

# Pressemitteilung

Aßling, 19. April 2022

## Lärmschutz für Aßling

Aßling: Die Aßlinger Parteien und Gruppierungen beschäftigen sich schon seit längerem intensiv mit den Folgen der Neubaustrecke für den Brenner-Nordzulauf. Die Belastung für die Region ist durch den Bau des Brenner-Nordzulaufs sowohl für Mensch als auch Natur enorm. Umso wichtiger ist die verantwortungsvolle Abwägung aller Alternativen um die Betroffenheit so gering wie möglich zu halten und dennoch die Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu ermöglichen.

Gemeinsames Ziel ist es dabei, die negativen Auswirkungen auf die Menschen, die Natur und die Landschaft zu minimieren und dafür Lösungen mit hohen Realisierungschancen vorzuschlagen.

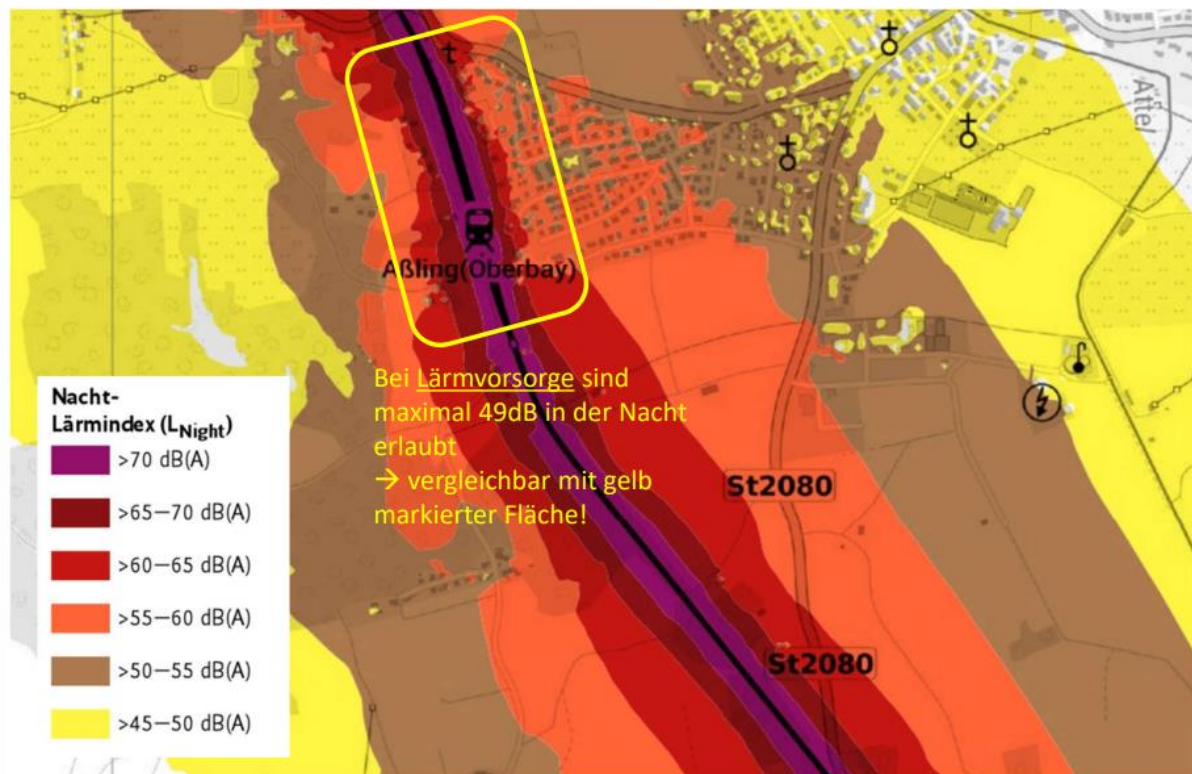
Entscheidend dafür sind u.a. die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Lärmschutz. Dabei zeigt sich eindeutig, dass durch den Brenner-Nordzulauf Lärmschutz für die Bestandsstrecke nach Neubaustandard möglich ist.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist gemäß §47e BImSchG dafür zuständig, nach Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) Lärmkarten für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes auszuarbeiten. Das bedeutet, dass der Zugverkehr auf der Infrastruktur der Deutschen Bahn AG erfasst wird, unabhängig davon wem die darauf verkehrenden Züge gehören.

Auf Basis der Lärmkartierung wurden als Lärmschutzmaßnahmen für Aßling lediglich Schienenstegdämpfer entlang der Bestandsstrecke geplant. Diese Maßnahme wird aktuell bzw. wurde bereits durchgeführt. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind nicht vorgesehen.

Die letzte Messung ergab für Aßling im Jahr 2017 folgende Lärmwerte für die Nacht:

# Lärmkartierung 2017: Aßling (Nacht)









Quelle:

[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/laerm\\_an\\_schiene\\_nwegen\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/laerm_an_schiene_nwegen_node.html)

Die Karte zeigt wie hoch die Lärmbelastung für Aßling durch den Zugverkehr ist. In vielen Wohngebieten ist der Bahnlärm deutlich lauter als der bei Neubaustrecken festgeschriebene Maximalwert von 49 dB(A) in der Nacht für allgemeine Wohngebiete (in der Grafik braun, orange, rot, dunkelrot und lila gekennzeichnete Flächen).

### Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge in dB(A)

	Tag 6 bis 22 Uhr 	Nacht 22 bis 6 Uhr 
 Krankenhäuser, Schulen	57	47
 Reine und allgemeine Wohngebiete	59	49
 Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64	54
 Gewerbegebiete	69	59

Quelle: [BMVI: Lärmschutz im Schienenverkehr](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/laermschutz-im-schienerverkehr-broschuere.pdf?__blob=publicationFile)  
[\(https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/laermschutz-im-schienerverkehr-broschuere.pdf?\\_\\_blob=publicationFile\)](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/laermschutz-im-schienerverkehr-broschuere.pdf?__blob=publicationFile)

Das heißt, dass für alle Wohngebiete, die aktuell eine höhere Belastung als 49 dB(A) in der Zeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr haben, durch den Neubau des Brennergordzulaufs an der Bestandsstrecke eine gesetzliche Verpflichtung zur Lärmvorsorge besteht. Dies würde eine enorme Verbesserung der Lebensqualität für die aktuell betroffenen Wohngebiete bedeuten. Mit einfachen Worten: Der Bahnlärm, der am Anger in Aßling hörbar ist, ist das maximal erlaubte neue Lärmniveau für alle Aßlinger Bürgerinnen und Bürger, egal wo sie wohnen.

Die Bahn ist zu diesen Immissionsgrenzwerten bei Neubauten oder wesentlichen Änderungen von Schienenwegen gesetzlich verpflichtet (§41 BImSchG). Vorrang haben dabei aktive Lärmschutzmaßnahmen am Gleis (zum Beispiel Schallschutzwände) vor passiven Maßnahmen an Gebäuden (zum Beispiel Schallschutzfenster).

Die Möglichkeit, dass alle Aßlingerinnen und Aßlinger davon profitieren ist nur möglich, wenn der Neubau des Brenner-Nordzulaufs am Bestand erfolgt.

Diese öffentlich einsehbaren Fakten bzgl. Lärmschutz und den damit verbundenen gesetzlich verpflichtenden Verbesserungen für die Gemeinde Aßling sind für uns politische Gruppierungen maßgeblich bei der Abwägung und Forderungen bei der Streckenauswahl. Das Ziel eine landschaftszerschneidenden oberirdischen Neubaustrasse zu vermeiden wird bei dem Ausbau am Bestand erreicht.

Im Namen der Parteien / Gruppierungen:

Fritz Paschke (SPD)

Konrad Eibl (Grüne)

Martin Wisböck (CSU)

Ernst Sporer (UNL)