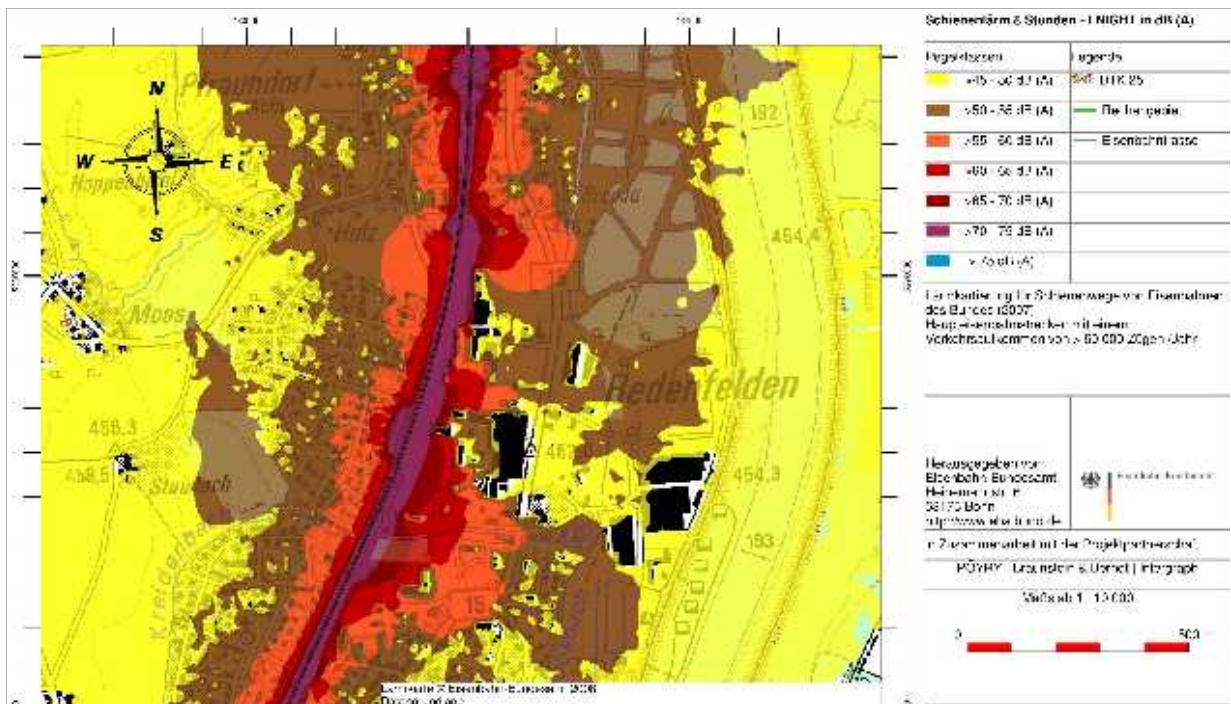


Lärmkarte der Bahn, Lden, Gemeindegebiet Raubling, Stand 09/2009

© Eisenbahn-Bundesamt



Lärmkarte der Bahn, LNight, Ortsteil Redenfelden, Stand 09/2009

© Eisenbahn-Bundesamt

Lärmstatistik: Raubling

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Stand 23.09.2009

LDEN		LNight	
Pegelbereich (dB)	Lärmbelastete Einwohner	Pegelbereich (dB)	Lärmbelastete Einwohner
-	-	> 45 - 50 dB	1550
-	-	> 50 - 55 dB	1650
> 55 - 60 dB	1690	> 55 - 60 dB	830
> 60 - 65 dB	990	> 60 - 65 dB	340
> 65 - 70 dB	400	> 65 - 70 dB	100
> 70 - 75 dB	130	> 75 dB	120
> 75 dB	130	-	-

„Leider hat der Bahnkörper eine sehr ungünstige Lage. Er läuft mitten durch unsere Siedlungsräume, mitten durch unser Ortsbild, scheidet Osten von Westen und nur wenige Nahtstellen verbinden hüben und drüben. Er wird immer Fremdkörper und Trennungslinie bleiben...“

Siegfried Blümel, 1958

Lärmzone Raubling

Lärmkartierung nach EG-Umgebungs-lärmrichtlinie
Unsere Chance für ein mehr an Ruhe nutzen und jetzt aktiv werden!

Umgebungs-lärm in Raubling, Schienenverkehr

Eisenbahnlinie Rosenheim – Kufstein

Ein historischer Abriss



Eisenbahn bei Raubling
Historisches Bildmotiv um 1911

Über die Jahrhunderte entwickelte sich das Inntal zu einem Verkehrsweg von europäischer Bedeutung. Unter anderem begründet in der relativ leichten Freigebbarkeit des Brennerpasses, mit seinen 1372 m Höhe einem der niedrigen Alpenübergänge.

Bereits 1835 schlägt ein Münchner Großhändler eine Eisenbahnverbindung von München, durch das Inntal über den Brenner nach Italien vor. Im Tirolerischen geht man ab 1837/38 an die Planung für den Bau einer Eisenbahnlinie zwischen Innsbruck über Kufstein bis zur bayerischen Grenze bei Kiefersfelden. Die Bahn sollte in Kufstein am östlichen Innufer, also unterhalb der Festung entlangführen. Das Projekt findet weder in München noch in Wien Zustimmung. In Bayern schlägt Maffei, ein Lokomotivenfabrikant 1848 den Bau einer Eisenbahnlinie von München nach Österreich vor. Das Projekt wird 1850 genehmigt. Die ursprüngliche Planung sah sowohl für die Strecke von München nach Rosenheim wie auch die der Inntal-Zweiglinie eine andere Trassenführung vor. So sollte die Inntalsstrecke ursprünglich östlich des Inns, also über Rohrdorf, Neubeuern und Nußdorf in Richtung Landesgrenze Windshausen verlaufen. Bereits 1857 erreicht der erste Zug aus München kommend Rosenheim. Die Fahrt über das Mangfalltal dauerte um die 3 Stunden.

Die Bauarbeiten an der zunächst eingleisigen Inntalstrecke beginnen im Jahr 1853. Am 5. August 1858 wird die Bahnlinie Rosenheim – Kufstein eröffnet.

In etwa Zeitgleich wird auch in Tirol der Bahnbau vorangetrieben. Der erste Zug von Kufstein in Richtung Wörgl fährt Ende 1858. Im Sommer 1860 sind die Gleise von Rosenheim nach Salzburg vollständig verlegt. Mit der Fertigstellung der Kufsteiner und Salzburger Bahnen war Rosenheim zu einem europäischen Verkehrsknoten geworden. Der Bahnbetrieb nimmt in den folgenden Jahren an Umfang weiter zu. 1867 folgt die Brennerbahn von Innsbruck nach Bozen. Nun ist der durchgehende Bahnverkehr nach Italien möglich.

1876 erfolgte der Bau einer Nebenstrecke zwischen Raubling und Nicklheim. Die „Station Raubling“ entwickelte sich in der Folge zum bedeutendsten Verladeplatz für Torf in Bayern.

Ab 1907 ist die Strecke Rosenheim – Kufstein durchgängig zweigleisig befahrbar. In den 1920er Jahren wird die Elektrifizierung von Bahnstrecken in Süddeutschland vorangetrieben. Mitte 1927 wird diese an der Strecke München – Kufstein abgeschlossen.

Das Dritte Reich ist eine dunkle Zeit - auch für die Bahn. Der NS-Staat weiß das gut ausgebaute südost-bayerische Bahnnetz für seine Zwecke zu nutzen. KdF-Fahrten, Truppen- und Materialtransporte. Züge mit Deportierten, bestimmt für die Vernichtung in den Konzentrationslagern, ZwangsarbeiterInneninsatz unter unmenschlichen Bedingungen durch die Reichsbahn. All dies geschieht auch an und auf der Kufsteiner Bahnstrecke.

Im Güterbereich startet 1972 der „Huckepack-Verkehr“ Köln – Verona. 1989 die „Rollende Landstraße“ von Ingolstadt bis Brennersee.

2003 wird für den Bereich Rosenheim ein neues elektronisches Stellwerk (ESTW) in Betrieb genommen und u.a. von dort auch die Strecke bis zur österreichischen Grenze fernbedient.

Verkehrsentwicklung heute

Vorweg, mit offiziellem Zahlenmaterial ist es ein Kreuz, die Bahn mauert, verlässliches Zahlenmaterial aus anderen Quellen sind kaum verfügbar.

Laut Auskunft des Eisenbahnbundesamtes befahren die Strecke Rosenheim - Kufstein **derzeit gut 60.000 Züge jährlich**, also um die 170 Züge am Tag. Der Kiefersfeldner Gemeinderat spricht 2003 von 230 Zugfahrten täglich.

In Vorleistung, wurde nach Bahnangabe bis 2001 die Strecke München – Kufstein für eine möglich Kapazität von 260 Zugfahrten pro Tag ausgebaut. Geplant als Nordzu aufstrecke zum Brennerbasistunnel (BBT) sprach das Bundesverkehrsministerium bislang von max. 85%igen Auslastung der Strecke bis 2015 (ohne BBT). Also von max. 170 Zugfahrten täglich.

Und seit kurzem ist von Bahnseite von technisch machbaren täglich 360 Zugfahrten die Rede. Treffender Bahnlogan zu den Arbeiten an der Strecke im Sommer 2009:

„Wir haben mit dieser Strecke viel vor“.



Foto Bund Naturschutz Raubling



Foto Bund Naturschutz Raubling

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) nutzen die Eisenbahn-Transittrasse Salzburg – Rosenheim – Kufstein für den österreichischen Inlandsverkehr zwischen Tirol und Salzburger Land.

Lärmschutz für Raubling



Foto Bund Naturschutz Raubling

Das im Jahr 2000 abgeschlossene Lärmsanierungspilotprojekt der DB AG im Ortteil Raubling mit seinen bis zu 5 m hohen, einseitig hochabsorbierenden Betonelementen bedarf durchaus einer kritischen Betrachtung. Abgesehen von der totalen Ortszerschneidung ist festzustellen dass der Bahnlärm, durch die Trichterwirkung für viele Lärmbetroffene nun deutlich länger zu hören ist – dieses Grundübel wird sich bei der bereits angekündigten Verdoppelung der Zugfahrten als Dauereisenbahnlärm mit Schienenbonus bemerkbar machen. Von direkten Anliegern zur Lärmschutzwand werden u. a. stärker spürbare Vibrationen im Haus bemängelt.

Ergebnis eines in guter Absicht initiierten Lärmschutzprojektes der Gemeinde Raasdorf:



Festlieger Fahrflüschutz am Industriegebäude

Fotos Bund Naturschutz Raasdorf

Ein lückenhafter, auf längeren Abschnitten in minimalisierter Bauart ausgeführter Bahnlärmschutz. Auch hier hören die Einwohner nun deutlich länger die fahrenden Züge. Reflexionen und Mehrfachreflexionen des Bahnlärms an den hohen, schallharten Industriegebäuden in Redenfelden durch die hier fehlende zweite Lärmschutzmauer sind für die Anwohner stark belastend.

Umweltbelastungen durch Schienenverkehr



Foto Bund Naturschutz Raasdorf

Ursache für vermeidbaren Schienenlärm ist zum Teil eine veraltete und nicht optimal gewartete Schienen- und Fahrzeugtechnik (insbesondere Riffel auf Rad und Schiene). Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz ist nur beim Neubau und bei wesentlichen Änderungen von Schienenstrecken sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach Stand der Technik vermeidbar sind. Eine entsprechende Regelung für bestehende Strecken fehlt. Für die Lärmsanierung an bestehenden Strecken wurde durch den Bund im Jahr 1998 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm „Schiene“ auf den Weg gebracht.

Gefordert wird von verschiedener Seite, dass der sogenannte Schienenbonus (Schienenverkehrslärm soll um genau 5 dB(A) weniger lastig sein als Straßenverkehrslärm) einer kritischen Prüfung unterzogen wird. Weitere Minderung der Umweltbelastungen im Schienenverkehr könnten nach Ansicht von unabhängigen Fachleuten durch emissionsabhängige Trassenpreise sowie, nach dem Vorbild Österreichs, durch geringere Emissionsgrenzwerte für Schienenfahrzeuge erreicht werden.

Der internationale Eisenbahnverband hat im Jahr 1998 ein Aktionsprogramm vorgestellt, das Forschungsaktivitäten zur Umstellung auf lärmarme Bremssohlen im Güterverkehr beinhaltet. Für neue Güterwagen waren K-Sohlen vorgesehen, die ein anderes Bremsgestänge erfordern. Für bestehende Wagen sollten so genannte LL-Sohlen entwickelt werden, die bei gleichen Reibwerten wie die bislang eingesetzten Grauguss-Sohlen (GG-Sohlen) ohne Austausch des Bremsgestänges einsetzbar sein sollten. Im Rahmen der Forschungen zu den LL-Sohlen konnten jedoch bislang keine geeigneten Bremssohlen entwickelt werden. Neben der Verbesserung der Bremssohlen sind zur Verringerung des Lärms aber auch konstruktive Maßnahmen an den Güterwagen erforderlich.

Quellen

- Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Gaus, Ingrid Friedrich (Freyrath), Birgit Humburger, weitere Abgeordnete und der Fraktion der FDP – Drucksache 152871 – Schutz von Anwohnern vor Schienenverkehrs lärm
- Die Zulaufstrecke durchs Innthal – eine Chronik, Daniela Rado MdB/GSU
- 150 Jahre Eisenbahn in Rosenthal – Aspekte Wirtschaft und Verkehr, Adolf Ringreiter, Mitgl. d. B., Verlag Mai 2017
- Bayern: Tor zum Süden, 150 Jahre Eisenbahn Rosenthal – Kufstein, Siegrid Urbs, 2018
- Forschungsergebnisse zu Mittelstreckenlinien und Schienenposten seit 1990. Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V., 2009
- Minderung der Umweltauswirkungen im Schienenverkehr durch emissionsabhängige Treibstoffpreise, Umweltbundesamt, L 2007

Wir meinen

Trotz Lärmschutzwand, der Bahnlärm belastet Raubling schon jetzt genug.

Technisch machbare 360 Züge, das bedeutet bis zu doppelt soviele Züge wie heute, werden eine völlig neue Qualität des Bahnlärms mit sich bringen. Bahndauerlärm mit Schienenbonus.

Der Schienenbonus ist insbesondere bei nächtlichem Schienenverkehrslärm nicht berechtigt.

Lärmsanierungsmaßnahmen an einer Eisenbahnhauptstrecke auf Gemeinden abzuwälzen, die sich einerseits mit der „selbstherrlichen“ Bahn AG herumschlagen müssen, auf der anderen Seite Lärmschutzwände in minimalisierter Bauart in eigener Regie ausführen um die unberechtigterweise aufgebürdete Last finanziell überhaupt stemmen können...

Was soll man von einem solchem System halten?



W. v. S. d. B. Bund-Naturschutz Ortsgruppe Raubling, c/o Hemenchiemseestraße 8, 83064 Raubling

Diese Information wurde mit großer Sorgfalt zusammengestellt. Eine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit kann dennoch nicht übernommen werden.
Stand: 10/2018. Weitere Informationen zur Aktion "Lärmzone Raubling" unter www.raubling.bund-naturschutz.de, Ortsgruppe Raubling.



Literatur:

- Internetangebot des Eisenbahn-Bundesamt zur Europäischen Umgebungslärmrichtlinie