



Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Postfach 22 12 53 • 80502 München.....

E-Mail
Susanne Höpler
Moos 18
85614 Kirchseeon

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
04.03.2021

Unser Zeichen
StMB-53-3544.3-2-1-126

Bearbeiter
Herr Altthaler

München
22.03.2021

Telefon
(0821) 71038 248

E-Mail
alexander.altthaler@stmb.bayern.de

Lärmschutz entlang des Brenner-Nordzulaufs Abschnitt München – Grafing Bahnhof

Sehr geehrte Frau Höpler,

ich danke Ihnen im Namen von Frau Staatsministerin Kerstin Schreyer für Ihre E-Mail vom 4. März 2021 zum Lärmschutz entlang des Brenner-Nordzulaufs, speziell im Bereich von Vaterstetten und Kirchseeon. Frau Staatsministerin hat mich als Leiter des zuständigen Fachreferats gebeten, Ihnen zu antworten.

Ich freue mich, dass Sie sich Gedanken machen, wie entlang der bestehenden vier Gleise Lärmvorsorgemaßnahmen wie bei einer Neubaustrecke herbeigeführt und finanziert werden können. Gerne möchte ich nachfolgend näher auf Ihre Überlegungen eingehen.

Auf die beiden „S-Bahn-Gleise“ können wir aus der Perspektive des Zuschussgebers und Aufgabenträgers für den S-Bahn-Verkehr eingehen. Eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bedeutet kein generelles

Nutzungsverbot für andere Züge. Eine Förderung wird zum Erreichen eines bestimmten Ziels gewährt (Förderzweck). Relevant ist dessen Erreichen und Fortbestehen. Im konkreten Fall bestand der Förderzweck darin, einen deutlich verdichteten S-Bahn-Takt anbieten zu können. Vor dem Bau der zusätzlichen Gleise verkehrte die S-Bahn in einem Grundtakt von 40 Minuten. Heute fahren die S-Bahnen ganztägig in einem 20-Minuten-Grundtakt, in den Hauptverkehrszeiten sogar öfter. Der Förderzweck wurde und ist somit noch immer erfüllt.

Solange die S-Bahnen nicht verdrängt werden, ist eine Mitnutzung der Gleise durch andere Züge aus förderrechtlicher Sicht nicht zu beanstanden und löst auch keinen Anspruch auf Rückzahlung von Fördermitteln aus. Im Übrigen ist der Fördergeldempfänger auch nicht unbegrenzte Zeit an Auflagen aus dem Förderbescheid gebunden, sondern nur während der sogenannten Zweckbindungsfrist, die im Förderbescheid festgelegt wird. Nach deren Ablauf ist eine Rückforderung von Fördermitteln in jedem Fall ausgeschlossen. Die Zweckbindungsfrist aus der Förderung der S-Bahn-Gleise endet im Jahr 2024. Es wird also voraussichtlich keinen Mittelrückfluss an den Freistaat geben.

Unabhängig vom zeitlichen Ablauf der Zweckbindung aus der GVFG-Förderung sind die benötigten Gleiskapazitäten für den zukünftigen S-Bahn-Takt nach Eröffnung der 2. Stammstrecke von der DB Netz AG vertraglich zugesichert worden. Die S-Bahnen werden also auch in Zukunft in hoher Taktdichte verkehren. Wie Sie aus der Öffentlichkeitsbeteiligung für den Ausbau zwischen München-Trudering und Grafing Bahnhof möglicherweise wissen, hat die DB Netz AG klar betont, dass der uneingeschränkte S-Bahn-Verkehr eine Prämisse für die Planung in diesem Abschnitt des Brenner-Nordzulaufs ist.

Wir können nicht nachvollziehen, ob im damaligen Planfeststellungsbeschluss der Bundesbahndirektion München für die „S-Bahn-Gleise“ eine nachrangige Nutzung durch Güter- und Fernverkehrszüge kategorisch ausgeschlossen wurde. Hierzu müssten Sie beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nachfragen. Das EBA ist Rechtsnachfolger der Deutschen Bundesbahn in hoheitlichen Angelegenheiten und heute zuständig für Planfeststellung und Eisenbahnaufsicht im Bereich der DB Netz AG.

Im Protokoll der Auftaktsitzung zum Dialogforum für die Ausbaustrecke Trudering – Grafing am 20 Juli 2020 ist die Aussage eines DB-Verantwortlichen festgehalten,

dass „neues Baurecht gebraucht wird“, falls die S-Bahn-Gleise auch regelmäßig von anderen Zügen genutzt werden sollen. Ob dies überhaupt erforderlich sein wird, wird die laufende Planung für den Abschnitt ergeben.

Hinsichtlich Ihrer Überlegungen zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist anzumerken, dass der BVWP keinen Gesetzescharakter hat. Der BVWP enthält auch keine Maßgaben zur baulichen Ausführung von Neu- und Ausbautvorhaben. Eine Lärmvorsorge („Lärmschutz nach Neubaustandard“) kann nicht im BVWP festgeschrieben werden - auch nicht indirekt über Prognosewerte.

In welchen Fällen Lärmvorsorgemaßnahmen verpflichtend durchgeführt werden müssen, ergibt sich zunächst aus den Vorschriften des Bundesimmissionsschutzrechts, insbesondere aus der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Danach besteht beim Neubau und bei wesentlichen Änderungen von Schienenwegen eine Pflicht zur Lärmvorsorge, nicht jedoch bei einer allmählichen Verkehrszunahme auf unverändert bestehenden Gleisen. Wesentliche Änderungen wiederum sind definiert als erheblicher baulicher Eingriff, in dessen Folge bestimmte Immissionspegel des Schienenlärms erreicht oder überschritten werden. Ob der Ausbau zwischen Trudering und Grafing erhebliche bauliche Eingriffe erfordern und damit Lärmvorsorge auslösen wird, wird sich aus der laufenden Planung ergeben. Wie Sie zutreffend feststellen, kann letztlich der Deutsche Bundestag entscheiden, dass eine teurere Planungsvariante mit übergesetzlichem Lärmschutz umgesetzt wird. Es ist daher wichtig, dass auch die Bürgerschaft im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung auf das Ausarbeiten einer Planungsalternative mit Lärmvorsorge (Vollschutz) drängt.

Der Neu- und Ausbau des Brenner-Nordzulaufs ist ein Vorhaben des Bundes. Mit der Planung hat er das bundeseigene Unternehmen DB Netz AG beauftragt. Der Bund ist damit aber auch für den Lärmschutz entlang seiner Strecken zuständig. Im bayerischen Staatshaushalt stehen keine Finanzmittel für die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an bundeseigenen Schienenwegen zur Verfügung.

Die Staatsregierung setzt sich gegenüber dem Bund dafür ein, dass eine ETCS-Ausrüstung mit Blockverdichtung am Brenner-Nordzulauf mit Lärmvorsorgemaß-

nahmen einhergehen muss. Eine Entscheidung hierüber hat der Bund unter Verweis auf die noch ganz am Anfang stehende Planung im Abschnitt zwischen München-Trudering und Grafing Bahnhof noch nicht getroffen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Stefan Schell
Ministerialrat