



Lärmschutz an der Bestandsstrecke München – Rosenheim – Kiefersfelden

DB Netz AG

Leiter der Lärmsanierung Deutschland

Dipl.-Ing. (Univ.) Alexander Pawlik

13.03.2019 in Rosenheim

Übersicht des Lärmschutzes im Bestand/ Aktuell und im Ausblick

1. Bestand an Lärmschutzmaßnahmen entlang den DB-Strecken

(5510 München Ost – Rosenheim und 5702 Rosenheim – Kiefersfelden)

- A. Lärmschutzmaßnahmen aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Schienenwegen des Bundes sowie Dritten (Haar, Oberaudorf und Kiefersfelden)

Umsetzungszeitraum	Summe Länge LSW	Baukosten	Status
2010 - 2018	20,899 km	~ 29,2 Mio. Euro	✓
	Anzahl LSW gesamt	Investitionskosten (BHH)	
	38 LSWs	~ 34,5 Mio. Euro	

- B. Lärmschutzmaßnahmen aus Lärmvorsorgeprojekten, Abschnitte Vaterstetten/ Kirchseeon/ Ostermünchen/ Raubling/ Brannenburg/ Flintsbach/ Oberaudorf/ Kiefersfelden

Umsetzungszeitraum	Summe Länge LSW	Baukosten	Status
vor 2010	23,058 km	~ 34,5 Mio. Euro	✓

 Umgesetzt
 Bearbeitung planmäßig

Übersicht des Lärmschutzes im Bestand/ Aktuell und im Ausblick

2. Aktuell sich in der Umsetzung befindliche Lärmschutzmaßnahmen

(5510 München Ost – Rosenheim und 5702 Rosenheim – Kiefersfelden)

- A. Lärmschutzmaßnahmen aus der Machbarkeitsuntersuchung Inntal (SV 53) für die Bereiche Strecke 5510, Zorneding und Vaterstetten – Einbau von Schienenstegdämpfern

Maßnahmen	Umsetzungs- zeitraum	Summe Länge SSD	Baukosten	Status
Vaterstetten 1. Bauabschnitt	August 2018 abgeschlossen	1,0 km Schienenstegdämpfer (SSD)	~ 0,6 Mio. Euro	
Vaterstetten und Zorneding 2. Bauabschnitt	November 2019 In Projektvorbereitung	2,7 km Schienenstegdämpfer (SSD)	~ 1,6 Mio. Euro	

Übersicht des Lärmschutzes im Bestand/ Aktuell und im Ausblick

3. Ausblick – sich in Planung befindliche Lärmschutzmaßnahmen

(5510 München Ost – Rosenheim und 5702 Rosenheim – Kiefersfelden)

- A. Lärmschutzmaßnahmen aus der Machbarkeitsuntersuchung Inntal (SV 53) für die Bereiche Strecke 5510 und 5702, Errichtung von Lärmschutzwänden

Umsetzungszeitraum	Summe Länge LSW	Baukosten	Status
Planungen: 2018 – 2021 Bauphase: vsl. 2020 – 2024	6,385 km	~ 10,8 Mio. Euro	
	Anzahl LSW gesamt	Investitionskosten (BHH)	
	21 LSW	~ 12,7 Mio. Euro	

- B. Lärmschutzmaßnahmen aus dem Sonderprojekt „Farbige Schienenstegdämpfer im Inntal“

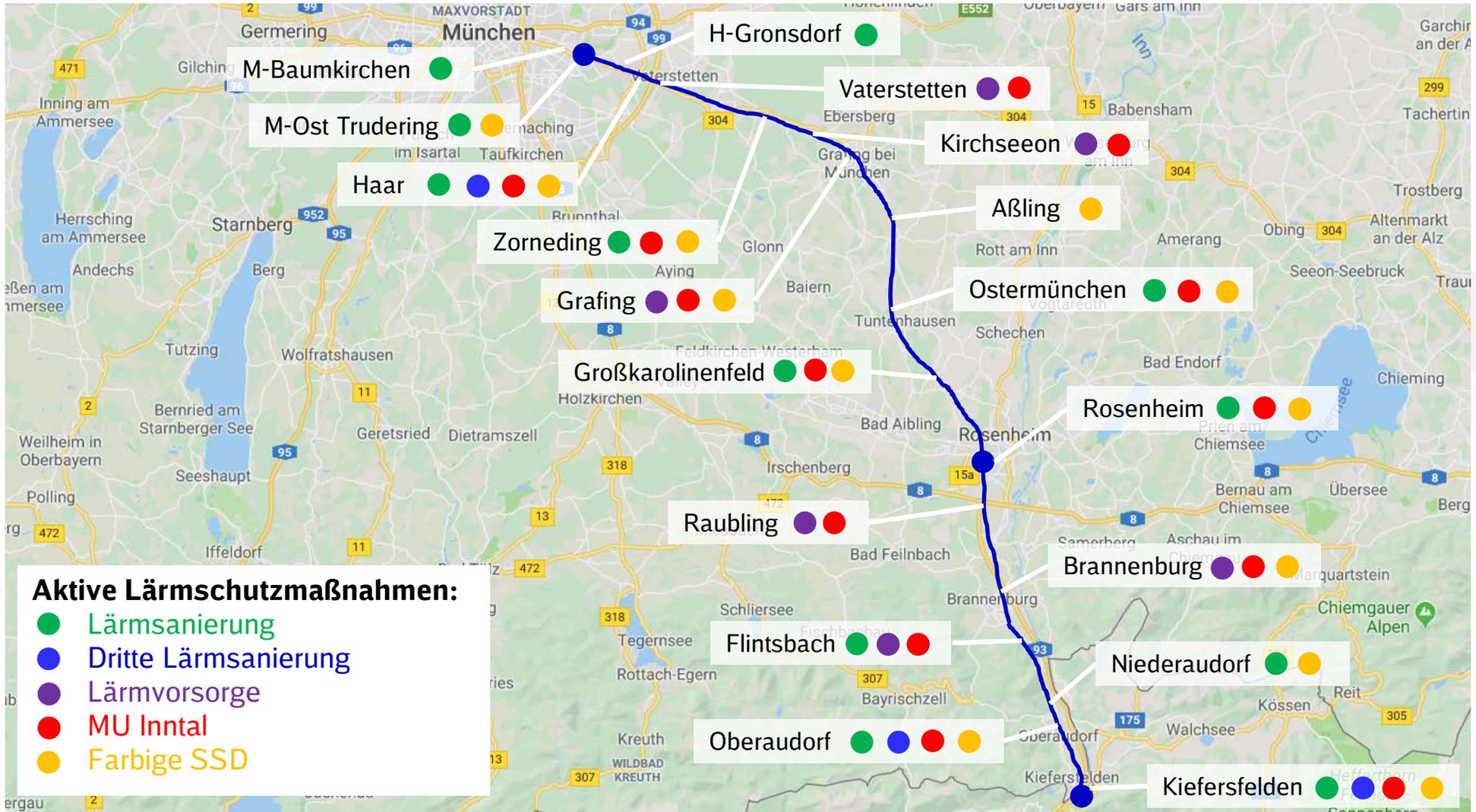
Umsetzungszeitraum	Summe Länge SSD	Investitionskosten (BHH)	Status
Planung: in 2019 Bauphase: 2019/ 2020 Studie: 2019 – 2024	8,32km/ 16,64 km SSD in 19 Abschnitten	~ 5,9 Mio. Euro	

Einordnung des gesetzlichen Lärmschutzes

Abgrenzung Lärmsanierung zur Lärmvorsorge und Sonderprogramme

Lärmsanierung	Lärmvorsorge	Sonderprogramme
Gesetzliche Grundlagen		Freiwillige Leistung
<p>Unverändert fortbestehende Schienenwege unterliegen nicht der 16. Verkehrs-Lärmschutzverordnung (1999)</p> <p>Förderrichtlinie für Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen des Bundes.</p>	<p>Bundesimmissionsschutzgesetz vom 01.04.1974</p> <p>16. Verordnung zum Bundesimmissionschutz-Gesetz</p>	<p>Keine Rechtsverordnung</p>
Förder- / Anspruchskriterien		
<ul style="list-style-type: none"> - Freiwilliges Programm des Bundes (daher kein Rechtsanspruch!) - Gültig für Bestandsstrecken - Fördermöglichkeit gemäß Förderrichtlinie 	<ul style="list-style-type: none"> - Neubau - Baulicher Eingriff - Wesentliche Änderung 	<p>Freiwilliges Sonderprogramm</p>

Übersicht bisheriger und zukünftiger Lärmschutzmaßnahmen



Einordnung des vor Ort erreichten Lärmschutzes

Auf der gesamten Streckenlänge zwischen München Ost über Rosenheim bis Kiefersfelden kann durch die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen

- aus der konventionellen Lärmsanierung
- durch Maßnahmen Dritter
- durch Lärmvorsorgemaßnahmen
- durch die Machbarkeitsuntersuchung im Inntal sowie
- durch die Farbigen Schienenstegdämpfer im Inntal

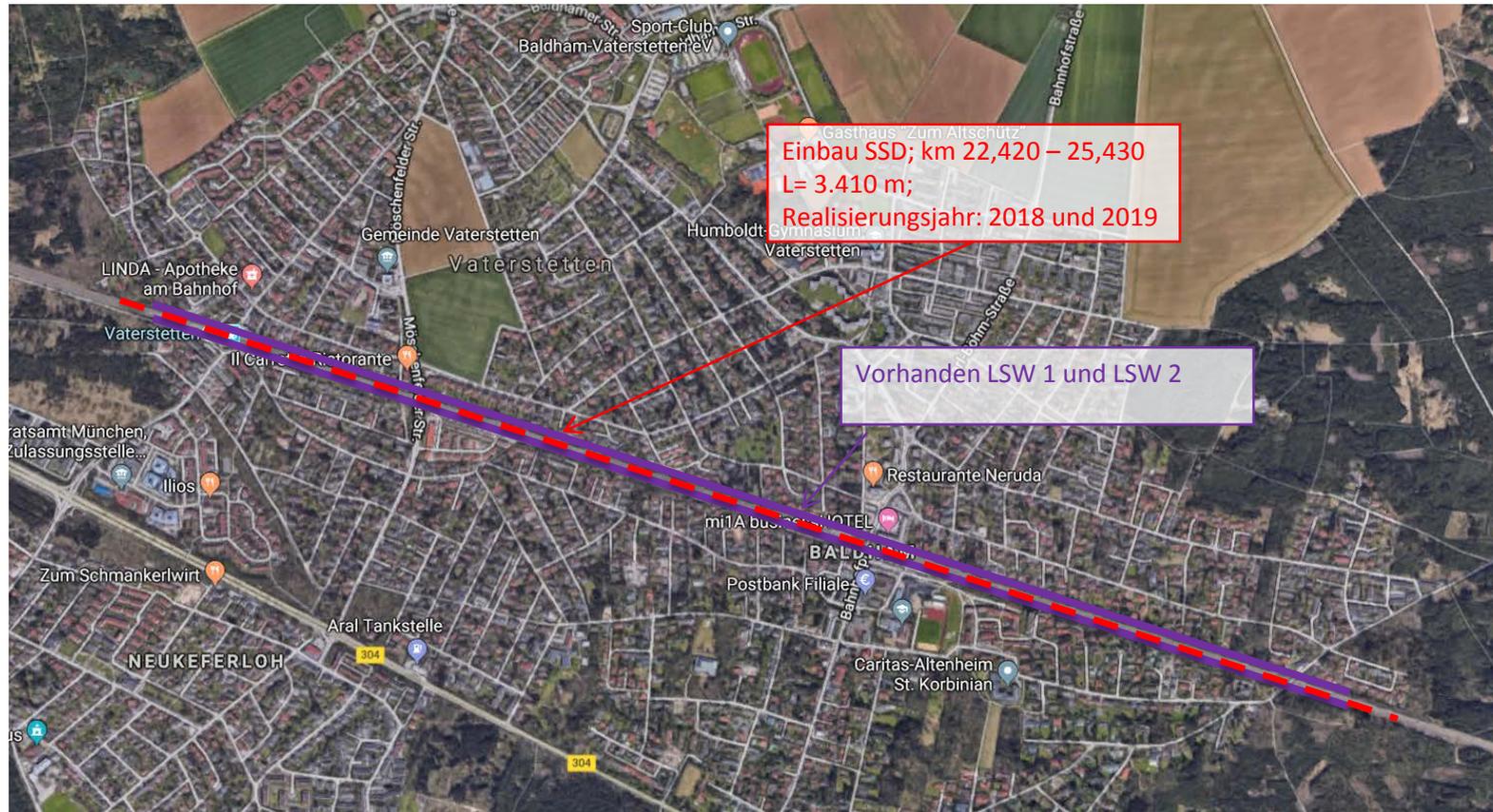
nach Abschluss aller bis dato geplanten Lärmschutzmaßnahmen mehr als 80% der förderfähigen Wohngebiete vor dem Bahnlärm geschützt und damit ein fast durchgängiger Lärmschutz erreicht werden.

Nicht förderfähig sind hierbei neben Industriegebieten auch Wohngebiete, die eine nicht dichte Wohnbebauung aufweisen sowie Einzelgebäude und Gehöfe.

Die Örtliche Situation vor Ort an Hand von 4 Beispielen

Strecke 5510 München Ost - Rosenheim

Vaterstetten



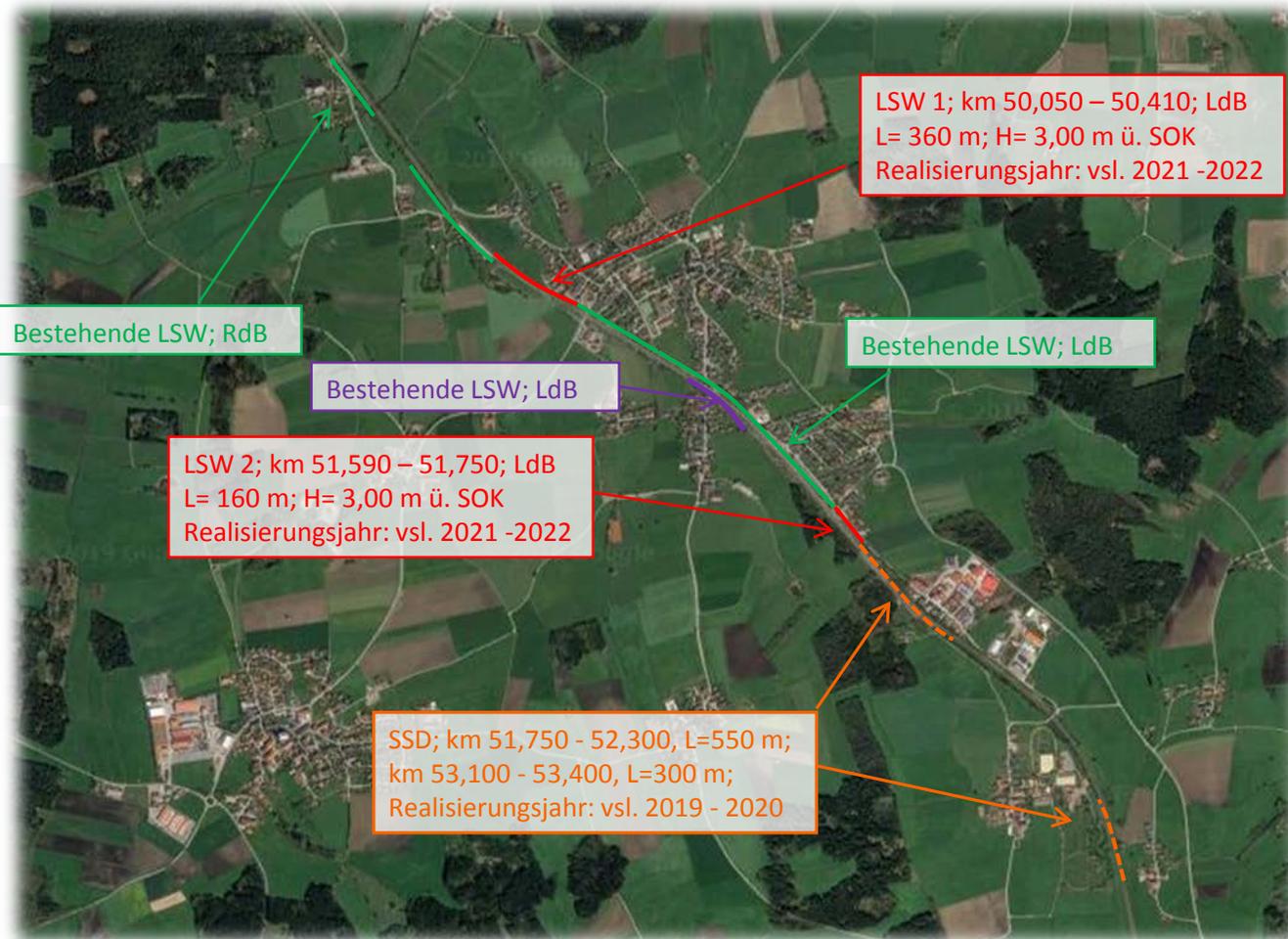
- Aktive Lärmschutzmaßnahmen:**
- Lärmsanierung
 - Dritte Lärmsanierung
 - Lärmvorsorge
 - MU Inntal
 - Farbige SSD

- RdB = rechts der Bahn
LdB = links der Bahn
SOK = Schienenoberkannte
SSD = Schienenstegdämpfer

Die Örtliche Situation vor Ort an Hand von 4 Beispielen

Strecke 5510 München Ost - Rosenheim

Ostermünchen



LSW 1; km 50,050 – 50,410; LdB
L= 360 m; H= 3,00 m ü. SOK
Realisierungsjahr: vsl. 2021 -2022

Bestehende LSW; RdB

Bestehende LSW; LdB

Bestehende LSW; LdB

LSW 2; km 51,590 – 51,750; LdB
L= 160 m; H= 3,00 m ü. SOK
Realisierungsjahr: vsl. 2021 -2022

SSD; km 51,750 - 52,300, L=550 m;
km 53,100 - 53,400, L=300 m;
Realisierungsjahr: vsl. 2019 - 2020

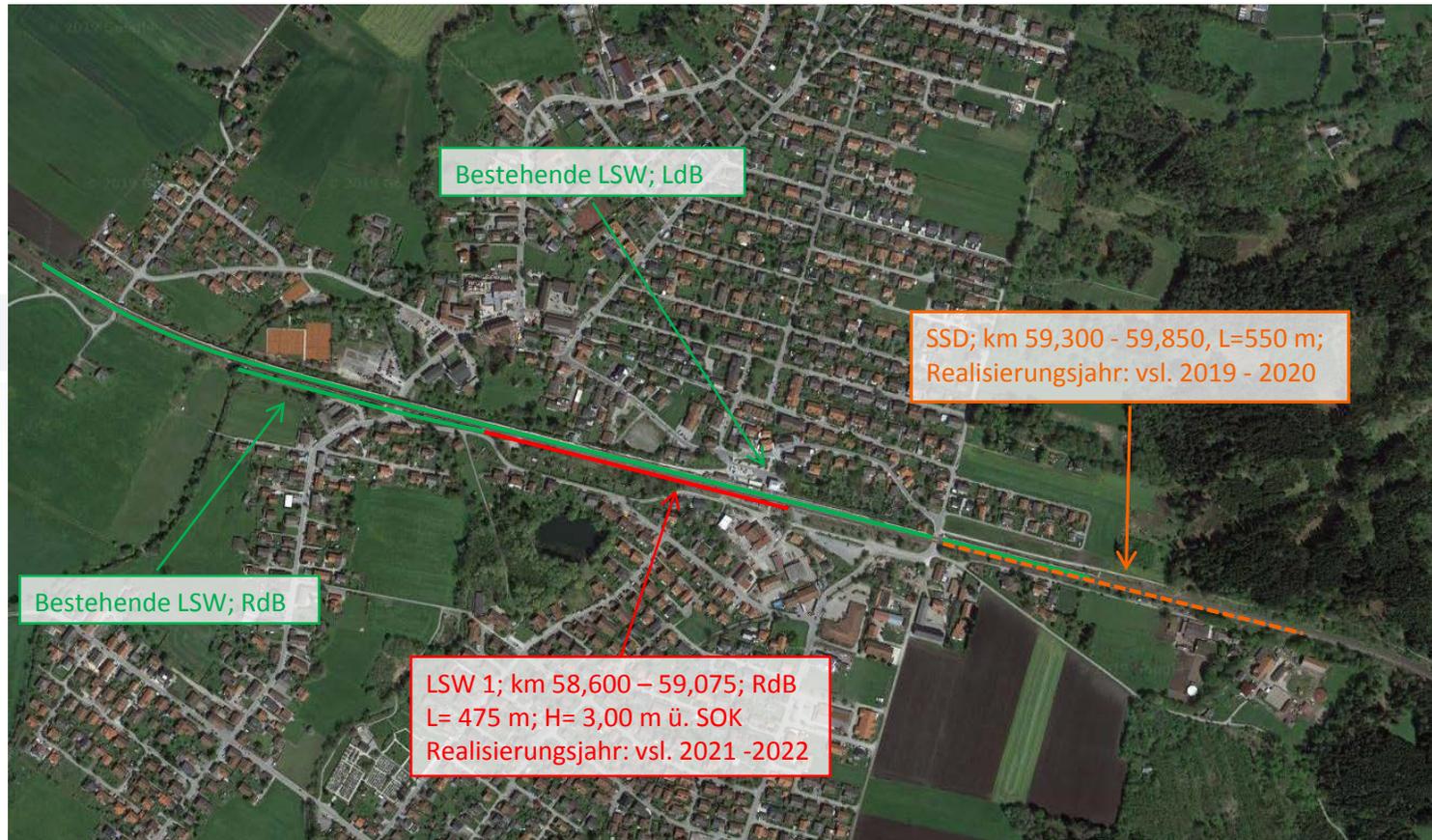
- Aktive Lärmschutzmaßnahmen:**
- Lärmsanierung
 - Dritte Lärmsanierung
 - Lärmvorsorge
 - MU Inntal
 - Farbige SSD

RdB = rechts der Bahn
LdB = links der Bahn
SOK = Schienenoberkannte
SSD = Schienenstegdämpfer

Die Örtliche Situation vor Ort an Hand von 4 Beispielen

Strecke 5510 München Ost - Rosenheim

Großkarolinenfeld



Aktive Lärmschutzmaßnahmen:

- Lärmsanierung
- Dritte Lärmsanierung
- Lärmvorsorge
- MU Inntal
- Farbige SSD

RdB = rechts der Bahn

LdB = links der Bahn

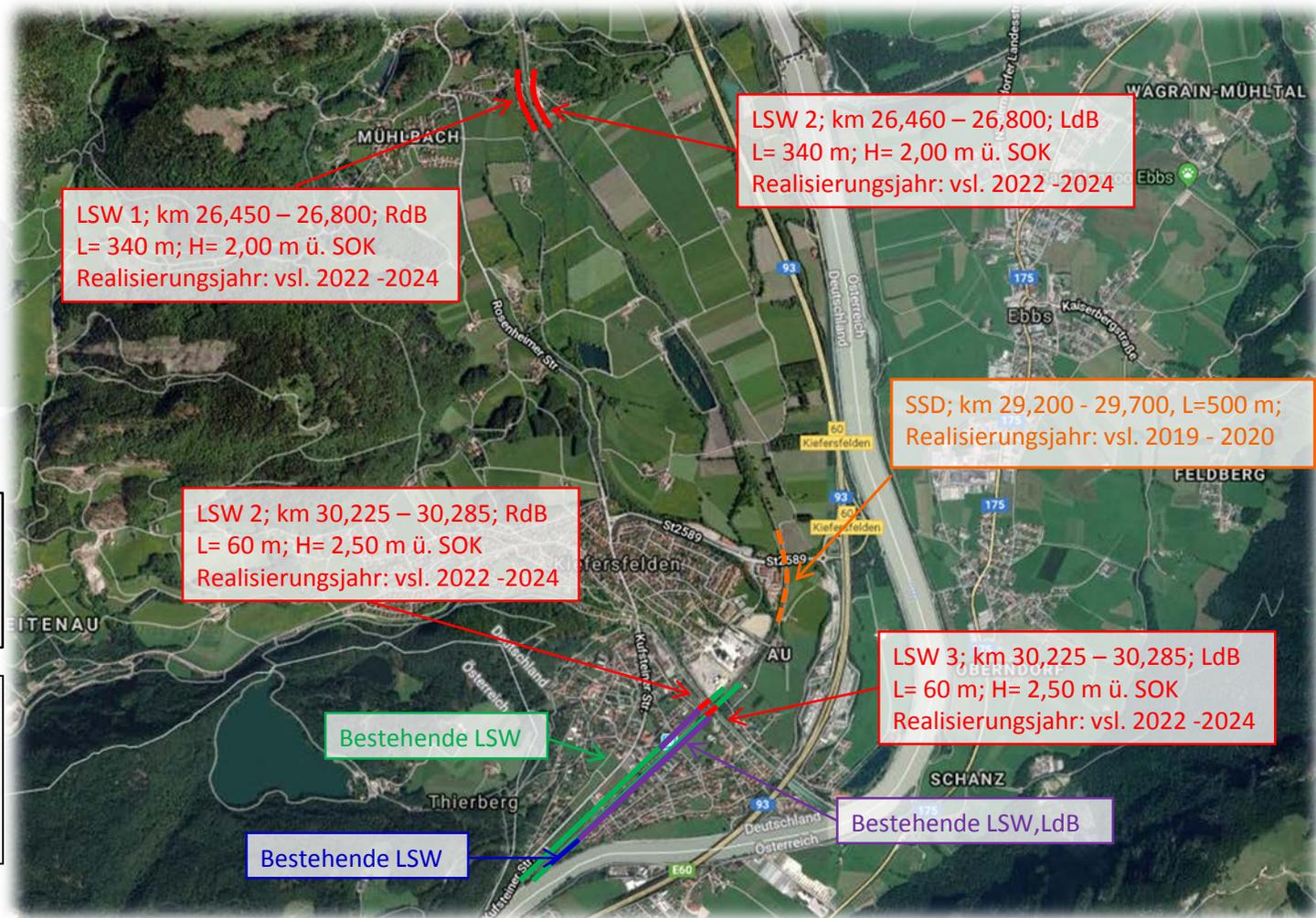
SOK = Schienenoberkannte

SSD = Schienenstegdämpfer

Die Örtliche Situation vor Ort an Hand von 4 Beispielen

Kiefersfelden

Strecke 5702 Rosenheim - Kiefersfelden



- Aktive Lärmschutzmaßnahmen:**
- Lärmsanierung
 - Dritte Lärmsanierung
 - Lärmvorsorge
 - MU Inntal
 - Farbige SSD

RdB = rechts der Bahn
LdB = links der Bahn
SOK = Schienenoberkannte
SSD = Schienenstegdämpfer

Was wollen wir zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm einbauen

Errichtung von Lärmschutzwänden



Lärmschutz in Kiefersfelden
Quelle: DB AG

Effekt: rd. 5-9 dB(A) je nach Höhe und Lage der Lärmschutzwänden

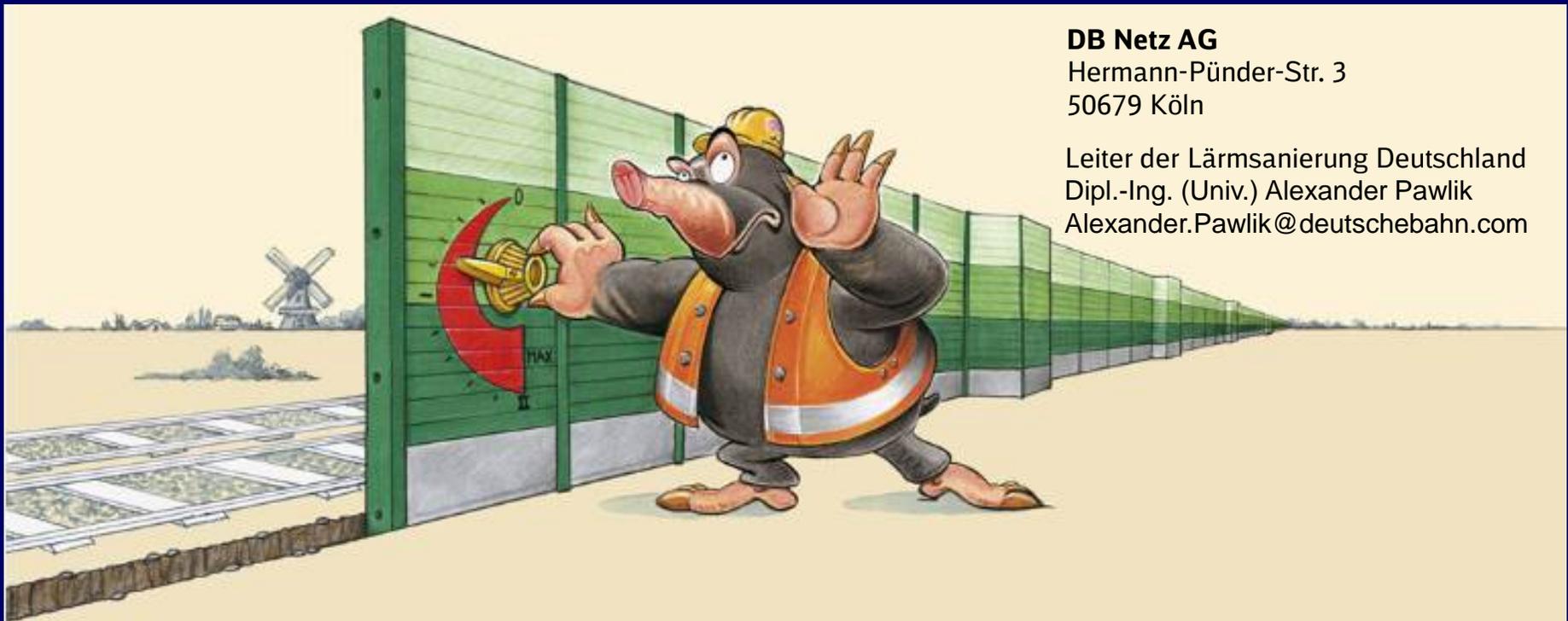
Einbau von Schienenstegdämpfern



Schienenstegdämpfer in Pfraundorf
Quelle: DB AG

Effekt: rd. 2-3 dB(A)

Nur einer leisen Bahn gehört die Zukunft! Lärmschutz bleibt eine Daueraufgabe.



DB Netz AG

Hermann-Pünder-Str. 3
50679 Köln

Leiter der Lärmsanierung Deutschland
Dipl.-Ing. (Univ.) Alexander Pawlik
Alexander.Pawlik@deutschebahn.com