



---

<b>Geschäftsbereich / Fachbereich</b>	<b>Sachbearbeiter</b>
Fachbereich 22 - Bauleitplanung	Frau Eberhardt

Az.: 610/11-22/Eb

---

<b>Beratung</b>	<b>Datum</b>	<b>Behandlung</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Bauausschuss	25.07.2017	öffentlich	Entscheidung

---

**Betreff**

Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes 2017/2018 - 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

**Anlagen:**

20170718\_Lärmstatistik

---

**Sachverhalt:**

1. Vom 30.06.2017 bis zum 25.08.2017 findet die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes (gemäß § 47 b Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Schienenwege mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr) statt (Unterlagen dazu unter [www.laermaktionsplanung-schiene.de](http://www.laermaktionsplanung-schiene.de)). Die dabei eingehenden Angaben der Bürger, Lärmschutzvereinigungen, Kommunen sowie weiteren Einrichtungen, die von Schienenlärm betroffen sind, helfen dem Eisenbahn-Bundesamt, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Im Anschluss an die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung werden die Lärmkarten und die Beteiligungen ausgewertet und der Lärmaktionsplan Teil A erstellt. Er beschreibt die Lärmsituation an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes und wird voraussichtlich zu Jahresbeginn 2018 veröffentlicht. Darin werden die Ergebnisse aus der strategischen Lärmkartierung der Runde 3 und der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammengefasst und bereits vorhandene sowie geplante Maßnahmen des Bundes zur Lärminderung im Schienenverkehr dargestellt. Entscheidungsträger erhalten so eine Planungsgrundlage und Bürger ein umfassendes Informationswerk.

Während der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung besteht die Möglichkeit, eine Rückmeldung zum Lärmaktionsplan Teil A und zum Prozessablauf der Lärmaktionsplanung zu geben. Die Ergebnisse werden anschließend in den Lärmaktionsplan Teil B eingehen und (voraussichtlich Mitte 2018) veröffentlicht. Damit ist der Prozess der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes für die aktuelle Runde 3 beendet. Im Jahr 2023 wird der Lärmaktionsplan überarbeitet.

2. Der Lärmaktionsplan ist ein Werkzeug zur Bewertung der Lärmsituation an Schienenwegen und bei der Planung von Lärmschutzmaßnahmen. Er enthält Ziele und Strategien zur Lärminderung. Die Erstellung der Lärmaktionspläne ist gesetzlich in § 47 d BImSchG mit Bezug auf die Europäische Richtlinie 2002/49 EG festgehalten. Gemäß BImSchG regeln die Lärmaktionspläne sowohl Lärmprobleme als auch Lärmauswirkungen. Die Zuständigkeiten der Lärmaktionsplanung für die verschiedenen Lärmquellen sind dort ebenfalls geregelt. Ein wesentlicher Punkt bei der Erstellung von Lärmaktionsplänen ist die Beteiligung der Öffentlichkeit. Sie hat die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse dieser Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Ferner ist die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Aus dem Lärmaktionsplan ergeben sich keine unmittelbaren Rechtsfolgen und Rechtsansprüche auf Lärminderungsmaßnah-

men. Laufende Projekte zur Lärminderung bleiben unberührt. Die Ergebnisse der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung wirken sich ebenso wenig auf die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen aus wie auf die Planfeststellung bei Neu- und Ausbauprojekten, im Rahmen derer unter anderem über Maßnahmen zur Lärmvorsorge entschieden wird. Die Pläne müssen – wie die Lärmkartierung – alle fünf Jahre fortgeschrieben werden.

3. Bereits im Jahr 2014 wurde von der Regierung von Oberbayern ein Lärmaktionsplan für den Schienenweg Bahnstrecke München – Mittenwald im Gemeindegebiet Gauting aufgestellt (Datenstand der Lärmkartierung 2009). Im Jahr 2015 wurde dann vom Eisenbahn-Bundesamt ein Pilot-Lärmaktionsplan ausgearbeitet.

Gegenüber der Umgebungslärmkartierung aus dem Jahr 2015 (und aus dem Jahr 2014) ergeben sich in Gauting Änderungen bei den belasteten Einwohnern beim Tag-Abend-Nacht-Lärmindex ( $L_{DEN}$ ), beim Nacht-Lärmindex ( $L_{Night}$ ) sowie bei den belasteten Flächen, Wohnungen und Schulen. So sind nun beim  $L_{DEN}$  insgesamt wieder etwas mehr Einwohner (1760 statt 1640) vom Lärm belastet, aber immer noch viel weniger als im Jahr 2014 (2340). Diese Erhöhung betrifft vor allem die beiden niedrigsten von insgesamt fünf Pegelbereichen, wohingegen es bei den beiden höchsten Pegelbereichen (gegenüber 2015) zu einer Reduktion um 40 bzw. 10 Einwohner kam. Beim Nacht-Lärmindex ( $L_{Night}$ ) ist die Gesamtzahl der betroffenen Einwohner gegenüber 2015 in etwa gleich geblieben (2420 bzw. 2440) und liegt damit wesentlich niedriger als im Jahr 2014 mit 3700. Die auffälligsten Veränderungen ergeben sich hier beim zweitniedrigsten Pegelbereich (plus 50) und beim dritthöchsten (minus 40).

Die beim Tag-Abend-Nacht-Lärmindex ( $L_{DEN}$ ) belastete Fläche hat sich mit 3,63 km<sup>2</sup> gegenüber 2015 etwas reduziert (3,77 km<sup>2</sup>), ist aber immer noch deutlich höher als 2014 mit 3,05 km<sup>2</sup>. Dagegen hat sich die Zahl der insgesamt belasteten Wohnungen sowohl gegenüber 2015 (1491) als auch gegenüber 2014 (1356) mit nun nur noch 1096 deutlich reduziert. Diese Änderungen können anhand der Lärmkartierung nicht nachvollzogen werden. Die auffälligsten Änderungen ergeben sich außerhalb der Ortschaften. So fallen die betroffenen Flächen südlich von Stockdorf nördlich und südlich der Bahnlinie nun wesentlich kleiner aus als im Jahr 2015. Direkt im nördlichen Anschluss von Gauting und südlich von Königswiesen ergeben sich die Veränderungen lediglich nördlich der Bahn. Innerhalb der Ortschaften kommt es überwiegend zu geringen Änderungen in der Umgebungslärmkartierung, vor allem in Gauting reduziert sich die vom Lärm betroffenen Fläche.

Anlage: Lärmstatistik für die Gemeinde Gauting (mit Eintragungen der Werte aus den letzten Untersuchungen)

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Bauausschuss nimmt Kenntnis von der Beschlussvorlage (Ö 0581) vom 18.07.2017 zum Lärmaktionsplan bzw. zur Lärmkartierung für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes.
2. Aus Sicht der Gemeinde Gauting ist nach wie vor nicht nachvollziehbar, wie es zu den Änderungen bei den Pegelbereichen vor allem gegenüber dem Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2014 (mit Kartierung aus dem Jahr 2009) kommt. Bereits im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Pilot-Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamts im Jahr 2015 wurde darauf hingewiesen und dies genauer erläutert. Die Werte haben sich abermals geändert, liegen aber immer noch niedriger als im Jahr 2014. Wie kommt es dazu?  
In der vorliegenden Kartierung kommt es zu geänderten und damit überwiegend, vor allem außerhalb der Ortschaften, reduzierten betroffenen Flächen. Gab es hier Änderungen an den Fahrzeugen und/oder Schienen, die sich gegenüber den Werten aus dem Jahr 2014 (bzw. 2009) so auswirken? Eine geänderte Bebauung oder eine Änderung des Geländes kommen hier als Begründung nicht in Frage.

Es wird abermals angeregt, den bereits bestehenden Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2014 in die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamts einzubeziehen, so dass diese aufwändige Untersuchung, die sehr ausführlich auf die Situation in Gauting eingeht und weitere Faktoren einbezogen hat, insoweit berücksichtigt wird.

Gauting, 18.07.2017

Sachbearbeiter/in:

(Unterschrift)

Amtsleiter/in:

(Unterschrift)

**Gauting, 21.07.2017**

---

**Unterschrift**