



Rechtlicher Rahmen des Schutzes vor Schienenverkehrslärm

Lärmvorsorge, Lärmsanierung, Umgebungslärm

Rechtsanwältin Dr. Michéle John

Kreis Stormarn am 23.10.2019

Gliederung

1. Vorstellung
2. Vorbemerkung
3. Lärmvorsorge
4. Lärmsanierung
5. Umgebungslärm

1. Vorstellung

- Rechtsanwältin und Partnerin bei den Rechtsanwälten Günther, Hamburg
- Spezialisiert auf Umwelt- und Planungsrecht
- Beratung u.a. in Infrastrukturvorhaben, insbesondere Schienenwegeplanungen, aber auch Straße und Stromtrassen
- Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren in Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Bayern
- Mandanten sind Gemeinden, Städte, Bürgerinitiativen, Umweltverbände, Private
- Aktuell laufende Schienenwege-Verfahren: S-Bahn S 4 (Ost) Hamburg-Bad Oldesloe - 3 PFA; Verlängerung U4; Neubau der U5 in Hamburg; Schienenhinterlandanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ ABS/NBS) – 7 PFA (ca. 100 km); Brenner-Nordzulauf (ABS/NBS)

2. Vorbemerkung

- Kein systematisches deutsches Lärmschutzrecht normiert
- BImSchG – umfassende und abschließende gesetzliche Regelung für genehmigungsbedürftige Anlagen – Neubau oder wesentliche Änderung
- Untergesetzliche Regelwerke enthalten Immissionsricht- bzw. -grenzwerte für zumutbare Lärmbelastungen (z. B. TA Lärm, AVV Baulärm, 16. BImSchV)
- Ansprüche auf Schutzmaßnahmen für Grenzwertüberschreitungen an bestehenden Schienenwegen sind nicht normiert
- lediglich „freiwillige“ Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen
- Keine Verpflichtung zur Sanierung bei Gelegenheit der Planfeststellung – d. h. nur Schutzanspruch, wenn durch Vorhaben Lärmbelastung ansteigt (vgl. nur BVerwG, Urt. v. 9.7.2008 – 9 A 5/07 – juris, Rn. 17)
- Schutzpflicht des Staates auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG) und Eigentumsfreiheit (Art. 14 Abs. 1 GG) – auch bei bestehenden Schienenwegen

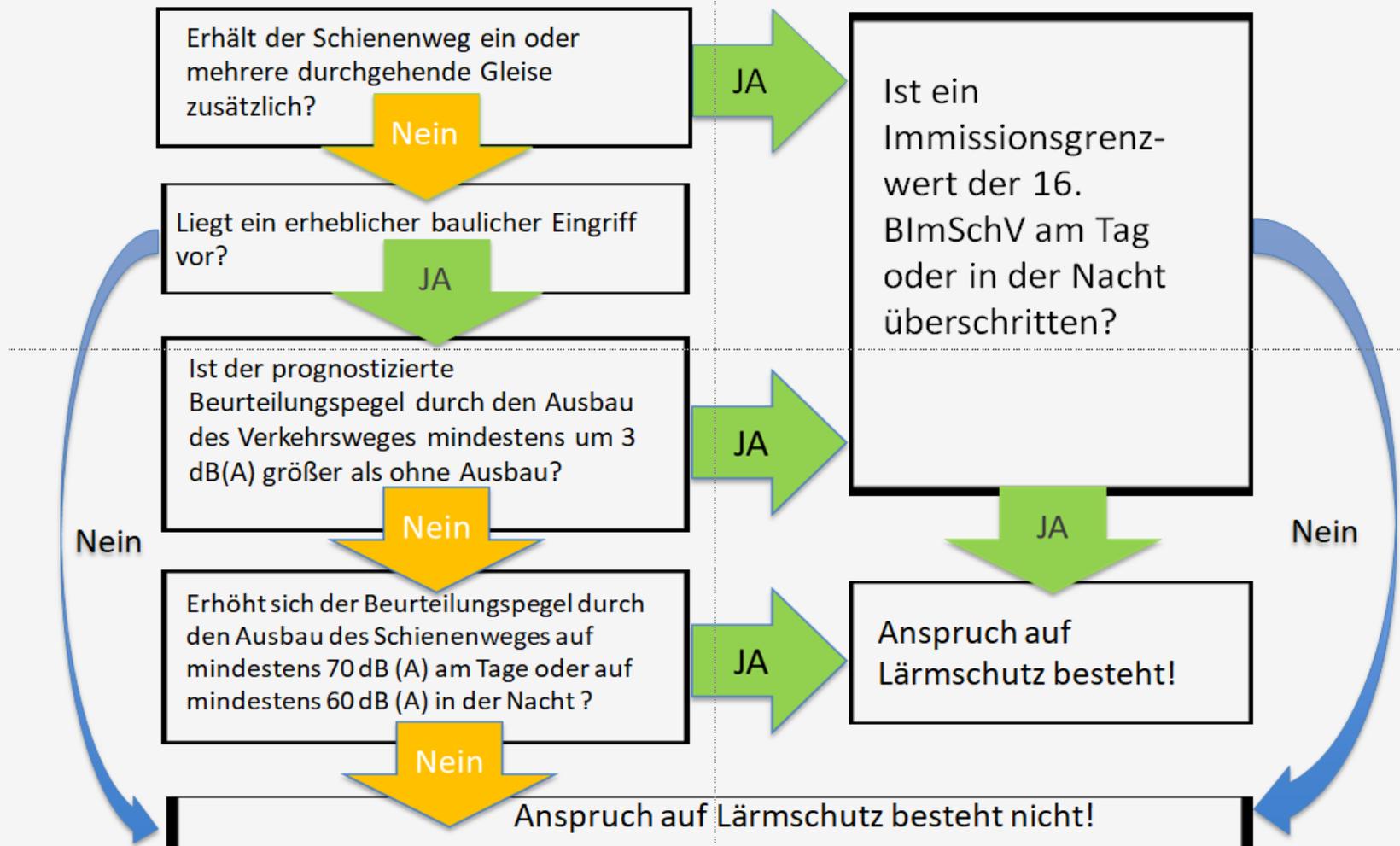
3. Lärmvorsorge

Folie 1

- beim **Bau** (Neubau) **oder der wesentlichen Änderung** (bauliche Erweiterung/erheblicher baulicher Eingriff) von Eisenbahnen ist sicherzustellen, dass durch diese **keine schädlichen Umwelteinwirkungen** durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG)
- **16. BImSchV** (Verkehrslärmschutzverordnung) regelt **Voraussetzungen** zur Lärmvorsorge und legt **Immissionsgrenzwerte** fest, die beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen nicht überschritten werden sollen
- **16. BImSchV** regelt auch **Verfahren zur Berechnung des Beurteilungspegels**, der als Grundlage für Ermittlung von Schutzmaßnahmen dient

3. Lärmvorsorge

Voraussetzungen der Lärmvorsorge - § 1 der 16. BImSchV – wesentliche Änderung



3. Lärmvorsorge

Folie 3

- Betroffene haben einen Anspruch auf „**Vollschutz**“, d. h. Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV durch **aktive Lärmschutzmaßnahmen** (z.B. 59/49 db(A) Tag/Nacht – Wohnen)
- Sämtliche, nach dem Stand der Technik in Betracht kommende aktive Schallschutzmaßnahmen prüfen
- Aber § 41 Abs. 2 BImSchG: Kosten der Schutzmaßnahme müssen im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen
- Wann dies der Fall ist, wird auf gesetzlicher und verordnungsrechtlicher Ebene nicht geregelt → unter Beachtung der besonderen Umstände des Einzelfalls und Berücksichtigung der Rechtsprechung muss eine entsprechende Abwägung stattfinden
- **Sog. Kosten-Nutzen-Analyse**

4. Lärmsanierung

Folie 1

- **seit 1999** stellt der Bund jährlich Finanzmittel für das Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ bereit
- **(Neue) Lärmsanierungsrichtlinie** – trat am 1.1.2019 in Kraft (bisherige RL ersetzt)
- Grundlage für die **Gewährung der Zuwendungen** für Maßnahmen zur Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes
- **Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht!**
- Entscheidung der Bewilligungsbehörde (EBA) aufgrund pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel
- Neu seit 2019: Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A) abgesenkt und Wegfall des Schienenbonus von 5 dB(A)

4. Lärmsanierung

Folie 2

- Förderung erfolgt, wenn Lärmpegel folgende **Auslösewerte überschreitet**:
 1. Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, reine und allg. Wohngebiete **67/57 dB(A) Tag/Nacht**
 2. Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete **69/59 dB(A) Tag/Nacht**
 3. Gewerbegebiete **72/62 dB(A) Tag/Nacht** (Ziff. 2.1 der RL)

- Bund (BMVI) hat in Zusammenarbeit mit der Deutsche Bahn AG (DB AG) ein **Gesamtkonzept** für die Lärmsanierung erarbeitet (Ziff. 2.2. der RL)
- **Gesamtkonzept ist spätestens alle fünf Jahre fortzuschreiben (ebenda)**

- **Anlage 1** des Gesamtkonzepts enthält Liste der in Bearbeitung (planerisch begonnenen/ in Realisierung) befindlichen und der fertig gestellten Lärmsanierungsbereiche
- **Anlage 2** des Gesamtkonzepts vermittelt als Karte eine Übersicht der Eisenbahnstrecken mit einer Lärmemission > 57 dB(A)
- **Anlage 3** des Gesamtkonzepts listet die noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche und -abschnitte mit Angabe der Priorisierung auf

4. Lärmsanierung

Folie 3

- Maßgeblich für Aufnahme eines Streckenabschnitts in Gesamtkonzept und Reihenfolge (Priorisierung) sind
 - ✓ Höhe des prognostizierten Beurteilungspegels, bei Überschreitung der Auslösewerte
 - ✓ Zahl der betroffenen Einwohner im jeweiligen Streckenabschnitt
 - ✓ Gewichtung nach Lärmbelastung und Zahl der betroffenen Einwohner
 - ✓ Verhältnismäßigkeit der Lärmsanierungsmaßnahme
 - ✓ der örtliche, zeitliche und sachliche Zusammenhang einer weniger dringlichen Maßnahme mit zeitlich vorrangigen Maßnahmen

- Verhältnismäßig ist Maßnahme, wenn an dem zur Lärmsanierung anstehenden Streckenabschnitt nicht innerhalb von zehn Jahren mit einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 41 BImSchG zu rechnen ist

- Sodann ist zu prüfen, ob passive Maßnahmen vorgezogen werden können

- Förderfähige Maßnahmen sind: aktiver und passiver Lärmschutz, auch in Kombination und ggf. Maßnahmen zur innovativen Lärm- und Erschütterungsminderung (Ziff. 2.4 der RL)

4. Lärmsanierung

Folie 4

- Anlage 3: zur Streckennummer 1120: Bemerkung X65

Glossar

Strecke Nr.: Maßgebende Strecke innerhalb des Sanierungsbereiches

Weitere Strecken Nr.: Zusätzliche Strecken innerhalb des Sanierungsbereiches zur maßgebenden Strecke

Nr. des Lärmsanierungsabschnittes: Die Nummer setzt sich zusammen aus den ersten beiden Ziffern des Bundeslandcodes und einer vierstelligen fortlaufenden Nummer

Bundesland: BB= Brandenburg, BE = Berlin, BW = Baden-Württemberg, BY = Bayern, HB = Bremen, HE = Hessen, HH = Hamburg, MV = Mecklenburg-Vorpommern, NI = Niedersachsen, NRW = Nordrhein-Westfalen, RP = Rheinland-Pfalz, SH = Schleswig-Holstein, SL = Saarland, SN = Sachsen, ST = Sachsen-Anhalt, TH = Thüringen

Bemerkung:

X65 = Fertig gestellt bis 31.12.2018 mit passiven und/ oder aktiven Maßnahmen auf 65 dB (A) - Auslösewert 60 dB (A) und 5 dB (A) Schienenbonus

* = Hinweis auf Machbarkeitsuntersuchung Mittelrheintal, Inntal, Elbtal

PKZ: Priorisierungskennzahl

- Nach neuer Lärmsanierungsrichtlinie neuer Auslösewert 57 dB(A) ohne Schienenbonus – Nachprüfung auf der Strecke 1120

5. Umgebungslärm

- EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG – Information der Bevölkerung zur Belastung durch Umgebungslärm
- §§ 47a bis 47f BImSchG Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung geregelt
- Erfordernis der Aufstellung von Lärmkarten bezieht sich auf „Haupt Eisenbahnstrecken“ (§ 47b Nr. 4 BImSchG – 30.000 Züge pro Jahr)
- Lärmkartenerstellung spätestens alle fünf Jahre
- Bundesweiter Lärmaktionsplan für Haupt Eisenbahnstrecken
- Informationen über Lärmkartierung und -aktionsplanung beim EBA veröffentlicht
(https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/HauptEisenbahnstrecken/sh/sh_node.html)

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