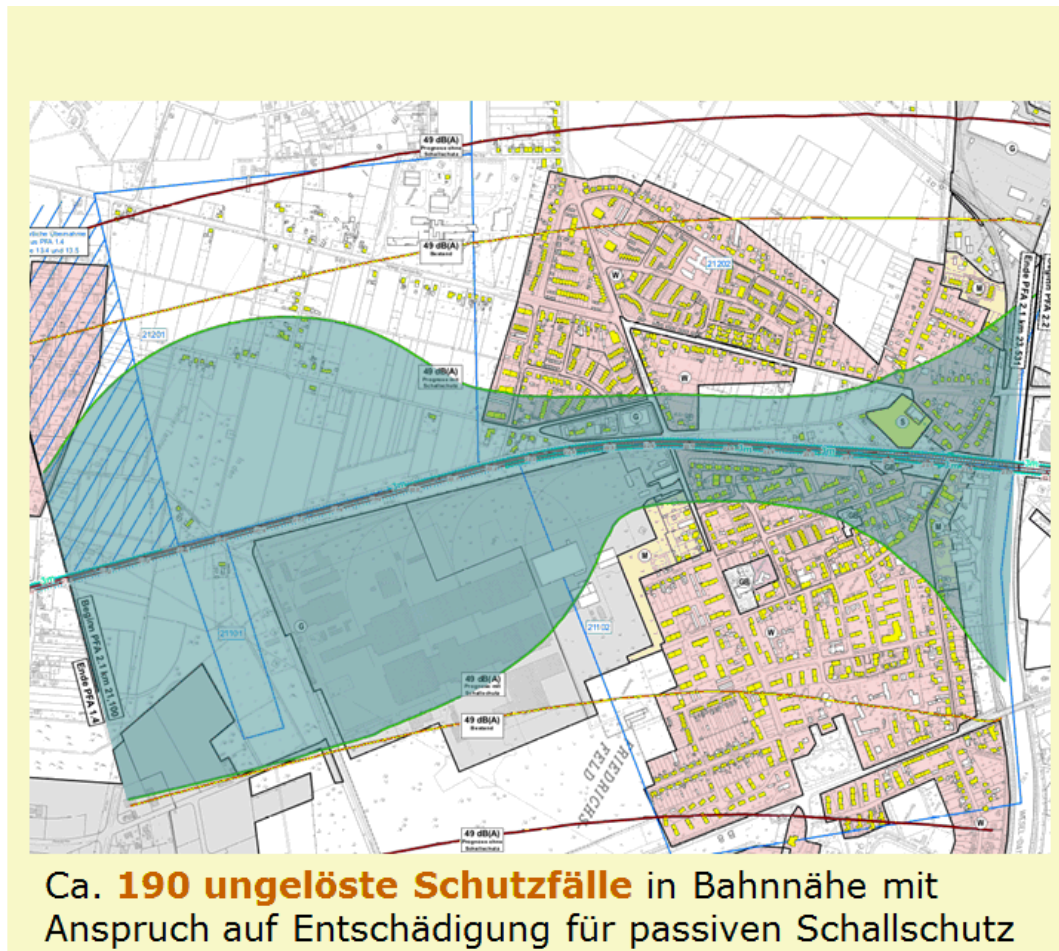


Die Bundesrepublik Deutschland realisiert nicht ausreichenden Lärm- und Erschütterungsschutz

Exemplarisches Beispiel aus der Stadt Voerde (36.500 Einwohner)



Maßgebend für die Lärmschutzplanung des Vorhabenträgers ist für den exemplarisch herangezogenen Planfeststellungsabschnitt 2.1 (Friedrichsfeld) die schalltechnische Untersuchung des Büros Pöyry.¹ Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung und insbesondere der Variantenuntersuchung, mittels derer die Unverhältnismäßigkeit von lückenlosem Lärmschutz begründet wird, treffen nicht zu. Bereits der Ansatz entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben aus § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz. Aus dem Prüfgutachten geht hervor, dass der

1 Planfeststellungsunterlagen, Anlage 13.1 und 13.6

Verstoß der Bundesrepublik Deutschland gegen EU-Verordnungen 1315/2013 und 1316/2013

Dreigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke ABS 46/2 zwischen Oberhausen und Emmerich als Bestandteil der transeuropäischen Eisenbahnverkehrsverbindung Rotterdam-Genua

Gutachter des Vorhabenträgers von vornherein die Minimierung der Kosten für den Lärmschutz im Auge hat und nicht das gesetzliche Ziel, möglichst vielen Objekten vollständigen Schutz zu gewähren.²

Die als Schutzmittel in Erwägung gezogenen Maßnahmen beschränken sich allein auf Lärmschutzwände in Form der Aluminiumwand-Kassettenwand. Andere Lärmschutzwände mit eventuell besserer Schutzwirkung³, weitere Schutzmaßnahmen wie zum Beispiel Schienenstegdämpfung oder Schienendämmung oder ähnliche innovative Maßnahmen, die heute bereits den Stand der Technik darstellen, werden nicht betrachtet.⁴ Möglichkeiten zur Verbesserung des Schutzes mit nur geringem zusätzlichem Aufwand werden daher nicht wahrgenommen.

In der Variantenbetrachtung soll die Verhältnismäßigkeit der Schutzmaßnahmen untersucht werden. Hier werden die Kosten pro ausreichend geschütztem Objekt („gelöster Schutzfall“) der Anzahl der nicht ausreichend geschützten Objekte gegenübergestellt.

Auf der Kostenseite hat der von der Stadt beauftragte Prüfgutachter festgestellt, dass die angesetzten Kosten ganz offensichtlich deutlich überhöht sind.⁵ Die den Kostenangaben zu Grunde liegende Berechnung ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht enthalten, eine Überprüfung dementsprechend nicht möglich.

Auf der Nutzenseite wird lediglich die Anzahl der Objekte, bei denen die Grenzwerte nicht eingehalten werden können, berücksichtigt. Verbesserungen der Lärmschutzwirkung über die Grenzwerte hinaus sowie Verbesserungen der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte werden nicht gewertet. Auch die Verwirklichung von Maßnahmen, die nicht zu einer vollständigen Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte führt, ist im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung zu untersuchen. Auch dann, wenn keine vollständige Einhaltung der Grenzwerte erreicht werden kann, sind vorrangig aktive Lärm- und Erschütterungsschutz-Maßnahmen zu treffen.⁶

Vollends problematisch wird die Untersuchung jedoch an der Stelle, an der über die Verhältnismäßigkeit entschieden werden soll. Dies geschieht offensichtlich völlig willkürlich, da kein klares Kriterium zur Beurteilung herangezogen wird. Es werden Werte errechnet, die als verhältnismäßig bezeichnet werden, wenn sie nur niedrig genug sind. Ist die Lärmschutzwand dann noch zu hoch, wird die Variante dennoch verworfen, weil „die Anlage von Bauwerken in diesen Dimensionen nicht realistisch“

2 Anlage 1, Abschnitt 5.1.1

3 vergleiche hierzu Abschnitt 2.2.5

4 Anlage 1, Abschnitt 5.1.3

5 Anlage 1, Abschnitt 5.6.1

6 siehe nur BVerwG, NVwZ 2004, 342; Jarass, BImSchG, 10. Aufl. 2013, § 41 BImSchG Rn. 67

Verstoß der Bundesrepublik Deutschland gegen EU-Verordnungen 1315/2013 und 1316/2013

Dreigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke ABS 46/2 zwischen Oberhausen und Emmerich als Bestandteil der transeuropäischen Eisenbahnverkehrsverbindung Rotterdam-Genua

sei.⁷ Wie bereits dargestellt, wird die Möglichkeit, die Höhe von Lärmschutzwänden zu verringern, indem gleichzeitig innovative Schallschutzmaßnahmen zum Einsatz kommen, überhaupt nicht in Erwägung gezogen.

Das von den betroffenen Städten beauftragte Ingenieurbüro Treiber-Lärmschutz schlägt vor, die Verhältnismäßigkeit von Lärmschutzmaßnahmen anhand ihrem Verhältnis zu den Gesamtbaukosten zu bestimmen. Hierbei kann man sich auf Durchschnittswerte aus dem Bundesgebiet beziehen, die je nach der Dichte der Bebauung unterschiedlich sind. Aus den vorliegenden Daten wird der Schluss gezogen, dass ein Anteil der Lärmschutzkosten an den Gesamtkosten von 50 % in dicht besiedelten Gebieten noch nicht unverhältnismäßig ist.

Schließlich beeinflusst die Wahl der Untersuchungsabschnitte ganz offensichtlich das Ergebnis. Auch hier hat der Gutachter des Vorhabenträgers das Ziel der Kostenminimierung im Auge gehabt, indem ein weniger dichtbesiedelter Abschnitt getrennt betrachtet wurde. Es handelt sich um den Untersuchungsabschnitt 21-201 bahnlinks etwa zwischen der Grenzstraße und dem Beginn der dichten Bebauung an der Von-der-Mark-Straße.⁸ Hier grenzt zwar keine Wohnsiedlung, wohl aber eine relativ dichte Außenbereichsbebauung an die Strecke an. In dem Abschnitt befinden sich ca. 50 Wohngebäude; der Gutachter stellt jedoch nur 24 Fälle mit Überschreitung der Grenzwerte fest. Die geringe Zahl ergibt sich durch die Anwendung des Schienenbonus; ohne Schienenbonus wären im gesamten Bereich die Grenzwerte der 16. BlmschVO überschritten.⁹

7 Planfeststellungsunterlagen, Anlage 13.6, Seite 19

8 Auf diesen Bereich bezieht sich bereits der Abschnitt 2.2.1

9 Vergl. insoweit Abschnitt 2.3.2