



An den Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt München  
Herrn Dieter Reiter  
Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München

München, 26.01.2026

**Antrag Feldmoching:**

**Abstellen von Diesellokomotiven mit laufendem Motor am S-Bahnhof Feldmoching unterbinden – Gesundheits-, Umwelt- und Lärmschutz konsequent durchsetzen**

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich gegenüber den zuständigen Stellen (insbesondere DB Netz/DB Cargo bzw. betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie dem Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Immissionsschutzbehörde) dafür einzusetzen, dass Diesellokomotiven im Bereich des S-Bahnhofs Feldmoching nicht mehr über längere Zeit mit laufendem Motor abgestellt werden, sofern dies nicht aus zwingenden sicherheits- oder betriebsnotwendigen Gründen im Einzelfall unerlässlich ist.

Hierzu soll der Oberbürgermeister insbesondere:

- a) Unverzüglich Gespräche mit DB (DB Netz/DB Cargo) und den betroffenen EVU führen und ein verbindliches Verfahren vereinbaren, das das „Motor-Leerlauf-Abstellen“ in Feldmoching grundsätzlich unterbindet (Ausnahmen nur dokumentiert/begründet).
- b) Die zuständigen Behörden auf Bundes-/Landesebene (insb. Eisenbahn-Bundesamt) um aufsichtsrechtliche Prüfung und Maßnahmen bitten, damit schädliche Umwelteinwirkungen (Luftverunreinigungen, Lärm, Gerüche) für Anwohner\*innen wirksam reduziert werden.
- c) Mit DB/EVU kurzfristig umsetzbare technische/organisatorische Alternativen einfordern, z. B.
  - Landstrom/Standheizung/Standklimatisierung statt Dauerleerlauf,
  - Verlagerung längerer Abstellzeiten in weniger belastungssensible Bereiche,
  - Ersatz durch elektrische Traktion dort, wo Oberleitung vorhanden ist bzw. eine betriebliche Umplanung möglich ist,
  - klare Abstell- und Betriebszeiten (Schutz besonders nachts und am Wochenende).
- d) Das Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) beauftragen, gemeinsam mit dem Gesundheitsreferat die Situation zu dokumentieren (Beschwerde-Hotline/Erfassung, Zeiten, Standorte, Wetterlagen/Verfrachtung) und dem Stadtrat innerhalb von 6 Monaten zu berichten: Häufigkeit, Dauer, betroffene Unternehmen, getroffene Maßnahmen, weiterer Handlungsbedarf.

## Begründung

### 1. Ausgangslage und Problembeschreibung vor Ort (Feldmoching)

Am S-Bahnhof Feldmoching werden wiederholt Diesellokomotiven über Stunden mit laufendem Motor abgestellt – auch am Wochenende. Die Abgase und der Lärm werden dabei nicht nur im Bahnhofsgebiet wahrgenommen, sondern ziehen – je nach Wind und Wetter – in angrenzende Wohngebiete. Anwohner\*innen berichten von massiver Geruchsbelastung, eingeschränkter Nutzbarkeit von Balkonen/Terrassen und dem Gefühl, „Lüften sei sinnlos“. Der Eindruck einer dauerhaften, regelmäßig wiederkehrenden Belastung ist besonders gravierend, weil die Quelle nicht nur „kurz vorbeifährt“, sondern stationär emittiert: stetig, konzentriert, über lange Zeit. Diese Beschwerden sind zudem nicht neu, sondern reichen dokumentiert über Jahre zurück: Bereits 2019 wurde öffentlich geschildert, dass in Feldmoching stundenlang ein Dieselzug mit laufendem Motor steht und Abgase in Wohngebiete ziehen.

Auch 2020 wurde die Praxis als „besonders unerträglich“ beschrieben, inklusive Lärm- und Abgasbelastung im Umfeld von Stellwerks-/Bahnhofsarten wie Feldmoching.

Kernproblem: Es handelt sich nicht um unvermeidbare, kurzzeitige Emissionen im Fahrbetrieb, sondern um vermeidbare Daueremissionen im Stand, die im dicht besiedelten Münchner Norden eine besonders hohe Eingriffsintensität entfalten.

### 2. Belastung der Einwohner\*innen: Gesundheit, Lebensqualität, Schutzbedürftigkeit (insbesondere nachts und am Wochenende)

#### 2.1 Luftschadstoffe und Gesundheitsgefahren (NO<sub>2</sub>, Feinstaub/Partikel, Dieselabgas)

Dieselmotoren emittieren u. a. Stickoxide (NOx/NO<sub>2</sub>), Partikel (Feinstaub/Ultrafeinstaub, Ruß), Kohlenmonoxid sowie weitere Verbrennungsprodukte. Gerade im Dauerleerlauf in unmittelbarer Nähe zu Wohnbebauung wirkt die Belastung besonders direkt: Die Emissionen entstehen bodennah, über längere Zeit, oft bei Wetterlagen mit geringer Durchmischung (Inversionslagen im Winter), sodass sich Schadstoffe lokal anreichern können.

Rechtlich und gesundheitlich ist relevant, dass für NO<sub>2</sub> verbindliche Immissionsgrenzwerte bestehen: Der Jahresmittelwert darf 40 µg/m<sup>3</sup> nicht überschreiten; außerdem gilt ein 1-Stunden-Grenzwert von 200 µg/m<sup>3</sup>, der nur begrenzt oft überschritten werden darf.

Auch wenn eine konkrete Überschreitung am Standort Feldmoching im Einzelfall zu messen wäre, ist für kommunales Handeln entscheidend: Jede vermeidbare Zusatzquelle ist mit den Zielen der Luftreinhaltung unvereinbar – zumal München weiterhin einen rechtlich bindenden Luftreinhalteplan fortschreibt und Maßnahmen zur NO<sub>2</sub>-Reduktion umsetzt.

Hinzu kommt die besondere Einstufung von Dieselabgasen: Die Internationale Krebsforschungsagentur (IARC/WHO) hat Dieselmotoremissionen als krebserregend für Menschen (Gruppe 1) eingestuft, gestützt auf Evidenz u. a. für Lungenkrebs.

Unabhängig von der individuellen Risikowahrnehmung ist damit klar: Dauerhafte Dieselabgas-Exposition in Wohnnähe ist aus Vorsorge- und Gesundheitsschutzgründen nicht hinnehmbar, wenn sie vermeidbar ist.

#### 2.2 Geruchsbelastung als „schädliche Umwelteinwirkung“

Geruch ist nicht „nur“ Unannehmlichkeit. Er ist häufig ein Hinweis auf relevante Luftinhaltsstoffe und führt zu massiven Einschränkungen der Wohnnutzung (Fenster schließen, Aufenthalt im Freien vermeiden). Gerade bei wiederkehrenden Ereignissen entsteht ein Zustand, der dauerhaft die Lebensqualität mindert und das subjektive

Sicherheitsgefühl beeinträchtigt („Was atme ich da ein?“). Das gilt besonders für sensible Gruppen: Kinder, Ältere, Astmatiker\*innen und andere Menschen mit Atemwegs- oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

## 2.3 Lärm: Dauerbrummen, tieffrequente Geräusche, Schlafstörung

Laufende Dieselaggregate verursachen ein dauerhaftes, tieffrequentes Geräusch („Brummen“), das besonders nachts als Stressor wirkt. Schlafstörungen sind ein klassischer Wirkmechanismus von Umgebungslärm; sie beeinträchtigen Gesundheit, Konzentration und Leistungsfähigkeit und erhöhen das Risiko für langfristige Belastungsfolgen.

Für Gewerbelärm-Bewertungen werden in Deutschland Immissionsrichtwerte herangezogen; beispielhaft liegen diese für allgemeine Wohngebiete nachts bei 40 dB(A) (tags 55 dB(A)). Auch wenn Schienenverkehrslärm rechtlich in Teilen eigenständig geregelt ist, zeigt der Vergleich: Ein dauerhaftes Motorbrummen in Wohnnähe ist mit dem Schutzniveau für Wohngebiete nicht vereinbar, wenn es regelmäßig auftritt und vermeidbar wäre.

## 2.4 Wochenenden/Feiertage: gesteigertes Schutzbedürfnis

Am Wochenende halten sich Menschen typischerweise länger zu Hause auf; Erholung, Schlaf, Aufenthaltsqualität im Freien (Balkon/Terrasse) haben einen höheren Stellenwert. Genau dann „laufen diese Loks“ – die Belastung trifft also ausgerechnet in Zeiten zu, in denen Erholung besonders schutzwürdig ist.

## **3. Rechtliche Einordnung: Warum Handlungsdruck besteht (auch wenn Bahnzuständigkeiten überwiegend beim Bund liegen)**

### 3.1 Grundprinzip: Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Der deutsche Immissionsschutz verfolgt den Zweck, Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen; Luftreinhaltung und Lärmminderung sind zentrale öffentliche Belange. Die kommunale Ebene ist dabei nicht „unzuständig“, nur weil die Bahn Bundesmaterie ist: Die Stadt München hat eine Schutz- und Fürsorgefunktion gegenüber ihren Einwohner\*innen und muss im Rahmen ihrer Möglichkeiten alle geeigneten Schritte ergreifen, um vermeidbare Belastungen zu reduzieren.

### 3.2 Luftqualitätsrecht: EU-Recht, 39. BImSchV und Luftreinhalteplanung

Die EU-Luftqualitätsvorgaben (u. a. Richtlinie 2008/50/EG) verpflichten zur Einhaltung von Grenzwerten und – bei Problemen – zu Planungen/Maßnahmen, die die Dauer von Überschreitungen so kurz wie möglich halten.

In Deutschland werden die Grenzwerte u. a. durch die 39. BImSchV konkretisiert (NO<sub>2</sub>-Grenzwerte wie oben).

München hat hierzu einen fortgeschriebenen Luftreinhalteplan; die 9. Fortschreibung ist seit 20. Oktober 2025 in Kraft.

Vor diesem Hintergrund ist es politisch und rechtlich widersprüchlich, wenn die Stadt einerseits umfangreiche Maßnahmen zur NO<sub>2</sub>-Reduktion durchführt und andererseits eine lokal sehr belastende, vermeidbare Diesel-Daueremission in einem Wohnumfeld faktisch hingenommen wird. Der Antrag zielt darauf, die städtischen Luftreinhalteziele mit der Realität vor Ort in Einklang zu bringen.

### 3.3 Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) im Immissionsschutz

Für Betriebsanlagen und Fahrzeuge der Eisenbahnen des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt die zuständige Immissionsschutzbehörde und führt entsprechende Verfahren bzw. Vollzug im Immissionsschutzrecht durch.

Das bedeutet: Die Stadt kann nicht „selbst“ eisenbahnrechtlich anordnen – sie kann und muss aber druckvoll politisch und verwaltungspraktisch auf die zuständigen Stellen einwirken, Missstände dokumentieren und die zuständige Behörde zur Prüfung veranlassen. Genau darauf ist dieser Antrag zugeschnitten.

### 3.4 Rechtsprechung zu abgestellten Zügen: Emissionen sind dem Ort/Gleis zurechenbar

Wichtig ist zudem die höchstrichterliche Klarstellung, dass Emissionen abgestellter Züge dem Ort ihrer Verursachung zugerechnet werden können: Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden, dass Geräuschemissionen von Zügen den Gleisen, auf denen sie abgestellt werden, zuzurechnen sind.

Auch wenn diese Entscheidung unmittelbare Geräusche betrifft, ist die Aussage für Feldmoching zentral: Das Problem ist kein abstrakter „Schienenverkehr irgendwo“, sondern eine konkrete, regelmäßige Emissionsquelle an einem konkreten Ort – und damit adressierbar (organisatorisch, technisch, ggf. auch über Nebenbestimmungen / Anforderungen an den Betrieb am Standort).

## 4 Praktische Umsetzbarkeit: Warum ein Abstellen mit laufendem Motor nicht „alternativlos“ ist

In der Praxis gibt es mehrere Gründe, warum Lokführer\*innen/Unternehmen Motoren laufen lassen (Betriebsbereitschaft, Heizung/Stromversorgung, Frostschutz). Das ändert aber nichts am Grundsatz: Im dicht besiedelten Raum müssen technisch und organisatorisch Lösungen gefunden werden, die Belastungen minimieren. Typische Alternativen sind Landstrom-/Vorwärm-/Warmhaltesysteme, Standheizungen, Batteriepuffer, klare Abstellregeln und die Verlagerung länger dauernder Standzeiten. Dieser Antrag fordert keine unrealistische Sofort-Stilllegung des Bahnverkehrs, sondern eine verhältnismäßige, technisch machbare Reduktion vermeidbarer Standemissionen.

## 5. Warum dieser Antrag jetzt erforderlich ist

- Die Beschwerden bestehen seit Jahren und werden als „unerträglich“ beschrieben.
- München steht gleichzeitig unter einem klaren Luftreinhalte-Handlungsrahmen und hat den Luftreinhalteplan 2025 erneut fortgeschrieben.
- Dieselabgase sind gesundheitlich besonders kritisch (IARC Gruppe 1).
- Die zuständige Bundesbehörde (EBA) ist benennbar; es gibt damit adressierbare Stellen.

**Damit ist die Schwelle überschritten, bei der man es bei informellen Beschwerden belassen kann: Es braucht einen klaren politischen Auftrag an den Oberbürgermeister, mit konkreten Schritten und Berichtspflicht.**

**Initiative:** Dirk Höpner (Stadtrat München-Liste)