzahlen der " L_{DEN} " betrachtet.



Lärmaktionspläne der Regierung für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die Maßnahmen mit Einfluss auf den Eisenbahnverkehr beinhalten, bedürfen des Einvernehmens des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie; Lärmaktionspläne der Regierung bedürfen ferner des Einvernehmens der betroffenen Gemeinden (Art. 8a Abs. 2 BayImSchG).

Nach § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind die Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen festgelegt werden durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

Die Deutsche Bahn AG als Betreiberin des Schienennetzes kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung ohne Zustimmung nicht zu Schallschutzmaßnahmen verpflichtet werden. Lediglich beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenverkehrswegen ist die Deutsche Bahn AG grundsätzlich verpflichtet, Schallschutzmaßnahmen bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. BImSchV) durchzuführen. Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzwürdige Räume in baulichen Anlagen werden in der „Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung“ (24. BImSchV) festgelegt.

2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind die jeweiligen materiellen Regelungen des nationalen Fachrechts heranzuziehen.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkung wird durch die Immissionsgrenzwerte (sog. Vorsorgegrenzwerte) nach § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (16. BImSchV, BGBl. I S. 1036) konkretisiert.

Für die einzelnen Nutzungen sind folgende Immissionsgrenzwerte festgelegt:

Immissionsort	Immissionsgrenzwert in dB(A) tags (06:00 - 22:00 Uhr)	Immissionsgrenzwert in dB(A) nachts (22:00 - 06:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	57	47
Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiete, Mischgebiete, Dorfgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV

Nach § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung sind die Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 und für Schienenwege nach Anlage 2 dieser Verordnung zu berechnen. D. h. für die Berechnung von Straßenverkehrslärm sind die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS 90 – Ausgabe 1990) und für Schienenverkehrslärm die „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“ (Schall 03 – Ausgabe 1990) heranzuziehen.

Da die Ermittlung der Lärmbelastung durch Schienenfahrzeuge nach nationalem Recht nach der „Schall 03“ erfolgt, können deren Ergebnisse von denen der VBUSch z. T. erheblich abweichen. Allein wegen des sog. „Schienenbonus“ ergeben sich nach nationalem Recht i. d. R. um **5 dB(A)** niedrigere Immissionspegel als nach VBUSch.

Soweit ein Planfeststellungsverfahren für den jeweiligen Streckenabschnitt noch nicht eröffnet wurde, gilt dies gem. Artikel 1 des Gesetzes vom 02.07.2013 (BGBl. I Nr. 34 S. 1934) nur noch bis 31.12.2014.

2.3 Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen

Nach geltender Rechtslage besteht kein Rechtsanspruch auf eine Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen durch den Baulastträger. Auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen können jedoch im Rahmen der vorhandenen Mittel durch den Bund Zuwendungen für Lärmsanierungsmaßnahmen an vorhandenen Verkehrswegen gewährt werden, wenn die folgenden Immissionsgrenzwerte außen vor Wohn- und Aufenthaltsräumen überschritten werden:

Immissionsort	Immissionsgrenzwert in dB(A) tags (06:00 - 22:00 Uhr)	Immissionsgrenzwert in dB(A) nachts (22:00 - 06:00 Uhr)
Krankenhäuser, Kurheime, Altenheime, Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	70	60
Kerngebiete, Mischgebiete, Dorfgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

Tabelle 2: Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß Anhang 1 der Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

Die Deutsche Bahn AG führt seit geraumer Zeit auf freiwilliger Basis ein Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes durch, bei dem auch in Kommunen in Bayern – ohne Rechtsanspruch – Schallschutzmaßnahmen gefördert werden können. Einzelheiten regeln die Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (VkBf. 2005, S. 176). Näheres hierzu finden Sie im Internet unter:

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>

Startseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI:

http://www.bmvi.de//DE/Home/home_node.htm

3. Lärmbelastung in Poing

3.1 Isophonenkarte

Die Lärmimmissionen von Schienenverkehrswegen werden unter Berücksichtigung der durchschnittlichen jährlichen Verkehrsbelastung und weiterer Parameter (Zugart, Zuglänge, Geschwindigkeit, Fahrbahnart, Kurvenradien ...) nach festgelegten Verfahren berechnet. Für die Schienen ist dies das vorläufige Berechnungsverfahren VBUSch (siehe Punkt 2.1).

Die Ergebnisse der Lärmkartierung an Schienenwegen des Bundes werden in Form von Lärmkarten mit einer flächenhaften Isophonendarstellung¹ der Lärmpegel für 24 Stunden (L_{DEN}) bzw. für die Nacht (L_{Night}) und statistischen Angaben zur Lärmbetroffenheit angezeigt.

Die Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes sind im Internet unter der Adresse <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de> abrufbar.

Nachfolgend sind die Lärmkarten für den Gemeindebereich Poing dargestellt.

Im Anhang sind ferner die vom LfU erstellten Detail-Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} beigelegt. In den Detail-Lärmkarten sind die nach den Kartierungsergebnissen des Eisenbahn-Bundesamtes betroffenen schutzwürdigen Gebäude mit einem $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ und einem $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ gekennzeichnet.

¹ Isophone: Linie gleicher Lautstärke



Abbildung 4a: Lärmkarte (L_{DEN}) Poing (West)

Schienenlärm 24 Stunden - L _{DEN} in dB (A)		
Pegelklassen		Legende
> 55 - 60 dB (A)		
> 60 - 65 dB (A)		Rechengebiet
> 65 - 70 dB (A)		Eisenbahntrasse
> 70 - 75 dB (A)		
> 75 dB (A)		
Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes (2007)		
Hauptstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von > 60.000 Zügen /Jahr		
Herausgegeben von: Eisenbahn-Bundesamt Heinemannstraße 6 53175 Bonn http://www.eba.bund.de		

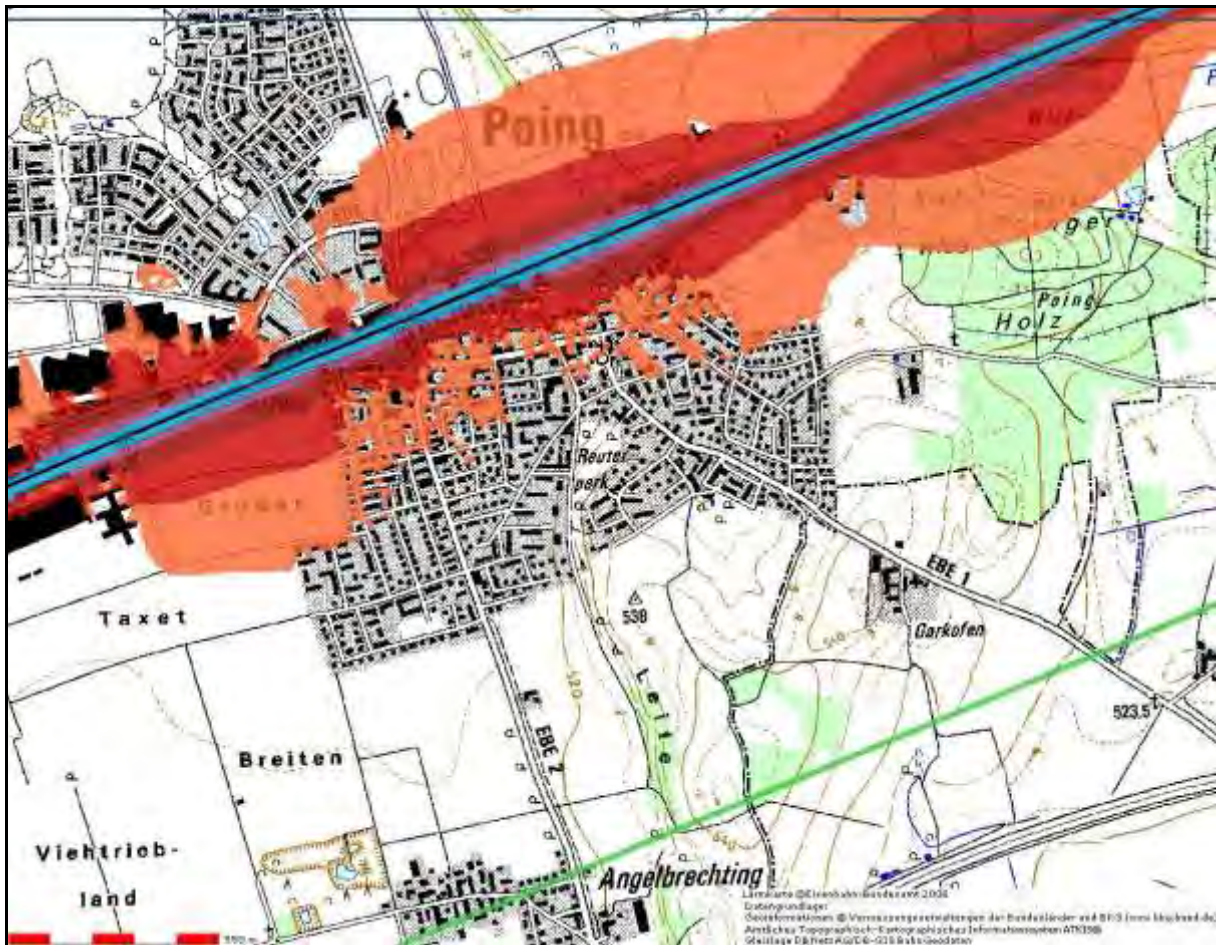


Abbildung 4b: Lärmkarte (L_{DEN}) Poing (Ost)

Schienenlärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB (A)	
Pegelklassen	Legende
 > 55 - 60 dB (A)	
 > 60 - 65 dB (A)	
 > 65 - 70 dB (A)	
 > 70 - 75 dB (A)	
 > 75 dB (A)	
	 Rechengebiet
	 Eisenbahntrasse
Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes (2007)	
Hauptstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von > 60.000 Zügen /Jahr	
Herausgegeben von: Eisenbahn-Bundesamt Heinemannstraße 6 53175 Bonn http://www.eba.bund.de	
	



Abbildung 5a: Lärmkarte (L_{Night}) Poing (West)

Schienenlärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB (A)	
Pegelklassen	Legende
 > 55 - 60 dB (A)	
 > 60 - 65 dB (A)	 Rechengebiet
 > 65 - 70 dB (A)	 Eisenbahntrasse
 > 70 - 75 dB (A)	
 > 75 dB (A)	
Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes (2007)	
Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von > 60.000 Zügen /Jahr	
Herausgegeben von: Eisenbahn-Bundesamt Heinemannstraße 6 53175 Bonn http://www.eba.bund.de	
	

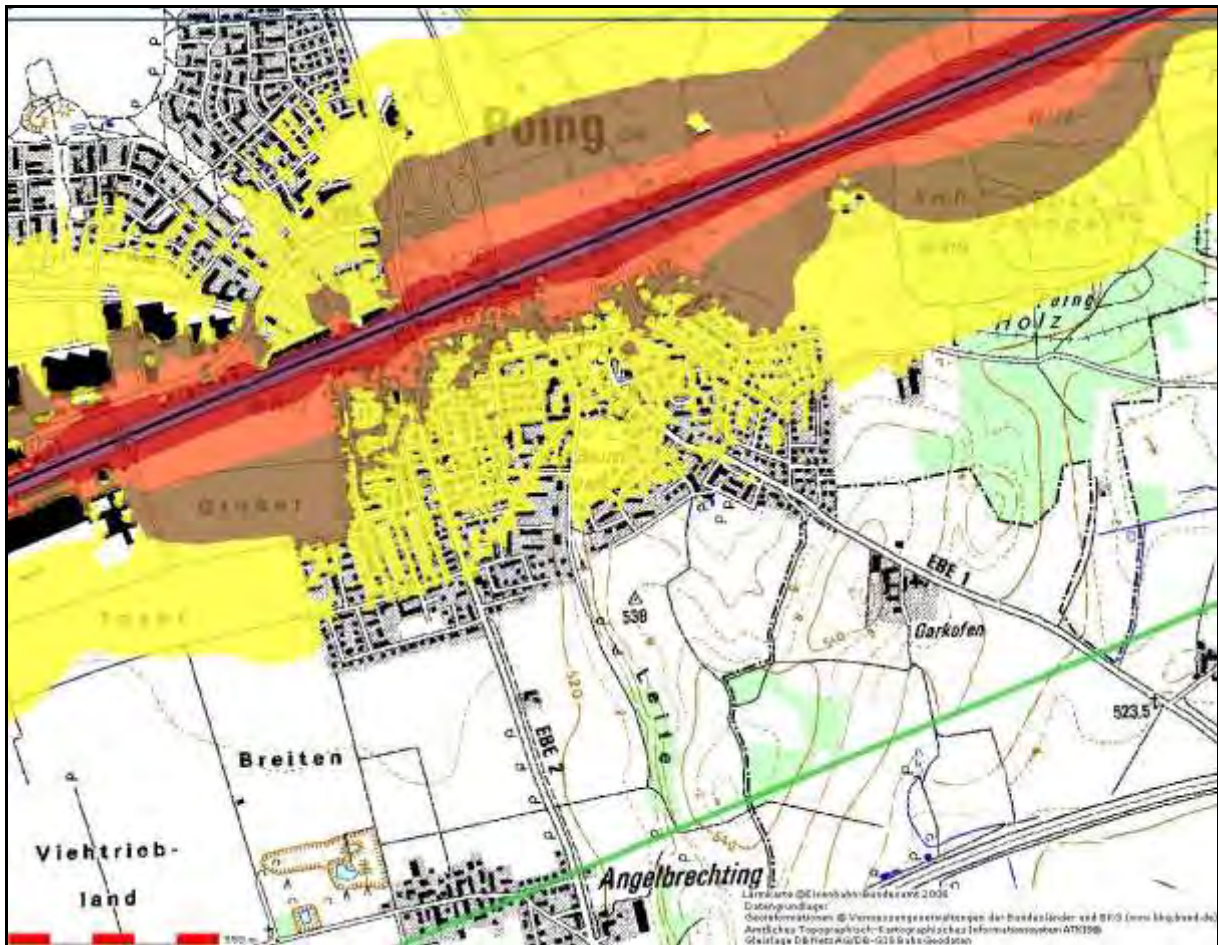


Abbildung 5b: Lärmkarte (L_{Night}) Poing (Ost)

Schienenlärm 8 Stunden - L_{Night} in dB (A)	
Pegelklassen	Legende
 > 45 - 50 dB (A)	
 > 50 - 55 dB (A)	— Rechengebiet
 > 55 - 60 dB (A)	— Eisenbahntrasse
 > 60 - 65 dB (A)	
 > 65 - 70 dB (A)	
 > 70 dB (A)	
Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes (2007) Hauptstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von > 60.000 Zügen /Jahr	
Herausgegeben von: Eisenbahn-Bundesamt Heinemannstraße 6 53175 Bonn http://www.eba.bund.de	

Nutzungshinweise	 Eisenbahn-Bundesamt
Lärmkarte © Eisenbahn-Bundesamt 2008	
Datengrundlage:	
Geoinformationen © Vermessungsverwaltungen der Bundesländer und BKG (www.bkg.bund.de)	
Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem ATKIS®	
Gleislage DB Netz AG/DB-GIS Bahn Geodaten	
Haftungshinweis: Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen.	
Urheberrechtshinweis: Die Lärmkarten sind urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Der Nutzer darf die enthaltenen Texte, Tabellen und Karten vervielfältigen und in bearbeiteter Form für nicht kommerzielle Zwecke verwenden. Der Nutzer verpflichtet sich, in Veröffentlichungen, die unter Verwendung des vorliegenden Datenmaterials entstanden sind, folgenden Hinweis aufzunehmen: Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2008	

3.2 Lärmstatistik des Eisenbahn-Bundesamtes für die Gemeinde Poing

Die Lärmstatistik enthält die geschätzte Anzahl von lärmbelasteten Menschen, Wohnungen sowie Schul- und Krankenhausgebäude in einem untersuchten Gebiet.

L _{DEN}		L _{Night}	
Pegelbereich [dB]	Belastete [Einwohner]	Pegelbereich [dB]	Belastete [Einwohner]
-	-	(45 < L _{Night} = 50)	2110
-	-	50 < L _{Night} = 55	500
55 < L _{DEN} = 60	660	55 < L _{Night} = 60	220
60 < L _{DEN} = 65	310	60 < L _{Night} = 65	80
65 < L _{DEN} = 70	110	65 < L _{Night} = 70	50
70 < L _{DEN} = 75	50	L _{Night} > 70	20
L _{DEN} > 75	50	-	-

Tabelle 3²: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß VBEB) - Schienenlärm der Eisenbahnen des Bundes (gerundet auf die nächste Zehnerstelle) für die Gemeinde Poing

L _{DEN}				
Pegelbereich [dB]	Belastete Flächen [km ²]	Belastete Wohnungen [-]	Belastete Schulen [-]	Belastete Krankenhäuser [-]
L _{DEN} >55	3.25	552	1	0
L _{DEN} >65	0.74	95	0	0
L _{DEN} >75	0.22	21	0	0

Tabelle 4²: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude für die Gemeinde Poing

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.

Damit sind mehr als 50 Einwohner von einem Pegel L_{DEN} größer 70 dB(A) bzw. L_{Night} größer 60 dB(A) betroffen, so dass die Aufstellung eines Lärmaktionsplans in Erwägung zu ziehen ist (vgl. Ziff. 2.1).

² Quelle Tab. 3 und 4: <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de/Eba/statistik.aspx?id=91353&Gemeinde=Poing%20%28Bayern%29&site=EBA>

4. Lärmminderungsmaßnahmen

4.1 Vorhandene Maßnahmen

4.1.1 Vorhandene Maßnahmen gemäß Kartierung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat im Rahmen der Lärmkartierung bei der Ermittlung der Lärmbelastung L_{DEN} und L_{Night} nach VBUSch im Gebiet der Gemeinde Poing keine Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) berücksichtigt.

4.1.2 Weitere vorhandene Maßnahmen der Deutschen Bahn AG

Bisher wurden seitens der Deutschen Bahn AG keine Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV beim Neu- oder Ausbau von Schienenwegen oder im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen durchgeführt. Lärmschutzmaßnahmen der Deutschen Bahn AG, die in der Kartierung des EBA nicht berücksichtigt wurden, sind somit nicht vorhanden. Eine anderslautende Aussage des Eisenbahn-Bundesamtes, der beteiligten Stellen der Deutschen Bahn AG (DB Netz AG, DB Projektbau GmbH und DB Services Immobilien GmbH) sowie der Gemeinde liegt nicht vor.

4.1.3 Vorhandene Maßnahmen der Gemeinde Poing

Die Gemeinde Poing hat die im Verlauf der Bahnlinie vorhandenen rechtskräftigen Bebauungspläne, mit Festsetzungen zum Schutz vor erheblichen Bahnlärmeinwirkungen, vorgelegt. Es handelt sich dabei um die Bebauungspläne Nr. 27.2, Nr. 51.2 „Neue Ortsmitte, Teilbereich nördlich der Bahnlinie“, Nr. 51 „Neue Ortsmitte“ und Nr. 32 O. Dabei enthalten die Bebauungspläne Nr. 51.2 „Neue Ortsmitte, Teilbereich nördlich der Bahnlinie“ und Nr. 51 „Neue Ortsmitte“ betroffene schutzwürdige Bebauung, an der gemäß der Kartierung des EBA die Anhaltswerte $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ überschritten werden.

Darüber hinaus dienen die abweichend vom Bebauungsplan Nr. 51 „Neue Ortsmitte“ errichteten Gebäude (Einkaufszentrum „City-Center“, P&R-Gebäude und Jugendzentrum) nördlich der Bahnlinie als Lärmschutz. Zusätzlich hierzu wurden in diesem Bereich Lärmschutzwände errichtet.

Anderweitige Maßnahmen zum Schutz vor Bahnlärmeinwirkungen (z. B. über Schallschutzfensterprogramme) wurden seitens der Gemeinde bisher nicht vorgesehen.

Die Bebauungspläne Nr. 27.2, Nr. 51.2 „Neue Ortsmitte, Teilbereich nördlich der Bahnlinie“, Nr. 51 „Neue Ortsmitte“ und Nr. 32 O sowie die als Lärmschutz dienenden Gebäude Einkaufszentrum „City Center“, P&R-Gebäude und Jugendzentrum einschließlich der errichteten Lärmschutzwände werden als vorhandene Maßnahmen in die nachfolgenden Maßnahmen tabellen übernommen und in der Beschreibung näher erläutert.

Dabei ist zu beachten, dass nach Auskunft der Gemeinde Poing im schmalen, westlichen Teilbereich des Bebauungsplans Nr. 51 „Neue Ortsmitte“, der als Gewerbegebiet festgesetzt ist, derzeit noch bestandsgeschützte schutzwürdige Nutzungen (Arbeiterwohnheim mit 145 Bewohnern und weitere Wohnnutzungen mit 6 Bewohnern) in Privatbesitz vorhanden sind. Diese entsprechen nicht den Festsetzungen des Bebauungsplanes. Nach Aussage der Gemeinde Poing ist nicht abzusehen, dass die vorg. schutzwürdigen Nutzungen aufgegeben werden. Insbesondere eine Nutzungsänderung des Arbeiterwohnheimes ist nicht zu erwarten, da das Gebäude nach Angabe der Gemeinde erst vor wenigen Jahren renoviert wurde.



Solange die genannten Nutzungen Bestandsschutz genießen, kann in diesem Bereich der Bebauungsplan und die festgesetzten Schallschutzmaßnahmen nicht umgesetzt werden.

Im Weiteren wird in den Maßnahmentabellen aufgezeigt, ob bzw. inwieweit für die betroffene schützwürdige Bebauung, an der gemäß der Kartierung des EBA die Anhaltswerte $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ überschritten werden, Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Für die Abschätzung der entlasteten Personen werden die berichtigten Angaben der Gemeinde Poing zu den Einwohnerzahlen zugrunde gelegt. Dabei ist folgendes zu beachten:

Nach den geschätzten Angaben des EBA beträgt die Einwohnerzahl der von einem Schallpegel $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ betroffenen Gebäude in der Gemeinde Poing insgesamt 355 Personen und anteilig nach VBEB 150 Personen. Abweichend davon beträgt nach Auskunft der Gemeinde die reale Einwohnerzahl der von einem Schallpegel $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ betroffenen Gebäude jedoch insgesamt 231 Personen, daraus ergeben sich anteilig nach VBEB ca. 97 Personen.

Damit reduziert sich die Anzahl der betroffenen Einwohner bereits allein aufgrund der Diskrepanz zwischen der vom EBA geschätzten Einwohnerzahl und der von der Gemeinde ermittelten tatsächlichen Einwohnerzahl insgesamt um 124 Personen und anteilig nach VBEB um 53 Personen.

Die Gemeinde Poing weist ferner darauf hin, dass sich derzeit nördlich der Bahn im Bereich des Bebauungsplans Nr. 51 „Neue Ortsmitte“ eine große Anzahl neuer Wohnungen im Bau befindet, die in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt wurden und zu einer Erhöhung der Anzahl der betroffenen Einwohner führen können. Hierzu wird folgendes angemerkt:

Für die im Bau befindlichen neuen Wohnungen sind im Bebauungsplan Nr. 51 „Neue Ortsmitte“ Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt. Bei Beachtung der im Bebauungsplan enthaltenen Festsetzungen zum Lärmschutz und der Abschirmwirkung der abweichend vom Bebauungsplan errichteten Gebäude (P&R-Gebäude, Jugendzentrum und Einkaufszentrum „City Center“) und Lärmschutzwände kann der Schutz vor erheblichen Bahnlärmwirkungen an der neuen Wohnbebauung voraussichtlich sichergestellt werden. Eine Erhöhung der Anzahl der betroffenen Einwohner ist insoweit nicht zu erwarten.

Ferner findet im Zuge der anstehenden nächsten Kartierungsstufe und in der Folge alle 5 Jahre eine Überprüfung und erforderlichenfalls eine Überarbeitung der Lärmkarten statt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die neue Wohnbebauung nach deren Fertigstellung bei der künftigen Aktualisierung der Lärmkarten entsprechend berücksichtigt wird.

<u>Maßnahme 1</u>	Bebauungsplan Nr. 27.2 „für einen Lebensmittelmarkt an der Gruber Straße“ (in Kraft getreten am 11.01.2006)
Beschreibung	Der Bebauungsplan Nr. 27.2 setzt als Art der baulichen Nutzung ein GE fest. Nach Ziff. 11. des Bebauungsplans sind Emissionen von der Bahn durch Lärm und Erschütterungen bei der Realisierung der Gebäude zu beachten. Bei der Neuerrichtung von Gebäuden sind bauliche Maßnahmen dahingehend zu treffen, dass die Anforderungen der DIN 4109 eingehalten werden.
Lärmminderungswirkung	Durch die festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen werden der Schutz vor erheblichen Bahnlärmeinwirkungen bzw. die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Der Bebauungsplan enthält – soweit aus den vorliegenden Unterlagen ersichtlich – keine betroffene schutzwürdige Bebauung, an der gemäß der Kartierung des EBA die Anhaltswerte $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ überschritten werden. Die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der o. g. Anhaltswerte ausgesetzt sind, reduziert sich deshalb nicht.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	rechtskräftiger Bebauungsplan - in Kraft getreten am 11.01.2006
Zuständigkeit	Gemeinde Poing
Kosten	Angabe nicht möglich, da die Kosten vom Einzelfall abhängen

<u>Maßnahme 2</u>	Bebauungsplan Nr. 51.2 „Neue Ortsmitte, Teilbereich nördlich der Bahnlinie“ (in Kraft getreten am 30.03.2011)
Beschreibung	Der Bebauungsplan Nr. 51.2 setzt als Art der baulichen Nutzung ein eingeschränktes Gewerbegebiet (GEE) fest. Ausnahmsweise können Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbegebiet zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet ... zugelassen werden. Der Bebauungsplan enthält unter 9. Festsetzungen zum Schutz vor erheblichen Bahlärmeinwirkungen. Bei der Neuerrichtung von Gebäuden sind bauliche Maßnahmen dahingehend zu treffen, dass die Anforderungen der DIN 4109 eingehalten werden.
Lärmminderungswirkung	Durch die festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen werden der Schutz vor erheblichen Bahlärmeinwirkungen bzw. die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Der Bebauungsplan enthält – soweit aus den vorliegenden Unterlagen ersichtlich – ein betroffenes Gebäude an der Gruber Straße, an dem gemäß der Kartierung des EBA die Anhaltswerte $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ überschritten werden. Der Bebauungsplan ist rechtskräftig. Da das Gebäude derzeit unbewohnt ist, reduziert sich die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der o. g. Anhaltswerte ausgesetzt sind, nicht.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	rechtskräftiger Bebauungsplan - in Kraft getreten am 30.03.2011
Zuständigkeit	Gemeinde Poing
Kosten	Angabe nicht möglich, da die Kosten vom Einzelfall abhängen

Maßnahme 3	Bebauungsplan Nr. 51 „Neue Ortsmitte“ (in Kraft getreten am 06.12.2000)
Beschreibung	Der Bebauungsplan Nr. 51 setzt als Art der baulichen Nutzung MI, GE und SO fest. Der Bebauungsplan enthält unter A) 5. und 8. Festsetzungen durch Planzeichen, unter B1) 8. Festsetzungen durch Text, unter C) Hinweise durch Planzeichen sowie unter D) 8. Hinweise durch Text zum Lärmschutz. Auszug aus den Festsetzungen durch Text (B1) 8.): Demnach dürfen an den Gebäudeseiten, an denen eine Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 auftritt bei Ansiedlung von Wohnnutzungen keine schutzwürdigen Räumlichkeiten situiert werden. Sollten planerische Zwänge eine Anordnung der schutzwürdigen Räumlichkeiten auf den gekennzeichneten Gebäudeseiten erfordern, so sind die Fenster von Wohn- und Schlafräumen sowie von Kinderzimmern durch eine zweite Fassadenschicht vor den Lärmeinwirkungen von Straßen und Bahnlinie zu schützen. Darüber hinaus können nicht zum Lüften notwendige Fenster von Wohn- und Schlafräumen den Lärmquellen zugewandt sein, wenn sie den Anforderungen nach VDI 2719 genügen. Weiter sind die Gebäude auf den Bauflächen Nr. 1a, 7a - 7d und 8a - 8d durch geeignete passive Lärmschutzmaßnahmen zu schützen (Nachweis). Bauliche Schallschutzmaßnahmen sind so zu dimensionieren, dass gewisse Raum-Innenschallpegel nicht überschritten werden. Für das GE ist der Nachweis eines ausreichenden Lärmschutzes im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen. Die Gebäudedurchgänge entlang der Verkehrslärmquellen sind über die gesamte Gebäudehöhe mit einer Lärmschutzwand zu versehen.
Lärmminderungswirkung	Durch die festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen werden bei den im Bebauungsplan festgesetzten Nutzungen der Schutz vor erheblichen Bahnlärmeinwirkungen bzw. die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt. Es befinden sich jedoch im westlichen Bereich des Bebauungsplanes, der als Gewerbegebiet festgesetzt ist, derzeit noch bestandsgeschützte schutzwürdige Nutzungen (Arbeiterwohnheim mit 145 Bewohnern sowie weitere Wohnnutzungen mit 6 Bewohnern). Diese entsprechen nicht den Festsetzungen des Bebauungsplanes. Solange die genannten Nutzungen Bestandsschutz genießen, kann in diesem Bereich der Bebauungsplan und die festgesetzten Schallschutzmaßnahmen nicht umgesetzt werden.

Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich betroffene schutzwürdige Bebauung an der Gruber Straße, an der gemäß der Kartierung des EBA die Anhaltswerte $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ überschritten werden. (An der Alten Gruber Straße und der Friedensstraße ist nach Aussage der Gemeinde abweichend von den Angaben des EBA keine betroffene schutzwürdige Bebauung vorhanden.) Der Bebauungsplan ist rechtskräftig Bei vollständiger Umsetzung des Bebauungsplanes würde sich die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der o. g. Anhaltswerte ausgesetzt sind, real um 151 Personen und anteilig nach VBEB um ca. 63 Personen reduzieren. Bei der o. g. betroffenen Bebauung handelt es sich jedoch um bestandsgeschützte schutzwürdige Nutzungen (Arbeiterwohnheim mit 145 Bewohnern sowie weitere Wohnnutzungen mit 6 Bewohnern). Eine Aufgabe dieser Nutzungen (insb. des Arbeiterwohnheimes) und eine Umsetzung des Bebauungsplanes einschließlich der festgesetzten Schallschutzmaßnahmen sind nach Aussage der Gemeinde nicht abzusehen. Daher ergibt sich derzeit tatsächlich keine Reduzierung der Anzahl der belasteten Personen.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	rechtskräftiger Bebauungsplan - in Kraft getreten am 06.12.2000
Zuständigkeit	Gemeinde Poing
Kosten	Angabe nicht möglich, da die Kosten vom Einzelfall abhängen
Anmerkung	Bei der Errichtung der nach Mitteilung der Gemeinde Poing derzeit im Bereich des Bebauungsplans im Bau befindlichen neuen Wohnungen sind die im Bebauungsplan enthaltenen Festsetzungen zum Lärmschutz einzuhalten. Zudem besteht hier eine Abschirmwirkung durch die abweichend vom Bebauungsplan errichteten Gebäude (P&R-Gebäude, Jugendzentrum und Einkaufszentrum „City Center“) und Lärmschutzwände (s. nachfolgende Maßnahme 5). Es kann davon ausgegangen werden, dass durch die vorg. Maßnahmen der Schutz vor erheblichen Bahnlärmeinwirkungen an der neuen Wohnbebauung sichergestellt werden kann. Eine Erhöhung der Anzahl der betroffenen Einwohner ist insoweit – wie bereits ausgeführt wurde – nicht zu erwarten.

Maßnahme 4	Bebauungsplan Nr. 32 O (in Kraft getreten am 11.01.2006)
Beschreibung	Der Bebauungsplan Nr. 32 O setzt als Art der baulichen Nutzung WA und MI fest. Der Bebauungsplan enthält unter A Festsetzungen durch Planzeichen und unter C 4. Festsetzungen durch Text zum Lärmschutz. Durch Planzeichen wird u. a. geschlossene Bauweise und eine Böschung/Aufschüttung festgesetzt. Auszug aus den Festsetzungen durch Text (C 4.): Auf den mit Planzeichen markierten Gebäudeseiten dürfen bei Ansiedlung von Wohnnutzungen keine schutzwürdigen Räumlichkeiten (wie z. B. Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer) situiert werden. Sollten planerische Zwänge eine Anordnung der genannten Räumlichkeiten auf den gekennzeichneten Gebäudeseiten erfordern, so sind diese zumindest mit einer Belüftungsmöglichkeit über Wintergartenkonstruktionen zu versehen. Weiter sind bauliche Maßnahmen dahingehend zu treffen, dass bestimmte – im Bebauungsplan aufgeführte – Rauminnenschallpegel nach VDI 2719 nicht überschritten werden. Die Einhaltung der geforderten Maßnahmen ist bei Bauantrag oder Antrag auf Nutzungsänderungen über ein Schallschutzgutachten nachzuweisen. Aus den vorgelegten Planunterlagen geht hervor, dass über eine Länge von ca. 338 m eine Schallschutzwand (Höhe 6,29 m - 7,26 m über Schienenoberkante (SOK)) zum Schutz der Bebauung südlich der Bahnlinie vorgesehen wurde.
Lärmminderungswirkung	Durch die festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen werden der Schutz vor erheblichen Bahnlärmeinwirkungen bzw. die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Der Bebauungsplan enthält – soweit aus den vorliegenden Unterlagen ersichtlich – keine betroffene schutzwürdige Bebauung, an der gemäß der Kartierung des EBA die Anhaltswerte $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ überschritten werden. Die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der o. g. Anhaltswerte ausgesetzt sind, reduziert sich deshalb nicht.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	rechtskräftiger Bebauungsplan - in Kraft getreten am 11.01.2006
Zuständigkeit	Gemeinde Poing
Kosten	Angabe nicht möglich, da die Kosten vom Einzelfall abhängen

<u>Maßnahme 5</u>	Einkaufszentrum „City Center“, P&R-Gebäude und Jugendzentrum einschließlich der errichteten Lärmschutzwände
Beschreibung	Die abweichend vom Bebauungsplan Nr. 51 errichteten Gebäude nördlich der Bahnlinie (Einkaufszentrum „City Center“, P&R-Gebäude und Jugendzentrum) dienen als Lärmschutz für die angrenzende Bebauung. Zusätzlich wurden in diesem Bereich Lärmschutzwände vorgesehen.
Lärmminderungswirkung	Die Lärmschutzmaßnahmen können dazu beitragen, dass der Schutz vor erheblichen Bahlärmeinwirkungen bzw. die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Durch die genannten Lärmschutzmaßnahmen reduziert sich die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der Anhaltswerte $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt sind, nicht.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	umgesetzt
Zuständigkeit	Gemeinde Poing
Kosten	Angabe nicht möglich

4.2 Bereits geplante Maßnahmen

4.2.1 Bereits geplante Maßnahmen der Deutschen Bahn AG im Rahmen der Lärmsanierung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS – (jetzt: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI –) hat erstmals ab dem Haushaltsjahr 1999 jährlich einen Betrag in Höhe von rund 50 Millionen Euro für ein Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ in den Bundeshaushalt eingestellt. Seit 2007 ist das Volumen auf 100 Millionen Euro jährlich erhöht worden.

Zur Lärmsanierung an den bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn (DB) AG eine Gesamtkonzeption erarbeitet worden. Bei einem Gesamtumfang von rund 3.500 Kilometern zu sanierender Streckenabschnitte und Gesamtkosten in Höhe von rund 2,5 Milliarden Euro wird der zeitliche Rahmen der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms von der Höhe der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln bestimmt. Ein Rechtsanspruch auf Lärmsanierung besteht nicht.

Mit den Mitteln des o. g. Programms können aktive Maßnahmen (wie Schallschutzwände, Maßnahmen zur Lärminderung an Brückenbauwerken, „Besonders überwachtes Gleis“ mit frühzeitigem Schienenschleifen etc.) und passive Maßnahmen (wie Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter etc.) finanziert werden.

Es sind solche Streckenabschnitte bevorzugt zu sanieren, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und viele Anwohner davon betroffen sind. Dazu wurde eine Dringlichkeitsliste „Verzeichnis der in Bearbeitung befindlichen und fertig gestellten Lärmsanierungsbereiche“ Stand 31.03.2014 erstellt. Ferner wurde für den Gesamtbedarf der Lärmsanierung eine Liste der Sanierungsabschnitte mit Prioritätszahlen „Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche – Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte“ Stand 31.03.2014 gefertigt.³ Die Prioritätszahl ergibt die Rangreihenfolge der Sanierungsmaßnahmen.

Die Sanierungsgrenzwerte betragen 70/72/75 dB(A) am Tag und 60/62/65 dB(A) in der Nacht für Wohn-/Misch-/Gewerbegebiete. Berechnungsgrundlage ist die 16. BImSchV i. V. m. der „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“ (Schall 03).

Bei Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte sind Lärmsanierungsmaßnahmen durch den Bund förderfähig, wenn die zu schützenden baulichen Anlagen vor dem 01.04.1974 errichtet wurden oder wenn der zugehörige Bebauungsplan vor diesem Datum rechtskräftig geworden ist.

Es erfolgt immer eine Gesamtsanierung der festgelegten Sanierungsabschnitte. Die Art der zum Einsatz kommenden Sanierungsmaßnahmen (aktiv/passiv oder Kombination) hängt vom Kosten-/Nutzenverhältnis ab.

³ Die beiden genannten, aktuellen Listen ersetzen die bisherige Dringlichkeitsliste „Gesamtzusammenstellung der in Bau und Planung befindlichen Lärmsanierungsabschnitte“ Stand November 2011 sowie die Liste der Sanierungsabschnitte mit Priorisierungszahlen „Gesamtkonzept der Lärmsanierung“ Stand 18.11.2011

Im Weiteren wird zur Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen auf die Ausführungen unter Ziff. 2.3 des Lärmaktionsplans und die nachfolgend nochmals angegebene Internet-Adresse des BMVI verwiesen.

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>

Startseite des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (jetzt: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur):

http://www.bmvi.de//DE/Home/home_node.html

Die Vorgehensweise bei der Lärmsanierung ist in den der vorg. Internetseite angefügten Anlagen (Gesamtkonzept der Lärmsanierung - Erläuterungstext mit den zugehörigen Anlagen 1 bis 3 sowie Förderrichtlinie Lärmsanierung Schiene) näher erläutert. Bei Anlage 1 handelt es sich um die Liste „Verzeichnis der in Bearbeitung befindlichen und fertig gestellten Lärmsanierungsbereiche“ Stand 31.03.2014 und bei Anlage 3 um die Liste der Sanierungsabschnitte mit Prioritätszahlen „Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche – Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte“ Stand 31.03.2014.

(Quelle für obige Ausführungen: BMVBS bzw. BMVI - siehe o. g. Internetseite)

Nachfolgend ist die im Bereich der Gemeinde Poing im Rahmen des Gesamtkonzepts der Lärmsanierung bereits geplante Lärmsanierungsmaßnahme dargestellt.

Bei der Maßnahme handelt es sich um eine langfristige Maßnahme aus der Liste der Sanierungsabschnitte mit Prioritätszahlen „Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche – Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte“ Stand 31.03.2014. Der Realisierungszeitpunkt ist noch ungewiss.

Eine kurz- oder mittelfristige Maßnahme aus der Liste „Verzeichnis der in Bearbeitung befindlichen und fertig gestellten Lärmsanierungsbereiche“ Stand 31.03.2014 ist in der Gemeinde Poing nicht vorgesehen.

Die DB Services Immobilien GmbH teilte mit Schreiben vom 14.08.2013 mit, dass die Deutsche Bahn AG keinen Einfluss auf die Priorisierung der Sanierungsabschnitte des Lärmsanierungsprogramms hat. Diese wird vom BMVBS (jetzt: BMVI) durchgeführt.

Nach derzeitigem Stand ist nach Angaben der DB Services Immobilien GmbH mit einem Beginn (= schalltechnisches Gutachten) der Lärmsanierung im Gemeindegebiet von Poing voraussichtlich frühestens Ende 2013 zu rechnen.

Da es sich um eine geplante Maßnahme handelt, ist diese in der Kartierung des EBA noch nicht berücksichtigt.

Maßnahme (langfristig)	Lärmsanierung an der Strecke 5600 (München - Mühldorf - Simbach) im Sanierungsabschnitt Feldkirchen - Mühldorf (Inn) (Nummer des Sanierungsabschnitts: 217; Länge: 15,3 km; Priorisierungszahl: 1,764) gemäß Liste der Sanierungsabschnitte mit Prioritätszahlen „Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche – Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte“ Stand 31.03.2014
Beschreibung	Im Gebiet der Gemeinde Poing sind im Sanierungsabschnitt Feldkirchen - Mühldorf (Inn) in folgenden Bereichen Lärmsanierungsmaßnahmen geplant: - Poing-Grub km 14,0 - km 14,4; - Poing km 16,3 - km 17,0 km 17,2 - km 17,4 Quelle: (Liste der Sanierungsabschnitte mit Prioritätszahlen „Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche – Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte“ Stand 31.03.2014“)
Lärmminderungswirkung	Aktive und/oder passive Schutzmaßnahmen werden so vorgesehen, dass an förderfähiger schutzwürdiger Bebauung die Lärmsanierungsgrenzwerte eingehalten werden bzw. der Innenraumschutz gewährleistet ist.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Eine Aussage zur voraussichtlichen Anzahl der entlasteten Personen ist von der DB Netz AG, DB Projektbau GmbH bzw. DB Services Immobilien GmbH nicht erfolgt.
Aktueller Verfahrens- stand/Zeitplan	Der Sanierungsabschnitt Feldkirchen - Mühldorf (Inn) ist mit einer Prioritätszahl von 1,764 der unteren Hälfte der Sanierungsliste zuzuordnen. Deshalb ist davon auszugehen, dass es sich um langfristige Maßnahmen handelt und der Realisierungszeitpunkt noch ungewiss ist. Nach derzeitigem Stand ist nach Angaben der DB Services Immobilien GmbH im Schreiben vom 14.08.2013 mit einem Beginn (= schalltechnisches Gutachten) der Lärmsanierung im Gemeindegebiet von Poing voraussichtlich frühestens Ende 2013 zu rechnen.
Zuständigkeit	Bund, Deutsche Bahn AG (DB Netz AG, DB Projektbau GmbH)
Kosten	Ø-Sanierungskosten: 700 T€/km (Quelle: BMVBS - Bek. vom 11.02.2005 Gesamtkonzept der Lärmsanierung)

4.2.2 Weitere geplante Maßnahmen der Deutschen Bahn AG bzw. des StMI im Rahmen des Projektes „Erdinger Ringschluss“

Mit dem Projekt „Erdinger Ringschluss“ soll eine direkte Schienenanbindung des Münchner Flughafens aus Richtung Freising, Landshut und Nordostbayern ebenso wie aus Richtung Erding, Mühldorf und Südostbayern geschaffen werden. Dadurch wird der Anteil des öffentlichen Verkehrs erhöht und eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene erreicht. Die Erschließung und Verbindung des Mittelzentrums Erding und des Oberzentrums Freising wird gestärkt.

Das Projekt „Erdinger Ringschluss“ besteht aus mehreren Abschnitten, die zunächst in den drei Baustufen „Neufahrner Kurve“ (mit Überwerfungsbauwerk München Flughafen West), „Lückenschluss Erding - Flughafen“ und „Walpertskirchner Spange“ realisiert werden sollen. Die Realisierung der „weiteren Ausbaumaßnahmen“ lässt sich derzeit zeitlich nicht belastbar einordnen. Es handelt sich hierbei um den

- viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Neufahrn - Freising,
- durchgängig zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Markt Schwaben - Erding,
- viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts München - Markt Schwaben.

(siehe Abbildung 6):

(Quelle: <https://www.stmi.bayern.de/vum/schiene/infrastruktur/index.php>)

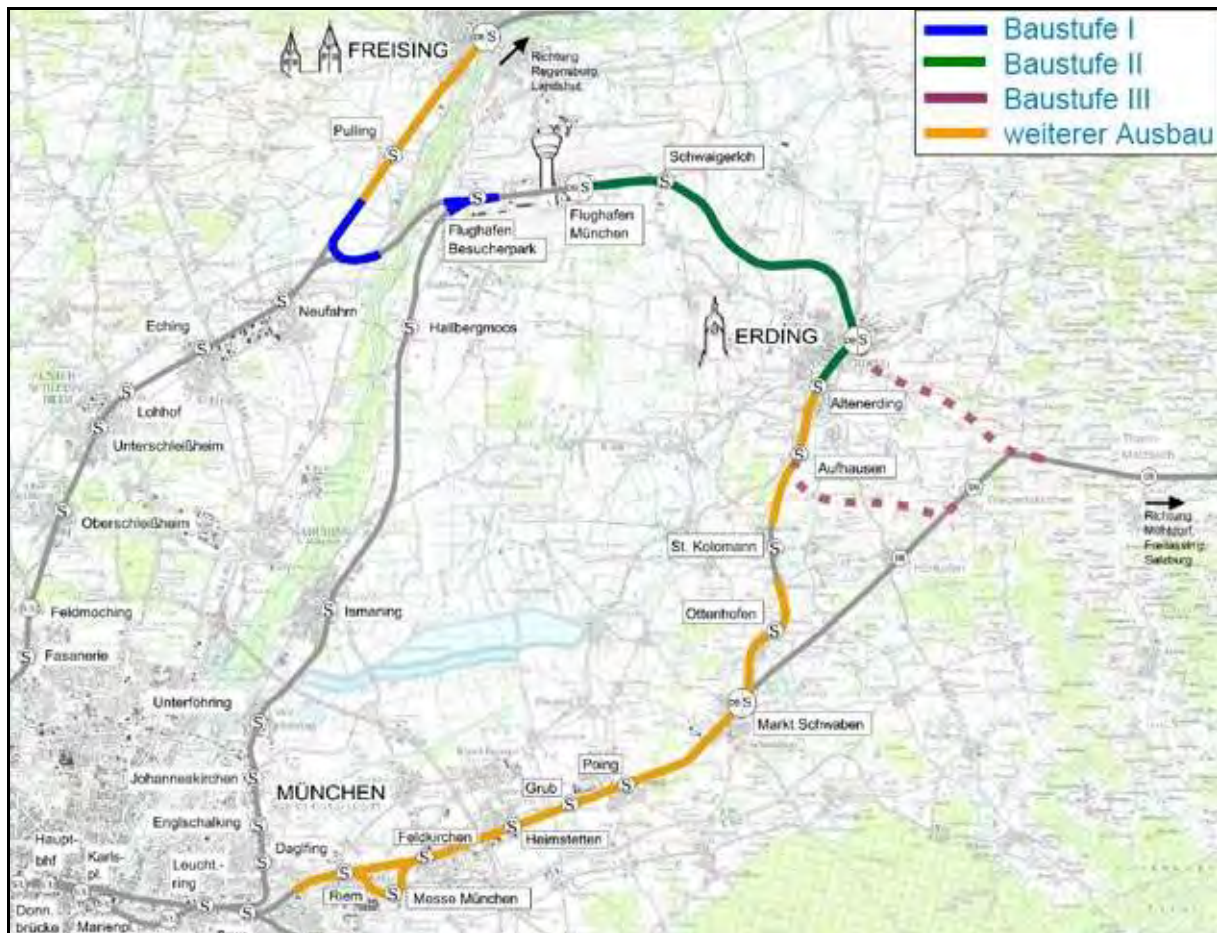


Abbildung 6: Übersichtskarte Erdinger Ringschluss mit den Neu- und Ausbauprojekten zur besseren Bahnanbindung des Münchner Flughafens (Quelle: StM-WIVT: Erdinger Ringschluss, Internet
(http://www.stmwivt.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwivt/Themen/Verkehr/Dokumente_und_Cover/Schiene_Erdinger_Ringschluss_Praesentation_120426.pdf)

Im Zusammenhang mit dem Projekt „Erdinger Ringschluss“ ist der viergleisige Ausbau des Streckenabschnitts München - Markt Schwaben mit Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV vorgesehen. Die Ausbaumaßnahme betrifft voraussichtlich auch schutzwürdige Bebauung in Poing, an der gemäß der Kartierung des EBA die Anhaltswerte $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ überschritten werden. Die Maßnahme wird deshalb in die nachfolgende Tabelle übernommen und näher erläutert. Nach Angaben der DB Netz AG vom 07.07.2014 wurde der viergleisige Ausbau zwischen München Ost und Markt Schwaben vom Freistaat Bayern zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 angemeldet. Für die Ausbaumaßnahme liegen nach hiesiger Kenntnis bislang nur Vorplanungen bzw. Planungsüberlegungen, aber noch keine konkreten und verbindlichen Planungen vor.

Weitere Informationen zum Projekt „Erdinger Ringschluss“ sind im Internet unter der nachfolgenden Adresse abrufbar:

<https://www.stmi.bayern.de/vum/schiene/infrastruktur/index.php>

(Startseite des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie: <http://www.stmwivt.bayern.de/>)

Der Hinweis auf die neue Zuständigkeit des Bayerischen Staatsministeriums des Innern für Bau und Verkehr (StMI) findet sich unter dem folgendem Link:

<http://www.stmwi.bayern.de/verkehr/>

Startseite des StMI:

<http://www.stmi.bayern.de/>

(Quelle für obige Ausführung: StMWIVT bzw. StMI – siehe vorg. Internetseiten)

Maßnahme (langfristig)	Viergleisiger Ausbau des Streckenabschnitts München - Markt Schwaben im Rahmen des Projektes „Erdinger Ringschluss“
Beschreibung	Ziel des Projekts „Erdinger Ringschluss“ ist die Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München. Dafür bestehen unverbindliche Vorplanungen für einen viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts München - Markt Schwaben, der auch das Gemeindegebiet Poing betrifft.
Lärmminderungswirkung	Im Bereich des viergleisigen Ausbaus sind aktive und/oder passive Schutzmaßnahmen so vorzusehen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Bei Verwirklichung der Ausbaumaßnahme ist voraussichtlich für einen großen Teil der betroffenen schutzwürdigen Bebauung in Poing, an der gemäß der Kartierung des EBA die Anhaltswerte $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ überschritten werden, Lärmschutz vorzusehen. Aufgrund des frühen Planungsstandes ist eine Aussage zur voraussichtlichen Anzahl der entlasteten Personen jedoch nicht möglich.
Aktueller Verfahrens- stand/Zeitplan	Zum Sachstand des Ausbaus der Bahnstrecke fand nach Mitteilung der Gemeinde Poing am 19.01.2011 eine Besprechung im Rathaus mit Vertretern des Wirtschaftsministeriums, der DB Netz AG und des Planungsbüros statt. Diese Besprechung hat ergeben, dass bis 2025 kein viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke zwischen München-Ost und Markt Schwaben geplant ist. (Quelle: Gemeinde Poing) Nach Angaben der DB Netz AG vom 07.07.2014 wurde der viergleisige Ausbau zwischen München Ost und Markt Schwaben vom Freistaat Bayern zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 angemeldet. Es ist jedoch derzeit nicht klar, welches Ergebnis erzielt wird bzw. welche Variante genau eine Chance zur Aufnahme in den BVWP 2015 haben wird. Für die Ausbaumaßnahme liegen nach hiesiger Kenntnis bislang nur Vorplanungen bzw. Planungsüberlegungen, aber noch keine konkreten und verbindlichen Planungen vor.
Zuständigkeit	StMI (vormals StMWIVT), Deutsche Bahn AG
Kosten	Es liegt keine Auskunft des StMI bzw. der Deutschen Bahn AG vor.

4.2.3 Bereits geplante Maßnahmen der Gemeinde Poing

Von Seiten der Gemeinde Poing sind derzeit keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz vor Bahnlärmeinwirkungen – weder im Rahmen der Bauleitplanung noch anderweitig (z. B. über Schallschutzfensterprogramme) – geplant.

4.3 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen

Grundsätzlich bieten sich eine Reihe von verschiedenen Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung durch Schienenfahrzeuge an. Dabei wird zwischen Lärmschutz an der Quelle und Lärmschutz auf dem Schallausbreitungsweg unterschieden.

Zusätzlich sollen im Folgenden auch innovative Maßnahmen vorgestellt werden, die sich derzeit noch in der Erprobungsphase befinden, welche aber zukünftig das Maßnahmenportfolio zum Schutz vor Bahnlärmwirkungen erweitern könnten.

Nähere Informationen zu den grundsätzlich möglichen Schallschutzmaßnahmen sind u. a. auf den Internetseiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS – (jetzt: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI –) und der Deutschen Bahn AG zu finden:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI):

http://www.bmvi.de//DE/Home/home_node.html

http://www.bmvi.de//DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrstraeger/Schiene/LaermschutzSchiene/laermschutz-schiene_node.html

Deutsche Bahn AG:

<http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/start.html>

http://www.deutschebahn.com/de/nachhaltigkeit/laermschutzportal_landingpage.html

<http://www1.deutschebahn.com/laerm/start/>

4.3.1 Maßnahmen an der Quelle

Da Lärm erst gar nicht entstehen soll, sind Maßnahmen zur Lärminderung, die direkt an der Quelle – also am Fahrzeug, am Fahrweg oder im Betriebsablauf – ansetzen, zu bevorzugen. Das Hauptaugenmerk sollte dabei auf die Minimierung der Rollgeräusche (Rad-Schiene-Kontakt) gelegt werden, da diese im wichtigsten Geschwindigkeitsbereich (ca. 40 - 280 km/h) die Schallabstrahlung dominieren.

In den folgenden Tabellen wird auf die wesentlichen Maßnahmen an der Quelle näher eingegangen.

Maßnahmen am Fahrzeug

<u>Maßnahme</u>	Verbundstoffbremssohlen („Flüsterbremse“)
Beschreibung	Der Einsatz der Verbundstoffbremssohlen (K-Sohlen/LL-Sohlen) verhindert das Aufrauen der Radflächen und reduziert somit das Rollgeräusch (Quelle: Schallschutz – eine Investition in die Zukunft der Bahn, Deutsche Bahn AG). Einsatz bei <u>neuen Güterwagen</u> und <u>Umrüstung vorhandener Güterwagons</u> .
Lärminderungswirkung	bis zu 10 dB(A), bei guter Pflege der Gleise (Quelle: Schallschutz – eine Investition in die Zukunft der Bahn, Deutsche Bahn AG)
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-

Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	<u>Neue Güterwagen:</u> Nach Angaben der Bundesregierung (Quelle: BT-Drucksache 17/2638 vom 26.07.2010) hat die Deutsche Bahn AG im nationalen Fahrzeugregister 8150 neue mit K-Sohlen („K“ = „Komposit“) ausgerüstete Güterwagen gemeldet; von anderen Haltern und Privatgüterwageneinstellern kommen weitere 5270 mit K-Sohlen ausgerüstete Güterwagen hinzu. Dies entspricht einem Anteil von 8,3 % der in Deutschland gemeldeten Güterwagen. Neue Güterwagen werden bei der DB AG generell mit K-Sohlen-Bremstechnologie beschafft.⁴ <u>Umrüstung vorhandener Güterwagens:</u> Bundesweit sind mehr als 135.000 Bestandsgüterwagen mit der Verbundstoffbremssohle auszurüsten. Da die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die hohen Investitionskosten nicht tragen können ist eine vollständige Förderung notwendig. Die Bundesregierung hat hierzu das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ eingerichtet. Im Rahmen des Teilprojekts „Leiser Rhein“ erfolgt die pilothafte Umrüstung von ca. 5.000 Wagen auf Verbundstoffbremssohlen. Hierdurch wird auch die Weiterentwicklung der Sohlentechnologie vorangetrieben. Im Oktober 2010 wurde im Rahmen dieses Projekts der erste Förderbescheid für die Umrüstung von 1.250 Güterwagen auf K-Sohlen und für 100 Wagen für die Umrüstung auf LL-Sohlen („LL“ = „Low Noise (wenig Lärm) – Low Friction (geringe Reibung)“) an die Deutsche Bahn AG übergeben. Die LL-Sohle ist nach mehrjährigen Testläufen seit Mai 2013 europaweit zugelassen. (Quellen: Schallschutz – eine Investition in die Zukunft der Bahn, Deutsche Bahn AG und BMVI, http://www.deutschebahn.com/file/2179626/data/schallschutzbroschuere.pdf http://www1.deutschebahn.com/laerm/start/ http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/zulassung-ll-sohle-und-abschaffung-schienenbonus.html?linkToOverview=js)
Zuständigkeit	Bund, Europäische Union (EU); Ausführung: EVU

⁴ Quelle: Schreiben der DB Services Immobilien GmbH vom 28.06.2012 an die Gemeinde Olching

Kosten	<u>Neue Güterwagen:</u> Angaben zu den Kosten neuer Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen wurden von der Deutschen Bahn AG nicht gemacht. <u>Umrüstung vorhandener Güterwagens:</u> Je nach verfügbarer Sohlentechnologie sind Kosten von bis zu 600 Millionen Euro zu erwarten. Zudem ist davon auszugehen, dass durch die höheren Sohlenkosten und den größeren Verschleiß höhere Folgekosten entstehen. (Quelle: Schallschutz – eine Investition in die Zukunft der Bahn, Deutsche Bahn AG). <u>K-Sohlen:</u> 3000 - 5000 €/Wagen (Quelle: http://fis.server.de/servlet/is/49286/?clsd0=276654&clsd1=276659&clsd2=276929&clsd3=0, Forschungs-Informationssystem (FIS) des BMVBS) (höhere Kosteneinschätzung von 4.500 - 13.000 €/Wagen (Quelle: o. A. Status and options for the reduction of noise emission from the existing European rail freight wagon fleet, 10.01.2004) bzw. 4.000 - 10.000 €/Wagen (Quelle: o. A. Rail Freight Noise Abatement - A report on the state of the art, 07.2006)) <u>LL-Sohlen:</u> 800 €/Wagen (Quelle: http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/49416/?clsd0=276664&clsd1=276667&clsd2=276951&clsd3=0, FIS des BMVBS)
---------------	--

Maßnahme	Einbau von Radschallabsorbern
Beschreibung	Absorber werden an der Innenseite der Laufräder installiert und dämmen die akustischen Abstrahlungen durch Schwingungen beim Rollen (Quelle: http://www.deutschebahn.com/file/2240762/data/db__umwelt__LZarG.pdf Deutsche Bahn AG).
Lärminderungswirkung	bis zu 8 dB(A) (Quelle: http://www.fv-leiserverkehr.de/lzut.htm)
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	kontinuierlich
Zuständigkeit	Bund; Ausführung: EVU
Kosten	Es liegt keine Auskunft seitens der Deutschen Bahn AG vor.

Maßnahme	Rad-/Laufwerksschürzen
Beschreibung	Rad-/Laufwerksschürzen sollen den Lärm bereits an der Quelle abschirmen.
Lärmminderungswirkung	4 - 8 dB(A) (Quelle: http://fis.server.de/servlet/is/69050/?clsId0=276664&clsId1=276667&clsId2=276951&clsId3=0 , FIS des BMVBS)
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan	Es liegt keine Auskunft seitens der Deutschen Bahn AG vor.
Zuständigkeit	EVU
Kosten	Es liegt keine Auskunft seitens der Deutschen Bahn AG vor.

<u>Maßnahmen</u>	Weitere identifizierte Maßnahmen: - Spezielle Konstruktion und Verkleidung der Stromabnehmer - Minderung der Lüftungsgeräusche - Akustische Motorkapselung - Antidröhnbeschichtungen/-anstriche - Akustische Entkopplung verschiedener Bauteile - Schallreduzierende Maßnahmen für die Zug- und Stoßeinrichtungen an den Wagenenden
Beschreibung	siehe Quelle: http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/49416/?clslid0=276664&clslid1=276667&clslid2=276951&clslid3=0 , FIS des BMVBS
Lärmminderungswirkung	Es liegt keine Auskunft seitens der Deutschen Bahn AG vor.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan	Es liegt keine Auskunft seitens der Deutschen Bahn AG vor.
Zuständigkeit	EVU
Kosten	Es liegt keine Auskunft seitens der Deutschen Bahn AG vor.

Maßnahmen am Fahrweg

Maßnahme	Besonders überwachtetes Gleis (BüG)
Beschreibung	Eine wichtige Voraussetzung dem Entstehen von Lärm bereits an der Quelle entgegenzutreten ist eine glatte Oberfläche des Schienenkopfes. Je geringer die Rauigkeit der Schienenoberfläche, desto geringer sind auch die Schallemissionen beim Befahren eines Zugs. Damit diese Unebenheiten eine definierte Riffeltiefe nicht überschreiten, werden regelmäßig (durchschnittlich zweimal pro Jahr) Gleisabschnitte von einem Schallmesszug befahren, der den Zustand der Schienenoberflächen auf ihre akustischen Schallpegel kontrolliert. Überschreiten die Schallpegel die Vorgaben, wird die Oberfläche der Schienenköpfe nachgeschliffen. (Quelle: Schallschutz – eine Investition in die Zukunft der Bahn, Deutsche Bahn AG) Technische Voraussetzungen für die Behandlung der Schienenoberfläche beim BüG sind (Quelle: Deutsche Bahn AG): - Streckenabschnitte mit einer Mindestlänge von 300 m; - Streckenabschnitte mit einer Höchstgeschwindigkeit größer 80 km/h (da im Bahnhofsbereich in der Regel mit geringerer Geschwindigkeit gefahren wird, kann hier das BüG nicht realisiert werden); - das Fehlen von Bahnübergängen oder Weichen und - Kurvenradien größer 500 m, da sich ansonsten Schlupfwellen entwickeln.
Lärmminderungswirkung	Wo anwendbar, erzielt das BüG eine dauerhafte Reduktion des Lärms von 3 dB(A), die vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) anerkannt wird und als Abschlag bei der Schallberechnung angesetzt werden kann.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan	Beim BüG wird die Schienenoberfläche in regelmäßigen Abständen kontrolliert. Das BüG kann kurzfristig umgesetzt werden.
Zuständigkeit	Bund, EU; Ausführung: Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)
Kosten	Es liegt keine Auskunft seitens der Deutschen Bahn AG vor.

Maßnahmen	Schallschutzwände; Tieferlegung; Tunnel
Beschreibung	Maßnahmen an der Strecke
Lärmminderungswirkung	Schallschutzwände: 5 - 10 dB(A); Tieferlegung: 5 - 15 dB(A); Tunnel: > 15 dB(A)
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan	mittel- bzw. langfristig
Zuständigkeit	Bund, Kommune, EIU
Kosten	Es liegt keine Aussage seitens der Deutschen Bahn AG vor. Nach Angaben der Bundesregierung (Quelle: BT-Drucksache 17/2638 vom 26.07.2010) ist die vollständige Einhausung von einzelnen Bahnstrecken technisch möglich, jedoch in aller Regel wirtschaftlich nicht vertretbar.

Maßnahmen im Betriebsablauf

<u>Maßnahmen</u>	Geschwindigkeitsbeschränkung; Verkehrsmengenreduzierung (Güterverkehr); Nachtfahrverbot für Güterzüge etc.
Beschreibung	Maßnahmen im Betriebsablauf
Lärminderungswirkung	Geschwindigkeitsbeschränkung: bis zu 4 dB(A) Bei der Reduzierung der Menge des Güterverkehrs und beim Nachtfahrverbot für Güterzüge ist der Lärmminde- rungseffekt abhängig von den Zugzahlen.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Die genannten Maßnahmen im Betriebsablauf werden seitens der Deutschen Bahn AG aufgrund des Eingriffs in den Bahnbetrieb nicht befürwortet. Nach Angaben der Bundesregierung (Quelle: BT- Drucksache 17/2638 vom 26.07.2010) sind Geschwindig- keitsbegrenzungen grundsätzlich als Maßnahmen in be- sonderen Belastungssituationen geeignet, sie dürfen aber nicht das Ziel gefährden, mehr Verkehr auf der Schiene abzuwickeln.
Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan	-
Zuständigkeit	EIU
Kosten	-

4.3.2 Maßnahmen am Schallausbreitungsweg

Schallschutz am Ausbreitungsweg setzt sich in der Regel aus einer Kombination von aktiven und passiven Maßnahmen zusammen. Während aktive Schallschutzmaßnahmen direkt am Entstehungsort oder dem Ausbreitungsweg wirken, setzen die passiven Maßnahmen an den Einwirkorten der Schallwellen an.

Aktive Schallschutzmaßnahmen

<u>Maßnahmen</u>	Schallschutzwände, -wälle oder Kombinationen davon
Beschreibung	Schallschutzwände beanspruchen nur wenig Grundfläche und können deshalb relativ nahe an der Lärmquelle stehen. Eine aus ökologischer Sicht gute Alternative sind Schallschutzwälle. Sie lassen sich gut ins Landschaftsbild einfügen und verursachen zudem kaum Folgekosten für Instandsetzung und Unterhalt. Allerdings steht einer Realisierung insbesondere in dicht bebauten Gebieten der hohe Flächenverbrauch entgegen. Auch Kombinationen beider Maßnahmen sind möglich.
Lärminderungswirkung	Die Wirksamkeit einer Lärmschutzanlage hängt in erster Linie von ihrer Höhe ab. Direkt hinter einer Wand kann sich der Pegel um 15 dB(A) verringern. Typisch realisierbare Werte liegen zwischen 5 und 10 dB(A).
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan	-
Zuständigkeit	Bund, Kommune, Privatperson, EIU
Kosten	Schallschutzwand: 300 - 500 €/m ² Ansichtsfläche Schallschutzwall: ca. 50 €/m ² (ohne Grunderwerb)

Passive Schallschutzmaßnahmen

<u>Maßnahmen</u>	Schallschutzfenster, Dämmung der Fassade, Wintergarten
Beschreibung	Maßnahmen am Einwirkungsort
Lärminderungswirkung	> 20 dB(A) (nur innen)
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan	-
Zuständigkeit	Bund bzw. EIU, Kommune, Privatperson
Kosten	Schallschutzfenster: ca. 550 €; Lüftungseinrichtung: bis 600 €

Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung (aktive und passive Maßnahmen)

<u>Maßnahme</u>	Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung
Beschreibung	<u>Aktive Maßnahmen:</u> Lärmschutzwände, -wälle, Verglasung von Gebäudezwischenräumen, vorgelagerte nicht schutzwürdige Bebauung; <u>Passive Maßnahmen:</u> Schallschutzfenster, geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung zur lärmabgewandten Seite, Wintergartenvorbau vor stark belasteten Fenstern von Aufenthaltsräumen, Freihaltung von Flächen, Beschränkung auf weniger empfindliche Nutzungen etc.
Lärmminderungswirkung	je nach Maßnahme
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan	-
Zuständigkeit	Kommune
Kosten	-

4.3.3 Pilotprojekte, Innovationsprogramme und Maßnahmen in der Erprobung

Maßnahme	Konjunkturprogramm II: Zusätzliche Mittel für innovativen Lärmschutz an Bundesschienenwegen
Beschreibung	Mit Mitteln des Konjunkturprogramms II wurden über einen Zeitraum von zwei Jahren innovative Lärmschutzmaßnahmen wie Schienenstegdämpfer, Brückenabsorber, niedrige Schallschutzwände, präventive Behandlungsmethoden an der Schienenoberfläche, Fotovoltaik an Lärmschutzwänden, besohlte Schwellen, automatische Schienenschmiereinrichtungen etc. erprobt. Die Erprobung umfasste 82 Einzelvorhaben, die bundesweit verortet sind. (Quellen BMVBS bzw. BMVI und DB Netz AG) Nähere Informationen hierzu: http://www.bmvi.de//SharedDocs/DE/Artikel/LA/konjunkturpaket-II-zusaetzliche-mittel-fuer-innovativen-laermschutz-an-bundesschienenwegen.html http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/start/aktuelles/veroeffentlichungen/themenartikel_archiv/3084230/themenartikel__juli__2012.html?start=0_aerm-schutz-an-bundesschienenwegen.html
Lärmminderungswirkung	Schienenstegdämpfer: 2 dB(A) Schienenstegabschirmung: 3 dB(A); Schienenschmiereinrichtungen: 3 dB(A); Reibmodifikator für Gleisbremsen: 8 dB(A) Hochgeschwindigkeitsschleifen: 3 dB(A) niedrige Schallschutzwände: 2 - 6 dB(A); Brückenentdröhnung: 6 dB(A); Der Effekt der weiteren erprobten Maßnahmen ist aus dem Schlussbericht der DB Netz AG ersichtlich. (Quellen: Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg – Schlussbericht der DB Netz AG vom 15.06.2012 und BMVBS – s. o. g. Links)
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan	In den Jahren 2010/2011 wurden die o. g. innovativen Lärmschutzmaßnahmen mit Mitteln des Konjunkturpakets II zur Erprobung realisiert. Nach behördlicher Anerkennung der neuen Technologien können die innovativen Maßnahmen als Ergänzung zum klassischen Lärmschutz, d. h. vor allem dem Bau von Lärmschutzwänden, zum Einsatz kommen. (Quellen: BMVBS und DB Netz AG – s. o. g. Links)
Zuständigkeit	BMVBS bzw. BMVI, EIU
Kosten	-

<u>Maßnahme</u>	Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ des BMVBS: • Pilotprojekt „Leiser Rhein“ • Innovationsprogramm Verbundstoff-Bremssohlen • „Lärmabhängiges Trassenpreissystem“
Beschreibung	<u>Pilotprojekt „Leiser Rhein“:</u> Im Rahmen des Pilotprojekts sollen bis zu 5000 vorhandene Güterwagen mit K-Sohlen („K“ = „Komposit“) oder LL-Sohlen („LL“ = „Low-Low“) umgerüstet werden. Mit dem Projekt sollen die Hürden einer erstmaligen Umrüstung gesenkt werden, indem Erkenntnisse zum erforderlichen Engineering und zu erforderlichen Zulassungen praktisch gewonnen und erprobt werden. Zudem sollen mit einem Programmbaustein zur Wagenerfassung Erfahrungen für die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems gesammelt werden. (Quelle: BMVBS http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/pilot-und-innovationsprogramm-leiser-gueterverkehr.html) <u>„Innovationsprogramm Verbundstoff-Bremssohlen“:</u> Ziel ist es Innovationshemmnisse für die Weiterentwicklung von Verbundstoff-Bremsklotzsohlen (V-BKS) zu identifizieren und möglichst zu minimieren. In dem im Dezember 2010 gestarteten Innovationsprojekt LÄGiV „Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen“ unter Leitung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) wird die Neu- und Weiterentwicklung von K- und LL-Sohlen gefördert. (Quelle: BMVBS) <u>„Lärmabhängiges Trassenpreissystem“:</u> Der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems liegt die Idee des Verursacherprinzips zugrunde. Das bedeutet, dass laute Güterwagen einen höheren Trassenpreis erfordern als leise. Damit wird ein Anreiz für alle am Schienengüterverkehr Beteiligten geschaffen, leise Güterwagen einzusetzen und die lauten Güterwagen entsprechend umzurüsten. (Quelle: BMVBS) Nähere Informationen hierzu: http://www.bmvi.de//SharedDocs/DE/Artikel/LA/laermabh-aengiges-trassenpreissystem.html Allgemeines zum Pilot- und Innovationsprogramm des BMVBS bzw. BMVI unter: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/initiativen-des-bundes-zur-laermreduzierung.html?linkToOverview=js
Lärmminderungswirkung	-

Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan	<u>Pilotprojekt „Leiser Rhein“:</u> Im Oktober 2010 wurde im Rahmen dieses Projekts der erste Förderbescheid für die Umrüstung von 1.250 Güterwagen auf K-Sohlen („K“ = „Komposit“) und für 100 Wagen für die Umrüstung auf LL-Sohlen („LL“ = „Low-Low“) an die Deutsche Bahn AG übergeben (Quelle: BMVBS). <u>„Innovationsprogramm Verbundstoff-Bremssohlen“:</u> Im Dezember 2010 startete das Innovationsprojekt LÄGIV „Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen“ (Quelle: BMVBS). <u>„Lärmabhängiges Trassenpreissystem“:</u> Die neue Förderrichtlinie für das lärmabhängige Trassenpreissystem ist am 15.12.2013 in Kraft getreten. Das lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge wurde von der DB Netz AG mit Fahrplanwechsel 2012/2013 eingeführt. (Quelle: BMVI, http://www.bmvi.de//SharedDocs/DE/Artikel/LA/laermabh-aengiges-trassenpreissystem.html)
Zuständigkeit	BMVBS bzw. BMVI, EIU, EVU
Kosten	-

Maßnahme	„Leiser Zug auf realem Gleis“ (LZarG)
Beschreibung	Im Rahmen des Forschungsprojekts „LZarG“ wurden nachrüstbare Schallreduktionsmaßnahmen an der Quelle untersucht. Diese betreffen die Bedämpfung der Räder und der Schiene sowie akustisch optimierte Laufwerke und die elastische Schienenbefestigung/-lagerung. (Quellen: Schallschutz – eine Investition in die Zukunft und Leiser Zug auf realem Gleis – Perspektiven und Projekte, Deutsche Bahn AG) Näheres zum Forschungsprojekt „Leiser Zug auf realem Gleis“ (LZarG) unter: http://www.deutschebahn.com/file/2240762/data/db__umwelt__LZarG.pdf http://www.lzarg.de/index.php http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/294413/
Lärmminderungswirkung	Es wurde eine Minderung um 5 dB(A) zusätzlich zur „Flüsterbremse“ angestrebt. (Quelle: Deutsche Bahn AG)
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan	Das Forschungsprojekt (Laufzeit 2007 bis 2010) ist abgeschlossen. (Quelle: Deutsche Bahn AG)
Zuständigkeit	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Deutsche Bahn AG, Hochschulen und Industrie
Kosten	Das Gesamtbudget beträgt rund 6 Millionen Euro. (Quelle: Deutsche Bahn AG)

<u>Maßnahme</u>	Forschungsprojekt „LEILA-DG“: Entwicklung eines leichten und lärmarmen Güterwagen-Drehgestells
Beschreibung	Im Rahmen des Forschungsprojekts werden verschiedene Maßnahmen zu einem neu konzipierten Drehgestell zusammengeführt (Quelle: http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/49416/?clsId0=276664&clsId1=276667&clsId2=276951&clsId3=0 , FIS des BMVBS).
Lärminderungswirkung	Lärmreduzierung um 13 - 18 dB(A) (Quelle: Hecht, Markus, Prof. Dr.-Ing., Keudel, Johannes, Dipl.-Ing. In Messfahrten nachgewiesene Vorteile des LEILA-Güterwagendrehgestells, 17.04.2007)
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan	-
Zuständigkeit	EVU
Kosten	Es liegt seitens der Deutschen Bahn AG keine Auskunft vor.

4.4 Realisierbare Maßnahmen zur Umsetzung in Poing

Nachfolgend werden – insbesondere bezogen auf die betroffene schutzwürdige Bebauung, an der gemäß der Kartierung des EBA die Anhaltswerte $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ überschritten werden – die realisierbaren Maßnahmen zur Umsetzung in Poing aufgezeigt. Gemäß den Ausführungen unter Ziffer 2.2 des Lärmaktionsplans sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung die jeweiligen materiellen Regelungen des nationalen Fachrechts heranzuziehen.

Für die Abschätzung der entlasteten Personen werden die berichtigten Angaben der Gemeinde Poing zu den Einwohnerzahlen der von einem $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ betroffenen Gebäude zugrunde gelegt. Wie bereits unter Ziff. 4.1.3 erwähnt, reduziert sich die Anzahl der betroffenen Einwohner bereits allein aufgrund der Diskrepanz zwischen der vom EBA geschätzten Einwohnerzahl und der von der Gemeinde ermittelten tatsächlichen Einwohnerzahl insgesamt um 124 Personen und anteilig nach VBEb um 53 Personen.

Außerdem ist auf Folgendes hinzuweisen:

Die Zuständigkeit für die fachrechtliche Bewertung und Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes liegt (mit Ausnahme einzelner, in die kommunale Planungshoheit fallender Maßnahmen, wie z. B. Bauleitplanung oder kommunale Schallschutzfensterprogramme, die von den Gemeinden unmittelbar in einen Lärmaktionsplan eingebracht und umgesetzt werden können) sämtlich beim Bundesverkehrsministerium und dem Eisenbahn-Bundesamt sowie bei der DB Netz AG.

4.4.1 Realisierbare Maßnahmen der Deutschen Bahn AG

Bei der bereits geplanten Maßnahme der Deutschen Bahn AG im Rahmen der Lärmsanierung unter Ziff. 4.2.1 handelt es sich gleichzeitig um eine realisierbare Maßnahme zur Umsetzung in Poing. Der Realisierungszeitpunkt ist jedoch noch ungewiss. Auf Maßnahmen zur Lärmsanierung besteht zudem kein Rechtsanspruch.

Ferner ist zu beachten, dass Lärmsanierungsmaßnahmen nur förderfähig sind, wenn die Sanierungsgrenzwerte überschritten werden und die zu schützenden baulichen Anlagen vor dem 01.04.1974 errichtet wurden oder der zugehörige Bebauungsplan vor diesem Datum rechtskräftig geworden ist (s. Ziff. 4.2.1 und Ziff. 2.3).

Eine Aussage zur voraussichtlichen Anzahl der durch diese Maßnahme entlasteten Personen ist von der DB Netz AG, DB Projektbau GmbH bzw. DB Services Immobilien GmbH nicht erfolgt.

Die DB Services Immobilien GmbH teilte mit Schreiben vom 14.08.2013 mit, dass nach derzeitigem Stand mit einem Beginn (= schalltechnisches Gutachten) der Lärmsanierung im Gemeindegebiet von Poing voraussichtlich frühestens Ende 2013 zu rechnen ist.

Im Rahmen des Projektes „Erdinger Ringschluss“ ist in der Gemeinde Poing der viergleisige Ausbau des Streckenabschnitts München - Markt Schwaben mit Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV geplant. Bei Verwirklichung der Ausbaumaßnahme würde sich die Anzahl der Personen, die Überschreitungen der o. g. Anhaltswerte ausgesetzt sind, voraussichtlich erheblich reduzieren.

Für den viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts München - Markt Schwaben sind bisher nur Vorplanungen, aber noch keine konkreten und verbindlichen Planungen bekannt. Die Ausbaumaßnahme wurde vom Freistaat Bayern zum BVWP 2015 angemeldet. Es handelt sich derzeit allerdings nicht um eine realisierbare Maßnahme zur Umsetzung in Poing. Eine Aussage zur voraussichtlichen Anzahl der entlasteten Personen ist deshalb nicht möglich.

Zu den grundsätzlich möglichen Maßnahmen unter Ziff. 4.3 wird angemerkt, dass die angeführten Maßnahmen am Fahrzeug – wie insbesondere der Einsatz von Verbundstoffbremssohlen im Güterverkehr i. V. mit der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems für Güterzüge – einen wichtigen Baustein bei der Lärmreduzierung darstellen. Die Zuständigkeit liegt hier jedoch beim Bund, der EU und dem für die Ausführung zuständigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Maßnahmen im Betriebsablauf, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehrsmengenreduzierungen (Güterverkehr) oder Nachtfahrverbote für Güterzüge, werden seitens der Deutschen Bahn AG aufgrund des Eingriffs in den Bahnbetrieb nicht befürwortet. Im Weiteren wird hierzu auf die Ausführungen in der Maßnahmentabelle unter Ziff. 4.3.1 verwiesen.

4.4.2 Realisierbare Maßnahmen der Gemeinde Poing

Seitens der Gemeinde Poing wurden die im Verlauf der Bahnlinie vorhandenen rechtskräftigen Bebauungspläne, die Festsetzungen zum Schutz vor Bahnlärmwirkungen enthalten, vorgelegt. Diese sind unter Ziff. 4.1.3 aufgeführt. Die festgesetzten Maßnahmen wurden in der Kartierung des EBA nicht berücksichtigt.

Darüber hinaus dienen die abweichend vom Bebauungsplan Nr. 51 „Neue Ortsmitte“ errichteten Gebäude (Einkaufszentrum „City-Center“, P&R-Gebäude und Jugendzentrum) nördlich der Bahnlinie als Lärmschutz. Zusätzlich hierzu wurden in diesem Bereich Lärmschutzwände errichtet, die ebenfalls in der Kartierung des EBA nicht berücksichtigt wurden.

Bei vollständiger Umsetzung des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 51 und der festgesetzten Schallschutzmaßnahmen würde sich die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der o. g. Anhaltswerte ausgesetzt sind, real um 151 Personen und anteilig nach VBEb um ca. 63 Personen reduzieren.

Bei der betroffenen Bebauung im Bereich des vorg. Bebauungsplanes handelt es sich jedoch um bestandsgeschützte schutzwürdige Nutzungen (Arbeiterwohnheim mit 145 Bewohnern sowie weitere Wohnnutzungen mit 6 Bewohnern). Diese entsprechen nicht den Festsetzungen des Bebauungsplanes. Eine Aufgabe dieser Nutzungen (insb. des Arbeiterwohnheimes) und eine Umsetzung des Bebauungsplanes einschließlich der festgesetzten Schallschutzmaßnahmen sind nach Aussage der Gemeinde nicht abzusehen. Daher ergibt sich derzeit tatsächlich keine Reduzierung der Anzahl der belasteten Personen.

Eine Erhöhung der Anzahl der belasteten Personen durch die nach Mitteilung der Gemeinde Poing derzeit im Bereich des Bebauungsplans Nr. 51 im Bau befindlichen neuen Wohnungen ist nicht zu erwarten, wenn bei der Errichtung der neuen Wohnungen die im Bebauungsplan enthaltenen Festsetzungen zum Lärmschutz umgesetzt werden. Zudem besteht hier eine Abschirmwirkung durch die abweichend vom Bebauungsplan errichteten Gebäude und Lärmschutzwände (s. o.).

Die übrigen rechtskräftigen Bebauungspläne enthalten keine bzw. derzeit unbewohnte betroffene schutzwürdige Bebauung. Insoweit ergibt sich auch hier keine Reduzierung der Anzahl der belasteten Personen.

Weitere Maßnahmen zum Schutz vor Bahnlärmwirkungen sind seitens der Gemeinde Poing nicht geplant, weder im Rahmen der Bauleitplanung noch anderweitig (z. B. über Schallschutzfensterprogramme). Auch aufgrund der Lärmkartierung des EBA sind derzeit von der Gemeinde Poing keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen geplant.

4.4.3 Sonstige realisierbare Maßnahmen

Sonstige realisierbare Maßnahmen (wie z. B. Lärmschutzmaßnahmen von Privatpersonen) wurden von der Gemeinde nicht mitgeteilt.

5. Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG ist die Öffentlichkeit bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen zu beteiligen. Die Öffentlichkeit erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Überprüfung sind zu berücksichtigen.

5.1 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Regierung von Oberbayern hat unter Beteiligung der Gemeinde Poing den Entwurf des Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken im Gemeindegebiet Poing erstellt und in der Zeit vom 01.07.2013 bis zum 16.08.2013 die Öffentlichkeitsbeteiligung zu diesem Entwurf durchgeführt. Interessierte Bürger wurden aufgefordert im Rahmen dieser Öffentlichkeitsbeteiligung durch Anregungen und Vorschläge an dem Plan mitzuwirken.

Bei der Regierung von Oberbayern gingen dazu ein Schreiben von Bürgern, ein Schreiben der Gemeinde Poing sowie ein Schreiben der DB Services Immobilien GmbH ein.

Aus den Schreiben ergeben sich zusammenfassend folgende Anliegen und Forderungen:

Seitens der Bürger (Anwohner Bahnhofstraße) wird darauf hingewiesen, dass sie im Planentwurf keine Erwähnung fänden. Sie seien allerdings besonders von Lärm betroffen, da der Schall am P&R-Gebäude reflektiert werde. Weiter werden eine Lärmmessung sowie die Aufnahme von Festsetzungen zum Lärmschutz in den Bebauungsplänen im südlichen Gemeindegebiet gefordert.

Die Gemeinde fordert in Ihrer Stellungnahme vom 12.08.2013 zum Schutz der Bürger entlang der Bahnstrecke die Lärmsanierungsmaßnahmen kurz- oder mittelfristig, und nicht als langfristige Maßnahmen, umzusetzen.

Mit Schreiben vom 14.08.2013 hat die DB Services Immobilien GmbH zum Entwurf des Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken im Gemeindegebiet Poing Stellung genommen. Im Schreiben wird empfohlen eventuell im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehene Lärmschutzmaßnahmen der Gemeinde Poing mit der Streckenausbauplanung für den viergleisigen Ausbau abzustimmen, wenngleich die Streckenausbaumaßnahme zwischenzeitlich nicht mehr Bestandteil des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans ist.

Zu den innovativen Maßnahmen am Fahrweg, der Umrüstung der Güterzüge auf die Verbundstoffbremssohlen („Flüsterbremse“) und zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems hat die DB Services Immobilien GmbH ferner Folgendes mitgeteilt:

Derzeit werden im Rahmen des Konjunkturprogramms II "Erprobung innovativer Maßnahmen am Fahrweg" Maßnahmen am Fahrweg erprobt. Zur Erprobung vorgesehene Maßnahmen sind unter anderem:

- *Niedrige Schallschutzwände, unter anderem aus Gabionen*
- *Präventive Behandlung der Schienenoberfläche durch neue Schienenbearbeitungsverfahren (Hochgeschwindigkeitsschleifen der Instandhaltung)*
- *Schienenstegdämpfer*
- *Unterschottermatten und besohlte Schwellen*
- *Brückenabsorber*

In den Pilotprojekten gilt es, die betriebliche Eignung dieser Technologien "unter dem rollenden Rad" festzustellen und die jeweilige immissionsmindernde Wirkung messtechnisch



nachzuweisen. Nach amtlicher Anerkennung der Wirkung stehen diese Technologien bei künftigen Lärmvorsorge- und Lärmsanierungsmaßnahmen zur Verfügung und werden das Maßnahmenportfolio für den aktiven Lärmschutz beim Schienenverkehrslärm erweitern. Ein weiterer wesentlicher Baustein zur Lärmreduzierung im Schienenverkehr ist die Umrüstung der Güterwagen auf die Verbundstoff-Klotzbremse. Die Verbundstoff-Klotzbremse an Güterwagen verhindert, anders als die herkömmlichen Graugussklotzbremsen, das Aufrauen der Räder beim Bremsvorgang. Dies führt zu einer um 10 dB(A) geringeren Lärmabstrahlung jeder Achse bei jeder Vorbeifahrt. Der für 2020 erwartete Einsatzgrad der V-Sohle im Güterverkehr von über 85 % wird zu einer Reduzierung des Mittelungsschallpegels auch in den bereits sanierten Abschnitten von 5 dB(A) führen.

Neue Güterwagen werden seit 2005 ausschließlich mit Verbundstoffbremssohlen des Typs "K" ausgerüstet. Bei Neufahrzeugen ist dies kostenneutral. Bei Umrüstungen ist eine Anpassung der Bremsanlage erforderlich, dadurch entstehen hohe Kosten.

Für die Umrüstung der Bestandsfahrzeuge soll daher die sog. LL-Sohle zum Einsatz kommen. Diese kann mit geringem Aufwand gegen die Graugussklotzbremssohle ausgetauscht werden. Allerdings steht derzeit keine LL-Sohle zur Verfügung, die zu akzeptablen Betriebsbedingungen eingesetzt werden kann. Die Beschleunigung der Entwicklung der LL-Sohle unterstützt die Bundesregierung auch mit dem Projekt "Leise Güterwagen" ("Leiser Rhein"), in dem 5000 Güterwagen jeweils zur Hälfte auf LL-Sohlen und K-Sohlen umgerüstet werden sollen.

Nach unserer Kenntnis hat die Deutsche Bahn AG mit ihrer Schienengüterverkehrstochter, DB Schenker Rail Deutschland AG, als einziges Eisenbahnverkehrsunternehmen beim BMVBS einen Förderantrag gestellt und für 1.350 Güterwagen bewilligt bekommen, wovon 1.250 Güterwagen auf K-Sohle und 100 Güterwagen auf LL-Sohle ausgerüstet werden sollen.

Es ist Ziel der nationalen und internationalen Politik bis 2013 eine betriebsstaugliche, europaweit zugelassene LL-Sohle für eine systematische Umrüstung zur Verfügung zu haben.

Neue Güterwagen werden generell bei der DB AG durch die Schienengüterverkehrstochter, DB Schenker Rail Deutschland AG, mit K-Sohlen-Bremstechnologie beschafft.

Des Weiteren plant die DB Netz AG für Dezember 2012 (Fahrplanwechsel 2012/ 2013) die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems. Eine entsprechende Eckpunktevereinbarung haben der Verkehrsminister, Dr. Peter Ramsauer und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube am 05.07.2011 unterzeichnet. Vorgesehen sind höhere Entgelte für Züge ohne "Flüsterbremse" sowie Preisnachlässe für Güterwagen, die auf lärmmindernde Technologien umgerüstet werden.

Zu den grundsätzlich möglichen Maßnahmen (Ziff. 4.3) wird von Seiten der DB Services Immobilien GmbH angemerkt, dass für die Deutsche Bahn AG keine rechtliche Verpflichtung zur Durchführung dieser Maßnahmen existiert. Somit ist auch nicht mit einer Finanzierung durch die Deutsche Bahn AG zu rechnen. Maßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm werden aber durchgeführt.

Abschließend führt die DB Services Immobilien GmbH Folgendes aus:

Bei der angesprochenen Strecke handelt es sich um eine nach geltendem Recht errichtete Bestandsstrecke der Eisenbahn. Dies schließt die Genehmigung zum bestimmungsgemäßen Betrieb von Anlagen und Fahrzeugen und die dabei entstehenden Verkehrsgeräusche mit ein. Bestimmungsgemäßer Gebrauch ist die Durchführung des Eisenbahnbetriebes entsprechend den Festlegungen der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) und weiterer Eisenbahngesetze.

Dazu gehört die uneingeschränkte Nutzbarkeit der Strecke mit der zulässigen Streckengeschwindigkeit, auch in den Nachtstunden, an Wochenenden und Feiertagen.

Auf die Priorisierung der Sanierungsabschnitte des Lärmsanierungsprogramms hat die Deutsche Bahn AG keinen Einfluss, diese wird vom BMVBS (jetzt: BMVI) vorgenommen.

Nach derzeitigem Stand ist mit einem Beginn (= schalltechnisches Gutachten) der Lärmsanierung im Gemeindegebiet von Poing voraussichtlich frühestens Ende 2013 zu rechnen.

Alle Aktivitäten der Deutschen Bahn AG bezüglich des Lärmsanierungsprogramms werden von der DB Projektbau GmbH gemäß den (bereits genannten) Vorgaben geplant, gesteuert und durchgeführt.

5.2 Bewertung der Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die während der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Schreiben wurden zur Bewertung an die DB Services Immobilien GmbH, das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (StMWIVT) und an die Gemeinde Poing weitergeleitet.

Von den beteiligten Stellen erfolgten keine Stellungnahmen im Rahmen der Bewertung der Bürgervorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die Gemeinde Poing hat jedoch bereits im Schreiben vom 08.12.2013 zum Schutz ihrer Bürger/Anwohner gefordert, die Lärmsanierungsmaßnahmen entlang der Haupteisenbahnstrecke kurz- oder mittelfristig und nicht als langfristige Maßnahmen umzusetzen.

Hierzu wird auf die unter Ziff. 5.1 bereits enthaltenen Ausführungen im Schreiben der DB Services Immobilien GmbH vom 14.08.2013 zur Lärmsanierung verwiesen, wonach

- die Priorisierung der Sanierungsabschnitte des Lärmsanierungsprogramms vom BMVBS (jetzt: BMVI) vorgenommen wird,
- alle Aktivitäten der Deutschen Bahn AG bezüglich des Lärmsanierungsprogramms von der DB Projektbau GmbH gemäß den (bereits genannten) Vorgaben geplant, gesteuert und durchgeführt werden und
- nach dem derzeitigen Stand mit einem Beginn (= schalltechnisches Gutachten) der Lärmsanierung im Gemeindegebiet von Poing voraussichtlich frühestens Ende 2013 zu rechnen ist.

Im Weiteren wird zur Lärmsanierung auf die Ausführungen unter Ziff. 4.2.1 verwiesen.

Zum Schreiben der DB Services Immobilien GmbH wird ferner angemerkt, dass das lärmabhängige Trassenpreissystem zwischenzeitlich eingeführt wurde. Seitens des BMVI wird hierzu Folgendes ausgeführt:

„Seit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 gilt das lärmabhängige Trassenpreissystem. Laute Züge zahlen mehr pro Kilometer als leise. Mit den Mehreinnahmen und Zuschüssen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird die Umrüstung von Güterwagen auf leisere Technik wie Verbundstoffbremssohlen finanziell gefördert. Der Bund stellt dafür bis zu 152 Millionen Euro bereit. Bis 2020 - innerhalb von acht Jahren - soll so die Modernisierung von mindestens 80 Prozent der in Deutschland verkehrenden Güterzüge abgeschlossen sein (neue Güterzüge müssen bereits den neuen Lärmgrenzen entsprechen). Ziel der Bundesregierung ist es, dass nach Ende der Laufzeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems, also ab 2020, laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen. Damit soll sichergestellt werden, dass die mit der Umrüstung erzielte Lärminderung dauerhaft erhalten bleibt. Sollte bis 2016 nicht mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sein, werden noch in dieser Wahlperiode ordnungsrechtliche Maßnahmen umgesetzt, wie z. B. Nachtfahrverbote für nicht umgerüstete Güterwagen auf stark befahrenen Güterstrecken. Die rechtlichen Voraussetzungen für eine entsprechende Anschlussregelung an das lärmabhängige Trassenpreissystem werden derzeit geschaffen.“

Ferner ist nach Mitteilung des BMVI die LL-Sohle – die so genannte Flüsterbremse - nach mehrjährigen Testläufen seit Mai 2013 europaweit zugelassen, so dass der zügigen Umrüstung aller alten Waggons nichts mehr im Wege steht. Wenn alle Waggons mit diesen neuen Bremsen ausgestattet sind, ist das Fahrgeräusch des Güterzuges um 10 Dezibel leiser, was einer wahrgenommenen Halbierung des Lärms entspricht.

Quelle: BMVI

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/laermabhaengiges-trassenpreissystem.html>;
<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/zulassung-ll-sohle-und-abschaffung-schienenbonus.html?linkToOverview=js>);



<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/initiativen-des-bundes-zur-laermreduzierung.html?linkToOverview=js>

Unter dem o. g. Link können ferner weitere Informationen zu den im o. g. Schreiben genannten Maßnahmen bzw. zu den Initiativen des Bundes zur Lärmreduzierung abgerufen werden.

Zum Vorbringen der Bürger wird Folgendes festgestellt:

Die dem Lärmaktionsplan zugrunde liegenden Lärmkarten wurden vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als zuständige Behörde gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG erstellt. Die Lärmbelastung wurde nach der VBUSch (vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen) rechnerisch ermittelt und berücksichtigt Pegelerhöhungen durch Reflexionen. Diese wurde am 17.08.2006 bekannt gemacht und im Bundesanzeiger Nr. 154a veröffentlicht und ist bis zur Einführung harmonisierter europäischer Regelungen bei der Ermittlung der Schienenlärmbelastung anzuwenden. Eine Ermittlung des Lärms durch Messungen ist nach der 34. BImSchV nicht vorgesehen.

Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB) sind Bauleitpläne von der Gemeinde in eigener Verantwortung aufzustellen.

Eine Beurteilung der möglichen Reflektionen am P&R-Gebäude war bereits im Rahmen des Genehmigungsverfahrens durchzuführen.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass hier ggf. im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Maßnahmen vorzusehen sind, sofern die entsprechenden Voraussetzungen (s. Ziff. 4.2.1) vorliegen.

Ergänzend weist die Regierung von Oberbayern auf Folgendes hin:

Die Regierung von Oberbayern ist nach Art. 8a Abs. 2 BayImSchG zuständige Behörde für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG für Bundesautobahnen, Großflughäfen und Haupteisenbahnstrecken. Dabei ist zu beachten, dass nach § 47e Abs. 4 BImSchG ab dem 1. Januar 2015 das Eisenbahn-Bundesamt für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig ist.

Die Regierung von Oberbayern ist lediglich zuständig für die Aufstellung des Lärmaktionsplans, nicht aber für die Durchführung der Maßnahmen selbst. Der Lärmaktionsplan ersetzt keine bestehenden Rechtsgrundlagen oder Verwaltungsverfahren für die Realisierung der Maßnahmen. Ebenso wenig schafft er neue Zuständigkeiten. Der Regierung von Oberbayern stehen darüber hinaus keine Geldmittel für die Lärmaktionsplanung oder die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung.

Nach § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind die Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen festgelegt werden durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind aber weder durch die EU noch durch die Bundesregierung gesetzlich vorgegeben.

Die Deutsche Bahn AG als Betreiberin des Schienennetzes kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung ohne Zustimmung nicht zu Schallschutzmaßnahmen verpflichtet werden. Lediglich beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenverkehrswegen ist die Deutsche Bahn AG grundsätzlich verpflichtet, Schallschutzmaßnahmen bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. BImSchV) durchzuführen. Auf eine Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen durch den Baulastträger besteht nach geltender Rechtslage kein Rechtsanspruch.

Die Regierung von Oberbayern hat deshalb keine rechtlichen Möglichkeiten auf die Deutsche Bahn AG einzuwirken. Dies gilt analog für Maßnahmen der Gemeinde.

Zusammenfassend ergibt sich aus der Öffentlichkeitsbeteiligung keine Änderung der im Lärmaktionsplan aufgezeigten Maßnahmen.



6. Maßnahmenverwirklichung

Die nachfolgenden Ausführungen betreffen Kosten und Nutzen sowie den zeitlichen Ablauf der im Lärmaktionsplan aufgezeigten Maßnahmen.

6.1 Kosten/Nutzen

Gemäß der Bekanntmachung des BMVBS vom 11.02.2005 „Gesamtkonzept der Lärmsanierung“ betragen die Ø-Sanierungskosten 700 T€/km. Die detaillierten Kosten für die gemäß der Liste der Sanierungsabschnitte mit Prioritätszahlen „Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche – Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte“ Stand 31.03.2014 im Gebiet der Gemeinde Poing geplanten Lärmsanierungsmaßnahme können erst im konkreten Planungsfall benannt werden. Im Rahmen der Lärmsanierung werden aktive und/oder passive Schutzmaßnahmen so vorgesehen, dass an förderfähiger schutzwürdiger Bebauung die Lärmsanierungsgrenzwerte eingehalten werden bzw. der Innenraum-schutz gewährleistet ist.

Angaben zu den Kosten der in den rechtskräftigen Bebauungsplänen festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich, da diese vom Einzelfall abhängen. Durch diese Maßnahmen werden der Schutz vor erheblichen Bahnlärmwirkungen und die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Angaben zu den Kosten der abweichend vom Bebauungsplan Nr. 51 errichteten Gebäude (Einkaufszentrum „City-Center“, P&R-Gebäude und Jugendzentrum) sind nicht möglich. Die Gebäude können dazu beitragen, dass der Schutz vor erheblichen Bahnlärmwirkungen bzw. die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden.

Zu den Kosten des möglichen viergleisigen Ausbaus des Streckenabschnitts München - Markt Schwaben im Rahmen des Projekts „Erdinger Ringschluss“ können aufgrund des derzeitigen Verfahrensstands keine Angaben erfolgen. Im Rahmen des möglichen Ausbaus wären aktive und/oder passive Schutzmaßnahmen vorzusehen, so dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Zu Kosten und Nutzen der Umrüstung der Güterzüge auf die Verbundstoffbremssohlen („Flüsterbremse“) und der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems für Güterzüge wird auf die Ausführungen unter Ziff. 5.2 verwiesen.

6.2 Zeitlicher Ablauf

Bei der im Gemeindegebiet Poing geplanten Lärmsanierungsmaßnahme handelt es sich um eine langfristige Maßnahme aus der Liste der Sanierungsabschnitte mit Prioritätszahlen „Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche – Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte“ Stand 31.03.2014. Der Realisierungszeitpunkt ist noch ungewiss. Nach Angaben der DB Services Immobilien GmbH im Schreiben vom 14.08.2013 ist mit einem Beginn (= schalltechnisches Gutachten) der Lärmsanierung im Gemeindegebiet von Poing voraussichtlich frühestens Ende 2013 zu rechnen.

Bei der betroffenen Bebauung im Bereich des Bebauungsplans Nr. 51 handelt es sich um bestandsgeschützte schutzwürdige Nutzungen, die nicht den Festsetzungen des Bebauungsplans entspricht.



Bei vollständiger Umsetzung des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 51 und der festgesetzten Schallschutzmaßnahmen würde sich die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der o. g. Anhaltswerte ausgesetzt sind, real um 151 Personen und anteilig nach VBEb um ca. 63 Personen reduzieren. Eine Aufgabe dieser Nutzungen und eine Umsetzung des Bebauungsplanes einschließlich der festgesetzten Schallschutzmaßnahmen sind nach Aussage der Gemeinde nicht abzusehen.

Für einen möglichen viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts München - Markt Schwaben im Rahmen des Projekts „Erdinger Ringschluss“ liegen bislang nur Vorplanungen, aber noch keine konkreten und verbindlichen Planungen vor. Eine nähere Betrachtung zum zeitlichen Ablauf ist deshalb nicht möglich und nicht veranlasst.

Zum zeitlichen Ablauf der Umrüstung der Güterzüge auf die „Flüsterbremse“ wird auf die Ausführungen unter Ziff. 5.2 verwiesen. Das lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge wurde zwischenzeitlich eingeführt und gilt seit dem Fahrplanwechsel 2012/2013.

Zusammenfassung

Die nachstehende Zusammenfassung erfolgt nach Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

Rechtlicher Hintergrund

Mit der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurden die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union verpflichtet, die Lärmbelastung der Bevölkerung in Ballungsräumen, an Hauptverkehrswegen und im Bereich großer Flughäfen zu erfassen und bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne gegen die Lärmbelastung aufzustellen.

Die Richtlinie 2002/49/EG wurde durch das Gesetz vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794) in nationales Recht umgesetzt. Artikel 1 des Gesetzes fügt in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einen sechsten Teil – Lärminderungsplanung (§§ 47a - 47f) – ein.

Nach § 47c BImSchG sind bis zum 30.06.2007 für die Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 16.400 Kfz/24 h), für Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr (ca. 164 Züge/24 h) und für Großflughäfen Lärmkarten zu fertigen. Bis zum 18.07.2008 sind nach § 47d BImSchG für Ballungsräume und Orte in der Nähe dieser Verkehrswege bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne aufzustellen. Für die kleineren Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern und Hauptverkehrswege mit der Hälfte des Verkehrsaufkommens gelten entsprechende Fristen bis 2012 bzw. 2013.

Grenz- bzw. Auslösewerte

Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind weder durch die EU noch durch die Bundesregierung gesetzlich festgelegt. Um die Lärmaktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte zu fokussieren, hat das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit den Regierungen als Anhalt die Überschreitung

- eines 24-Stunden-Wertes L_{DEN} von größer 70 dB(A) und
- eines Nachtwertes L_{Night} von größer 60 dB(A)

vorgegeben, wenn gleichzeitig mehr als 50 Bürger in einem zusammenhängenden Siedlungsgebiet betroffen sind. Ab diesen Werten wird eine Lärmaktionsplanung in Erwägung gezogen.

Zur Bewertung der Lärmbetroffenheit der Bevölkerung wird auf den immissionsschutzfachlich kritischeren **Nachtzeitraum** abgestellt. D. h., Grundlage für die Abschätzung der Anzahl der infolge von Schallschutzmaßnahmen entlasteten Personen ist die Zahl derjenigen Bewohner von Gebäuden mit einer Lärmbelastung nachts " L_{Night} " größer 60 dB(A). Damit werden gleichzeitig die betroffenen Gebäude bzw. deren Bewohner mit einer über den gesamten Tageszeitraum gemittelten Lärmbelastung " L_{DEN} " größer 70 dB(A) erfasst, da an diesen Gebäuden auch der Wert " L_{Night} " von 60 dB(A) überschritten wird.

Nur soweit schutzwürdige Nutzungen ausschließlich in der Tagzeit erfolgen (wie z. B. Schule, Kindergarten), wird zur Abschätzung der Betroffenenzahlen der " L_{DEN} " betrachtet.



Zuständige Behörde

Als zuständige Behörde (Art. 8a Abs. 2 BayImSchG) hat die Regierung von Oberbayern gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG den vorliegenden Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken in der Gemeinde Poing erstellt.

Beschreibung der Haupteisenbahnstrecke

Die Gemeinde Poing liegt im nordwestlichen Bereich des Landkreises Ebersberg im Regierungsbezirk Oberbayern und hat ca. 13.750 Einwohner. Durch das Gemeindegebiet verläuft die Bahnstrecke München – Mühldorf – Simbach (Strecken-Nummer 5600) mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr.

Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten und Bewertung der geschätzten Anzahl der betroffenen Personen

Die geschätzte Anzahl der in der Gemeinde Poing von Umgebungslärm ($L_{\text{Night}} > 60 \text{ dB(A)}$) in ihren Wohnungen belasteten Personen (gemäß VBEB) beträgt nach den Angaben des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) insgesamt 150 Personen. Abweichend davon beläuft sich nach Angaben der Gemeinde die Einwohnerzahl der von einem Schallpegel $L_{\text{Night}} > 60 \text{ dB(A)}$ betroffenen Gebäude jedoch insgesamt nach VBEB nur auf ca. 97 Personen.

Damit reduziert sich die Anzahl der betroffenen Einwohner bereits allein aufgrund der Diskrepanz zwischen der vom EBA geschätzten Einwohnerzahl und der von der Gemeinde ermittelten tatsächlichen Einwohnerzahl nach VBEB um 53 Personen.

Vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung und Angaben zur Reduzierung der Anzahl der betroffenen Personen

Von Seiten der Gemeinde Poing wurden im Rahmen der Bauleitplanung Maßnahmen zum Schutz vor Bahnlärmwirkungen vorgesehen. Darüber hinaus dienen die abweichend vom Bebauungsplan Nr. 51 errichteten Gebäude nördlich der Bahnlinie (Einkaufszentrum „City-Center“, P&R-Gebäude und Jugendzentrum) als Lärmschutz. Zusätzlich wurden in diesem Bereich Lärmschutzwände errichtet. Diese Maßnahmen wurden in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt.

Bei vollständiger Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 51 und der festgesetzten Schallschutzmaßnahmen würde sich die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der Anhaltswerte ausgesetzt sind, anteilig nach VBEB um ca. 63 Personen reduzieren. Damit würden nach VBEB noch ca. 34 Personen verbleiben, die Überschreitungen der Anhaltswerte ausgesetzt sind.

Eine Aufgabe der bestehenden Nutzungen, die nicht den Festsetzungen des Bebauungsplanes entsprechen, und eine vollständige Umsetzung des Bebauungsplans einschließlich der festgesetzten Schallschutzmaßnahmen sind nach Aussage der Gemeinde allerdings nicht abzusehen.

Weitere gemeindliche Maßnahmen zum Schutz vor Bahnlärm wurden bislang nicht ergriffen und sind derzeit auch nicht geplant.

Innerhalb der Gemeinde Poing wurden bisher keine Lärmschutzmaßnahmen der Deutschen Bahn AG durchgeführt. Im Gemeindegebiet Poing ist von Seiten der Deutschen Bahn AG jedoch eine Sanierungsmaßnahme im Rahmen des Konzepts der Lärmsanierung geplant. Bei der Maßnahme handelt es sich um eine langfristige Maßnahme aus der Liste der Sanierungsabschnitte mit Prioritätszahlen „Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche – Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte“ Stand 31.03.2014. Nachzeitigem Stand ist nach Angaben der DB Services Immobilien GmbH mit einem Beginn (= schalltechnisches Gutachten) der Lärmsanierung im Gemeindegebiet von Poing voraussichtlich frühestens Ende 2013 zu rechnen.

Da es sich um eine geplante Maßnahme handelt, ist diese in der Kartierung des EBA noch nicht berücksichtigt. Eine Aussage zur voraussichtlichen Anzahl der durch diese Maßnahme entlasteten Personen ist seitens der beteiligten Stellen der Deutschen Bahn AG nicht erfolgt.



Für einen möglichen viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts München - Markt Schwaben im Rahmen des Projekts „Erdinger Ringschluss“ liegen bislang nur Vorplanungen, aber noch keine konkreten und verbindlichen Planungen vor. Bei Verwirklichung der Ausbaumaßnahme sind Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV vorzusehen. Die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der Anhaltswerte ausgesetzt sind, würde sich dann voraussichtlich erheblich reduzieren. Beim derzeitigen, frühen und unverbindlichen Planungsstand ist eine Aussage zur voraussichtlichen Anzahl der entlasteten Personen jedoch nicht möglich.

Durch die seitens der DB Services Immobilien GmbH mitgeteilte Umrüstung der Güterzüge auf Verbundstoffbremssohlen, die generelle Beschaffung neuer Güterwagen mit K-Sohlen-Bremstechnologie und insbesondere durch das von der DB Netz AG mit Fahrplanwechsel 2012/2013 eingeführte lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge ist mittelfristig mit einer Verbesserung der Lärmsituation und einer Reduzierung der Anzahl der betroffenen Personen zu rechnen. Ziel der Bundesregierung ist es, dass nach Ende der Laufzeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems, also ab 2020, laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen. Damit soll sichergestellt werden, dass die mit der Umrüstung erzielte Lärminderung dauerhaft erhalten bleibt.

Konkrete Maßnahmenplanungen für die nächsten fünf Jahre und langfristige Strategien – ausgenommen die Umrüstung der Güterzüge auf Verbundstoffbremssohlen, speziell im Rahmen des lärmabhängigen Trassenpreissystems – liegen nicht vor.

Finanzielle Informationen

Gemäß der Bekanntmachung des BMVBS vom 11.02.2005 „Gesamtkonzept der Lärmsanierung“ betragen die Ø-Sanierungskosten 700 T€/km.

Angaben zu den Kosten der in den rechtskräftigen Bebauungsplänen festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen sind nicht möglich, da diese vom Einzelfall abhängen.

Angaben zu den Kosten der abweichend vom Bebauungsplan Nr. 51 errichteten Gebäude (Einkaufszentrum „City-Center“, P&R-Gebäude und Jugendzentrum) sind nicht möglich.

Zu den Kosten des möglichen viergleisigen Ausbaus des Streckenabschnitts München - Markt Schwaben im Rahmen des Projekts „Erdinger Ringschluss“ können aufgrund des derzeitigen Verfahrensstands keine Angaben erfolgen.

Zu den Kosten der Umrüstung der Güterzüge auf die Verbundstoffbremssohlen und der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems wird auf die Ausführungen unter Ziff. 5.2 verwiesen. Der Bund stellt dafür bis zu 152 Millionen Euro bereit.

Protokoll der öffentlichen Anhörung

Bei der Regierung von Oberbayern gingen während der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Eingabe von Bürgern sowie jeweils ein Schreiben der Gemeinde Poing und der DB Services Immobilien GmbH ein.

Die Bürger weisen darauf hin, dass sie im Planentwurf keine Erwähnung fänden. Sie seien allerdings besonders von Lärm betroffen, da der Schall am P&R-Gebäude reflektiert werde. Weiter werden eine Lärmmessung sowie die Aufnahme von Festsetzungen zum Lärmschutz in den Bebauungsplänen im südlichen Gemeindegebiet gefordert.

Die Gemeinde fordert zum Schutz der Bürger entlang der Bahnstrecke die Lärmsanierungsmaßnahmen kurz- oder mittelfristig, und nicht als langfristige Maßnahmen, umzusetzen.

DB Services Immobilien GmbH hat sich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zu den Themen

- viergleisiger Ausbau des Streckenabschnitts München - Markt Schwaben im Rahmen des Projekts „Erdinger Ringschluss“,
- Lärmsanierung,
- innovative Maßnahmen am Fahrweg,
- Umrüstung der Güterzüge auf die Verbundstoffbremssohlen („Flüsterbremse“),
- Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems,
- grundsätzlich mögliche Maßnahmen sowie
- Rechtslage/Genehmigungssituation der Bahnstrecke

geäußert.

Die während der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Schreiben wurden zur Bewertung an die DB Services Immobilien GmbH, das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (StMWIVT) und an die Gemeinde Poing weitergeleitet.

Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung ergab sich keine Änderung der im Lärmaktionsplan aufgezeigten Maßnahmen.

Einvernehmen nach Art. 8a BaylmschG

Lärmaktionspläne der Regierung für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die Maßnahmen mit Einfluss auf den Eisenbahnverkehr beinhalten, bedürfen des Einvernehmens des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie – StMWIVT – (jetzt: Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr – StMI –); Lärmaktionspläne der Regierung bedürfen ferner des Einvernehmens der betroffenen Gemeinden (Art. 8a Abs. 2 BaylmschG).

Der Lärmaktionsplan-Entwurf der Gemeinde Poing vom 22.07.2014 wurde am 23.07.2014 der Gemeinde Poing und dem StMI mit der Bitte um Erteilung des Einvernehmens übermittelt.

Die Gemeinde Poing hat mit E-Mail vom 19.09.2014 ihr Einvernehmen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BaylmschG zum o. g. Lärmaktionsplan-Entwurf erteilt.

Das StMI hat sein Einvernehmen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 3 BaylmschG mit Schreiben vom 18.09.2014 erteilt.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass nach § 47e Abs. 4 BImSchG ab dem 1. Januar 2015 das Eisenbahn-Bundesamt für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig ist. Dies hat zur Folge, dass die Kommunen und Bürger künftig ihre Anregungen und Einwendungen direkt an das Eisenbahn-Bundesamt richten können.

Abkürzungsverzeichnis

Allgemeine Abkürzungen

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
ATKIS®	Amtlich Topographisch-Kartographisches Informationssystem
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BR	Bundesrat
BT	Bundestag
BüG	Besonders überwachtes Gleis
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
d. h.	das heißt
EBO	Eisenbahnbau- und Betriebsordnung
EG	Europäische Gemeinschaft
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
etc.	et cetera (und so weiter)
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FIS	Forschungs-Informations-System
GE	Gewerbegebiet
GEE	eingeschränktes Gewerbegebiet
GIS	Geoinformationssystem
i. d. R.	in der Regel
insb.	insbesondere
i. V. m.	in Verbindung mit
K	Komposit
Kfz	Kraftfahrzeug
L _{Day}	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Tag (06:00 - 18:00 Uhr))
L _{DEN}	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter 24-Stunden-Dauerschallpegel)
L _{Evening}	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Abend (18:00 - 22:00 Uhr))
L _{Night}	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Nacht (22:00 - 06:00 Uhr))
LäGiV	Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen
IdB	links der Bahn
LEILA-DG	Leichtes und lärmarmes Güterwagendrehgestell
LL	Low noise (wenig Lärm) - Low friction (geringe Reibung)
LZarG	Leiser Zug auf realem Gleis
MI	Mischgebiet
Nr.	Nummer
o. A.	ohne Autor
o. g.	oben genannt
P&R	park and ride
rdB	rechts der Bahn
s.	siehe
S.	Seite
sog.	so genannt

SO	Schienenoberkante
SO	Sondergebiet
SSW	Schallschutzwand
T	tausend
u. a.	unter anderem
V-BKS	Verbundstoff-Bremsklotzsohlen
vgl.	vergleiche
VkBl.	Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)
vorg.	vorgenannt
WA	allgemeines Wohngebiet
z. B.	zum Beispiel
Ziff.	Ziffer
z. T.	zum Teil

Behörden/Firmen

BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
DB AG	Deutsche Bahn AG
DB Netz AG	Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG
DB Projektbau GmbH	Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG
DB Services Immobilien GmbH	Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
StMI	Bayerisches Staatsministeriums des Innern für Bau und Verkehr
StMUG	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit
StMUV	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz
StMWIVT	Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Einheiten

dB	Dezibel
dB(A)	Lautstärkeeinheit Dezibel (mit A-Bewertung)
h	Stunde
km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer
m	Meter
m ²	Quadratmeter

Symbole

©	Copyright (Kopierrecht)
Ø	Durchschnitt
&	Et-Zeichen (auch Und-Zeichen)
€	Euro
=	Gleichheitszeichen
>	Größer-als-Zeichen



<	Kleiner-als-Zeichen
§	Paragraph
%	Prozent
®	Registered Trade Mark

Vorschriften

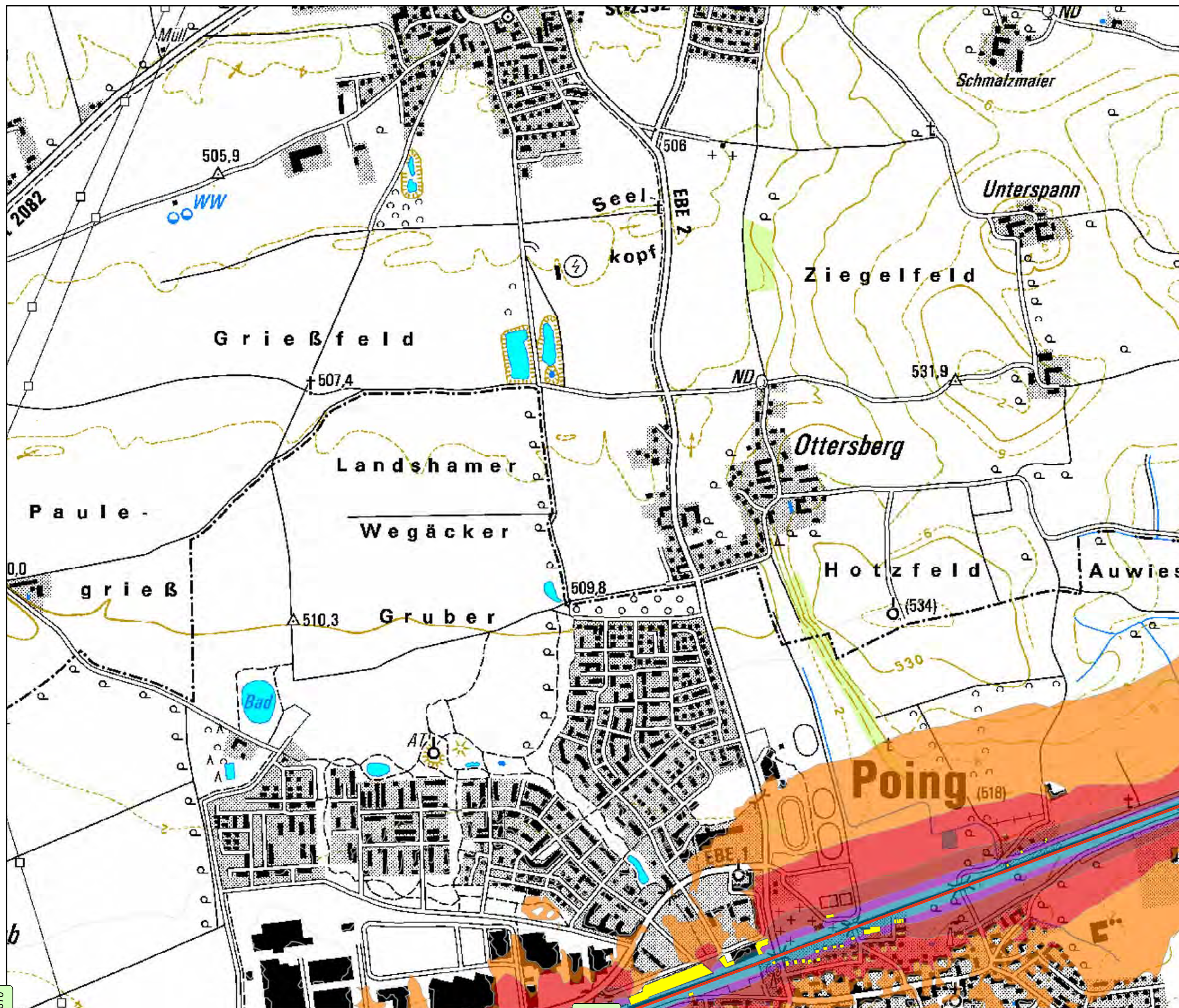
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV)
34. BImSchV	Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV)
2002/49/EG	Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
BauGB	Baugesetzbuch
BayImSchG	Bayerisches Immissionsschutzgesetz
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG)
DIN 18005	Schallschutz im Städtebau
DIN 4109	Schallschutz im Hochbau
RLS 90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
Schall 03	Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)
VBUF	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen
VBUI	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VDI 2719	Technische Regel – Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen



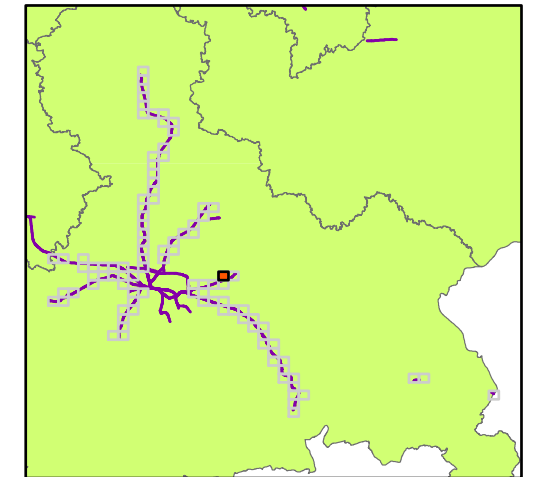
Anhang

Detail-Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night}

(Quelle: Die Karten wurden vom LfU auf der Grundlage der vom EBA übergebenen Karten zur Lärmkartierung an Haupteisenbahnstrecken (Datenstand: 4.11.2009) erstellt.)



Haupteisenbahnstrecken Haupt(HS)- und Parallelstrecken(PS)



- kartiertes Schienennetz
- Regierungsbezirke
- aktueller Ausschnitt

Quelle: Die Karte wurde vom LfU auf der Grundlage der vom EBA übergebenen Karten zur Lärmkartierung an Haupteisenbahnstrecken (Datenstand: 4.11.2009) erstellt.

0 150 300 600
Meter

Maßstab: 1:10.000

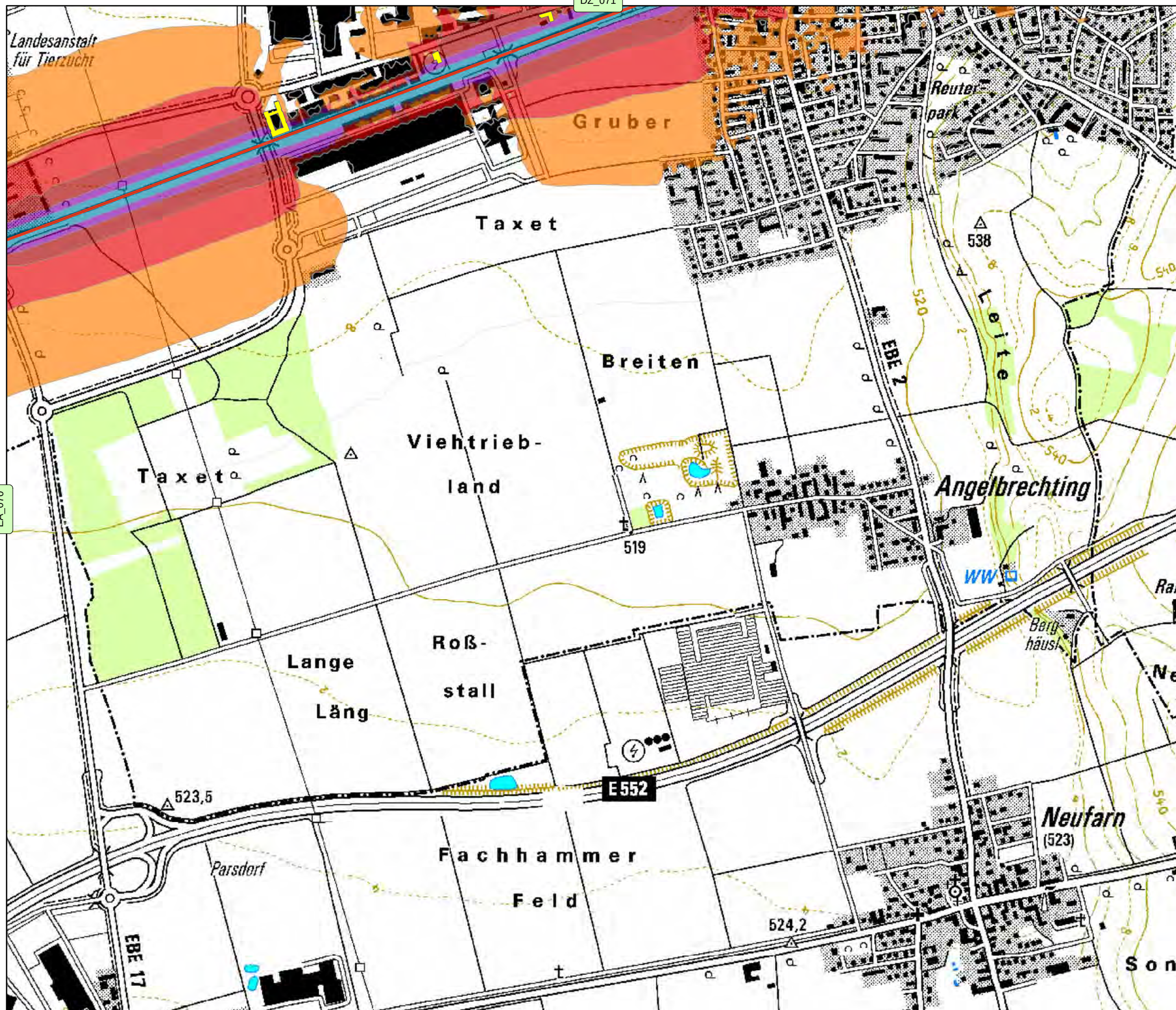


Kartierung 2007

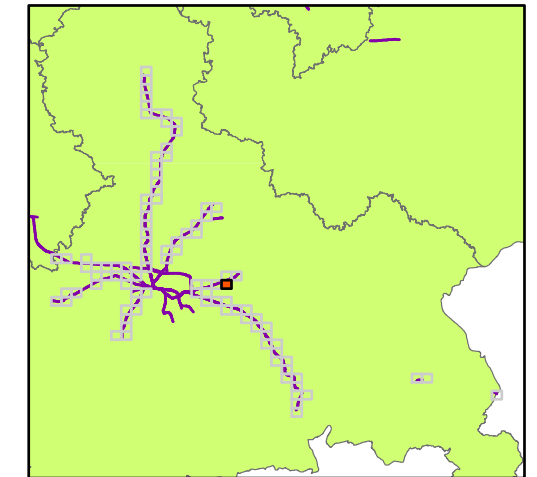
- Lärmschutz mit ID
- kartiertes Schienennetz
- angrenzende Karte
- Gebäude LDEN(HSPS) > 70 dB(A)

PEGEL LDEN(HSPS)

- <= 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60- 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- >75 dB(A)



Haupteisenbahnstrecken Haupt(HS)- und Parallelstrecken(PS)



- kartiertes Schienennetz
- Regierungsbezirke
- aktueller Ausschnitt

Quelle: Die Karte wurde vom LfU auf der Grundlage der vom EBA übergebenen Karten zur Lärmkartierung an Haupteisenbahnstrecken (Datenstand: 4.11.2009) erstellt.

0 150 300 600
Meter

Maßstab: 1:10.000

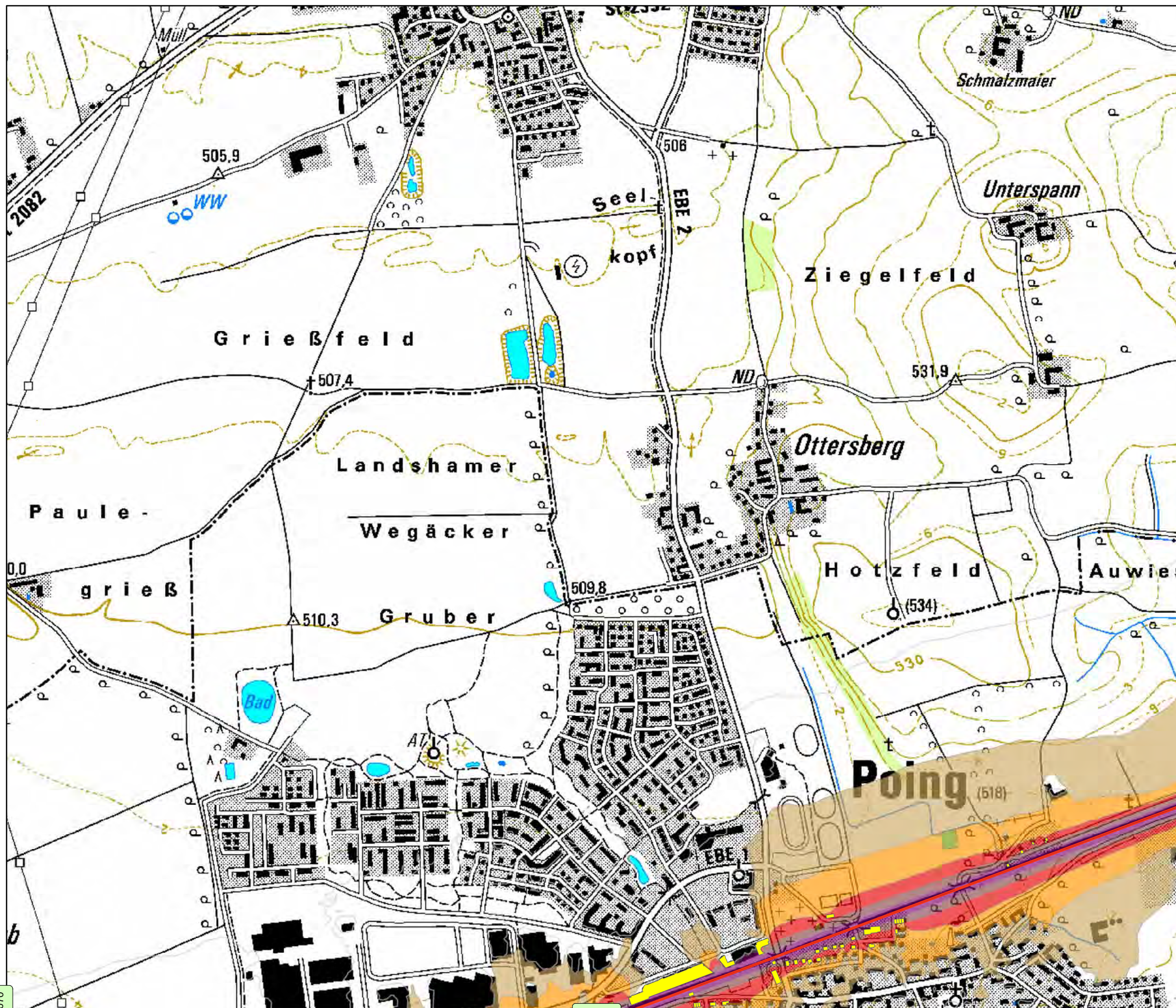


Kartierung 2007

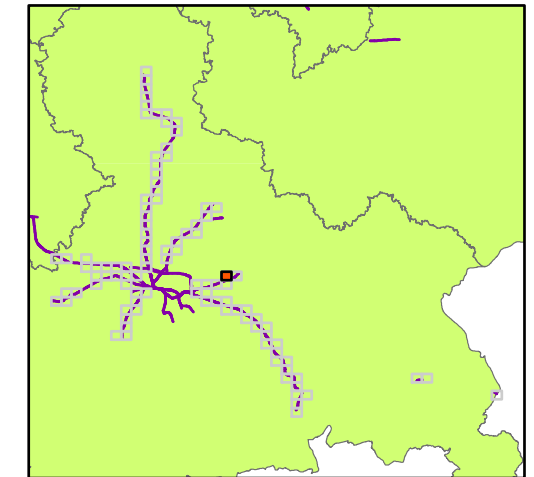
- Lärmschutz mit ID
- kartiertes Schienennetz
- angrenzende Karte
- Gebäude LDEN(HSPS) > 70 dB(A)

PEGEL LDEN(HSPS)

- <= 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60- 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- >75 dB(A)



Haupteisenbahnstrecken Haupt(HS)- und Parallelstrecken(PS)



- kartiertes Schienennetz
- Regierungsbezirke
- aktueller Ausschnitt

Quelle: Die Karte wurde vom LfU auf der Grundlage der vom EBA übergebenen Karten zur Lärmkartierung an Haupteisenbahnstrecken (Datenstand: 4.11.2009) erstellt.

0 150 300 600
Meter

Maßstab: 1:10.000



Kartierung 2007

- Lärmschutz mit ID
- kartiertes Schienennetz
- angrenzende Karte
- Gebäude LNight(HSPS) > 60 dB(A)

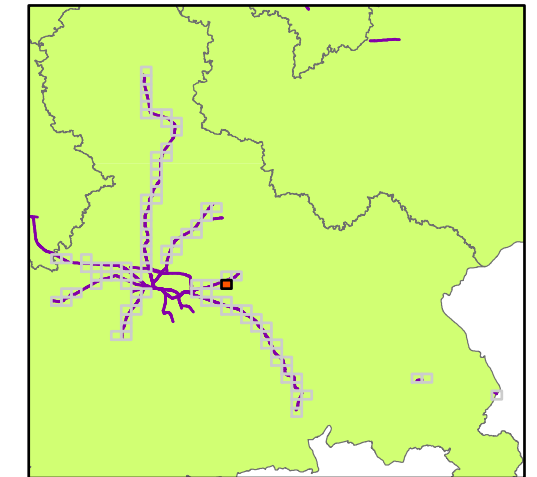
PEGEL LNight(HSPS)

- <= 50 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 dB(A)

DZ_072



Haupteisenbahnstrecken Haupt(HS)- und Parallelstrecken(PS)



- kartiertes Schienennetz
- Regierungsbezirke
- aktueller Ausschnitt

Quelle: Die Karte wurde vom LfU auf der Grundlage der vom EBA übergebenen Karten zur Lärmkartierung an Haupteisenbahnstrecken (Datenstand: 4.11.2009) erstellt.

0 150 300 600
Meter

Maßstab: 1:10.000



Kartierung 2007

- Lärmschutz mit ID
- kartiertes Schienennetz
- angrenzende Karte
- Gebäude LNight(HSPS) > 60 dB(A)

PEGEL LNight(HSPS)

- <= 50 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 dB(A)