



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Rinderspacher SPD**  
vom 28.08.2014

### **Pfeiftöne Bahnlinie Murnau- – Oberammergau**

Auf der Bahnlinie Murnau–Oberammergau befinden sich zahlreiche unbeschränkte Bahnübergänge, sodass die Lokführer als Warnsignal einen Pfeifton betätigen. Nach Angaben von Anwohnern werden auf dieser Strecke seit dem letzten Jahr Züge eingesetzt, deren Pfeifton lauter und eindringlicher ist als zuvor.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Ist die Lautstärke des Warnsignals von bis zu 110 dB(A) zulässig?
2. Kann die Lautstärke reduziert werden?
3. Durch welche technischen Vorrichtungen können die Bahnübergänge pfeiffrei gestaltet werden?
4. Besteht die Möglichkeit, die letzten beiden Nachtfahrten einzustellen und dafür eine Buslinie einzurichten?

## Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**  
vom 10.10.2014

Zu 1.:

Ja. Nach den Zulassungsvorschriften für Eisenbahnfahrzeuge muss die akustische Signaleinrichtung im Abstand von fünf Metern eine Lautstärke zwischen 115 bis 123 Dezibel (Spitzenpegel) aufweisen. Dabei liegt kein Verstoß gegen Immissionsgrenzwerte in § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vor. Zum einen beziehen sich die Grenzwerte in der Verordnung nicht auf einzelne Schalleereignisse (Spitzenpegel), sondern es handelt sich um Beurteilungspegel, die gemäß Anlage 2 zur Verordnung als Mittelungspegel über mehrstündige Betrachtungszeiträume hinweg berechnet werden. Zum anderen gilt die Verordnung

per Definition nur beim Neubau oder einer wesentlichen baulichen Änderung von Schienenwegen, weshalb sie für die Strecke Murnau – Oberammergau nicht einschlägig ist.

Zu 2.:

Eine Verringerung der Lautstärke des Pfeifsignals unter die zulässige Bandbreite aus der Zulassungsnorm berührt die Betriebsgenehmigung des Eisenbahnfahrzeugs. Solche Änderungen müssten im vorliegenden Fall von der DB Regio AG als Halterin der Fahrzeuge beantragt und vom Eisenbahn-Bundesamt als zuständiger Aufsichtsbehörde genehmigt werden. Allerdings wäre dann ein Nachweis gleicher Sicherheit zu führen. Es müsste belegt werden, dass leisere Signale vom Verkehrsteilnehmer am Bahnübergang unter allen erdenklichen Umständen ebenso zuverlässig wahrgenommen werden können. Dieser Beweis dürfte praktisch nicht zu führen sein.

Zu 3.:

Die im Einzelfall zulässige Sicherung an Bahnübergängen ergibt sich aus § 11 Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung (EBO). Danach kann auf Pfeifsignale verzichtet werden, wenn Bahnübergänge durch Lichtzeichen und/oder Schranken technisch gesichert werden. In bestimmten Fällen darf auf hörbare Signale außerdem verzichtet werden, wenn die Übersicht auf den Bahnübergang hergestellt wird, d. h. wenn Wegebeneutzer bei richtigem Verhalten einen herannaehenden Zug rechtzeitig durch Hinsehen erkennen können.

Über das Errichten einer technischen Sicherung oder das Herstellen von Flächen ohne Sichthindernisse (Sichtflächen) müssen das Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Träger der Straßenbaulast eine Vereinbarung treffen. Die Kostenverteilung regelt sodann das Eisenbahnkreuzungsgesetz. Der Erhalt von bestehenden oder dinglich gesicherten Sichtflächen obliegt im Übrigen dem Straßenbaulastträger.

Zu 4.:

Der Freistaat Bayern als SPNV-Aufgabenträger würde Einschränkungen beim Zugangebot nur veranlassen, wenn sämtliche betroffene Anliegergemeinden der Strecke Murnau–Oberammergau sich hierauf verständigen und entsprechende Gremienbeschlüsse fassen. Die Initiative läge bei der Region. Busverkehre als Ersatz für entfallende Züge müssten jedenfalls vom Landkreis organisiert und finanziert werden. Der Landkreis ist nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) zuständiger Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV.