



BVS-Newsletter

Ausgabe Januar 2018

Liebe Abonent(inn)en des BVS-Newsletters,

herzlich willkommen zur neuen Ausgabe des Newsletters der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

Die angekündigte ausführliche Bewertung des „Maximalpegelgutachtens“ konnte aus Zeitgründen noch nicht fertiggestellt werden.

Wir hoffen, Ihnen auch in dieser Ausgabe wieder interessante Beiträge und Denkanstöße bieten zu können. Gerne nehmen wir auch weiterhin Ihre Anregungen und Unterstützung in Form konstruktiver Hinweise, Fragen, aber auch kritischer Anmerkungen auf.

Ihre BVS

Dr. Armin Frühauf

1. Vorsitzender der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

Was Sie in diesem Newsletter finden:

1. GroKo 3 : Das Ende des Dialogs?
2. „Und sie bewegt sich doch !“ - Anmerkungen zur Urteilsbegründung des BVerwG vom 29.06.2017 (AZ: 3 A 1.16).
3. Die AVV Baulärm ist immer noch zeitgemäß !
4. EBA veröffentlicht Lärmaktionsplan
5. Ankündigung der ERA-Konsultation „quieter routes“
6. Termine/Veranstaltungen
7. Quellenangaben

1. GroKo 3 : Das Ende des Dialogs?

Die „Verkehrsrundschau“ veröffentlichte im vergangenen Sommer in ihrem Heft 32-33/2017 [1] einen Vergleich der wirtschafts- und verkehrspolitischen Wahlaussagen der wichtigsten Parteien. Alle Parteien bis auf die FDP und die AfD wollten die Trassenpreise senken und in mehr Lärmschutz investieren. CDU/CSU, die SPD und die FDP sprachen sich für eine Beschleunigung der Planungsverfahren bei Bauprojekten aus.

Im Wahlprogramm der CDU heißt es: „Für besonders wichtige Projekte werden wir deshalb einzelfallbezogen die Planungs- und Genehmigungsverfahren verkürzen.“ Ein neues Planungsbeschleunigungsgesetz soll sich an den Erfahrungen bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit orientieren: „Bei Ersatzneubauten sollen die Verwaltungsgerichtsverfahren auf eine Instanz

beschränkt werden." Die SPD verspricht: „Wir wollen durch frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, weniger Bürokratie und gezielten Personaleinsatz unsere öffentlichen Verkehrswege schneller planen und bauen.“

Wenn daher im Ergebnis der Sondierungsgespräche zwischen CDU, CSU und SPD [2] zum Thema Verkehr vor allem der Satz „Wir werden ein Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz verabschieden“ heraussticht, dann ist das keine Überraschung, sondern nur die Erfüllung der Wahlversprechen dieser Parteien.

Dass die GroKo-3-Verhandler dabei auch Schienenverkehrsprojekte im Blick haben werden, macht in der FAZ vom 13.01.2017 der Vorstand für Großprojekte bei der DB Netz AG, Dirk Rompf, deutlich: „Für ein klassisches Neu- und Ausbauprojekt brauchen wir derzeit 20 Jahre ... Diese Langsamkeit können wir uns nicht mehr leisten“. Der Umweltschutz soll aber über eine frühe Bürgerbeteiligung zur Geltung kommen, es sei aber notwendig, Umwelt- und Artenschutz zu überdenken. „Dazu gehört beispielsweise die Aktualisierung des Artenschutz-Katalogs, der seit 25 Jahren unverändert ist“.

Für ein neues Planungsbeschleunigungsgesetz hatte sich auch schon die Verkehrsministerkonferenz [4] am 9./10. November 2017 eingesetzt und weitere Forderungen wie nach der Reduzierung der Schutzhöhe in der AVV Baulärm, nach einem erneuten Versuch der Einführung einer Präklusion, nach der praktisch vollständigen Abschaffung der Rechtsmittel gegen die Anordnung des Sofortvollzugs und nach einer besseren personellen Ausstattung der Verwaltungsgerichte, um schneller Entscheidungen herbeiführen zu können, an den künftigen Bundesverkehrsminister gerichtet. Auch soll die Übertragung der Zuständigkeit für Anhörungsverfahren im Bereich der Bundesschienenwege von den Ländern zentral auf das Eisenbahnbundesamt für eine Verfahrensbeschleunigung sorgen [5].

Und Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann kündigte am 17. Januar 2018 auf einer Veranstaltung des Deutschen Verkehrsforums „zwei, drei oder vier“ Maßnahmegesetze an. Bisher gab es nur zwei solcher Maßnahmegesetze, mit denen ein Bauvorhaben per Gesetz beschlossen wurde und die auch nur wegen Verletzung der Grundrechte per Verfassungsbeschwerde angegriffen werden können, nämlich 1993 beim Bau der Südumgehung Stendal und beim Bau der A20 südlich von Wismar.

Gleichzeitig gibt das Eisenbahn-Bundesamt im kürzlich veröffentlichten Lärmaktionsplan [6] an, dass weiterhin eine halbe Million Bahnanlieger in Deutschland gesundheitsschädlichem Lärm oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsgrenzen ausgesetzt sind. Und diese Belastungen werden nicht etwa konsequent reduziert, sondern durch Maßnahmen wie dem Masterplan Güterverkehr [7] noch weiter verstärkt:

- Senkung der Trassenpreise für Güterzüge: jährliche Kosten für den Steuerzahler rund 350 Mio. EUR - das entspricht rund dem 3fachen Jahresetat für die Lärmsanierung an Bestandsstrecken !
- Umsetzung des 740m-Programms: obwohl derzeit nur 11% der Güterzüge in Deutschland die EU-Standardlänge von 740 Metern erreichen, will das BMVI nach einer positiven Bewertung im Dezember 405 Millionen EUR für längere Überholgleise u.a.m. ausgeben. Bereits 2020 sollen 20 Prozent der Maßnahmen, die den Einsatz von 740 Meter langen Zügen ermöglichen sollen, umgesetzt sein. Längere Züge bedeuten auch mehr Lärm !
- Digitalisierung des Schienenverkehrs: mit dem Programm „Digitale Schiene Deutschland“ will die DB Netz AG allein durch die Einführung digitaler Leit- und Sicherungstechnik ohne

große zusätzliche Baumaßnahmen bis zu 20% mehr Kapazität auf dem deutschen Schienennetz schaffen [8] – nach derzeitiger Rechtslage haben die Anlieger dann trotz mehr Lärm- und Erschütterungsimmissionen keinen Anspruch auf zusätzlichen Schutz !

Nach „Stuttgart 21“ wurde von „der Politik“ bislang kommuniziert, dass nur durch intensiven und frühzeitigen Dialog mit den Betroffenen die Voraussetzungen für eine rasche Planung und Genehmigung eines Vorhabens geschaffen werden könnten. Der Abbruch und der Neustart des Dialogverfahrens zum Brennerzulauf und die Kritik am Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord 2015 [3] zeigen aber, dass die Konzeption solcher Dialogverfahren noch erheblich verbessert werden muss, um Akzeptanz und gleichzeitig eine raschere Planung zu erreichen. So ist es nicht förderlich, einzelne Betroffenenkreise aus dem Dialogverfahren willkürlich auszuschließen oder die Verfahrensleitung dem parteilichen Projektträger DB Netz AG zu überlassen. Auch trägt die weitgehende gesetzliche Schutzlosigkeit der jetzigen und künftigen Bahnanlieger gegenüber den Immissionen aus dem Bahnverkehr nicht dazu bei, dass irgendjemand bereit ist, einen Neubau in seiner Nähe oder gar einen Ausbau mitten durch seinen Wohnort zu akzeptieren.

Genauso wie die gesamtgesellschaftliche Herausforderung der „Energiewende“ kann die „Verkehrswende“ nur mit den Bürgern und den Betroffenen und nicht gegen sie gelingen und genauso wenig wie die „Energiewende“, für die Kosten von weit mehr als 1 Billion EUR kalkuliert werden, ist die „Verkehrswende“ zum Schnäppchenpreis zu haben. Die GroKo 3 scheint diese „Verkehrswende“ aber mit den repressiven Maßnahmen von Planungsbeschleunigungsgesetzen und Maßnahmegesetzen und nicht mit einem ambitionierten Konzept zur Lärmsanierung und Lärminderung fortsetzen zu wollen. Ein solches Konzept müsste aber nach Auffassung der BVS integraler Bestandteil der „Verkehrswende“ sein und auch ausreichend finanziell dotiert werden. Denn es ist den Betroffenen nicht mehr vermittelbar, dass ein Ende der Belastungen nicht mal in Jahrzehnten in Sicht ist. Noch hat die GroKo 3 die Chance, einen Fehlstart zu vermeiden und das bescheidene Ergebnis der Sondierungsgespräche in der Koalitionsvereinbarung nachzubessern.

(Ludwig Steininger)

2. „Und sie bewegt sich doch ! “ - Anmerkungen zu einer Urteilsbegründung des BVerwG vom 29.06.2017 (AZ: 3 A 1.16)

Die jetzt vorliegende schriftliche Begründung eines am 29.06.2017 verkündeten Urteils des Bundesverwaltungsgerichts [9] provoziert mich zu dieser Bemerkung. Wie allgemein bekannt ist, wird sie dem Universalgelehrten Galilei zugeschrieben, den die Inquisition 1633 gezwungen hatte, seine Bestätigung der kopernikanischen Erkenntnis, dass sich – entgegen der Lehre der Kirche – die Erde um die Sonne drehe, zu widerrufen. Der Ausspruch Galileis macht deutlich, dass es möglich ist, dass eine durch Macht unterstützte Dogmatik sich sogar gegenüber der Wirklichkeit durchsetzen kann.

Worum geht es ?

Die Kläger hatten ihre Klage gegen einen Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau einer Eisenbahnstrecke in Berlin u.a. auch auf vollkommen realitätsfremde Feststellungen des EBA zu den zu erwartenden Schall- und Erschütterungsimmissionen des Bauvorhabens gestützt. Die Berechnungen des Vorhabenträgers (DB Netz AG) aus dem Jahr **2015** stützten sich noch auf Vorgaben einer Verordnung des Jahres **1990**, deren Regeln zur Feststellung der Immissions-

belastung **unstreitig** nicht (mehr) dem in § 41 Abs. 1 BImSchG geforderten „Stand der Technik“ entsprechen. 2014 ist eine Novellierung dieser Verordnung erfolgt. Nach allgemeinen juristischen Regeln darf eine Verordnung, deren Inhalt gegen höherrangiges Recht, insbesondere seine Ermächtigungsgrundlage verstößt, nicht mehr angewandt werden, sie ist nichtig. Die Kläger erwarteten daher die gerichtliche Anordnung einer Neuberechnung der zu erwartenden Immissionsbelastungen nach dem Stand der Technik des Jahres 2017. Nun hatte das Gericht aber in dem am 29.06.2017 verkündeten Urteil keine Neuberechnung angeordnet, sondern die Klage insgesamt abgewiesen. Mit Spannung warteten die Kläger daher darauf, wie das BVerwG in seiner schriftlichen Urteilsbegründung das aufgezeigte Dilemma auflösen würde.

Die Begründung des Urteils zu diesem Punkt ist äußerst verblüffend:

Nach Ansicht des BVerwG ist der Verstoß der „Schall 03 1990“ gegen den Stand der Technik irrelevant, weil sich der in § 41 BImSchG gesetzlich eingeforderte Stand der Technik gar nicht auf die Analyse und Feststellung der Immissionen beziehe, sondern nur auf die Feststellung der aus den Immissionsbelastungen folgenden erforderlichen Schallschutzmaßnahmen.

Diese trickreiche Gesetzesauslegung ist nicht nur vollkommen neu und überraschend, sie verfehlt auch ersichtlich den Schutzzweck der Norm. Sie ist lebensfremd und auch physikalisch-technisch sinnwidrig, weil die Abschätzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zwingend voraussetzt, dass zunächst einmal festgestellt wird, ob und in welchem Umfang Immissionen vorhanden bzw. zu erwarten sind.

Die Argumentation des BVerwG wird auch, soweit ersichtlich, bisher weder in der Rechtsprechung noch in der wissenschaftlichen Literatur auch nur angedeutet. Der Wortlaut der in § 43 Abs. 1 BImSchG enthaltene Ermächtigung zum Erlass der „zur Durchführung des § 41 ... erforderlichen Vorschriften“ enthält keine derart differenzierende Einschränkung. Der Verordnungsgeber musste sich daher auch beim Erlass von Vorschriften über das Verfahren zur Ermittlung der Emissionen oder Immissionen in vollem Umfang an die Vorgaben des § 41 BImSchG halten. Und die schreiben nun einmal die Analyse „nach Stand der Technik“ vor.

Im Übrigen hat das Bundesverwaltungsgericht selbst in früheren Entscheidungen folgerichtig mehrfach betont, dass auch der Verordnungsgeber gehalten sein kann, erheblichen Veränderungen durch entsprechende Anpassungen Rechnung zu tragen (vgl. Ur. v. 11.1.2001 – BVerwG 4 A 13.99 – Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 16 S. 19 f.). Er bleibe verpflichtet, die Fortentwicklung der Lärmwirkungsforschung zu beobachten und ggf. neue Erkenntnisse zu bewerten und zu gewichten (BVerwG, Ur. v. 18.3.1998 – BVerwG 11 A 55.96 – BVerwGE 106, 241 <249>; Ur. v. 21.12.2010 – BVerwG 7 A 14.09 – NVwZ 2011, 676 Rn. 52). Insbesondere sei eine zahlenförmige Norm wie der in der Anlage zur 16. BImSchV von 1990 festgelegte Wert von 5 dB(A) für den Schienenbonus angesichts ihrer Auswirkungen auf das Schutzzut der körperlichen Unversehrtheit vom Verordnungsgeber darauf zu untersuchen, ob ihre Ableitung den Erfordernissen rationaler Abwägung genügt (BVerwG, Ur. v. 18.3.1998, a.a.O., S. 247).

Nachdem nun sogar der „Hausgutachter“ der DB in einem Gutachten einräumt, dass das angewandte Verfahren der Beurteilung auf der Grundlage allein von so genannten „Mittelungspegeln“ realitätsfremd ist und nicht mehr dem Stand der Technik entspricht, weil insbesondere die Aufwachwirkung durch Maximalpegel vernachlässigt wird [10], ist der Korrekturbedarf eigentlich für Jedermann offensichtlich.

Die katholische Kirche allerdings hat mehr als 300 Jahre gebraucht, um Galilei zu rehabilitieren und Lehre und Lebenswirklichkeit wieder in Einklang zu bringen.

Ich hoffe, dass in Bezug auf die Analyse der Eisenbahnimmissionen und ihrer gesundheitsschädlichen Wirkung die Überwindung der offensichtlich bestehenden Differenz zwischen Lebens- und Rechtswirklichkeit in kürzerer Zeit möglich ist.
(Armin Frühauf)

3. Die AVV Baulärm ist immer noch zeitgemäß !

Obwohl die AVV Baulärm [11] seit 1970 die Lärmbelastung von Anwohnern von Baustellen aller Art und auch an Schienenwegen begrenzen soll, haben sich das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und die DB Netz AG jahrzehntelang so gut wie nicht um die Baulärmbelastung der Anwohner gekümmert – schlaflose Nächte aufgrund des Lärms von Baumaschinen und Typhonen, vibrierende Gebäude, panisch reagierende Kinder und auf der anderen Seite Verantwortliche bei der DB Netz AG und in Behörden, die abwiegeln, sind den Betroffenen bis in die Gegenwart hinlänglich bekannt [12, 13].

Beginnend vor etwa 5 Jahren wurden die Behörden aber durch ober- und bundesgerichtliche Entscheidungen zur Begrenzung und Überwachung von Baulärm an ihre bisher ignorierten Verpflichtungen erinnert [14]. Das EBA sah sich durch diese Rechtsprechung veranlasst, verschiedene Allgemeinverfügungen zur Begrenzung des Baulärms [15, 16] zu treffen und macht inzwischen auch baulärbegrenzende Festsetzungen in Planfeststellungsbeschlüssen.

Gleichzeitig begann bei interessierten Kreisen ein Nachdenken, mit welchen Argumenten die Anforderungen der AVV Baulärm reduziert werden könnten. Besonders engagierte sich Udo Lenz vom I.B.U. Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH in Essen, der bereits im Sommer 2016 in einem Artikel der Zeitschrift „Der Nahverkehr“ [17] den Stillstand Deutschlands prophezeite.

Die Untätigkeit der Aufsichtsbehörden bestätigt er, in dem er schreibt: „Letztlich wurden in der inzwischen dreißigjährigen Praxis des Autors Nachweismessungen über Immissionen von Baustellen nur in wenigen Ausnahmefällen durchgeführt.“ und (fehl)interpretiert die Machtlosigkeit der Betroffenen als „klaglos hingenommen[e]“ Belastungen. Mit einigen Abschätzungen zeigt er, dass besonders bei innerörtlichen Bauarbeiten an Straßen und Straßenbahnen die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschritten werden, hält aber aktive Lärmschutzmaßnahmen wie die Aufstellung einer mobilen Schallschutzwand für „sehr fragwürdig“ und stellt sich dann die Frage, „inwieweit Anlieger verpflichtet werden können, im Sinne einer gesamtgesellschaftlichen Entwicklung Schallimmissionen von Baustellen hinzunehmen“.

Schlussendlich meint er: „Insgesamt gesehen bedarf es einer Neuregulierung der Schallimmissionen von Baustellen, die den Zeiteinfluss berücksichtigt und auch Nacharbeiten im gewissen Umfang ermöglicht.“

In der Eisenbahntechnischen Rundschau [18] führte der Lärmsachverständige den politischen Kampf gegen die AVV Baulärm fort. Er führt für verschiedene, nach der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) in ihren Schallleistungspegeln begrenzte Baumaschinen

wie Bagger, Kraftstromerzeuger und Vibrationswalzen, überschlägige Immissionsprognosen nach Anhang 2.4 der TA Lärm durch und kommt zu dem Ergebnis, dass bei Kurzzeitbetrieb bis zu 2 h die Tagesrichtwerte in WA noch bis zu Abständen von rund 20 m überschritten werden. Bei längerem Betrieb und in der Nachtzeit werden die Immissionsrichtwerte noch in Abständen von deutlich mehr als 100 m überschritten.

Tätigkeiten wie die Verladung von Erdmaterial auf einen LKW ohne Fahrbewegung des Baggers mit einem Schallleistungspegel von 107 dB und einem Impulszuschlag von 4 dB, Verladung von Rollkies mittels Radlader mit einem Schallleistungspegel von 107 dB und einem Impulszuschlag von 6 dB, Aufstemmen eines Asphaltbelages mittels Presslufthammer mit einem Schallleistungspegel von 111 dB und einem Impulszuschlag von 4 dB führen nach den Prognosen von Lenz tagsüber in WA noch in Abständen rund 100 m zum Überschreiten des Immissionsrichtwerts der AVV Baulärm.

Lenz stellt daher fest, dass seine Immissionsprognosen zeigen, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm unter realen Bedingungen in vielen örtlichen Situationen nicht einzuhalten sind und schreibt weiter: „Nächtliche Bauarbeiten in der Nähe von Wohngebäuden führen meist zu unvermeidbaren Richtwertüberschreitungen. Für die Instandhaltung von Gleisanlagen wird bevorzugt auf nächtliche Betriebspausen zurückgegriffen, um die Behinderungen des Personenverkehrs, insbesondere im Nahverkehr, möglichst gering zu halten. Hier führen schon einfache Instandhaltungsarbeiten wie beispielsweise der Grünschnitt oder das schleiftechnische Bearbeiten von Weichenanlagen zu Richtwertüberschreitungen.“

Lenz, der von der IHK Essen als ein der Objektivität und Neutralität verpflichteter Sachverständiger für „Schall- und Schwingungstechnik im Schienenverkehrswesen“ bestellt ist, stellt sich aber nun keineswegs die interessante rechtliche und materielle Frage, wie es sein kann, dass derartige Arbeiten im Bereich der DB Netz AG trotz erheblicher Richtwertüberschreitung dennoch bundesweit weiterhin nahezu ausschließlich nachts durchgeführt werden und welche technischen und organisatorischen Maßnahmen es gäbe, um diese Richtwertüberschreitungen zu vermeiden (angefangen von mobilen Lärmschutzwänden bis hin zum – auch mitarbeiterfreundlichen - Verzicht auf nächtliche Bauarbeiten, zumal die Auslastung der Hauptabfuhrstrecken nachts kaum noch geringer ist als am Tag und die DB Netz AG daher ihre Bauarbeiten zunehmend nur noch nach vollständiger Streckensperrung vornehmen kann).

Er macht sich die Sache aber einfach und stellt die politische Forderung, die AVV Baulärm zurückzuziehen und eine „der realen Lebenssituation angepasste Regelung für die Beurteilung der Schallimmissionen von Baustellen vorzulegen. Vor allem scheint es besonders wichtig zu sein, zunächst zu klären, in welcher Größenordnung Schallimmissionen von Baustellen den Anliegern zuzumuten sind. Hierbei ist der zeitliche Rahmen der Baustellen und das gesamtgesellschaftliche Interesse an einer Fortentwicklung der Gesellschaft, die immer auch mit Bautätigkeiten zusammenhängt, zu beachten.“

Auf den 19. Speyerer Planungsrechtstagen im März 2017 befasste sich Johannes Breker vom EBA in Bonn mit „Baulärm in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung“ [19]. Er führt u.a. aus: „Um Betroffene vor Baulärm zu schützen, insbesondere auch zur Nachtzeit, kommt über die Beauftragung von Maßnahmen zur Umsetzung des Vermeidungs- und Minimierungsgebots hinaus auch die Beauftragung der Bereitstellung von Ersatzschlafraum, im Einzelfall ggf. auch von Ersatzwohnraum, in Betracht. Dabei ist jedoch zu beachten, dass diese im Regelfall nicht von der Beachtung des Vermeidungs- und Minimierungsgebots gem. § 22 Abs. 1 BImSchG entbindet

und eine Hotelunterbringung wegen der hiermit möglicherweise einhergehenden, sonstigen Belastungen der Betroffenen diesen regelmäßig nur für einen begrenzten Zeitraum zumutbar sein wird.“

Diese Hotelunterbringung findet in der Realität aber ebenso selten statt wie eine Begrenzung der Innenraum-Maximalpegel: „Nach den WHO Night Noise Guidelines for Europe, S. 20, Tab. I beginnt die Weckschwelle bei Spitzenpegeln im Raum von ca. 42 dB(A). Im Ergebnis einer wertenden Betrachtung sehen die Verfahrensgrundsätze des EBA im Schlafrauminnern, gebietsunabhängig, durch Baulärm verursachte Spitzenpegel von 40 dB(A) als zumutbar an.“

Berücksichtigt man, dass bereits die Emissionen des Schienenverkehrs selbst diese Maximalpegel regelmäßig bei weitem überschreiten, wirft Breker für ihn folgeschlüssig die Frage auf „ob hier Aufwand und erzielte Problemlösung noch in jedem Fall in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Wünschenswert wäre daher ein modifiziertes Regelwerk zur Beurteilung des Baulärms“.

Anstatt aber angesichts der inzwischen vorhandenen lärmmedizinischen Erkenntnisse die Frage aufzuwerfen, ob denn die Betroffenen nicht vielmehr gegenüber dem „normalen“ Schienenlärm stärker geschützt werden müssten und die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm tatsächlich sachgerecht sind, will er den betroffenen Bahnanlieger zusätzlich zu hohen Schienenlärmpegeln auch noch hohe Baulärmpegel zumuten: „Schließlich scheinen für den Fall der Errichtung oder Ertüchtigung wichtiger Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Hinblick auf das hier verfolgte Gemeinwohlinteresse die Normierung einer verminderten Schutzwürdigkeit der Nachbarschaft und eine entsprechende Anhebung der in Ziffer 3.1. genannten Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm durch den Normgeber sinnvoll.“

Am 31. Mai 2017 führte der ALD die Veranstaltung "Baulärm - Immissionschutzrechtliche Probleme bei Innenstadtbaustellen" [20] durch. Volker Pischke von der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz stellte in seinem Vortrag [21] „Visionen einer möglichen Entwicklung“ der AVV Baulärm vor. Diese „Visionen“ bestehen aber im Wesentlichen nur in einer Verschlechterung des Schutzes vor Baulärm.

Die Forderungen nach Aufweichung des Schutzes vor Baulärm stießen inzwischen in der Politik auf offene Ohren. Auf der Verkehrsministerkonferenz am 9./10. November 2017 [4] beschlossen die Länderverkehrsminister unter Punkt 4.4 der Tagesordnung mit dem Titel „Planungsbeschleunigung“, dass sie vom künftigen Bundesverkehrsminister die Prüfung ihres Vorschlags erwarten: „Anpassung der Zumutbarkeitsschwelle für schädliche Immissionen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) durch Erlass einer neuen Verordnung mit entsprechenden Richtwerten zum Baulärm.“

Fazit:

Jahrzehntelang haben die zuständigen Behörden einschließlich des EBA den Vollzug der AVV Baulärm weitestgehend unterlassen und die Betroffenen schutzlos gestellt. Nachdem die Gerichte das nicht mehr hinnehmen wollten, war die Reaktion nicht etwa der Vollzug der Gesetze, sondern die Forderung an die Politik, die AVV Baulärm „weichzuspülen“.

Dass die unterschiedlichen Schutzhöhen der AVV Baulärm, der TA Lärm und der 16. BImSchV nicht stimmig sind, ist offensichtlich. Aber die aktuellen Erkenntnisse der Lärmmedizin zeigen, dass nicht etwa die Schutzniveaus der AVV Baulärm und der TA Lärm überhöht wären, sondern

dass die Grenzwerte der 16. BImSchV um 5-10 dB(A) zu hoch angesetzt sind, um den Schutz der Gesundheit noch gewährleisten zu können.

Natürlich ist der Bau und der Unterhalt der öffentlichen Infrastruktur eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Dies kann und darf aber nicht bedeuten, dass diejenigen, die davon negativ betroffen sind, schutzlos gestellt werden, sei es durch (bewusste) Defizite im Vollzug der AVV Baulärm oder – was auf das Gleiche hinausläuft - durch Absenken der Schutzhöhe.

Die Akzeptanz der von – vor allem nächtlichen – Bahnbauarbeiten Betroffenen kann nur durch Rücksichtnahme und einen Ausgleich der hinzunehmenden Nachteile erreicht werden. Das erfordert, dass nachts nur noch besonders leise Bauverfahren und Baumaschinen eingesetzt werden, erforderlichenfalls mobile Lärmschutzwände eingesetzt werden, auf akustische Personenwarnanlagen weitgehend verzichtet wird (sei es durch Einsatz optischer Alarmierung oder durch vorübergehende Gleissperrungen), das EBA seiner Verpflichtung auch zur Überwachung nicht genehmigungsbedürftiger Bauarbeiten nachkommt und, falls die nächtlichen Richtwerte der AVV Baulärm dennoch voraussehbar überschritten werden, den Betroffenen von der DB Netz AG vorab rechtsverbindlich die Erstattung der Aufwendungen für Hotelunterbringung zugesagt wird.

Denn erst wenn die DB Netz AG die Kosten für die Hotelunterbringung von z.B. 500 oder 1000 Menschen - womöglich für mehrere Nächte – zahlen muss, wird sie sich veranlasst sehen, leisere Baumaschinen und alternative Bauverfahren zu überlegen und flächendeckend einzusetzen. Solange es billiger ist, Menschen durch Baulärm aus dem Schlaf zu reißen oder gar jeden Schlaf zu verhindern, ohne dafür Verantwortung übernehmen zu müssen, wird sich an den untragbaren Zuständen auf und neben deutschen Bahngleisen nichts ändern. Lärmarmes Bauen ist möglich, es müssen nur wirtschaftlich wirkungsvolle Anreize gesetzt werden.
(Ludwig Steininger)

4. EBA veröffentlicht Lärmaktionsplan

Das Eisenbahn-Bundesamt hat am 12. Januar 2018 den Teil A des Lärmaktionsplanes [22] nebst Anhang [23] unter Beteiligung der Öffentlichkeit fertiggestellt und veröffentlicht. Insgesamt sind in der ersten Phase ca. 38.000 Beteiligungen eingegangen.

Am 24. Januar 2018 beginnt die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. Bis zum 7. März 2018 wird die Öffentlichkeit die Gelegenheit haben, sich an der Überprüfung des Lärmaktionsplanes Teil A zu beteiligen. Der daraus hervorgehende Lärmaktionsplan Teil B wird Mitte des Jahres 2018 veröffentlicht. Der Teil A und Teil B ergeben zusammen den Lärmaktionsplan für die Hauptstrecken.

Der VGH Hessen hat sich Ende 2017 ausführlich mit der Rechtswirkung von Lärmaktionsplänen befasst [24]. Nach Auffassung des VGH Hessen haben Lärmaktionspläne keine Außenwirkung, sondern die in den Plänen vorgesehenen Maßnahmen sollen demnach nur verwaltungsinterne Bindung entfalten und nur mit dem Eingriffsinstrumentarium des BImSchG oder dem anderer Rechtsvorschriften durchgesetzt werden können (UA Rn. 22).

Lärmaktionspläne entfalten auch keine drittschützende Wirkung, die eine Klagebefugnis durch Lärmbetroffene begründen könnten.

Da weder der Umgebungslärm-RL noch den Ausführungsbestimmungen in §§ 47a ff. BImSchG verbindliche, den Schutz lärm betroffener Dritter bezweckende Grenzwerte zu entnehmen seien, lässt sich nach Auffassung der VGH Hessen eine Klagebefugnis Lärm betroffener in Bezug auf einen Lärmaktionsplan auch nicht aus unionsrechtlichen Regelungen oder der Aarhus-Konvention herleiten.

Das EBA hat in seinem jetzt veröffentlichten Lärmaktionsplan nur allgemein beschrieben, welche Maßnahmen zur Lärminderung grundsätzlich möglich sind, welche Maßnahmen bereits durchgeführt wurden und welche Maßnahmen sich derzeit in der Umsetzung befinden.

Der Lärmaktionsplan enthält aber weder einen Zeitplan noch irgendwelche anderen selbstbindenden Vorgaben für die Lärminderung an den Bahnstrecken der öffentlichen Eisenbahnen. Mit anderen Worten: das EBA stellt auf S. 31 seines Lärmaktionsplans fest, dass derzeit angeblich eine halbe Million Menschen gesundheitschädlichen und nach bundesgerichtlicher Feststellung die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreitenden nächtlichen Lärmpegeln von über 60 dB(A) ausgesetzt sind, sieht sich aber gleichwohl nicht veranlasst, unmittelbar etwas dagegen zu tun oder zumindest einen (kurzfristigen) Zeitplan zur Reduzierung der Immissionen vorzulegen.

Fehlende einfachgesetzliche Grenzwerte entbinden die an Recht und Gesetz gebundene Behörde EBA aber nicht, unter Rückgriff auf Art. 2 Abs. 2 GG kurzfristig Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit der Anlieger vorzusehen und durchzusetzen. Ob unter diesen Umständen auch die für das öffentliche Sicherheits- und Ordnungsrecht (Polizeirecht) zuständigen Landes- oder gar Bundesminister zur unmittelbaren Gefahrenabwehr verpflichtet sind, wird derzeit diskutiert. (Ludwig Steininger)

5. Ankündigung der ERA-Konsultation „quieter routes“

Am 22. Dezember veröffentlichte die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) einen Entwurf für eine Teiländerung der TSI NOISE in Bezug auf Bestandsgüterwagen [25].

Mit dem Entwurf will die ERA ihre Idee der "quieter routes" umsetzen, auf denen nur noch leise(re) Güterwagen verkehren sollen. Die ERA hat aber in ihren Entwurf bislang aber weder ein verbindliches Datum eingesetzt, ab wann nur noch die im Entwurf spezifizierten Fahrzeuge auf den "quieter routes" verkehren dürfen, noch gibt es bislang eine konkrete Auflistung der "quieter routes" (letzteres soll den Mitgliedsstaaten überlassen bleiben).

Eine Strecke soll dann eine "quieter route" sein, wenn dort in der Nacht mehr als 12 Güterzüge verkehren - das wären aber praktisch alle Hauptstrecken in Deutschland. Anders als beim GG-Verbotsgesetz wäre der Betrieb nicht-zugelassener Fahrzeuge generell verboten, d.h. ein Betrieb unter reduzierter Geschwindigkeit wäre nicht möglich.

Vor wenigen Tagen hat das ERA Erläuterungen dazu im ERA-Report ERA-REP-155 [26] veröffentlicht. Die ERA beschreibt darin sowohl das „quieter routes“-Konzept wie ein Konzept, bei dem die TSI NOISE zuerst für international verkehrende Güterwaggons und erst später auch für ausschließlich national verkehrende Güterwagen verbindlich werden soll.

Nach Angaben der ERA würde die Entfernung "lauter" Güterwagen aus dem Betrieb zu einem sozio-ökonomischen Nutzen von geschätzten mindestens 4 Milliarden EUR pro Jahr führen, wobei sämtliche (!) der vom ERA untersuchten Szenarien ein NKV > 1 haben, d.h. der gesamtwirtschaftliche Nutzen der GG-Umrüstung ist größer als die Kosten.

Die ERA ermöglicht Stellungnahmen unter der Emailadresse <006REC1072@era.europa.eu>. Die Konsultation läuft bis zum 22. März 2018.

Leider hat der Chef der ERA, der Österreicher Josef Doppelbauer, alle Dokumente nur in Englisch veröffentlichen lassen und so eine für zahlreiche Betroffenen in DE kaum überwindbare Hürde für eine Beteiligung an der Konsultation geschaffen.

Die BVS wird nach genauer Prüfung der Regelungen, insbesondere der Liste der auf den "quieter routes" zugelassenen Fahrzeuge, eine Stellungnahme an die ERA abgeben. Die Stellungnahme wird rechtzeitig veröffentlicht.
(Ludwig Steininger)

6. Termine/Veranstaltungen

ALD-Veranstaltung "Baulärm - Immissionsschutzrechtliche Probleme bei Innenstadtbaustellen", 20. Februar 2018, Berlin, <http://www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2018/ald-veranstaltung-baulaerm/>

DAGA 2018 - 44. Jahrestagung für Akustik, 19. - 22. März 2018, München, <http://2018.daga-tagung.de>

ACOUSTICS 2018 - ACWSTEG 2018 23.- 24. April 2018, City Hall, Cathay's Park, Cardiff, <https://ioa.org.uk/civicrm/event/info?reset=1&id=295>

Euronoise 2018 Conference, Heraklion, Griechenland, 27. - 31. Mai 2018, <http://www.euronoise2018.eu/>

Deutsches Verkehrsforum, Gemeinsamer Parlamentarischer Abend zum Thema "Planungsbeschleunigung / Umweltrecht mit Bezug auf Häfen, Zufahrten, Hinterlandanbindungen", 06. Juni 2018, Berlin, <https://www.verkehrsforum.de/de/service/termine/2018-06-06-gemeinsamer-parlamentarischer-abend-zum-thema-planungsbeschleunigung-umweltrecht-mit-bezug-auf-haefen-zufahrten-hinte>

Innotrans 2018, 18. - 21. September 2018 (Fachmesse), 22. - 23. September 2018 (Publikumstage), Berlin, <https://www.innotrans.de/AufEinenBlick/>

7. Quellenangaben:

[1] Verkehrsrundschau, (2017) H. 32-33, S. 18-19 „Vorteile für die Union“

[2] Ergebnisse der Sondierungsgespräche von CDU, CSU und SPD, Finale Fassung vom 12.01.2018,

https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Beschluesse/Ergebnis_Sondierung_CDU_CSU_SPD_120118.pdf

[3] DVZ vom 20.12.2017, „Der Takt der Züge bestimmt das Leben“

- [4] Verkehrsministerkonferenz November 2017,
<https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/17-11-09-10-vmk/17-11-09-10-beschluss.pdf?blob=publicationFile&v=3>
- [5] zughalt.de vom 1.6.2017, „Planung soll beschleunigt werden“,
<http://www.zughalt.de/2017/06/planung-soll-beschleunigt-werden/>
- [6] Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes vom 11.01.2018,
https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html
- [7] PM des BMVI vom 23.06.2017, „Masterplan Schienengüterverkehr vorgestellt“
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2017/085-dobrindt-masterplan-schienenqueterverkehr.html>
- [8] FAZ vom 24. 01.2018, „Digitalisierung statt Neubau“
- [9] BVerwG, U. v. 29.06.2017, 3 A 1.16, <https://www.bverwg.de/de/290617U3A1.16.0>
- [10] Gutachten zur Berücksichtigung eines Maximalpegelkriteriums bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm in der Nacht,
<https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/schlussbericht.pdf>
- [11] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen vom 19. August 1970 (AVV Baulärm), http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_19081970_IGI7501331.htm
- [12] Südkurier vom 21.04.2017, „Lärm durch Gleisbauarbeiten: Oberbürgermeister kann Anwohnern nicht helfen“, <https://www.suedkurier.de/region/bodenseekreis-oberschwaben/friedrichshafen/Laerm-durch-Gleisbauarbeiten-Oberbuergemeister-kann-Anwohnern-nicht-helfen;art372474,9225123>
- [13] nordbayern.de vom 19.06.2017, „Fürth: Penetrantes Bahn-Tröten braucht keine Erlaubnis“,
<http://www.nordbayern.de/region/fuerth/furth-penetrantes-bahn-troten-braucht-keine-erlaubnis-1.6258172>
- [14] BVerwG, U. v. 10.07.2012 - 7 A 11.11,
<http://bundesverwaltungsgericht.de/de/190314U7A24.12.0>
BVerwG, U. v. 19.03.2014 - 7 A 24.12 <http://bundesverwaltungsgericht.de/de/190314U7A24.12.0>
- [15] EBA, Verfügung zum Umgang mit bauzeitlichem Lärm in der Planfeststellung, Az. 5130-51pv/001-0230#014 vom 19.09.2016
- [16] EBA Allgemeinverfügung zur Verwendung von Warn-Signalgebern mit automatischer Pegelanpassung (APA) auf Baustellen der Eisenbahnen des Bundes und im Bereich der Eisenbahnen des Bundes, Az. Pr.3354-33hui/005-8009#005 vom 11.04.2016
- [17] Lenz, Udo, „Ist Bauen künftig noch möglich? Welchen Einfluss hat die AVV Baulärm zukünftig auf die Planung von Neu- und Umbaumaßnahmen von Schienenwegen?“, Der Nahverkehr (2016), H. 7-8, S. 6-10
- [18] Lenz, Udo, „Ist die AVV Baulärm noch zeitgemäß?“ , Eisenbahntechnische Rundschau (2017), H. 1-2, S. 48-53
- [19] Breker, Johannes, „Baulärm in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung“, UPR Sonderheft 2017, S. 429-435
- [20] <http://www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2017/ald-veranstaltung-baulaerm/>
- [21] http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Projekte_des_ALD/2017/ALD-Veranstaltung_Baulaerm/-7-ALD-Veranstaltung_Baulaerm_Pischke.pdf
- [22] Eisenbahn-Bundesamt, Lärmaktionsplan Teil A,
https://www.eba.bund.de/download/LAP_Teil_A_2018.pdf
- [23] Eisenbahn-Bundesamt, Anhang zum Lärmaktionsplan,
https://www.eba.bund.de/download/LAP_Teil_A_2018_Anhang.pdf
- [24] VGH Hessen, U. v. 26.10.2017, Az.: 9 C 873/15.T,
http://www.lareda.hessenrecht.hessen.de/lexsoft/default/hessenrecht_lareda.html#docid:8001194

[25] ERA, Consultation on the draft of the limited revision of the TSI relating the subsystem rolling stock - Noise (TSI Noise) vom 22.12.2017, <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Consultation-draft-limited-revision-TSI-subsystem-rolling-stock-Noise.aspx>

[26] ERA-Report ERA-REP-155 vom 17.01.2018, „Application of NOI TSI to existing wagons“, <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/ERA-REP-155.pdf>

Impressum:

Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

Greifswalder Str. 4

D-10405 Berlin

Tel. 030 / 2016 4091

URL: <https://www.BVSchiene.de>

E-Mail: [kontakt\[at\]BVSchiene.de](mailto:kontakt[at]BVSchiene.de)

1. Vorsitzender Dr. Armin Frühauf

2. Vorsitzender Dr. Ludwig Steininger

Kassenwart Harald Steppat

Amtsgericht Hannover VR 7012

Finanzamt Kö I, Berlin, StNr. 25/657/54592

Alle Angaben in diesem Newsletter erfolgen ohne Gewähr. Für die Gestaltung und die Inhalte von verlinkten Seiten Dritter wird ausdrücklich jegliche Verantwortung und Haftung ausgeschlossen.

V.i.S.d.P: Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V., vertreten durch den 1. Vorsitzenden Dr. Armin Frühauf, Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin

Spenden werden erbeten an :

Kontoverbindung:

Sparkasse Koblenz

IBAN DE04 5705 0120 0000 2331 06

BIC MALADE51KOB

Diese Mitteilung wird nur an angemeldete und registrierte Abonnenten verschickt. Durch fehlerhafte oder missbräuchliche Anmeldung von E-Mail-Adressen sind Irrläufer nicht sicher auszuschließen. Das ist nicht beabsichtigt, entsprechende Hinweise bitte an [newsletter\[at\]bvschiene.de](mailto:newsletter[at]bvschiene.de)

Diesen Newsletter können Sie jederzeit kündigen, indem Sie eine E-Mail mit dem Betreff „Kündigung“ oder „Abmelden“ an [newsletter\[at\]bvschiene.de](mailto:newsletter[at]bvschiene.de) schicken.