



ILI-NEWSLETTER

OKTOBER 2024

Lesen Sie heute:

- ▶ ILI-Mitgliederversammlung in Oberhaching
- ▶ BRB Oberlandbahn-Halt am Bahnhof Deisenhofen
- ▶ EBA Planfeststellungsverfahren Bhf. Weßling
- ▶ Zweigleisiger Ausbau Steinebach – Seefeld-Hechendorf – ILI interveniert
- ▶ Dialogforum Region-Süd
- ▶ EBA Erörterungstermin zum Pfv BW Langwied
- ▶ Gute Nachrichten vom Insel-Bahnhof Lindau
- ▶ ILI-Treffen am 29. Januar 2024 bei der BEG
- ▶ ILI-Besitzer
- ▶ Neuentwicklung/Beschaffung von Triebfahrzeugen für die S-Bahn München
- ▶ S-Bahn weiß-blau
- ▶ Untersuchungen zu S7-Bahnsteig-Verlängerungen
- ▶ S-Bahn Schienenlärm-Probleme in München-Pullach
- ▶ Erneut Schienenlärm-Probleme in Deisenhofen
- ▶ Gleiserneuerung Sauerlach abgeschlossen
- ▶ Einsatz ET424 Triebfahrzeuge bei der S-Bahn München
- ▶ Neue Mitglieder aus Höhenkirchen-Siegertsbrunn
- ▶ Neues aus Kaufbeuren
- ▶ Dieselnetz Allgäu
- ▶ Akustische Zeitenwende: 50 Jahre Lärmschutz im UBA
- ▶ IGES-Abschlussveranstaltung des UBA-Forschungsprojekts „Verkehrswende und Konzept für einen leiseren Schienenverkehr“ am 17.09.2024 im Deutschen Technikmuseum in Berlin

Liebe Mitglieder und Leser. Aus der außergewöhnlichen Länge dieses Newsletters können Sie schließen, dass es seit unserem letzten Newsletter im Februar eine Menge zu tun gab, so dass uns kaum Zeit blieb, zwischendurch zu berichten. Das holen wir hiermit nach. Wir nehmen uns vor, die Abstände in Zukunft kürzer zu gestalten.

16 Jahre im Einsatz für mehr Ruhe am Gleis: ILI-Mitgliederversammlung in Oberhaching

Am 25. Juni 2024 fanden sich trotz Biergartenwetters und Fußball-EM wieder zahlreiche Mitglieder der Interkommunalen Lärmschutz-Initiative ILI e.V. zur Jahresversammlung im Bürgersaal beim Forstner am Kirchplatz in Oberhaching ein. Die Teilnehmer kamen vom Bodensee, aus dem Allgäu, aus Schwaben und aus Oberbayern.

Werner Litza (Vorsitzender des Vorstands) berichtete ausführlich über die Aktivitäten des Vereins und stellt fest, dass sich die ehrenamtliche Arbeit der ILI inzwischen nicht mehr nur auf die Lärmemission abgestellter Züge in der Region München und Oberbayern beschränkt, sondern sich auf ganz Bayern und manchmal sogar darüber hinaus erstreckt.

"special guest"

Wir haben uns gefreut, einmal mehr Philipp Ullmann von der DB InfraGO AG begrüßen zu dürfen, der bereits seit Jahren mit dem Streckennetz des Zugverkehrs in der Region München und Oberbayern befasst ist. Er kündigt die Sanierung der Strecken zwischen Solln und Deisenhofen sowie südlich von Sauerlach an. Dank der seit Jahren eingehenden Hinweise von geschulten ILI-Lärmmeldern kommen dabei im Ortsbereich Sauerlach erstmals und versuchsweise Betonschwellen mit einer Besohlung zum Einsatz, die zur Reduzierung von Lärm und Erschütterungen insbesondere von schnell durchfahrenden Oberlandzügen der BRB beitragen sollen. Die Arbeiten sind abgeschlossen. Beitrag siehe unten

Bedingt durch Erneuerungsmaßnahmen im Streckennetz von Südbayern wird es in den nächsten Monaten in der Region München vermehrt zu Abstellungen von S-Bahnen und anderen Zügen kommen, sodass örtlich mit erhöhter Lärmbelastung zu rechnen ist.



ILI-Vorstand nach 2 Jahren bestätigt

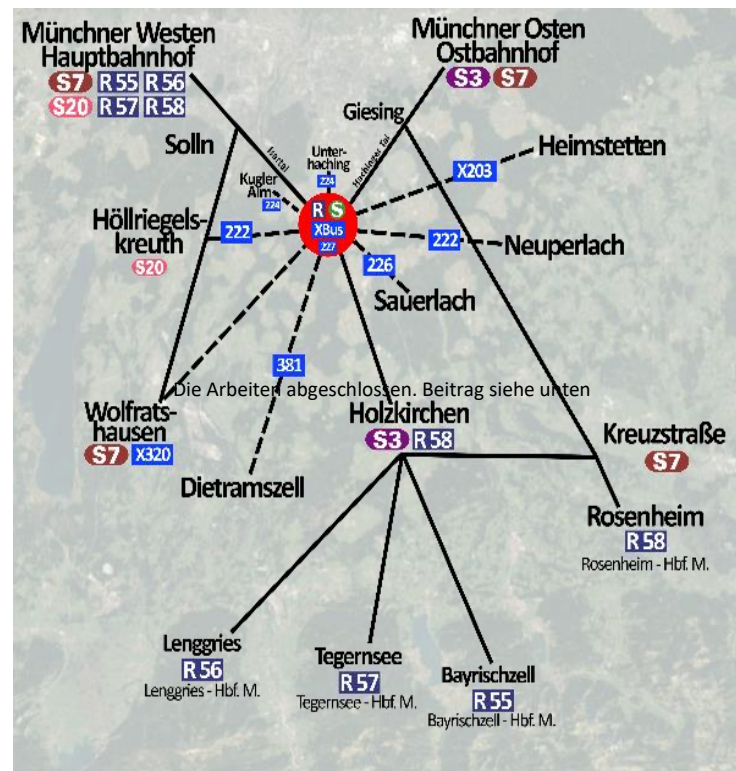
Der gesamte Vorstand wurde bestätigt. Für die Funktion des Schriftführers konnte **Jörg Koppen von der Agenda 21 Oberhaching** neu hinzugewonnen werden, der als ehemaliger Verkehrsplaner bei der Stadt München über langjährige Erfahrungen in der Verkehrsplanung verfügt. Die **Erste Bürgermeisterin Barbara Bogner (Sauerlach)** und der **Erste Bürgermeister Stefan Schelle (Oberhaching)** wurden ebenfalls wieder als Beiräte bestätigt. Die Beirätin Frau Bogner und der **Stellvertretende Landrat im Landkreis München Otto Bußjäger** wünschten dem Verein weitere erfolgreiche Jahre bei der gemeinsamen Arbeit für einen leiseren und dadurch noch attraktiveren Schienenverkehr im Landkreis und der Region München und darüber hinaus in weiteren bayerischen Regionen.



v.l.n.r.: Werner Litza - 1. Vorstand; Christof Kindlinger - stv. Vorsitzender; Henk Bos - Schatzmeister; Jörg Koppen - Schriftführer

BRB Oberlandbahn-Halt am Bahnhof Deisenhofen

Nach Auffassung der Gemeinde Oberhaching, der ILI und der Lokalen Agenda 21 ließen sich **Lärm und Erschütterungen** von durchfahrenden Zügen in Deisenhofen ohne großen Aufwand allein durch einen Halt der Oberlandbahn-Züge der BRB am Bahnhof **Deisenhofen verringern** (zumindest zeitweise bzw. an Wochenenden). Auch die Funktion der **Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Deisenhofen** würde dadurch gestützt, denn hier beginnen die M-Zone und der 10-Min.-Takt des MVV. Die beiden Expressringbuslinien X320 nach Wolfratshausen und X203 nach Kirchheim-Heimstetten starten bzw. enden hier, ebenso halten hier weitere Regionalbuslinien und der Ortsbus. Viele Pendler, Ausflügler und Radwanderer kämen so einfacher und schneller zu ihren Zielen im Hachinger Tal, im Isartal, zum Ostbahnhof sowie zu den Ausflugszielen im Oberland und in die Berge.



Im Maximilianeum fand dazu am 2. Oktober 2024 auf Einladung der für den südlichen Münchner Landkreis zuständigen Landtagsabgeordneten Kerstin Schreyer ein Gespräch mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG, dem Ersten Bürgermeister Stefan Schelle (Oberhaching) und dem ILI-Vorstand statt. Stefan Schelle bekleidet nicht nur das Amt des Bürgermeisters von Oberhaching, sondern ist – wie auch MdL Kerstin Schreyer - Kreisrat im Kreistag des



Landkreises München und Vorsitzender der CSU-Kreistagsfraktion, Vorsitzender des Regionalen Planungsverbandes Region München und Bezirkstagsmitglied für den Regierungsbezirk Oberbayern und damit eine wertvolle Unterstützung des ILI-Anliegens:

Bei dem Treffen wurden Notwendigkeit und Nutzen des Halts der BRB Oberlandbahn-Züge dargestellt. Der besteht nicht nur für die Pendler aus dem Oberland in Richtung Ostbahnhof, sondern auch für die Umsteiger in die vom Freistaat geförderten Expressringbuslinien nach Heimstetten und Wolfratshausen, wie auch als günstige Verbindungen zwischen dem Hachinger Tal und dem Isartal. Auch der im Bau befindliche Schulcampus Deisenhofen mit 1.300 Schülern spricht für einen Halt der BRB-Züge.



v.l.n.r.: Jörg Koppen, ILI; Werner Litza, ILI; Staatsministerin a.D. Kerstin Schreyer, MdL, Bürgermeister Stefan Schelle, Bezirksrat

Ministerium und BEG entgegneten, dass die sinkende Pünktlichkeit der Züge weitere Halte schwierig machen und deshalb Anschlüsse am Münchener Hbf. ggf. nicht mehr erreicht werden. Das wird nach Auswertung der Fernzugverbindungen von der ILI angezweifelt. In der Gesamtbetrachtung müssten Nachteile für Pendler gegen Vorteile für Umsteiger abwogen werden. Auch die nicht gegebene Barrierefreiheit am Bhf. Deisenhofen aufgrund vorgegebener Bahnsteighöhen wird von Ministerium und BEG als problematisch angesehen. Die ILI führt dazu an, dass während der kürzlich über 4 Wochen erfolgten Oberlandbahn-Halte (Ersatz für die während der Gleisbauarbeiten auf der Strecke eingestellten S-Bahn-Verbindungen) keine Probleme wegen der Bahnsteighöhe aufgetreten sind und diese Problematik bei hier haltenden RB 58-Zügen ebenfalls besteht!

Frau Staatsministerin a.D. Kerstin Schreyer, MdL, und Bürgermeister Stefan Schelle ist es wichtig, dass die Regionalzüge in Deisenhofen möglichst oft halten. Eine Barrierefreiheit des Bahnsteigs ist wünschenswert, der notwendige Umbau muss in einem zweiten Schritt erfolgen und ist kein Argument gegen einen Regionalbahnhof am Bahnhof Deisenhofen. MdL Schreyer als Abgeordnete des Stimmkreises fordert einen Halt der BRB-Züge hier sowie eine Berechnung durch Ministerium und BEG, wieviel Umsteiger es durch den Halt in Deisenhofen auch vom bisherigen Autoverkehr gibt und wie viele Pendler ggf. Anschlusszüge am Hbf. nicht mehr erreichen.

Ministerium und BEG sagten eine Untersuchung des Halts der BRB-Züge in Deisenhofen sowie eine Berechnung der Umsteiger in Deisenhofen und am Hbf. mittels Verkehrsmodell zu. Erste Ergebnisse dieser Untersuchung sollen im Januar 2025 vorliegen.

Zum Bericht der SZ vom 11. Oktober 2024 gelangen Sie hier. ➡


Zur Pressemitteilung über dieses Treffen gelangen Sie hier. ➡

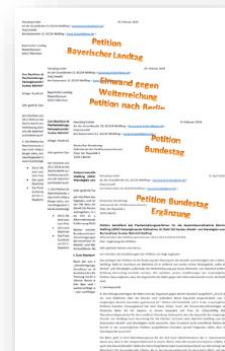


Kerstin Schreyer
Staatsministerin a.D., Landtagsabgeordnete



EBA Planfeststellungsverfahren Bhf. Weßling

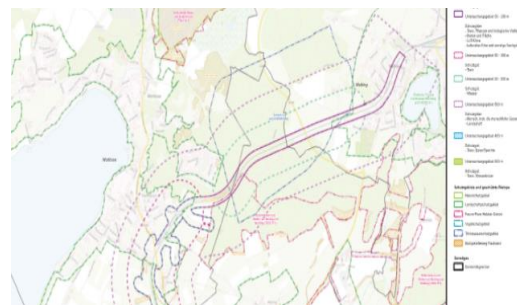
- Der Planfeststellungsbeschluss steht weiter aus.
- Dazu gibt es eine wohlbegründete Petition der Anwohner an den Deutschen Bundestag und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, sich bei der DB für die Planung eines alternativen Standortes für die Abstell- und Wendeanlage einzusetzen.
- Die ILI unterstützt diese Petition voll umfänglich und hat zudem mehrere Vorschläge, Anregungen und Empfehlungen zu Alternativ-Standorten an das Eisenbahn Bundesamt EBA eingereicht. Es bleibt zu hoffen, dass dies alles zum Erfolg führt.
- Siehe hierzu auch Beitrag in der SZ vom 17.6.2024 **Zug um Zug**.
Zum vollständigen SZ-Artikel: 



ILI interveniert zu Scopingverfahren

Zweigleisiger Ausbau Steinebach – Seefeld-Hechendorf

Das EBA-Verfahren über einen zweigleisigen Ausbau der S-Bahn-Strecke zwischen Steinebach und Seefeld-Hechendorf umfasst den gesamten Gleisbereich von Weßling bis Herrsching. Der im aktuellen Planfeststellungsverfahren zum Bhf. Weßling von Anwohnern und ILI e.V. mehrfach vorgeschlagene Alternativ-Standort für ein Wende- & Abstellgleises westlich vom Bhf. Weßling käme in diesem Streckenabschnitt ohne die Beeinträchtigung von Anwohner in Betracht.



Das Planfeststellungsverfahren zum zweigleisigen Ausbau der S-Bahn-Gleise zwischen Steinebach und Seefeld-Hechendorf mit Einreichungsschluss für Einwendungen bis 29.8.2024 läuft. Die ILI e.V. hat ihre Kommentare und Einwendungen dazu pünktlich an das EBA eingereicht.

Dialogforum Region-Süd

- Die Deutsche Bahn und ihre Gutachter informieren im Dialogforum über erreichte Fortschritte der Bahn-Ausbau-Vorhaben in der Region Süd.
- **Staatsminister Bernreiter:** „Das Bahnausbauprogramm ist Grundlage für eine zukunftsweisende Mobilität im Großraum München“
- Dem **Staatsministerium** liegt eine positive Bewertung der Weiterverfolgung der Maßnahme S-Bahnhalt Weichselbaum vor. Daraus könnten sich nun weitere Optionen für Standort-Alternativen zu der Abstell- und Wendeanlage östlich vom Bhf. Weßling eröffnen.



Programm
Bahnausbau Region München

Dialogforum 2024

Inzwischen liegt eine aktualisierte Dokumentation (Juli 2024) vor. 



EBA Erörterungstermin zum Pfv BW Langwied

Im Nachtrag zum Erörterungstermin am 19.7. eingebrachte Einwendungen, insbesondere mit Verweis auf die Pressemitteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 18.9.2024 ➡

Stärkung des Schienengüterverkehrs im Münchner Osten

München, 18.09.2024

Freistaat setzt sich für anwohnerfreundlichen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Dagfling und Trudering ein

- Häufige Kostenbeteiligung für Einhausung auf rund 700 Metern
- Keine Verlegung der Kfz-Verwahrstelle notwendig
- Verkehrsminister Bernreiter: „Jetzt ist die Stadt München am Zug!“
- Staatsminister Blume: „Königslösung für die Truderinger Kurve.“

Pressemitteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

Einwendung der Anwohner: Lärmschutzwand ist die einzige Lösung

- Zunahme des Lärms durch fahrende und abgestellte Züge ist zu erwarten,
- Bestehende Vereinbarungen zur lärmoptimierten Abstellungen erweisen sich als unzureichend, und
- sind mit hohem Aufwand für Verantwortliche der Anlage verbunden.

Verlängerung der Lärmschutzwand über Noderstr. hinaus

Um die bereits seit Jahren andauernden Lärmprobleme durch vorhandene Abstellanlage in Kastelburgstraße, Dilsberger Straße und Aubing-Ost-Straße/Hellensteinstraße zu lösen.



Positives zur Verlegung der Abstellungen am Insel-Bahnhof Lindau

Besser später als nie!!! **Go-Ahead** sagte zum **4. März 2024** die Verlagerung der Abstellungen vom Inselbahnhof nach Lindau-Reutin zu. Innerbetriebliche organisatorische Erfordernisse erschwerten zunächst die Verlagerung. Wir freuen uns für die Anwohner des Inselbahnhofs sehr, dass die von **DB InfraGO, EBA & Go-Ahead** zugesicherte Verlagerung inzwischen wahr geworden ist. Das ist ein ganz wunderbarer Erfolg für die so lange von Abstelllärm geplagten Anwohner des Inselbahnhofs! Erreicht werden konnte das nur durch das entschlossene, permanente Insistieren und Moderieren der ILI mit maßgeblicher, sehr engagierter Unterstützung durch unmittelbar betroffene Anwohner, effektiv ergänzt durch ILI-Lärmmeldungen und professionelle Schallpegel-Messungen mittels eines vollautomatischen mehrkanaligen Langzeit-Mess-Systems mit detaillierten Auswertungen und aussagekräftiger Dokumentation.



Vorher



Nachher



Die Österreichische Bundesbahn ÖBB übernimmt Go-Ahead

Laut SZ vom 1. Februar 2024 sind die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) Eigentümer des zuvor britischen Unternehmens Go-Ahead und übernehmen viele Zugstrecken in Bayern und vor allem in Schwaben. ... [Zum Artikel](#) ↗

In Folge dieser Übernahme wird **Go-Ahead** künftig unter dem Namen **Arverio Bayern GmbH** durch Süddeutschland fahren.

ÖBB
Go-Ahead

ARVERIO
BAYERN

Notizen vom ILI-Treffen am 29. Januar 2024 bei der BEG

Ein **Halt der mit Diesel angetriebenen BRB-Züge** zwischen dem Bayer. Oberland und dem Hauptbahnhof München findet in **Deisenhofen** nur bei betrieblichen Störungen und länger andauernden Bauarbeiten am Gleisnetz statt. Die Neuausschreibung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft **BEG** für den **SPNV** ins Oberland ist dieses Jahr erfolgt. Die Vergabe des künftigen Verkehrsvertrages erfolgte wieder an das bisherige Eisenbahnverkehrsunternehmen BRB. Laut Auskunft der BEG wäre ein zukünftiger Halt von **BRB-Diesel-Zügen** in Deisenhofen auch nachträglich noch durch eine entsprechende Änderung im Verkehrsvertrag möglich.

SPNV
Schienenpersonennahverkehr

Die BEG ist Aufgabenträger für den SPNV in Bayern. Sie erhält ihre Aufträge bzw. Vorgaben vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr.

Unser Betreiben eines künftigen Halts von den BRB-Diesel-Zügen der Oberlandbahn in Deisenhofen (auch zur Reduzierung des Lärms und der Erschütterungen durch durchfahrende Triebfahrzeuge) wird nun in engem Schulterschuß mit der Politik beim Ministerium weiterverfolgt.

Die Planungen für den Um- und Ausbau von Gleisanlagen und Bahnhöfen in Bayern erfolgen durch die **DB InfraGO AG** (früher DB Netz). Durch die Elektrifizierung weiterer Strecken in Bayern sowie den Einsatz von Wasserstoffzügen (u.a. Kaufbeuren - Füssen) soll der Bahnverkehr in Bayern bis 2040 emissionsfrei werden.

DB InfraGo AG (GO für
gemeinwohlorientiert)

Weitere Gespräche der ILI mit der BEG sollen etwa im halbjährlichen Turnus erfolgen. Das nächste Treffen ist für November 2024 geplant. Wir sind der BEG dankbar für damit nun mögliche regelmäßige Treffen zur Erörterung aller neu auftretenden bzw. bestehenden Bahnlärmprobleme durch die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVUs) auf die im Rahmen der Verkehrsverträge von Seiten der BEG Einfluss genommen werden kann.



ILI-Beisitzer

Mobilitätsdrehscheibe Bhf. Deisenhofen

Jörg Koppen (Deisenhofen - [j.koppen\[at\]laermschutz-initiative.de](mailto:j.koppen[at]laermschutz-initiative.de)) nimmt sich als Neuer ILI-Schriftführer u.a. auch des Themas "Halt der BRB Oberlandbahn am Bhf. Deisenhofen" an. Aufbauend auf seine langjährigen Erfahrungen als Verkehrsplaner der Landeshauptstadt München (LHM) und wertvollen Netzwerken aus vielfältiger ehrenamtlicher und kommunalpolitischer Tätigkeit wirkt er jetzt auch maßgeblich im ILI-Vorstand mit.



Jörg Koppen ILI-Beisitzer

Aubing-Lochhausen-Langwied/BW Pasing & BW Langwied

Die aktive Unterstützung durch die ILI-Beisitzer hat sich auch bisher schon als äußerst hilfreich erwiesen, wie zum Beispiel durch die Zusammenarbeit mit **Dagmar Mosch** – ([d.mosch\[at\]laermschutz-initiative.de](mailto:d.mosch[at]laermschutz-initiative.de)) – beim frühen Austausch und der Miteinbeziehung des lokalen Bezirksausschusses 22 (Aubing-Lochhausen-Langwied) der Landeshauptstadt München LHM zu dem aktuellen Planfeststellungsverfahren für das neue S-Bahn-Betriebswerk BW Langwied.



Dagmar Mosch ILI-Beisitzerin


Ambitionierte Neuentwicklung/-Beschaffung von Triebfahrzeugen für die S-Bahn München

Für die Neuanschaffungen von Triebfahrzeugen für die S-Bahn-Region München sind 5 dB niedrigere Lärm-Grenzwerte vorgesehen als die VDV1541 vorgibt.

Darüber hinaus sollen abgerüstete Abstellungen sowie ferngesteuerte Aufrüstung & Abrüstung möglich sein. Zudem gelten scharfe Anforderungen für einen lärmarmen Winterbetrieb der Fahrzeuge.

Nach erfolgter Vorserien-Erprobung soll der Einsatz der neuen Fahrzeug-Generation schrittweise ab 2028/29 auf allen Linien erfolgen (bis auf S7 und die Strecke Dachau – Altomünster, jeweils wegen einiger zu kurzer Bahnsteige). An einigen anderen Strecken müssen bis zum Einsatz der neuen Fahrzeuge auch noch einige Wendegleise verlängert und ausgebaut werden.

Die S-Bahn München verweist für Informationen zu den geplanten Gleisbauvorhaben auf die Webseite der DB siehe Programm 14+ „Starke S-Bahn München“.

Zur interaktiven Karte mit Übersicht über Baumaßnahmen hier klicken: 





S-Bahn weiß-blau

Pressemitteilung des Staatsministeriums vom 25.9.24

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



Design der neuen Fahrzeuge für S-Bahn München
vorgestellt

Neue Gestaltung für bessere Orientierung

Freistaat Bayern investiert über zwei Milliarden Euro in neue Züge

Erste Fahrzeuge ab Ende 2028 im Einsatz



Das Außendesign, entwickelt in Zusammenarbeit mit dem Designstudio neomind, kombiniert digitale und statische Elemente. So zeigt ein durchgängiges LED-Band im oberen Bereich die jeweilige Linienfarbe an. Die neue Münchner S-Bahn setzt auf einen starken Hell-Dunkel-Kontrast, der besonders für barrierefreie Orientierung sorgt: Schwarzgraue Türen heben sich deutlich vom hellen Hintergrund der Außenhülle ab, und spezielle Bereiche für Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen sind in „Bahnland Bayern“-Blau markiert. Diese Zonen werden zusätzlich durch gut sichtbare Piktogramme gekennzeichnet, wie sie bereits in den modernisierten Münchner S-Bahn-Fahrzeugen vom Typ ET 423 sowohl außen als auch innen verwendet werden. Das markante „S“ am Zugkopf weist das Fahrzeug zudem auf den ersten Blick als S-Bahn aus.

Untersuchungen zu S7-Bahnsteig-Verlängerungen

Das **Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr** gibt bekannt:

Die S-Bahnsteige zwischen Großhesselohe Isartalbahnhof und Höllriegelskreuth werden verlängert und barrierefrei. Eine entsprechende Vereinbarung für die Planungen der Bahnsteigverlängerungen in Großhesselohe Isartalbahnhof, Pullach und Höllriegelskreuth haben Freistaat und DB unterzeichnet. Der Freistaat stellt die für die Planungen erforderlichen Mittel in Höhe von rund 3,7 Millionen Euro bereit.

Verkehrsminister Christian Bernreiter: „In einem ersten Schritt wollen wir die Bahnsteige an den Stationen Großhesselohe Isartalbahnhof, Pullach und Höllriegelskreuth auf 210 Meter verlängern. Ich freue mich, dass wir dann auch Langzüge einsetzen können und somit den Fahrgästen mehr Platz anbieten können. Die dafür erforderlichen Planungen haben wir jetzt zusammen mit der Deutschen Bahn auf den Weg gebracht.“

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr





Klaus-Dieter Josel (bis Juni 2024 Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn in Bayern): „Mit dem Ausbau der Bahnsteige schaffen wir Platz für längere Züge und mehr Kapazität im S-Bahn-System – für eine starke Schiene und mehr umweltfreundliche Mobilität. Damit setzen wir den Wachstumskurs im Bahnknoten München ganz im Sinne von Starke S-Bahn München – Programm 14plus weiter fort.“

Im Planungspaket inbegriffen ist die Durchführung einer Machbarkeitsstudie für die Station Pullach. Ziel ist es, Varianten zu ermitteln und zu bewerten, die die Bahnsteigertüchtigung bzw. Verlängerung an der Station Pullach unter Berücksichtigung der in unmittelbarer Nähe befindlichen Bahnübergänge Münchener Straße und Bahnhofstraße ermöglichen können. Die projektverantwortliche Deutsche Bahn strebt an, die Planungen einschließlich des Planfeststellungsverfahrens bis Ende 2028 abzuschließen, um dann unverzüglich mit dem Bau beginnen zu können. **Verkehrsminister Bernreiter:** „Mit den Bahnsteigverlängerungen wird auch die Barrierefreiheit an der Station Großhesselohe Isartalbahnnhof umgesetzt. Darauf lege ich großen Wert!“

S-Bahn Schienenlärm-Probleme in München-Pullach

Trotz der kürzlich im Bereich vor dem Isartal-Bahnhof erfolgten Gleiserneuerungsarbeiten treten in dem Kurvenbereich vor dem Isartal-Bahnhof immer noch erhebliche Lärm- & Erschütterungsprobleme bei Durchfahrten von S 7 und S 20 Fahrzeugen auf.

Anfang Oktober 2024 wurde bei einem neuerlichen Ortstermin bei dortigen Anwohnern mit DB InfraGO und dem ILI-Vorstand nochmal auf die Lärmursachen und Schienenstellen eingegangen. Es gibt dort durchschwingende Schwellen, Isolier-/Trennstellen und eine Weiche am Kurvenausgang mit der allseits bekannten Weichenherz-Problematik. Bei diesem Ortstermin wurden die genannten Problemstellen von den DB-Mitarbeitern begutachtet und zur Überarbeitung aufgenommen.

Die DB-Arbeiten, wie manuelles Nachschleifen der Schienen, sollen in den nächsten 6 Wochen erfolgen. Die von externen Fremdfirmen zu erbringenden Arbeiten werden voraussichtlich einige Monate benötigen. Ursprünglich hätten die dort teilweise noch liegenden Holzschwellen bereits im vergangenen Sommer durch neue Betonschwellen ersetzt werden sollen. Aufgrund der bei den Gleisbauarbeiten im Bereich Deisenhofen aufgetretenen Verzögerungen, war das jedoch nicht mehr möglich. Perspektivisch sind von DB Infra GO an der S 7-Strecke zwischen Pullach und Höllriegelskreuth erst im Jahr 2027 wieder größere Gleisbauarbeiten eingeplant.



S-Bahn zum Anfassen in Pullach



Erneut Schienenlärm-Probleme in Deisenhofen

Nach den erst kürzlich entlang der Bahnstrecke zwischen Großhesselohe und Deisenhofen erfolgten Gleiserneuerungsarbeiten am stadtauswärts führenden Gleis gibt es jetzt bei Überfahrten von S-Bahnen und Regionalbahn-Fahrzeugen ganz erhebliche Lärm- & Erschütterungsprobleme im Bereich zwischen dem Bahnübergang BÜ Jägerstraße und dem BÜ Stefaniestraße.

Ursache dafür sind auch hier Isolier-/Trennstellen und Weichen mit der allseits bekannten Weichenherz-Problematik.

Auch hierzu stehen wir mit DB InfraGO in Verbindung, um soweit möglich zumindest partielle Verbesserungen zu erreichen.

Bei unserem Ortstermin Anfang Oktober 2024 wurden von den DB-Mitarbeitern auch die genannten Problemstellen begutachtet und zur Überarbeitung aufgenommen. Die erforderlichen DB-Arbeiten, manuelles Nachschleifen der Schienen, soll ebenfalls in den kommenden Wochen erfolgen, womit die verschiedenen Lärmursachen hoffentlich weitgehend behoben sein werden.

Gleiserneuerung Sauerlach abgeschlossen

Die Gleiserneuerung in Sauerlach an dem stadtauswärts führenden Gleis ist abgeschlossen. Die Anwohner können eine Reduzierung der Vibrationsbelastung durch die BRB-LINT-Züge in Richtung Holzkirchen feststellen und bedanken sich ausdrücklich für das Einbauen besohlter Schwellen im Ortsbereich Sauerlach.



Einsatz ET424 Triebfahrzeuge bei der S-Bahn München

Die technisch überarbeiteten Fahrzeugtypen ET424 werden nur auf den Strecken Dachau – Altomünster und auf der S20-Strecke Höllriegelskreuth – Pasing eingesetzt.

In Altomünster sollen am dortigen Abstellgleis wie bisher nur ET423 abgestellt werden. Die Abstellung der ET424 erfolgt dort unmittelbar am Bahnsteig.

ET424-Abstellungen sollen auch in Dachau im Bereich der bisherigen ET420-Abstellungen erfolgen (hinter der dortigen Lärmschutzwand).

Die Abstellungen der Züge auf dem Betriebsgelände des BW Pasing erfolgen in möglichst anwohnerfernen Gleisbereichen.

Am Bhf. Deisenhofen wird nachmittags ein ET424 vom BW Steinhausen kommend am Bahnsteig stehen und von dort als S20 nach Solln und weiter nach Pasing fahren.

Der Einsatzzeitraum der ET424 ist bis 2029 vorgesehen, danach sollen sie ausgemustert werden.

Auf Betreiben der ILI wurden bei allen Fahrzeugen die bisher eingebauten, außerordentlich lärmintensiven Ölpumpen getauscht!

In der Abstellung ist für diese Züge allerdings kein lärmreduzierter Rüstzustand FZ4 (wie beim ET423), sondern nur der Rüstzustand FZ3 mit teilweise laufenden Aggregaten möglich.



Bei Temperaturen unter -5°C werden die Züge durchgeheizt.

Die Winterbetriebsbedingungen & -Temperatur-Schwellwerte gelten wie bei ET423-Fahrzeugen.

Im Sommerbetrieb schaltet sich ab $+27^{\circ}\text{C}$ die Klimaanlage ein. Die Lüfter/Klima-Aggregate der Fahrzeuge sind leistungsfähiger (aber wohl nicht lauter) als bei der Baureihe ET423. Zur Vermeidung von Verschleiß, der letztlich zu erhöhtem Lärm führt, wird wie bei ET423 einmal jährlich eine „Klima-Aggregate-Wartung“ durchgeführt.

Neue Mitglieder aus Höhenkirchen-Siegertsbrunn

Ständige Verspätungen bei S 7-Verbindungen führen am Bahnsteig vom Bhf. Höhenkirchen und zeitweise auch auf dem Wende- & Abstellgleis zu erheblichen Lärmproblemen für die dortigen Anwohner.

Insbesondere an heißen Sommertagen dröhnen während der Wartezeiten fortwährend die S-Bahn-Triebfahrzeug-Aggregate mit maximaler Lautstärke - teils über 70 dB(A)!

Hinzu kommen dort auch noch wartende Linienbusse mit offenen Türen bei laufenden Klimaanlagen – nicht gerade vorbildlich in unseren Zeiten des Klimawandels ...

Die bei ET423 Triebfahrzeugen während der Wendevorgänge (gerade bei sommerlichen Temperaturen!) für die Dauer von 30 Minuten bis etwa zwei Stunden im Rüstzustand RZ1 auftretende Lärmentwicklung hat dieses Jahr an mehreren Bahnhöfen in der S-Bahn-Region zu erheblichen Lärm-Problemen geführt. Deshalb wird diese Problematik eines unserer wesentlichen Themen beim nächsten S-Bahn-Spitzengespräch sein. Wir wollen dabei versuchen, technische und/oder betriebliche Ansätze für Lösungen zur Verminderung dieser Emissionen abzuklären.

Zusätzlich zum üblichen S-Bahn-Lärm mussten die dortigen Gleisanwohner bei jeder Ein- & Ausfahrt der Züge auch noch von früh bis spät mehrmaliges Makrofon-Gehupe ertragen! Der Grund dafür: Die Schranken-Anlage war über Tage ausgefallen, weshalb die Tfs aus Sicherheitsgründen Warnsignale geben mussten ... Lesen Sie dazu mehr im Merkur München Landkreis vom 5.10.2024 🖱



S-Bhf. Höhenkirchen-Siegertsbrunn
S-Bahn mit maximaler Lautstärke - teils über 70 dB(A)!

[Startseite](#) > [Lokales](#) > [München Landkreis](#) > [Höhenkirchen-Siegertsbrunn](#)

Hupende S-Bahnen sorgen für Unmut - Anwohner am Bahnhof Höhenkirchen beklagen Störung der Nachtruhe

05.10.2024, 08:30 Uhr

Von: [Stefan Weinzierl](#)



Neues aus Kaufbeuren

Dieselnetz Allgäu: Noch in unserem Newsletter vom Februar 2024 berichteten wir unter **Notizen vom ILLI-Treffen bei der BEG** vom Plan der BEG, den Bahnverkehr in Bayern durch Elektrifizierung der Strecken sowie den Einsatz von Wasserstoffzügen (u.a. Kaufbeuren - Füssen) bis 2040 emissionsfrei zu machen.

Tatsächlich stellte Siemens im Oktober 2023 das neue Modell eines Wasserstoffzuges in Kaufbeuren vor. Siehe Bericht [auf der Seite von BR Klassik](#). Auch war bei der Vorstellung des Modells ein Probetrieb für Mitte 2024 angekündigt worden. 🐣



Von unserem Mitglied in Kaufbeuren erfahren wir nun, dass der Diesel-Zug IC2084/2085 Oberstdorf - Kempten - Hannover wahrscheinlich durch neu bestellte ICE-L ersetzt werden soll. Dabei handelt es sich um einen Elektro-Diesel-Hybrid-Zug.

Für das Dieselnetz Allgäu bedeutet das, dass auch nach der möglichen Umstellung der Regionalzüge auf Wasserstoff oder Batterie ab 2035 der Fernverkehr durch das Allgäu weiterhin mit Diesel fahren wird, somit nicht vorgesehen ist, vollständig aus dem Dieseltrieb auszusteigen.

Wir bleiben dran, und halten Sie über die weitere Entwicklung auf dem Laufenden.

Akustische Zeitenwende: 50 Jahre Lärmschutz im UBA

Viele Menschen sind hohen Geräuschbelastungen ausgesetzt, die ihre Gesundheit beeinträchtigen und die Lebensqualität mindert. Die vielfältigen Aktivitäten zur Erfassung, Bewertung und Minderung des Lärms verfolgen daher das Ziel, die Beeinträchtigungen durch Lärm wesentlich zu verringern. Aktuelle Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation zeigen jedoch, dass zum Schutz der menschlichen Gesundheit die Geräuschbelastungen deutlich weiter reduziert werden müssen. Lärm ist somit auch 50 Jahre nach Gründung des Umweltbundesamtes (UBA) weiterhin ein ernstes Umwelt- und Gesundheitsproblem.



[Hier geht's zur Broschüre](#)

72 sehr informative Seiten!



IGES-Abschlussveranstaltung des UBA-Forschungsprojekts „Verkehrswende und Konzept für einen leiseren Schienenverkehr“ am 17.09.2024 im Deutschen Technikmuseum in Berlin

Das Projekt wurde durch das UBA beauftragt (FKZ 3721541020) und wird durch das BMUV finanziert. Auftragnehmer sind die IGES Institut GmbH (Projektleitung Prof. Kay Mitusch), das Fachgebiet Schienenfahrzeuge der TU Berlin (Prof. Markus Hecht) und Prof. Eckhard Pache von der juristischen Fakultät der Universität Würzburg.

Die ILL e.V. wurde von Prof. Hecht TU Berlin eingeladen an diesem umfassenden UBA-Projekt zum Themenbereich Schienenlärm mitzuwirken.

Mit Vor-Ort-Terminen am Bhf. Deisenhofen, im DB Regio Bahnbetriebswerk und der DB InfraGO Abstellanlage München-Pasing, inklusive einer Präsentation des geplanten neuen S-Bahn-Betriebswerks BW Langwied, konnten wir gemeinsam mit den zuständigen DB-Verantwortlichen das IGES-Projektteam fachlich unterstützen.

Mittels konkreter Schienen- & Abstelllärm-Erlebnisse im realen Betrieb, dazu Anforderungen & Entwicklungen zukünftiger

Triebfahrzeuge des Schienenverkehrs, den dafür erforderlichen Betriebsanlagen und vertiefenden Diskussionen wurden Einblicke in die tägliche Bahnpraxis und die für Bahnanwohner daraus resultierenden Lärm- & Erschütterungsprobleme vermittelt.

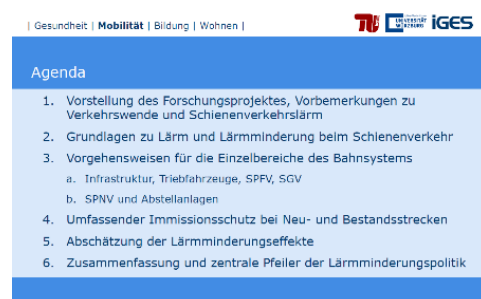
In der Projekt-Abschlussveranstaltung in Berlin, zu der wir neben mehreren Vertretern aus der Bahnbranche eingeladen waren, wurde ein umfassendes, eindrucksvolles Werk zu dieser wichtigen Bahn-Thematik präsentiert! In engagierten Diskussionen konnten

auch noch zusätzliche Aspekte erörtert werden.

Mitarbeiter der TU Berlin hatten wir zur präsentierten Grafik mit verschiedenen Triebfahrzeug-Lärmquellen darauf hingewiesen, dass vor der finalen Veröffentlichung noch Ergänzungen & Korrekturen erforderlich sind, damit nicht falsche Schlussfolgerungen daraus gezogen werden.

Ein Beispiel: Auch die beim Bremsvorgang erzeugte Wärme muss bei anschließenden Fahrzeug-Wenden und in der Anfangsphase von Fahrzeug-Abstellungen abgeführt werden! Das erfolgt in der Regel durch laufende (lärmintensive) Lüfter-Aggregate, was bei sommerlichen Außentemperaturen bis zu einer halben Stunde dauern kann.

In der Diskussion haben wir auch darauf hingewiesen, dass ganz erhebliche Lärmentwicklungen von (gerade in Verbundnetzen mit unterschiedlichen Bahn-Takten) recht häufig benötigten Triebfahrzeug-Wenden ausgehen!



Präsentation Prof. Dr. Hecht TU Berlin



Dabei handelt es sich, besonders bei sommerlicher Witterung, oftmals um maximale Lärm-Emissionen, die tagsüber, wie auch nachts ein bis zwei Stunden andauern können!

Konstruktive Anstrengungen und Lösungen zur Lärmreduzierung während dieser Fahrzeugbetriebszustände, die die Anwohner von Wende- & Abstellgleisen stark belasten, wären für zukünftige Neuentwicklungen wie auch für Bestandsfahrzeuge dringend erforderlich!

Weitere Schienenlärm-Aspekte haben wir noch einmal thematisiert und dem Projekt-Team empfohlen, diese - bei uns leider typischen - Infrastruktur-Lärmquellen in die Ausarbeitung einfließen zu lassen:

Selbst nach vollständigen Trassen- und Gleiserneuerungen leiden viele in unmittelbarer Nachbarschaft zu Gleisen lebende Menschen (insbesondere bei schnelleren Zug-Durchfahrten) unter massivem Schienenlärm (ebenso unter Erschütterungen, die bei diesem UBA-Projekt aber ausgeklammert wurden).



Ursachen sind sog. Isolier- bzw. Trennstellen an den Schienen (nötig zur Gleisbesetzt-Meldung) und die in unserem DB Schienennetz verwendeten Weichentypen (vor allem wegen der üblicherweise feststehenden Weichenherzen)!

Innovative Lösungen für diese gravierenden Lärm-Probleme beim Schienenverkehr wären dringend erforderlich und für ungemein viele Menschen mit deutlichen Entlastungen verbunden. Dazu befinden wir uns bereits seit längerem mit DB InfraGO im Austausch, bislang allerdings noch ohne wirksame Lösungsansätze.

Für die im gesamten deutschen Bahnnetz auftretende Schienenlärm-Problematik setzen wir auf die Kraft des Faktischen durch die nun angeregte Thematisierung und Auseinandersetzung damit.

Der Vorstand