



Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung

**Lärmschutz entlang der geplanten Trasse
der Schienenhinterlandanbindung FBQ**

Insbesondere: Verhältnismäßigkeitsprüfung

Rechtsanwältin Dr. Michéle John

27. Sitzung am 18.01.2018 in Oldenburg i. H.

Fragestellung

1. Welche **Grundsätze und Kriterien** hinsichtlich der **Schutzpflichten** von Vorhabenträgern sind aus der Gesetzeslage und den aktuellen Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichtes **allgemein** herzuleiten?
2. Wie ist nach Maßgabe der **bisherigen Rechtsprechung** der „**gerade noch verhältnismäßige Aufwand**“ von Schutzmaßnahmen festzustellen?
3. Darf nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts regelmäßig eine **Unverhältnismäßigkeit** von Schutzmaßnahmen angenommen werden, wenn die Kosten für aktiven Schallschutz den **Verkehrswert** eines zu schützenden Wohnhauses um ein Mehrfaches übersteigen?
4. Bitte erläutern Sie dies anhand eines aktuellen Beispiels aus der **Rechtsprechung des BVerwG**.
5. Welche **besonderen Aspekte** sind im Rahmen der geplanten Schienenanbindung zur FBQ geltend zu machen?
6. Wie weit sind Maßnahmen mit **kombinierter Schutzwirkung** (zum Beispiel Trog-Bauwerk mit Unterschottermatte auf Betonsohle für den Schall- sowie den Erschütterungsschutz) nur getrennt oder aber auch gemeinsam zu betrachten?

1. Frage: Grundsätze und Kriterien für ein Schallschutzkonzept (Folie 1)

- Immissionsgrenzwerte gem. § 2 der 16. BImSchV sind überschritten → Anspruch auf Schutzmaßnahmen gem. § 41 BImSchG
- **§ 41 Abs. 1 BImSchG:** beim **Bau oder der wesentlichen Änderung** von Eisenbahnen ist sicherzustellen, dass durch diese **keine schädlichen Umwelteinwirkungen** durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, **die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind**

- **1. Grundsatz: Gesetzlicher Anspruch auf Vollschutz**
 - Schlüssiges Schallschutzkonzept → durch aktive Schallschutzmaßnahmen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV
 - Vorrang haben aktive Schallschutzmaßnahmen (Aktiv vor Passiv)
 - Passive Schallschutzmaßnahmen = keine Schutzmaßnahmen i.S.d. § 41 BImSchG (vgl. § 42 Abs. 2 BImSchG) – lediglich Entschädigung für erbrachte notwendige Aufwendungen
- **2. Grundsatz: Sämtliche, nach dem Stand der Technik (vgl. § 3 Abs. 6 BImSchG) in Betracht kommende aktive Schallschutzmaßnahmen prüfen**
 - Rechtsgrundlage für Maßnahmen am Gleis und am Gleisbett (BüG, Schienenstegdämpfer/-absorber, Unterschottermatten usw.) sowie die Verlegung der Strecke in Troglage, Einhausung oder Tunnel, vor allem aber Schallschutzwände (BVerwG, Urt. v. 17.11.2016 – 3 C5/15 – Juris Rn. 20)

1. Frage: Grundsätze und Kriterien für ein Schallschutzkonzept (Folie 2)

- **Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG:** Absatz 1 gilt nicht, soweit die **Kosten der Schutzmaßnahmen** außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden
- Technisch möglich + Kosten müssen im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen
- **Wann die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum Schutzzweck** stehen, wird auf gesetzlicher und verordnungsrechtlicher Ebene nicht geregelt und muss daher unter Beachtung der besonderen **Umstände des Einzelfalls** jeweils einer entsprechenden **Abwägungsentscheidung** unterzogen werden
- Im Rahmen der **Verhältnismäßigkeitsprüfung** ist hinreichend differenzierte **Kosten-Nutzen-Analyse** vorzunehmen
- Erster Schritt durch Vorhabenträger: Ermittlung der **Anzahl der zu lösenden Schutzfälle** in einzelnen zu definierenden **Schutzabschnitten**
 - Schutzfälle = Zahl der Nutzungseinheiten mit Lärmschutzanspruch
 - Schutzabschnitte = räumlich abgrenzbar entsprechend der Schutzbedürftigkeit

2. Frage: Verhältnismäßigkeitsprüfung (Folie 1)

- für jede untersuchte Schallschutzvariante sind die **Kosten je gelöstem Schutzfall** zu ermitteln und gegenüberzustellen

- **tabellarische Darstellung** der einzelnen Varianten mit folgenden Informationen seitens des Vorhabenträgers:
 - Kosten aktiver Schallschutzmaßnahmen (z.B. Außenwand/Mittelwand/BüG/Trog/Tunnel und Gesamtkosten)
 - Anzahl der gelösten Schutzfälle (Tag, Nacht, gesamt)
 - Kosten je gelöster Schutzfall
 - Anzahl der verbleibenden Schutzfälle (Tag, Nacht, gesamt)
 - Anzahl der Nutzungseinheiten mit Pegeln > 70 dB(A) Tag bzw. > 60 dB(A) Nacht
 - Anzahl der Nutzungseinheiten, an denen die Prognosepegel die Werte der Vorbelastung um 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschreiten
 - mittlere Pegelminderung getrennt für Tag und Nacht (arithmetischer Mittelwert) unter Bezug auf die insgesamt zu lösenden Schutzfälle
 - Gesamtkosten aktiver und passiver Maßnahmen

(vgl. Eisenbahn-Bundesamt, Umwelt-Leitfaden, Teil VI, Dez. 2012, S. 73 f.)

- **Wahl der Variante**, bei der Kosten noch verhältnismäßig zum Schutzzweck sind

2. Frage: Verhältnismäßigkeitsprüfung (Folie 2)

- Ausgangspunkt der Prüfung: **optimale**, d.h. Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicherstellende Schutzanlage, d.h. Kosten für Schutzmaßnahme ermitteln, die Vollschutz gewährleistet
- sofern **unverhältnismäßig** → **schrittweise Abschläge**, um so die Maßnahme für maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln, die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand umzusetzen ist
- in Baugebieten nah an der Bahntrasse → durch Maßnahme insgesamt erreichbarer Schutz der Nachbarschaft = hierfür insgesamt aufzuwendende Kosten gegenüberstellen und bewerten
- **Umstände des Einzelfalles**
- Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks: Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebiets, die Zahl der betroffenen Personen sowie Ausmaß der prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke

3. Frage: Verkehrswert

- **Bundesverwaltungsgericht:** Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, wenn die Kosten für aktiven Schallschutz den **Verkehrswert eines zu schützenden Wohnhauses um ein Mehrfaches übersteigen**
- BVerwG, Urt. v. 18.7.2013 – 7 A 9.12 – Juris Rn. 33 m.w.N.; Urt. v. 8.9.2016 – 3 A 5/15 – Juris Rn. 37
- Entlastungswirkung einer Schallschutzmaßnahme
- Betroffenzahl bei Einzelhäusern oder Streusiedlungen

4. Frage: Beispiel aus der Rechtsprechung

- BVerwG zum zweigleisigen Ausbau und Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Bahnhof Niesky bis Bahnhof Knappenrode (Oberlausitz) – Urt. v. 8.9.2016 – 3 A 5/15
- 5 m hohe LSW = löst alle Schutzfälle Tag und Nacht → unverhältnismäßig, da Schutzmaßnahmen den Verkehrswert des Hauses um das Dreifache überschreiten
- 3 m hohe LSW = löst Schutzfälle Tag → unverhältnismäßig, da Schutzmaßnahmen den Verkehrswert des Hauses um knapp das Zweifache überschreiten
- Besonderheit hier Prognose 73 dB(A) tags / 70 dB(A) nachts und dominierende Belastung durch Maximalpegel
- Übernahmeanspruch!

5. Frage: Besondere Aspekte im Rahmen der geplanten Schienenhinterlandanbindung FBQ

- Ergebnis des Raumordnungsverfahrens: überwiegend Neubau, nur in Teilen Ausbau der Bestandstrasse
- „Freie Trassenwahl“ - durch Planung schädliche Umwelteinwirkungen vermeiden (§ 50 BImSchG)
- Geplante FBQ eröffnet neuen Verkehrsweg, neue Verkehrsquelle – ursächlich für Schienengüterverkehr
- Vorbelastung durch Schienengüterverkehr nicht gegeben – keine Schutzminderung!
- Besondere Schutzwürdigkeit von Ostholstein → Tourismus, Landschaftsbild, Küste

6. Frage: Betrachtung von Maßnahmen mit kombinierter Schutzwirkung

- Lärmschutzkonzepte beinhalten oftmals eine Kombination mehrerer aktiver Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Wand-Wall-Kombinationen in Verbindung mit dem Besonders überwachten Gleis (BüG)
- Einschnitts- und Troglagen sind gängige Form aktiver Lärmschutzmaßnahmen – ebenfalls in Kombination mit Wänden möglich
- Bisher in der Praxis lediglich getrennte Betrachtung, d.h. keine Maßnahmen, mit kombinierter Schutzwirkung für den Schall- sowie Erschütterungsschutz
- Dennoch: besondere Umstände des Einzelfalls beachten und nicht nur getrennte Betrachtung von Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen
- sofern mit Schallschutzmaßnahme technisch auch Erschütterungen gemindert werden können, ist dies im Rahmen der Abwägung zu beachten (z.B. Unterschottermatte?)

Vielen Dank!

Rechtsanwältin Dr. Michéle John

Rechtsanwälte Günther

Mittelweg 150

20148 Hamburg

Tel.: 040 - 278 494-0

Fax: 040 - 278 494-99

E-Mail: post@rae-guenther.de

www.rae-guenther.de