

10. Sitzung Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung

TOP 3 Lärmschutz

DB Netz AG

Christian Beckmann

Großprojekte Nord

Oldenburg i.H., 16.05.2013

10. Dialogforum FBQ TOP 3 Lärmschutz

Darlegung der Unterschiede, insbesondere hinsichtlich des Lärms, zwischen der heutigen und zukünftigen Situation

Ein Vergleich der heutigen Situation mit der künftigen Situation ist für die Variantenbewertung nicht zielführend. Aus diesem Grund besteht keine Veranlassung, im Raumordnungsverfahren entsprechende Unterlagen vorzulegen.

Diese Vorgehensweise im Raumordnungsverfahren entspricht der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Berücksichtigung von Prognosen zur Erfassung der künftigen Auswirkungen des Vorhabens.

BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 A 10/95
BVerwG, Urt. v. 05.03.1997 - 11 A 25/95,
BVerwG, Urt. vom 03.03.1999, 11 A 9.97
BVerwG, Beschluss vom 25.05.2005 - 9 B 41/04

10. Dialogforum FBQ TOP 3 Lärmschutz

Darlegung der Unterschiede, insbesondere hinsichtlich des Lärms, zwischen der heutigen und zukünftigen Situation

Der Planfall 0 ist rechtlich definiert als die Darstellung des Status quo der Umgebung sowie deren voraussichtliche Entwicklung ohne Umsetzung des konkreten Vorhabens. Das konkrete Vorhaben ist vorliegend ausschließlich der Bau der Schienenanbindung.

Bei der Beurteilung der voraussichtlichen Entwicklung geht es vor allem um die Erfassung von zukünftigen Veränderungen, die dem Plan nicht zuzurechnen sind, weil sie unabhängig von ihm eintreten könnten. Dabei muss und kann die Vorhabenträgerin richtigerweise von der Umsetzung des Staatsvertrages und von der gesetzlichen Bedarfsfeststellung (Bedarfsplan Schiene) ausgehen.

10. Dialogforum FBQ

TOP 3 Lärmschutz

Gesamtbetrachtung der Lärmbelastung aus Straße und Schiene

Lärmbedingte Vorbelastungen wurden in der raumordnerischen Umweltverträglichkeitsstudie entsprechend der Planungsstufe des Raumordnungsverfahrens berücksichtigt. Es entspräche keiner gesetzlichen Vorgabe, dass bei Betrachtung der Gesamtlärmsituation jeglicher Straßenverkehrslärm in der Nähe des Planungsbereiches detailliert zu betrachten wäre. Dies entspräche auch nicht dem Detaillierungsgrad des Raumordnungsverfahrens.

Die Gesamtlärmsituation wurde aus Schienenverkehrslärm, Straßenverkehrslärm von der BAB A1 und Gewerbelärm berechnet. Dies stellt einen zusätzlichen Beitrag zur UVS dar, die 16. BImSchV sieht dies nicht vor.

Gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005 sollen die „Beurteilungspegel verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehr, Industrie und Gewerbe, Freizeitlärm) ... wegen der unterschiedlichen Einstellung der Betroffenen zu verschiedenen Arten von Geräuschquellen jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und nicht addiert werden ...“.

Vgl. a. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 C 9/95 = BVerwGE 101, 1/7 ff. = NVwZ 1996, 1003; BVerwG, Urteil vom 17.03.2005 - 4 A 18/04 = BVerwGE 123, 152/156 f. = NVwZ 2005, 811

10. Dialogforum FBQ TOP 3 Lärmschutz

Angaben zu maximaler Auslastung

Der für den Bau oder die wesentliche Änderung eines Schienenweges ggf. erforderliche Lärmschutz bemisst sich nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht an der technisch möglichen Spitzenbelastung (Vollauslastung), sondern an einer vorausschätzbaren Durchschnittsbelastung im Sinne einer realistischen Betriebsprognose.

BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 A 10/95

BVerwG, Ur. v. 05.03.1997 - 11 A 25/95,

BVerwG vom 03.03.1999, 11 A 9/97

10. Dialogforum FBQ TOP 3 Lärmschutz

Angaben zu maximaler Auslastung

Für die Antragsunterlagen zur Raumordnung wurde überprüft, ob die Prognose auf der geplanten Infrastruktur abfahrbar ist. Hierbei wurden abschnittsweise Nennleistungen ermittelt. Die Nennleistung ist eine Belegung, die eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität erwarten lässt. Sie stellt keine physikalisch mögliche Maximalbelegung einer Strecke oder eines Streckenabschnittes dar. Die Nennleistung wird nur abschnittsbezogen und ohne konkrete Vorgabe eines Fahrplans ermittelt. Es handelt sich dabei also um eine theoretische Kenngröße der Infrastrukturleistungsfähigkeit.

Die abschnittsweise maximal mögliche Auslastung liegt deutlich höher als die Prognose. Für den südlichen Abschnitt mit durchgehendem zweigleisigen Ausbau wären theoretisch höhere Zugzahlen möglich.