

FAQ: Zusammenstellung der Antworten auf häufig gestellte Fragen an das Projekt

I. Fragen und Antworten zum Status des Projektes, dem weiteren Planungsablauf und der Öffentlichkeitsbeteiligung

1. Warum soll das Projekt ABS 48 - Ausbaustrecke München - Lindau - Grenze D/A - überhaupt umgesetzt werden?

1992 wurde das Ausbauprojekt München - Lindau - Grenze D/A in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als „länderübergreifendes Projekt“ aufgenommen, ohne Festlegung des konkreten Ausbaumanns.

1996 wurde in einer Vereinbarung zwischen den Verkehrsministerien der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz das Ziel vereinbart, die Leistungsfähigkeit beider Eisenbahnnetze aufeinander abgestimmt zu entwickeln. Dazu sollen unter anderem auf den Verbindungen Stuttgart-Zürich und München-Lindau-Zürich die Reisezeiten durch den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen mit dem entsprechenden Streckenausbau auf 2 ¼ bzw. 3 ¼ Stunden verkürzt werden (siehe auch: <http://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20001034/index.html>). Neigetechnik-Züge bzw. allgemein Schienenfahrzeuge, die für den „bogenschnellen Betrieb“ zugelassen sind, können Kurven mit höherer Geschwindigkeit durchfahren als konventionelle Züge.

2003 wurde das Vorhaben erneut im überarbeiteten Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt - diesmal unter "Internationale Projekte Schiene" - und der Bedarf wurde im Rahmen der neuerlichen „Überprüfung des Bedarfsplanes 2010“ wieder bestätigt (siehe auch http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Internetredaktion/schlussbericht-schienen-de.pdf?__blob=publicationFile).

Der Bundesverkehrswegeplan ist Grundlage für das Schienenwegeausbaugesetz, auf dessen Grundlage die Bundesregierung Bau- und Finanzierungsverträge mit der Deutschen Bahn schließt.

Ende 2008 / Anfang 2009 wurden für den Ausbau der Strecke München - Lindau - Grenze D/A Finanzierungsverträge zwischen dem Bund, dem Freistaat Bayern und dem Bundesamt für Verkehr (Schweiz) sowie den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB Netz AG, DB Energie GmbH und DB Station&Service AG) abgeschlossen.

2. Warum elektrifiziert man nicht die zweigleisige Strecke über Buchloe - Kempten - Lindau?

Diese Frage wurde auch gestellt, als die Projektidee entstand, die Fahrzeit zwischen München und Zürich zu verkürzen. Die Strecke über Kempten ist zweigleisig und bietet somit eine deutlich höhere Kapazität. Allerdings ist sie 23 Kilometer länger und deutlich steigungs- und kurvenreicher als die weitgehend eingleisige Route über Memmingen.

Auf Grundlage der 1996 mit dem Schweizer Verkehrsministerium geschlossenen Vereinbarung wird eine Fahrzeit von maximal 1:50 Stunden zwischen München und Lindau angestrebt. Diese Fahrzeit ist auf der Strecke über Kempten, aufgrund der längeren Streckenführung, mit vergleichbarem Aufwand (also mit einer Elektrifizierung und dem Ausbau für den bogenschnellen Betrieb) nicht erreichbar. Zudem wären die Projektkosten aufgrund der Zweigleisigkeit auch deutlich teurer ausgefallen. Aus diesen Gründen fiel die Entscheidung für den Ausbau der Strecke über Memmingen und nicht über Kempten.

3. Ist der Ausbau der Strecke München - Lindau - Grenze D/A wirtschaftlich?

Um den Bundesverkehrswegeplan aufzustellen, führt der Bund für jedes Projekt eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durch. Diese Rechnung wird - wie der gesamte Bundesverkehrswegeplan - regelmäßig überprüft. Dabei werden die prognostizierten Kosten des Projektes dem volkswirtschaftlichen Nutzen gegenübergestellt. Ergibt sich aus dieser Nutzen-Kosten-Untersuchung ein Verhältnis von mehr als 1, so bedeutet dies, dass der Gesamtnutzen der Maßnahme deren Kosten übersteigt. Für das Projekt ABS 48 ergab die Berechnung einen Wert von 2,0 - bezogen auf den Gesamtumfang des Projektes.

4. Was wurde in der Vorplanung bis Ende 2012 genau gemacht?

Was ist notwendig, um die Ziele des Projektes zu erreichen? Welche Änderungen an der vorhandenen Infrastruktur sind erforderlich? Welche neuen Anlagen werden benötigt? Welchen Aufwand - zeitlich und finanziell - wird dies voraussichtlich erfordern? Das sind die Fragen, die mit einer Vorplanung beantwortet werden.

Dafür werden die erforderlichen Einzelmaßnahmen soweit möglich in verschiedenen Varianten untersucht und sowohl aus technischer als auch kaufmännischer Sicht bewertet. Im Variantenentscheid ist die wirtschaftlichste Lösung zu wählen.

Für das Ausbauprojekt München - Memmingen - Lindau (ABS 48) wurden unter anderem folgende Aspekte untersucht:

- Auswirkungen der künftigen Verkehre auf Oberbau, Untergrund und Fahrzeiten unter Berücksichtigung verschiedener Fahrzeuge. Untersucht wurde unter anderem auch der Einsatz von neuen Fahrzeugen mit der so genannten „Wankkompensation“.*
- Straßenüberführungen, ohne ausreichende lichte Höhe für die künftige Oberleitungsführung. Hier wurden Gleisabsenkungen, Brückenerneuerungen, Brückenanpassungen und Sonderkonstruktionen zur Oberleitungsführung als Varianten untersucht und mit den Kreuzungspartnern (Straßenbauasträgern) diskutiert.*
- Abstand von elektrischen Freileitungen zu der neuen Oberleitung der Bahn. Dazu wurden erforderliche Anpassungen an den vorhandenen Leitungskreuzungen (Freileitungen) ermittelt, um die vorgeschriebenen Abstände zu einzuhalten.*
- Auswirkungen der Elektrifizierung auf vorhandene Bauwerke und Anlagen. Durch den Stromfluss in der Oberleitung - während einer Zugfahrt - entsteht ein Induktionsfeld, welches die Datenübertragung in älteren, nicht ausreichend induktionsgeschützten Kabeln stören kann. Daher wurde untersucht, welche der für den Bahnbetrieb erforderlichen Kabel der Leit- und Sicherungstechnik und der Telekommunikation, durch die entstehende Induktion beeinflusst werden und somit ausgetauscht werden müssen. Zudem wurde ermittelt wie die vorhandenen Bauwerke und Anlagen sicher geerdet werden können.*

Als Ergebnis der Vorplanung liegt der auszuführende Maßnahmenumfang mit einer belastbaren Kostenschätzung vor.

5. Was genau beinhaltet die gegenwärtige Planungsphase der Entwurfsplanung?

Die Entwurfsplanung baut auf die Entscheidungen der Vorplanung auf. Nun werden die Einzelmaßnahmen zur Umsetzung des Projektes detailliert geplant. Es werden Bauwerkszeichnungen für Neu- und Umbauten erstellt, Detailplanungen in Abhängigkeit von verschiedenen Gutachten erarbeitet - zum Beispiel von Fundamenten für Oberleitungsmaste - und Statiken berechnet. Ermittelt werden mögliche Standorte für die Oberleitungsmasten in Abhängigkeit zu Kabeltrögen und anderen Anlagen. Es werden mögliche Bauabläufe untersucht. Für den Schutz von Mensch und Natur werden Umweltkartierungen erstellt. Die Daten dafür kommen aus monatlichen Begehungen eines Untersuchungsraumes über ein ganzes Jahr – also eine Vegetationsperiode – hinweg. Diese Begehungen sind noch bis August 2014 erforderlich. Daher beginnen die eigentlichen Umweltplanungen auf der Grundlage der Daten erst im Oktober 2014.

6. Wann beginnt das Planfeststellungsverfahren und in welchem Zeitraum findet die Öffentlichkeitsbeteiligung statt?

Für den Ausbau der Strecke München – Lindau – Grenze D/A wird das Projekt nach aktuellem Stand in 19 Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt. Abhängig von Planungsfortschritt sollen die Genehmigungsverfahren ab Anfang 2015 abschnittsweise eingeleitet werden. Planfeststellungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt, die Regierungen von Oberbayern und Schwaben und das Regierungspräsidium Tübingen werden die Anhörungsverfahren durchführen.

Die gesetzlich vorgesehene Öffentlichkeitbeteiligung, bei der Einwendungen und Stellungnahmen zum Vorhaben rechtlich verbindlich in das Verfahren eingebracht werden können, findet im Rahmen der Anhörungsverfahren statt. Das genaue Zeitfenster wird von der Anhörungsbehörde nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz festgelegt und wird rechtzeitig ortsüblich öffentlich bekannt gemacht. Innerhalb der Auslegungsfrist von einem Monat kann Jedermann Einsicht

nehmen und bis zum Ende der anschließenden Einwendungsfrist von weiteren zwei Wochen seine Einwendungen abgeben. Fristgerechte Einwendungen der Bürger/innen und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange können in einem Erörterungstermin mit dem Vorhabenträger erörtert werden. Der Erörterungstermin wird ortsüblich bekannt gemacht (siehe auch separate Erläuterung zu Planfeststellungsverfahren - <http://abs48.com/gesamtprojekt/-projektorganisation-und-partner/planfeststellung>)

7. Warum informiert das Projekt bisher nur in Regionalen Dialogforen, nicht aber in öffentlichen Veranstaltungen?

Das Projekt ABS 48 befindet sich aktuell immer noch in einer frühen Leistungsphase, in der Entwurfsplanung (siehe Antwort auf Frage 7). Daraus ergibt sich, dass die zumeist sehr konkreten Fragen der Anrainer entlang der Bahnstrecke zum aktuellen Zeitpunkt noch gar nicht beantwortet werden können.

Sobald die Detailplanungen erstellt sind und noch vor Einleitung der öffentlich-rechtlichen Baugenehmigungsverfahren werden die Projektbeteiligten, ergänzend zu den Dialogforen, in die Diskussion mit den Bürgern vor Ort gehen.

Informationen zum Stand der Planungen und zum Gesamtprojekt gibt es auch für die breite Öffentlichkeit schon heute. Unter der Internetadresse www.abs48.com sind nicht nur die wesentlichen Informationen zum Projekt zusammengefasst, sondern auch die „Regionalen Dialogforen“ dokumentiert. Zudem besteht die Möglichkeit, Fragen direkt an das Projektteam über das Kontaktformular der Internetseite zu stellen.

8. Wann gibt es öffentliche Veranstaltungen für die Anwohner?

Die DB Netz AG plant öffentliche Informationsveranstaltungen ab Ende des Jahres 2014 – bevor die Planfeststellungsunterlagen des jeweiligen Abschnittes bei der Genehmigungsbehörde eingereicht werden. Dann liegen die Planungsunterlagen in einer Tiefe und Qualität vor, die eine konkrete Diskussion ermöglicht.

II. Fragen und Antworten zum Thema Schienenverkehrslärm

(Weitere Informationen: <http://www.deutschebahn.com/de/nachhaltigkeit/oekologie/-laermminderung/?jsessionid=A0034F1EDCD29A2186B4526A4CAD1F31.ecm-ext-cae-slave1-poros>)

9. Warum gibt es von Seiten der Bahn bisher keine Aussagen zu den Planungen von Schallschutzwänden, wenn doch bereits Schallschutz-Gutachten erstellt wurden?

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine Schalltechnische Untersuchung zur Abschätzung des erforderlichen Umfangs von Schall- und Erschütterungsmaßnahmen und der daraus entstehenden Kosten beauftragt. Die Berechnungen wurden auf Grundlage eines vereinfachten Berechnungsmodells überschlägig geführt, so dass die Berechnungen, die Grundlage der Planfeststellungsverfahren werden, von den bisher vorliegenden Ergebnissen abweichen können. Diese Ergebnisse der Voruntersuchung stellen keine Zusagen der Bahn für Schallschutzwände dar, sondern sind Grundlage für die weiterführende Planung.

Die Untersuchung aus der Vorplanung basiert zudem auf dem bisherigen Immissionsschutzrecht und auf der bisher für die Ermittlung des Lärms geltenden Berechnungsgrundlage, der „Schall03“. Die Änderungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes vom Juli 2013 sind hierin noch nicht berücksichtigt.

Ab Januar 2015 neu beginnende Genehmigungsverfahren unterliegen den neuen Regelungen zum Immissionsschutz und entsprechend muss das Schallschutzgutachten entsprechend den neuen Berechnungsgrundlagen erstellt werden.

Sehr wahrscheinlich werden sich in der vertiefenden Planung – auch in Folge der Gesetzesänderung – Änderungen zum Umfang der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen gegenüber den Ergebnissen der Vorplanung ergeben. Das betrifft sowohl Standorte sowie Längen und Höhen der Schallschutzwände.

In den Planfeststellungsunterlagen werden die Ergebnisse der Schallgutachten und Planungen dargelegt. Das Eisenbahn-Bundesamt, die Genehmigungsbehörde, wird im Genehmigungsverfahren die vorgelegten Unterlagen bewerten und auch zum Lärmschutz entscheiden.

10. Welche Grenzwerte gelten und wann müssen aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden?

Maßgeblich hierfür ist die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV). Nach dieser Verordnung des Bundes gilt: Wird ein Verkehrsweg durch einen erheblichen baulichen Eingriff geändert und erhöht sich dadurch der Beurteilungspegel des von dem Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht, sind Schutzmaßnahmen erforderlich.

Bei Anwendung der 16. BImSchV sind dann die Grenzwerte nach §2 der 16. BImSchV – grundsätzlich mit entsprechenden Schutzmaßnahmen - verbindlich einzuhalten:

(1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

	Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

(2) Die Art der in Absatz 1 bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

(3) Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

Weitere Informationen: http://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_16/

11. Kommt eine bauliche Lärmvorsorge nur in Frage, wenn die Grenzwerte überschritten werden?

Ein Überschreiten der Grenzwerte (§2) allein ist nicht ausreichend. Die Grenzwerte sind nur in ursächlichem Zusammenhang mit einem erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg relevant.

Anspruch auf Lärmvorsorge (Schutzvorkehrungen) nach der 16. BImSchV besteht nur, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht werden.

12. Wie wird dieser Lärm ermittelt?

Die Ermittlung erfolgt gemäß Anlage 2 der 16. BImSchV. Diese Anlage verweist die auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall03).

Schallemissionen des Schienenverkehrs an Eisenbahnstrecken resultieren im Wesentlichen aus den Antriebsgeräuschen, den aerodynamischen Geräuschen bei Geschwindigkeiten von über 250 Kilometer pro Stunde und vor allem aus dem Abrollen des Rades auf der Schiene. In der Praxis schwanken Geräusche häufig in Lautstärke und Frequenzbereich innerhalb der für die Fahrzeuge und Zugarten typischen Bandbreiten. Die für den Lärm relevanten Geräusche werden in dem Schallereignis einer Zugvorbeifahrt zusammengefasst. Die Berechnung der Schallemission berücksichtigt Fahrzeugart, Länge und Geschwindigkeit des Zuges sowie die Bremsbauart (Anteil Scheibenbremsen). Weiterhin fließen in den Beurteilungspegel Fahrbahn- und Gleiseigenschaften wie Schwellenart, Feste Fahrbahn, zulässige Streckengeschwindigkeit und Rauigkeit der Schienenfahrfläche ein. Enge Gleisradien, Bahnübergänge und Brücken werden bei der Berechnung durch Zuschläge berücksichtigt. Alle Zugfahrten in einem bestimmten Zeitraum (Tag: 6 bis 22 Uhr, Nacht: 22 bis 6 Uhr) werden zu einem logarithmischen Mittelungspegel der Schallemission zusammengefasst. In diesen gehen Stärke und Dauer jedes Einzelgeräuschs ein. Pegelspitzen werden durch ihre hohe Intensität entsprechend stark berücksichtigt. Sie gehen also nicht – wie häufig irrtümlicherweise angenommen – durch das Mittelungsverfahren verloren. Fahren beispielsweise innerhalb einer Stunde 15 Regionalzüge mit Vorbeifahrpegeln von 81 dB (A), so entsteht ein Mittelungspegel von rund 67 dB (A), obwohl zu etwa 95 Prozent dieser Zeit keine Zugbewegungen stattfinden. Dieses Beispiel macht deutlich, dass der Mittelungspegel hervortretende Geräuschspitzen in besonderem Maße berücksichtigt. (siehe auch <http://www.deutschebahn.com/file/2179626/data/schallschutzbrochure.pdf>).

Derzeit erfolgt eine Überarbeitung der Berechnungsverfahren (Schall03), künftig sollen auch technische Innovationen, wie z.B. leisere Verbundstoffbremssohlen, berücksichtigt werden.

13. Welche Lärmschutzmaßnahmen kommen grundsätzlich in Frage?

Als Maßnahmen werden grundsätzlich Lärmschutzwände (aktiver Lärmschutz) und in Einzelfällen auch Lärmschutzfenster (passiver Lärmschutz) vorgesehen. Ebenso kann der Einbau von Lärmschutzlüftern erforderlich werden, die einen Luftwechsel bei geschlossenen Fenstern sicherstellen.

14. Welche Flächen benötigt die Bahn um die entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen zu verwirklichen?

Die Antwort wird im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung ermittelt. Die Frage kann erst mit Vorliegen der Planungsergebnisse, die die Basis für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen bilden, detailliert beantwortet werden.

15. Wie wird der Lärmschutz verwirklicht (Art, Standort, Dimensionierung)?

Die Antwort wird im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung ermittelt. Die Frage kann erst mit Vorliegen der Planungsergebnisse, die die Basis für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen bilden, detailliert beantwortet werden.

16. Werden die Maßnahmen zum Lärmschutz bis zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Elektrifizierung umgesetzt sein?

Die Umsetzung muss bis zur Inbetriebnahme der planfestgestellten Maßnahme sichergestellt sein.

17. Welche Schutzmaßnahmen gegen Vibrationslärm / Erschütterungen sind grundsätzlich möglich und was ist von Seiten der Bahn konkret vorgesehen?

Die Antwort wird erst im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung ermittelt. Die Frage kann erst mit Vorliegen der Planungsergebnisse, die die Basis für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen bilden, detailliert beantwortet werden.

Zunächst wird ein Gutachten erstellt, um die Frage zu klären, ob und welche Bereiche betroffen sind. Grundsätzlich mögliche Gegenmaßnahmen gegen Erschütterungen aus dem Schienenverkehr sind z.B.: besohlte Schwellen, Schottertrog mit Unterschottermatten, Maßnahmen am Ausbreitungsweg (Isolierschlitz, schwere Abschirmwände), Maßnahmen am Gebäude (elastische Lagerung, seitliche Abschirmung mit elastischen Matten, "Verstimmung" einzelner Bauteile), Masse-Feder-Systeme, etc. und ggf. auch Schadenersatz, sofern die ermittelten Maßnahmen das notwendige Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht erfüllen.

18. Welche Maßnahmen werden seitens der DB ergriffen, damit die Fahrgeräusche von den Waggons vermindert werden (Bremsysteme)?

Die Deutsche Bahn und die Bundesregierung haben sich zum Ziel gesetzt, den Schienenverkehrs-lärm bis 2020 zu halbieren. Dies soll auf verschiedenen Wegen erreicht werden. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen des DB-Konzerns suchen fortwährend nach Innovationen, die die Lärmbeeinträchtigung aus dem Bahnbetrieb reduzieren. Dies betrifft sowohl Maßnahmen am Fahrweg als auch an den Fahrzeugen.

Zum Beispiel mindert der Einsatz neuer Verbundstoff-Bremssohlen den Lärm des Vorbeifahrgeräusches gegenüber herkömmlichen Bremssohlen aus Grauguss etwa um die Hälfte. Die Logistik-Sparte der Deutschen Bahn, DB Schenker, will den gesamten Bestand bis 2020 umrüsten und kauft seit 2001 bereits nur noch Güterwagen mit diesen sogenannten Flüsterbremsen. Alle Informationen dazu auf www.deutschebahn.com/laerm

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, die DB Netz AG, muss jedoch allen Eisenbahnverkehrsunternehmen einen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz gewährleisten. Die Verkehrsunternehmen können sämtliche zugelassene Fahrzeuge einsetzen, auch wenn diese nicht dem neuesten Stand der Technik entsprechen.

Um einen Anreiz zum Einsatz lärmarmen Fahrzeuge zu schaffen, fördert das Bundesverkehrsministerium seit Dezember 2012 Wagenhalter bei der Umrüstung ihrer Güterwagen auf leise Bremstechnologien. Die DB Netz AG unterstützt dieses Programm und erhebt seit dem 1. Juni 2013 einen Zuschlag für laute Güterzüge (lärmabhängiges Trassenpreissystem). Als leise gilt ein Zug per Definition, wenn dieser zu mindestens 80 Prozent aus leisen Wagen besteht. Dieser Grenzwert wird stufenweise auf hundert Prozent erhöht.

19. Lassen Österreich und die Schweiz alte, laute Güterzüge überhaupt noch rein?

Der Einsatz von lauten Graugusssohlen-Bremsen bei Güterwagen ist in der Schweiz per Gesetz generell ab 2020 verboten. Somit müssen die „aus“ und „in“ die Schweiz verkehrenden Güterwagen entsprechend umgerüstet sein.

20. Besteht die Möglichkeit, dass die Züge bei Nacht deutlich langsamer durch Wohngebiete fahren, um den Lärm zu reduzieren?

Die möglichen Höchstgeschwindigkeiten für Züge auf dem Netz der DB sind streckentechnisch und/oder durch die Fahrzeuge bedingt. Ihre Einhaltung wird im Betrieb kontinuierlich überwacht. Eine Geschwindigkeitsreduzierung würde die Streckenkapazität verringern und gleichzeitig die Fahrzeit entsprechend verlängern. Dies hätte Folgewirkungen für die Nutzung des gesamten Schienennetzes. Letztendlich würde dies den Schienengüterverkehr erheblich schwächen. Die Verlagerung der Transporte auf andere Verkehrsträger, insbesondere die Straße, wäre die Folge. Es ergibt sich lediglich eine Verschiebung der Lärmbelastung und keine Reduzierung. Hinzu kommen zahlreiche offene rechtliche Fragen hinsichtlich der Einschränkung der Verfügbarkeit von Schienenwegen.

Gleichzeitig wäre diese Geschwindigkeitsreduzierung auch bei der Beurteilung des Verkehrslärmes mit niedrigeren Pegeln zu berücksichtigen. Im Ergebnis könnte das zu einer geringeren Dimensionierung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen führen.

21. Werden die E-Loks leiser sein als die jetzt eingesetzten Diesel-Lokomotiven 218 oder die Güterzug-Diesel-Lokomotiven der Class-77?

E-Loks sind in der Regel leiser als Diesel-Loks, aus diesem Grund ist vermutlich davon auszugehen. Die wesentlichen Geräusche entstehen jedoch durch die Rollgeräusche (Bremssohle). Ein großer Vorteil der E-Loks ist die Vermeidung von Rußpartikelemissionen.

III. Fragen und Antworten zum Thema Güterverkehr

22. Wie lang kann ein Güterzug auf der Strecke München - Memmingen - Lindau sein?

Dies kommt auf die Verkehrsanforderungen an. Für den normalen Betrieb (gleichzeitig in beide Richtungen) müssen Überholungen bzw. Begegnungen auf den eingleisigen Streckenabschnitten erfolgen, die aufgrund der Länge der vorhandenen Überholungsgleise eine maximale Zuglänge von 500 Metern zulassen. Theoretisch wäre es in Ausnahmefällen auch möglich, einen Zug von maximal 740 Metern über die Strecke zu fahren, wenn dieser nicht auf ein Überholgleis ausweichen muss.

23. Welche Güter werden transportiert? Gibt es hierzu eine genaue Aufschlüsselung?

Die DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreibt den Schienenweg, der diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung steht. Gegenwärtig sind über 300 Verkehrsunternehmen auf Deutschlands Schienen unterwegs. Die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen beförderten Güter (Konsumgüter, Massengüter) werden nicht registriert. Wenn ein Verkehrsunternehmen eine Fahrplantrasse bestellt, fordert die DB Netz AG jedoch die Angabe, ob Gefahrgut befördert wird (Schienennutzungsbedingungen SNB 2014, Abschnitt 4.7.2). In diesem Fall muss das Verkehrsunternehmen die jeweilige Gefahrgutklasse angeben.

24. Wird radioaktives Material transportiert?

Für die Genehmigung von Atommülltransporten ist das Bundesamt für Strahlenschutz zuständig. Die Behörde genehmigt Transporte nur dann, wenn bestimmte Vorschriften des Atomrechts und des Gefahrgutrechts eingehalten werden. Transporte von hochradioaktiven Materialien („Castor-Transporte“) sind zudem bei der DB Netz AG gesondert anzumelden. Bisher wurde auf der Strecke München - Lindau kein derartiger Transport vorgenommen.