

Brenner-Nordzulauf in München/Transeuropäische Netze – Ausbau Truderinger Bahnhof

Lärmschutzwände beim Aus- und Umbau des Truderinger Bahnhofs

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00953 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering - Riem am 13.10.2022

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13962

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.11.2024 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

| | |
|-------------------------------|--|
| Anlass | Behandlung einer Bürgerversammlungsempfehlung |
| Inhalt | Schall- und Lärmschutz beim Aus- und Umbau des Truderinger Bahnhofs/Lärmschutzwände |
| Gesamtkosten/ Gesamterlöse | ./. |
| Klimaprüfung | Eine Klimarelevanz ist nicht gegeben |
| Entscheidungs- vorschlag | <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, sich für den bestmöglichen Lärmschutz im Bereich des Truderinger Bahnhofs einzusetzen.</p> <p>Die im Stadtratsbeschluss vom 31.01.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10819) formulierten Ziele werden bekräftigt und für diesen Streckenabschnitt analog übernommen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Planungsgröße von mindestens 400 Zügen für den PA0 auch für München ist zu übernehmen, sofern nicht die angekündigten neuen Verkehrsprognosen der Bedarfsplanüberprüfung 2040 höhere Zugzahlen ergeben. Es ist zu vermeiden, dass veraltete Zahlen des BVWP 2030 zum Nachteil der in München und an den Bahnstrecken Lebenden zum Tragen kommen. |

| | |
|--------------------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Eine Gesamtbetrachtung der sich in der Summe aller Projekte räumlich kumulierenden und überlagernden Immissionen und Emissionen als Voraussetzung zur Prüfung und Genehmigung sämtlicher DB-Planungen am Gleisdreieck ist zugrunde zu legen. • Beim baulich umsetzenden Lärmschutz für die Anwohner*innen ist in jedem Fall die Gesamtlärmbelastung durch alle vor Ort befindlichen Schienentrassen und Bahnanlagen zugrunde zu legen. <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat weiterhin vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Entlastung des Großraums München beim Schienengüterverkehr zu fordern.</p> |
| Gesucht werden kann im RIS auch nach | Ausbau Bahnhof Trudering, Truderinger Kurve, Daglfinger Kurve, Güterzuggleis Bahnhof Trudering, S-Bahn München-Trudering |
| Ortsangabe | Gleisstrecke Trudering (Kirchtrudering) |

Brenner-Nordzulauf in München/Transeuropäische Netze – Ausbau Truderinger Bahnhof

Lärmschutzwände beim Aus- und Umbau des Truderinger Bahnhofs

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00953 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering - Riem am 13.10.2022

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13962

Anlagen:

1. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00953
2. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.11.2024 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziff. 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit zwar stadtbezirksbegrenzt ist, aber kein Entscheidungsfall gemäß dem Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse für den Bereich des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vorliegt.

Die Bürgerversammlung des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem hat am 13.10.2022 die anliegende Empfehlung Nr. 20-26 / E 00953 (Anlage 1) beschlossen. Im Beschluss wird die Empfehlung „Lärmschutzwände beim Aus- und Umbau des Truderinger Bahnhofs“ behandelt.

Mit Schreiben vom 20.09.2023 und vom 26.03.2024 hat der Antragsteller eine Zwischen- nachricht erhalten. Mit der Empfehlung wird beantragt, dass „sämtliche Gleise (auch Gleise 1+2) im Bereich des Truderinger Bahnhofs innerhalb der geplanten Lärmschutz- wände (Richtung Kirchtrudering) ausgeführt werden.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 20-26 / E 00953 des Bezirksausschusses wie folgt Stellung:

1. Verortung der Gleise (neuer Punkt)

In der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00953 fordert der Antragsteller, dass sämtliche Gleise, also auch Gleis 1 und 2, im Bahnhof Trudering innerhalb von Lärmschutzwänden ausge- führt werden sollen. Nach dem Vortrag der DB InfraGO AG sind mit der Bezeichnung des Antragstellers als Gleise 1 und 2 tatsächlich die beiden nördlichsten Gleise im Bahnhof (Richtung Kirchtrudering) gemeint, also danach die Gleisnummern 9 und 10. Im Bahnhof Trudering werden laut der DB InfraGO AG die Gleise beginnend von Süden nach Norden aufsteigend nummeriert.

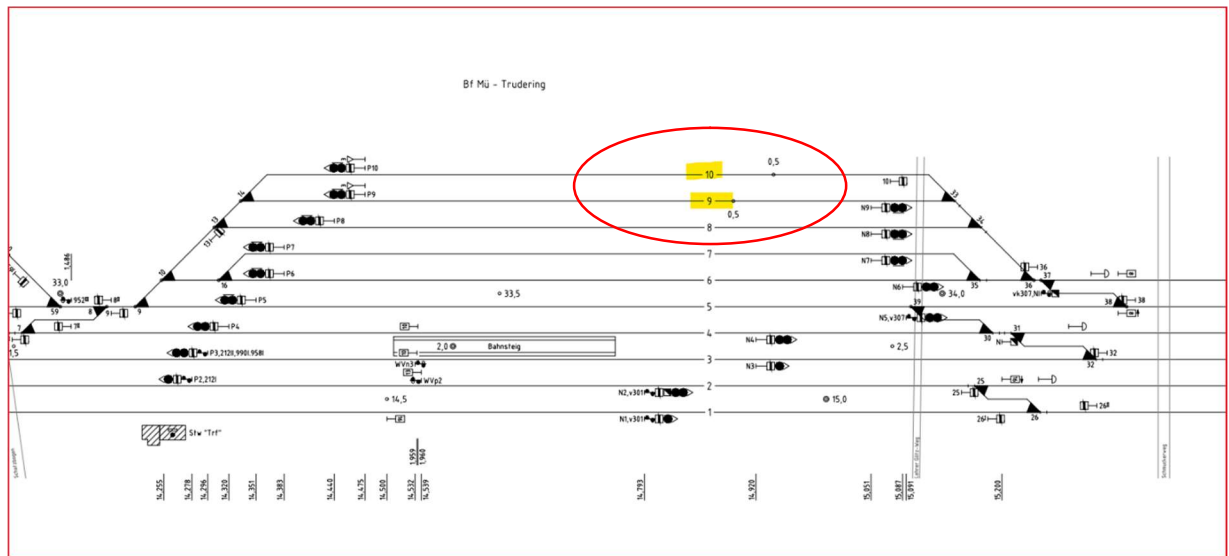


Abbildung 1: Bf Mü – Trudering

Quelle: DB InfraGO AG

2. Planung Ausbau Güterzuggleise Bahnhof Trudering

Die DB InfraGO AG plant mit dem Ausbau Bahnhof Trudering den Ausbau der Schieneninfrastruktur. Ziel des Projektes ist dabei die Verlängerung der Gütergleise 5 bis 8 um ca. 150 m auf jeweils 740 m Nutzlänge für europäische Standardzüge. Die Abstellgleise 9 und 10 werden im Zuge dessen ebenfalls entsprechend angepasst und auch nach dem Ausbau des Truderinger Bahnhofs weiter als Abstellgleise genutzt.

Des Weiteren ist geplant einen durchgängigen zweigleisigen Streckenabschnitt zwischen Dagfing und Trudering herzustellen. Um die der DB InfraGO AG übertragene Aufgabengstellung für das Vorhaben „Ausbau Bahnhof Trudering“ zu erfüllen, sollen die Güterzüge in Zukunft in diesem Streckenabschnitt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h fahren. Durch die geplanten Maßnahmen soll eine schnellere und effizientere Abwicklung des Güterverkehrs ermöglicht werden. Dies ist insbesondere auch unter dem Aspekt des zukünftigen Brenner-Nordzulauf-Verkehrs wichtig, mit dem ein erhöhtes Güterzugverkehrsaufkommens geplant wird. Der Ausbau des Truderinger Bahnhofs ist damit aus Sicht der Landeshauptstadt München auch dem Brenner-Nordzulauf und den Transeuropäischen Netzen zuzurechnen. Aus Sicht der DB InfraGO AG liegt das Hauptziel des Vorhabens darin, den Schienenverkehr für den Gütertransport attraktiver zu machen und den Straßenverkehr und damit die Umwelt und das Klima zu entlasten.

Die DB InfraGO AG will die Planfeststellungsunterlagen im laufenden Jahr 2024 beim Eisenbahn-Bundesamt einreichen. Dabei wird auch der Schallschutz beim Ausbau des Truderinger Bahnhofs eine wichtige Rolle spielen.

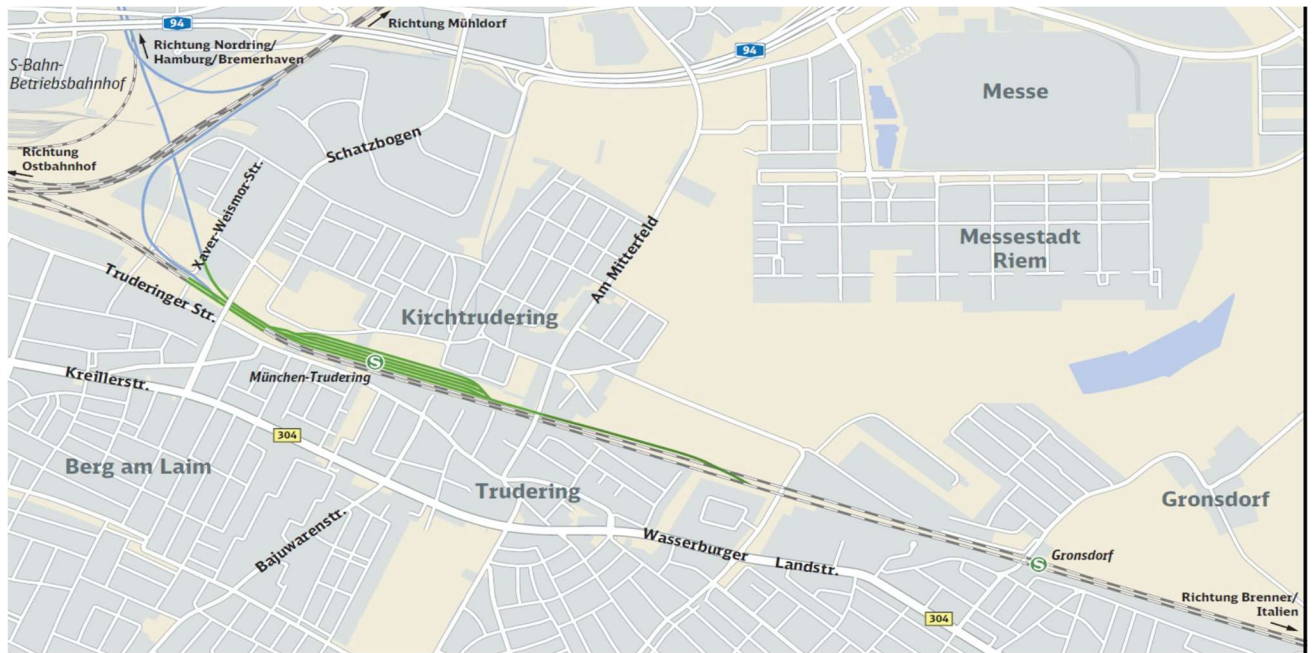


Abbildung 2: Ausbau im Detail (Stand Vorplanung)

Quelle: DB InfraGO AG

3. Schall- und Lärmschutz

Die DB InfraGO AG beabsichtigt im Rahmen des Ausbaus Bahnhof Trudering unterschiedliche Schallschutzmaßnahmen umzusetzen. Durch das Gesetz sind vorrangig aktive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Darunter versteht man insbesondere eine Lärminderung am Emissionsort, das heißt an der Entstehungsquelle oder am Ausbreitungsweg (u. a. Schallschutzwände und -walle, Schienenstegdämpfer). Diese Maßnahmen sollen dazu dienen, den Güterverkehr leiser abzuwickeln und die Lärmbelästigung für die umliegenden Anwohner*innen zu reduzieren.

Wo es nicht anders geht, sollen passive Schallschutzmaßnahmen, darunter unter anderem schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden (z. B. Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämpften Lüftern), zu einer Minderung von Lärmimmissionen führen.

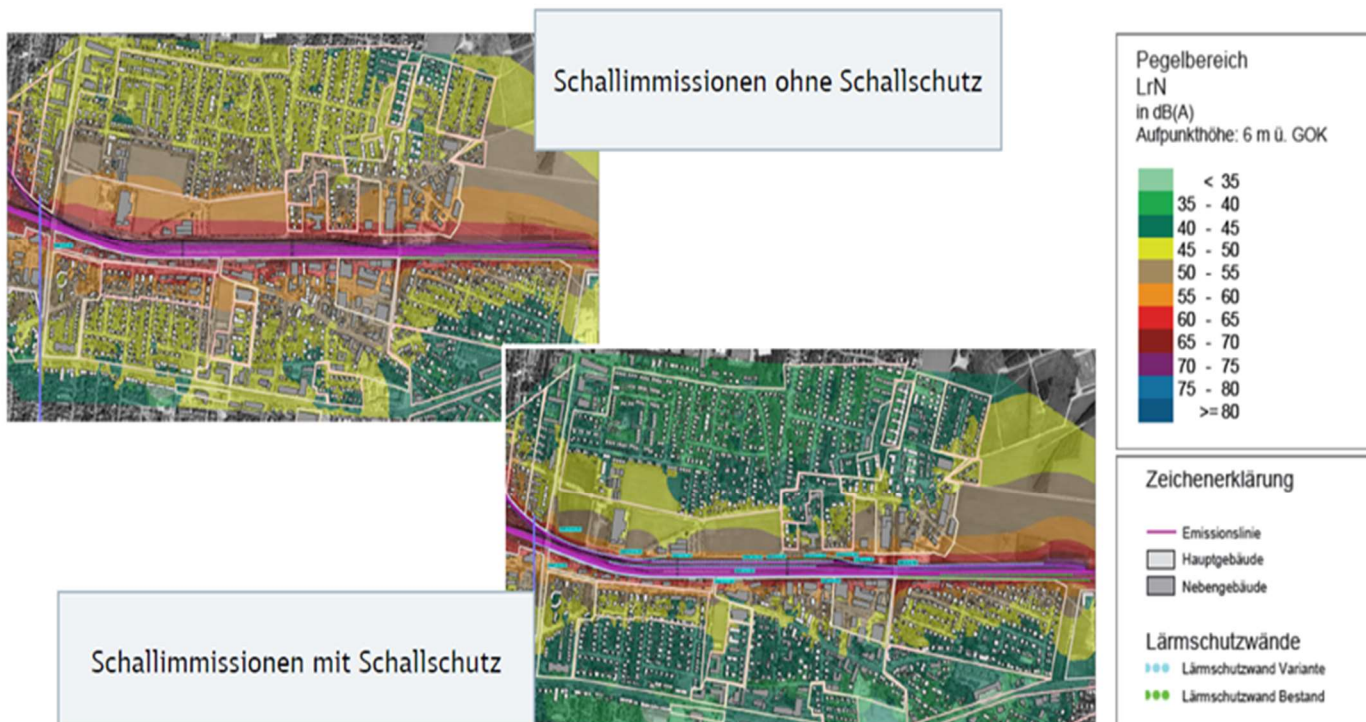


Abbildung 3:

Quelle: DB InfraGO AG

Laut Auskunft der DB InfraGO AG handelt es sich bei der obigen Darstellung zu den Schallimmissionen um den Planungsstand der Vorplanung. Diese liefere zunächst nur eine erste orientierende Untersuchung. Die Unterlagen werden aktuell durch die DB InfraGO AG im Rahmen der Entwurfsplanung überarbeitet und es wird ein endgültiges Gutachten zum Thema Lärm- und Erschütterungsschutz erstellt werden. Es können daher seitens der DB InfraGO AG der Landeshauptstadt München keine aktuelleren Unterlagen zur Verfügung gestellt werden.

Die Unterlagen werden der Landeshauptstadt München aber spätestens im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Prüfung vorgelegt.

4. Ausgestaltung Lärmschutz

a) Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat aufgrund der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00953 bei der DB InfraGO AG bezüglich der Ausrichtung der Lärmschutzwände angefragt und folgende Rückmeldung erhalten:

„Die Schallschutzmaßnahmen beim Ausbau des Bahnhofs Trudering werden von einem Gutachter für Schall- und Erschütterungsschutz auf Grundlage der Grenzwerte aus der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung dimensioniert und örtlich festgelegt. Dabei ist zu beachten, dass die Wirkung dieser Schallschutzmaßnahme umso besser ist, je näher diese an der Schallquelle angeordnet ist. Im Bahnhof Trudering ist es der Fall, dass zukünftig die Hauptschallquellen auf den Gleisen 5-8 durch den Güterverkehr zu erwarten sind. Die bisherige Planung sieht unter anderem Schallschutz für die an den Bahnhof nördlich angrenzender Bebauung zwischen den Gleisen und nicht außerhalb der Gleisanlagen vor. Dies wird in der jetzt laufenden Planungsphase der Entwurfsplanung weiter untersucht und detailliert ausgeplant. Die so geplanten Schallschutzmaßnahmen werden durch den Bund als unseren Auftraggeber finanziert. Über diesen gesetzlichen Schallschutz hinausgehende Forderungen können nicht durch Bundeshaushaltsmittel finanziert werden.“

b) Das Referat für Klima und Umweltschutz (RKU) wurde zur Ausgestaltung des Schallschutzes ebenfalls um eine Stellungnahme gebeten. Da dem Referat für Klima und Umweltschutz zum Vorhaben Bahnhof Trudering keine aussagekräftigen Unterlagen vorlagen und lediglich auf die Präsentation der DB InfraGO AG vom 22.06.2021 zurückgegriffen werden konnte, war dem RKU eine abschließende Beurteilung nicht möglich. Insbesondere die Zugzahlen für die einzelnen Gleise sind dem RKU nicht bekannt, so dass es zurzeit nicht einschätzen kann, welche Gleise die Hauptemittenten sein werden. Ob eine Anordnung der Schallschutzwände zwischen den Gleisen (Mittelwand) sinnvoller erscheint oder ein Schallschutz nördlich der Gleise (Außenwand) kann das RKU erst beurteilen, sobald die DB InfraGO AG ihre Prognosezugzahlen und die entsprechenden schalltechnischen Untersuchungen offenlegt. Das wird spätestens mit dem Planfeststellungsverfahren der Fall sein.

c) Die Landeshauptstadt München kann somit zum derzeitigen Zeitpunkt nicht abschließend ermitteln, welche Anordnung der Schallschutzwände für die betroffenen Anwohner*innen den bestmöglichen Schutz gewährleisten würde. Es bleibt diesbezüglich auch abzuwarten, welche Zugzahlen nach der Verkehrsprognose 2040 in dem betroffenen Streckenabschnitt angenommen werden. An diesen Zugzahlen ist der künftige Schallschutz anzupassen.

- Bis zum Vorliegen dieser Verkehrsprognose 2040 verbleibt es bei der Forderung aus dem Beschluss „Brenner-Nordzulauf – Kernforderungen an den Bundestag; Sachstand Anschlussprojekte der Deutschen Bahn im Münchner Osten“ aus der Vollversammlung des Stadtrates vom 31.01.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10819). Hierin wurde in Ziffer 2 des Antrages unter anderem beschlossen, dass bei Planungen zum Schienenverkehr entsprechend der Planungen zum Brenner-Nordzulauf die „Planungsgröße von mindestens 400 Zügen für den PA0 auch für München zu übernehmen sind, sofern nicht die angekündigten neuen Verkehrsprognosen der Bedarfsplanüberprüfung 2040 höhere Zugzahlen ergeben. Diese Forderung wird die Landeshauptstadt München weiterhin an den Bund richten, um einen besseren Lärm- und Erschütterungsschutz für die Bürger*innen zu erreichen.
- Zudem setzt sich die Landeshauptstadt München gegenüber der Bahn analog zu den Forderungen aus dem Stadtratsbeschluss vom 31.01.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10819) dafür ein, dass eine Gesamtbetrachtung der sich in der Summe aller Projekte räumlich kumulierenden Immissionen und Emissionen als Voraussetzung zur Prüfung und Genehmigung sämtlicher Planungen der Deutschen Bahn am Gleisdreieck zugrunde gelegt wird. In diesem Zusammenhang hat das Referat für Klima und Umweltschutz mitgeteilt, dass es eine gesamtheitliche Betrachtung der schalltechnischen Auswirkungen der mit dem Brenner-Nordzulauf verknüpften Projekte – z.B. im Hinblick auf die Verwendung von realistischen und einheitlichen Prognosedaten der Zugverkehrszahlen – grundsätzlich unterstützt und wiederholt im Rahmen von Stellungnahmen eine fachlich angemessene Berücksichtigung einfordert. Dies sei hinsichtlich der Prognosedaten nicht nur aus fachlicher Sicht erforderlich, sondern auch aufgrund der Rechtsprechung und den Maßgaben des Umweltaleitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes in der Fassung vom Dezember 2012, welcher die entscheidende Handlungshilfe bei der Erstellung schalltechnischer Gutachten für die Planung von Schienenverkehrswegen darstellt. Entsprechend Punkt 4.2.1 des Umweltaleitfadens „Betriebsprognose, Prognosehorizont“ seien bereits hinreichend konkret vorhersehbare Entwicklungen im Streckennetz, die sich auf die Verkehrsmenge, der jeweils zu planenden Strecke auswirken, von vornherein bei der Verkehrsprognose zu berücksichtigen und im Planfeststellungsbeschluss zu bewältigen (vgl. hierzu auch den Beschluss des BVerwG vom 25.05.2005 – 9 B 41/04).

- Bei der Erarbeitung der Kernforderungen im Rahmen des PA0 hat die Landeshauptstadt München bereits mehrmals darauf hingewiesen, dass ein Zulauf zum Brennerbasistunnel nicht ausschließlich durch den Ballungsraum München erfolgen soll, sondern auch die bereits bestehende Strecke Rosenheim – Mühldorf ebenfalls hierfür ausgebaut werden soll, damit eine fairere Verteilung der Belastungen im Rahmen des Schienengüterverkehrs ermöglicht wird. Die Landeshauptstadt München fordert daher unter Bezugnahme auf den Stadtratsbeschluss vom 31.01.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10819) eine grundsätzliche Entlastung des Schienengüterverkehrs für den Ballungsraum München.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00953 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem am 13.10.2022 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz und das Mobilitätsreferat haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 15 - Trudering wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat der Vorlage zugestimmt.

Dem Korreferenten, Stadtrat Paul Bickelbacher, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Stadträtin Kainz, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, sich für einen bestmöglichen Lärmschutz im Bereich des Truderinger Bahnhofes einzusetzen.
2. Die im Stadtratsbeschluss vom 31.01.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10819) formulierten Ziele werden bekräftigt und für diesen Streckenabschnitt analog übernommen:
 - Die Planungsgröße von mindestens 400 Zügen für den PA0 ist auch für München zu übernehmen, sofern nicht die angekündigten neuen Verkehrsprognosen der Bedarfsplanüberprüfung 2040 höhere Zugzahlen ergeben. Es ist zu vermeiden, dass veraltete Zahlen des BVWP 2030 zum Nachteil der in München und an den Bahnstrecken Lebenden zum Tragen kommen.
 - Eine Gesamtbetrachtung der sich in der Summe aller Projekte räumlich kumulierenden und überlagernden Immissionen und Emissionen als Voraussetzung zur Prüfung und Genehmigung sämtlicher DB-Planungen am Gleisdreieck ist zugrunde zu legen.
 - Beim baulich umsetzenden Lärmschutz für die Anwohner*innen ist in jedem Fall die Gesamtlärmbelastung durch alle vor Ort befindlichen Schienentrassen und Bahnanlagen zugrunde zu legen.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat weiterhin vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Entlastung des Großraums München beim Schienengüterverkehr zu for-

dern.

4. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00953 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem am 13.10.2022 ist damit gemäß Art. 18. Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr. (Univ. Florenz)
Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. mit III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3

zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BAG-Ost
3. An den Bezirksausschuss 15
4. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
5. An das Mobilitätsreferat
6. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA III
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
11. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/12
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3

Bürgerversammlung des Stadtbezirkes am **Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

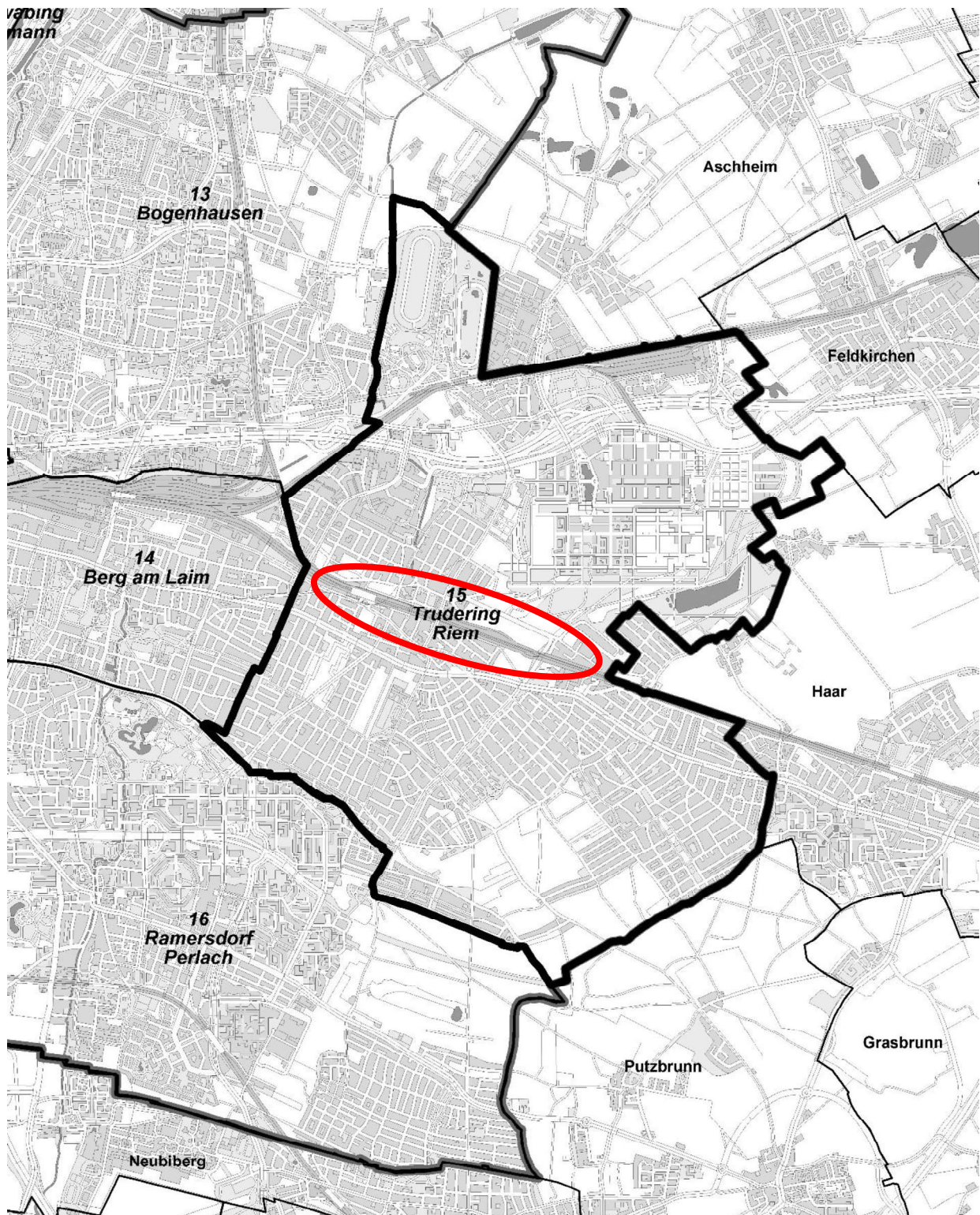
Fuss-/Umbau Tuderhufe Schulhof

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Ich beantrage, dass sämtliche Gelere
(auch Gelere 1+2) im Bereich des
Tuderhufe Schulhofs innerhalb
der geplanten Lärmschutzwände
(Richtung Kindertageshof)
ausgeführt werden

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt



Quelle: Landeshauptstadt München