

Aktuelle juristische Fragen des Lärmschutzes an Schienenwegen

Christoph Kochenburger

1.	Einführung und Überblick über die aktuelle Rechtsprechung.....	195
2.	Rechtliche Bewertung und geplante Abschaffung des Schienenbonus.....	197
2.1.	Die rechtlichen und fachlichen Grundlagen des Schienenbonus.....	197
2.2.	Geplante Abschaffung des Schienenbonus – ist der Schienenbonus noch haltbar?.....	197
2.3.	Fazit und These.....	199
3.	Bewertung von Immissionen aus Bahnanlagen des kombinierten Verkehrs.....	199
3.1.	Grundsätzliche Überlegungen zur Systematik des Lärmschutzes.....	200
3.2.	Differenzierte Betrachtung der Immissionen aus Bahnanlagen.....	201
3.3.	Ergebnisse und Fazit.....	204

1. Einführung und Überblick über die aktuelle Rechtsprechung

Der Lärmschutz ist und bleibt eines der zentralen Themen beim Bau und der Änderung von Schienenwegen. Dieser Befund überrascht zunächst, da – anders als z.B. beim Erschütterungsschutz – dieser Bereich weitgehend normativ geregelt ist. Die auf Grundlage von § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), die u.a. die Immissionsgrenzwerte und das Berechnungsverfahren regelt, ist mittlerweile seit über 20 Jahren in Kraft. Dementsprechend sind die damit zusammenhängenden Fragen durch eine umfangreiche Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und der Oberverwaltungsgerichts weitgehend geklärt.

Folgerichtig gab es in jüngster Zeit nur noch verhältnismäßig wenige gerichtliche Entscheidungen, die sich mit grundsätzlichen Fragen der Anwendung der 16. BImSchV beschäftigt haben. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang u.a. das Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 20.01.2010¹, mit dem die rechtlichen Anforderungen an die Abwägung gem. § 41 Abs. 2 BImSchG konkret formuliert wurden und die bisherige Planungspraxis als unzureichend verworfen wurde. Außerdem hat sich

¹ BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, 9 A 22.08, NVwZ 2010, 1151 ff.

das Bundesverwaltungsgericht mit der Frage von Schallreflexionen einer Schallschutzwand befasst.² Zu erwähnen ist ferner eine Entscheidung des OVG Koblenz³ zu der Frage, welche Mitbestimmungsrechte eine Gemeinde hinsichtlich der Gestaltung von Schallschutzwänden hat, sowie ein Urteil des VGH Mannheim⁴ zu der Thematik, wann eine sogenannte *Gesamtbaumaßnahme* vorliegt, die es ausnahmsweise rechtfertigt, auch außerhalb des Bereichs eines erheblichen baulichen Eingriffs Lärmschutz nach der 16. BImSchV zu gewähren.

Ungeachtet dessen bestehen in aktuellen Planfeststellungsverfahren nach wie vor erhebliche Streitfragen in Bezug auf den Lärmschutz. Diese zielen z.B. auf den richtigen Prognosehorizont, die künftige Auslastung der Strecke, zukünftig mögliche Zuglängen und Zuggeschwindigkeiten⁵ ab. Hinzu kommen Unsicherheiten wegen bereits erfolgter oder geplanter gesetzlicher Neuregelungen, wie z.B. der Einfluss der Umgebungslärmrichtlinie oder der Neufassung der Schall 03.

Dies mündet zunehmend weniger in Diskussionen über die richtige Anwendung der 16. BImSchV, sondern vielmehr in eine Grundsatzkritik an der derzeitigen gesetzlichen Lärmschutzkonzeption. Es wird bemängelt, dass das gesetzliche Regelungssystem unzureichend sei, da es die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung nicht berücksichtige, sondern es lediglich politische Kompromisse widerspiegele. Hierzu werden folgende Argumente angeführt:

- Es sei keine Anpassung an die aktuellen gesetzlichen Regelungen (§§ 47a ff. BImSchG, VBuSch) erfolgt,
- Die Grenzwerte stünden im Widerspruch zur VDI 2719,
- Der Schienenbonus sei überholt, eine geringere Lästigkeit des Schienenverkehrsbestehe gerade bei hoch belasteten Strecken nicht,
- Spitzenpegel würden nicht berücksichtigt (Stichwort: Aufwachreaktion),
- Das Besonders überwachte Gleis (BüG) sei nicht in dem Umfang von 3 dB bzw. nicht für alle Strecken oder Zugarten anwendbar,
- Die geltende Schall 03 entspreche nicht mehr dem aktuellen Stand der Wissenschaft.

Nicht zuletzt politische Einflussnahmen haben in der letzten Zeit in diesem Kontext zu einer Erschwerung und Verzögerung von Neu- und Ausbauprojekten geführt.

Dies vorangeschickt soll nachfolgend auf zwei Themenkomplexe mit hoher aktueller Bedeutung näher eingegangen werden.

² BVerwG, Urteil vom 15.12.2011 – 7 A 11.10, NVwZ 2012, 1120 ff.

³ OVG Koblenz, Beschluss vom 11.06.2010 – 8 B 10618/10, NVwZ-RR 2010, 735 ff.

⁴ VGH Mannheim, Urteil vom 25.04.2012, 5 S 927/10, ZuR 2012, 570 ff.

⁵ vgl. hierzu Hess. VGH, Urteil vom 17.11.2011 – 2 C 2165/09.T, BeckRS 2012, 47830

2. Rechtliche Bewertung und geplante Abschaffung des Schienenbonus

2.1. Die rechtlichen und fachlichen Grundlagen des Schienenbonus

Der sog. Schienenbonus geht auf sozialwissenschaftliche Studien zurück, die in den 1970/80er Jahren durchgeführt wurden und bei denen sich herausstellte, dass Schienenlärm als weniger störend wahrgenommen wird im Vergleich zum Straßenlärm. Dementsprechend regelt § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG, dass den Besonderheiten des Schienenverkehrs in den Rechtsverordnungen nach Satz 1 (insbesondere 16. BImSchV) Rechnung zu tragen ist.

Das Berechnungsverfahren für den Schienenverkehrslärm nach Anlage 2 der 16. BImSchV sieht insoweit einen Abzug (Korrekturfaktor) von 5 dB(A) bei der Errechnung des Beurteilungspegels vor. Eine Ausnahme gilt gemäß § 3 Satz 2 der 16. BImSchV nur für Schienenwege, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden.

Da der Schienenbonus insbesondere im Rahmen von Planfeststellungsverfahren und der damit verbundenen Öffentlichkeitsarbeit beim Neu- und Ausbau von Schienenwegen immer häufiger kritisiert und angezweifelt wurde, wurde zwischen 1996 bis 2001 ein umfangreiches Forschungsprogramm über die Lästigkeitswirkung von Schienenverkehrslärm unter Beteiligung des Bundesministers für Verkehr, des Umweltbundesamtes, des Eisenbahn-Bundesamtes, der DB u.a. initiiert. In den Untersuchungen sollte überprüft werden, ob der Schienenbonus auch noch unter den geänderten Verkehrsbedingungen Gültigkeit besitzt. In mehreren Feldstudien wurden auf der Basis von Befragungen betroffener Anlieger die Lästigkeitsunterschiede zwischen Schienen- und Straßenverkehr für den Nachtzeitraum (Aufweckstudie), die Besonderheiten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs sowie die unterschiedliche Lärmwirkung von Güter- und Reisezügen untersucht. Alle Studien bestätigten weitgehend die Ergebnisse früherer Untersuchungen und zeigten, dass auch unter den geänderten Verkehrsbedingungen der Ansatz eines Schienenbonus in Höhe von 5 dB(A) weiterhin gerechtfertigt ist.

2.2. Geplante Abschaffung des Schienenbonus – ist der Schienenbonus noch haltbar?

Die Kritik am Schienenbonus hat gleichwohl in den vergangenen Jahren stark zugenommen, mit der Konsequenz, dass sich nunmehr auch die Politik dieser Thematik angenommen hat.

Bereits in den Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung wurde die Absicht aufgenommen, den Schienenbonus schrittweise zu reduzieren mit dem Ziel, diesen ganz abzuschaffen. Dies wurde u.a. durch eine EntschlieÙung des Bundesrats zur Verminderung des Bahnlärms vom 15.04.2011 aufgegriffen.⁶ Aktuell liegt ein Gesetzentwurf der Fraktionen CDU/CSU und FDP vor, der auf eine vollständige Abschaffung

⁶ Bundesrat-Drucks. 151/11

des Schienenbonus für noch nicht im Verfahren befindliche Vorhaben abzielt.⁷ Dabei wird an die nächste Änderung des Schienenwegeausbaugesetzes, das ab 2016 gelten soll, sowie den entsprechenden Bedarfsplan angeknüpft.

Diesbezüglich ist allerdings darauf hinzuweisen, dass es trotz verschiedener wissenschaftlicher Studien bislang keinen allgemein fachlich anerkannten neuen Wissensstand gibt, wonach der Schienenbonus nicht mehr gerechtfertigt wäre.⁸

Hinzu kommt, dass es in Bezug auf als gesundheitsschädlich angenommene Aufwachreaktionen mehr um die Frage des Spitzenpegels geht. Auch insoweit ist in der Rechtsprechung allerdings anerkannt, dass der Spitzenpegel nicht als gesonderte Größe im Berechnungsverfahren berücksichtigt werden muss.⁹

Bisher haben daher weder das Bundesverwaltungsgericht noch die Oberverwaltungsgerichte die dem Gesetzgeber obliegende Schutzpflicht als verletzt gesehen.¹⁰ Der Gesetzgeber ist zwar zum Gesundheitsschutz gem. Art. 2 II GG verpflichtet. Hinsichtlich der Ausgestaltung steht ihm aber ein gerichtlich nur beschränkt überprüfbarer legislativer Gestaltungsspielraum zu. Der Gesetzgeber verletzt erst dann seine verfassungsmäßige Verpflichtung, wenn aufgrund von neueren gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnissen feststeht, dass die derzeit geltende Schutzkonzeption bestehend aus Grenzwerten und Berechnungsverfahren für einen ausreichenden Gesundheitsschutz der Bevölkerung gänzlich ungeeignet oder völlig unzulänglich ist.¹¹

Insoweit ist auch zu beachten, dass nach der Rechtsprechung der Bereich einer möglichen Gesundheitsgefährdung ab einer Schwelle von 70 bis 75 dB(A) tags und 60 bis 65 dB(A) nachts angesiedelt wird.¹² Dies bedeutet, dass der Gesetz-/Verordnungsgeber voraussichtlich selbst dann seine grundgesetzliche Pflicht zum Gesundheitsschutz nicht verletzen würde, wenn er (wegen Wegfalls des Schienenbonus) um 5 dB(A) höhere Grenzwerte festlegen würde.

Es ist also klar zu differenzieren, ob der Gesetzgeber zur Anpassung des gesetzlichen Lärmschutzes aus Gründen des verfassungsrechtlichen Gesundheitsschutzes verpflichtet ist oder er aus politischen Gründen den Lärmschutz verbessern will.

⁷ Bundestag-Drucks. 17/10771

⁸ vgl. zuletzt Meta-Studie der Uni Freiburg von April 2010 im Auftrag des Regionalverbands Südlicher Oberrhein sowie eine im Auftrag des Umweltbundesamts durchgeführte Untersuchung (*Möhler/Liepert/Schreckenberger*, Zur Anwendung des Schienenbonus bei der Beurteilung von Verkehrsgeräuschen, Lärmbekämpfung, Bd. 5 2010, S. 47 ff.)

⁹ VGH München, Urteil vom 23.02.2007 – 22 A 01.40089, ZuR 2007, 540 m.w.N.

¹⁰ BVerwG, Urteil vom 18.03.1998 – 11 A 55.96, NVwZ 1998, 1071; zuletzt Hess. VGH, Urteil vom 11.11.2011, BeckRS 2012, 47830

¹¹ BVerwG, Urteil vom 21.12.2010, 7 A 14.09, NVwZ 2011, 676 ff.

¹² vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 23.04.1997 – 11 A 17.96, NVwZ 1998, 846

2.3. Fazit und These

1. Eine gerichtliche Aufhebung des Schienenbonus wird praktisch nicht zu erreichen sein, da es nach wie vor keine neuen gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnisse gibt, die den derzeitigen gesetzlichen Lärmschutz an Schienenwegen unter Berücksichtigung des Schienenbonus als völlig unzureichend erscheinen lassen.
2. Selbst unter der Annahme von um 5 dB(A) höheren Grenzwerten bewegt sich die gesetzliche Schutzkonzeption noch im Rahmen des dem Gesetz-/Verordnungsgeber zustehenden legislativen Gestaltungsspielraums, sodass ein Verstoß gegen die Verpflichtung zum Gesundheitsschutz gem. Art. 2 II GG nicht vorliegt.
3. Selbstverständlich steht es der Politik frei, durch Abschaffung oder Reduzierung des Schienenbonus ein im Vergleich zu heute höheres Schutzniveau zu etablieren. Die daraus resultierenden Konsequenzen sollten jedoch wohl bedacht werden. Diese liegen einerseits in erheblichen Mehrkosten für die öffentlichen Haushalte beim Bau/Ausbau von Strecken und bei der Lärmsanierung. Andererseits können auch Probleme bei der Realisierung von Vorhaben durch Sprungkosten wegen dann im Einzelfall erforderlicher Streckeneinhausungen, Tunnellagen oder geänderter Trassenführungen entstehen.

3. Bewertung von Immissionen aus Bahnanlagen des kombinierten Verkehrs

Der Lärmschutz für Eisenbahnbetriebsanlagen richtet sich bekanntlich im Wesentlichen nach §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV.

Bereits Mitte der 90er Jahre wurde jedoch im Zusammenhang mit der Genehmigung des GVZ Dresden-Friedrichstadt eine Anwendung der TA Lärm für komplexe Eisenbahnbetriebsanlagen diskutiert. Seinerzeit wurde vertreten, dass eine *differenzierte immissionsschutzrechtliche Betrachtungsweise* abhängig vom Charakter der jeweiligen Lärmanteile der Anlage zu erfolgen habe.¹³

In Anknüpfung hieran hat das Eisenbahn-Bundesamt mit Verfügung vom 19.02.2009 (Pr. 2320/51103 Pa) festgelegt, welche Betriebsanlagen bzw. welche davon ausgehenden Immissionen nach der 16. BImSchV und welche nach der TA Lärm zu beurteilen sein sollen.

Danach soll die Beurteilung der Lärmimmissionen von Bahnanlagen gemäß der 16. BImSchV künftig auf *reine* Verkehrsgeräusche (ein-/ausfahrende Züge, Rangierfahrten) bzw. mit der Fahrt verbundene Geräusche (Kurvenquietschen, Abdrücken, Gleisbremsen, Auflaufstöße, Anreißen und Abbremsen lose gekoppelter Züge) beschränkt werden.

¹³ vgl. EBA-Verfügung vom 12.12.1995 (Pr – Herr Stuchly)

In der Konsequenz würde dies dazu führen, dass entgegen der bisherigen überwiegenden Verwaltungspraxis eine Vielzahl von Sachverhalten nicht mehr nach der 16. BImSchV, sondern der TA Lärm zu beurteilen wäre. Aufgrund unterschiedlicher Betrachtungsgrundlagen und Grenzwertdefinitionen würden sich hieraus gravierende genehmigungsrechtliche und wirtschaftliche Konsequenzen ergeben.

3.1. Grundsätzliche Überlegungen zur Systematik des Lärmschutzes

Für eine Abgrenzung des Verkehrslärmschutzes zum Schutz vor Anlagenlärm ist zunächst ein Blick auf die gesetzlichen Grundlagen geboten.

Ausgangspunkt der Betrachtung ist § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG. Danach gelten die anlagenbezogenen Regelungen des 2. Teils des BImSchG, insbesondere die §§ 4, 22 BImSchG, nicht für öffentliche Verkehrswege. Es gelten vielmehr ausschließlich die §§ 41 bis 43 BImSchG.

Die Reichweite der §§ 41 ff. BImSchG ist allerdings insoweit eingeschränkt, als diese sich auf den Schutz vor *schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche* beziehen. Hieraus wird überwiegend zweierlei abgeleitet, nämlich:

1. Der Begriff der Schienenwege gemäß §§ 41 ff. BImSchG ist nicht deckungsgleich mit dem Begriff der Eisenbahnbetriebsanlagen gemäß § 4 Abs. 1 EBO/§ 18 Satz 1 AEG.
2. Die §§ 41 ff. BImSchG erfassen nur die Bestandteile des Verkehrswegs, die zur Erhöhung oder Minderung der verkehrsbedingten Emissionen beitragen. Sonstige Nebenanlagen, Nebeneinrichtungen und Zubehör unterfallen danach den Maßgaben der §§ 4 ff., 22 BImSchG.

In der Rechtsprechung finden sich nur spärlich Urteile, die sich mit der Abgrenzung des Verkehrslärmschutzes im Verhältnis zum Schutz vor Anlagenlärm befassen. Nach der Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts sollen z.B. Bahnsteige einschließlich der für den Zugang erforderlichen Anlagen und dementsprechend auch Geräusche aus Lautsprecherdurchsagen nicht § 41 BImSchG unterfallen.¹⁴ Sie unterfallen aber auch nicht der TA Lärm, wie sich aus Ziffer 8.1 Schall 03 1990 bzw. Ziffer 9.2.1 Entwurf Schall 03-2006 ergibt, denn sie sind insoweit in der Berechnung für die Schallimmissionen aus dem Schienenweg im Bahnhofsbereich bereits enthalten.

Nach VGH Mannheim¹⁵ sollen auch Abstell- und Instandhaltungsanlagen nicht durch § 41 BImSchG erfasst werden. Demgegenüber soll die Elektrifizierung einer Strecke durch Errichtung einer Oberleitung nach § 41 ff. BImSchG zu beurteilen sein.¹⁶

¹⁴ BVerwG, Beschluss vom 23.05.2006 – 9 B 8.06, Buchholz 406.25 § 41 Nr. 46

¹⁵ VGH Mannheim, Urteil vom 20.10.2002 – 5 S 1013/00, NVwZ-RR 2003, 461 ff.

¹⁶ BVerwG, Beschluss vom 27.08.1996 – 11 VR 10.96, NVwZ-RR 1997, 208 ff.

Umschlaganlagen eines Containerhafens sollen nach einer Entscheidung des OVG Bremen¹⁷ immissionsschutzrechtlich grundsätzlich getrennt von dem Bau neuer öffentlicher Eisenbahneinrichtungen und Straßen zu beurteilen sein, auch wenn sie auf Grundlage eines einheitlichen Planfeststellungsbeschlusses errichtet werden.

3.2. Differenzierte Betrachtung der Immissionen aus Bahnanlagen

Hiervon ausgehend ist zunächst Folgendes festzustellen:

- Hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Beurteilung ist grundsätzlich nicht nur eine Differenzierung nach den verschiedenen Arten von Bahnanlagen, sondern ggf. auch eine Differenzierung nach den verschiedenartigen, von diesen ausgehenden Geräuschemissionen geboten.
- Eine solche differenzierte Betrachtungsweise birgt allerdings die Gefahr einer nicht mehr praxisgerechten Aufspaltung in einzelne Geräuschbestandteile, was dem Ziel einer immissionsschutzrechtlichen Gesamtbeurteilung aller von einer Anlage ausgehenden Geräuschemissionen entgegenlaufen kann.
- Bei der Zuordnung der von einer Anlage ausgehenden Geräuschemissionen entweder als Verkehrslärm nach § 41 BImSchG/16. BImSchV einerseits oder Anlagenlärm nach §§ 4, 22 BImSchG/TA Lärm andererseits sind die Lärmcharakteristik und die in diesem Zusammenhang relevanten untergesetzlichen Regelwerke (z.B. Schall 03) zu berücksichtigen.¹⁸

Ausgangspunkt der oben erwähnten EBA-Verfügung vom 19.02.2009 ist eine differenzierte Betrachtung verschiedener Eisenbahnbetriebsanlagen und der von diesen ausgehenden Immissionen. Die EBA-Verfügung unterscheidet bei Abstellanlagen für Reisezüge (Abstell- und Behandlungsanlagen), Güterverkehrszentren, KV-Terminals, Autoreisezuganlagen und Rangierbahnhöfen nach Geräuschquellen, die nach der 16. BImSchV und solchen, die nach der TA Lärm zu beurteilen sein sollen. Danach sollen nur (noch) folgende Geräuschemissionen nach der 16. BImSchV zu beurteilen sein:

- durchfahrende sowie ein- ausfahrende Züge; Rangierfahrten
- Kurvenquietschen
- Abdrücken, Auflaufstöße, Anreißen und Abbremsen lose gekoppelter Züge
- Gleisbremsen, Retarder, Hemmschuhläufe.

Alle anderen Geräuschemissionen der oben genannten Anlagen sollen hingegen einer Beurteilung nach TA Lärm unterfallen. In Bezug auf die einzelnen Geräuschquellen wird insofern in der EBA-Verfügung wie folgt differenziert:

¹⁷ OVG Bremen, Urteil vom 11.06.1996 – 1 G 3/94, NVwZ-RR 1997, 534 ff.

¹⁸ BVerwG, Urteil vom 20.05.1998 – 11 C 3.97, NVwZ 1999, 67 ff.

Abstellanlagen für Reisezüge (Abstell- und Behandlungsanlagen)

In Bezug auf Abstellanlagen für Reisezüge (Abstell- und Behandlungsanlagen) sollen folgende Geräuschquellen nach TA Lärm beurteilt werden:

- Bremsprobe, Auf- und Abrüsten
- Waschanlage, Trocknergebläse
- Druckluftstation
- Fahrten von Servicefahrzeugen
- Lüfter und Klimaanlage abgestellter Züge
- Toilettenentleerung

Fraglich ist zunächst, ob insoweit tatsächlich eine einheitliche Behandlung von Abstell- und Behandlungsanlagen sachgerecht und geboten ist. Denn die Benutzung von Abstellanlagen, insbesondere für Reisezüge und S-Bahnen, ist unverzichtbarer und mittelbarer Bestandteil des Zugbetriebs. Daher liegt es nahe, die dabei auftretenden Geräusche den Verkehrsgeräuschen zuzuordnen. In analoger Weise werden öffentliche Parkplätze, Haltestellen für Busse etc. im Straßenverkehr nach RLS-90 berechnet und nach der 16. BImSchV zusammen mit dem fließenden Verkehr beurteilt.

Bei Behandlungsanlagen dürfte eine Beurteilung nach der TA Lärm in der Tat näher liegen, da diese keinen unmittelbaren Zusammenhang mit dem Zugbetrieb aufweisen. Allerdings sind Geräusche aus Bremsproben, dem Auf- und Abrüsten sowie Lüftergeräusche abgestellter Züge aufgrund des engen Zusammenhangs zum Verkehrsbetrieb eher dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV zuzuordnen.

Güterverkehrszentren

Bei Güterverkehrszentren sollen nach der EBA-Verfügung folgende Geräuschquellen nach TA Lärm beurteilt werden:

- Krananlagen, Verladetätigkeiten allgemein
- Lagerhallen, Lagerplätze
- LKW-Fahrten, LKW-Abstellplätze
- Lautsprecherdurchsagen.

Der Begriff Güterverkehrszentrum wird weder in der Akustik 04 noch in der fortgeschriebenen Schall 03 erwähnt. Unter dem Begriff Güterverkehrszentrum sind allgemein Anlagen für den Gütertransfer zwischen Schiene und Straße zu verstehen. Insofern liegt eine analoge Betrachtung zu den KV-Terminals bzw. Umschlagbahnhöfen nahe (vgl. dazu nachfolgend). Bei der bisherigen Planung von *Eisenbahnfrachtzentren* wurden insofern alle in der EBA-Verfügung genannten Geräuschquellen nach der 16. BImSchV beurteilt.

KV-Terminals/Containerbahnhöfe

Bei KV-Terminals/Containerbahnhöfen sollen nach der EBA-Verfügung folgende Geräuschquellen nach TA Lärm beurteilt werden:

- Krananlagen, Verladetätigkeiten allgemein,
- LKW-Fahrten, LKW-Abstellplätze,
- Reparaturarbeiten an Containern,
- Lautsprecherdurchsagen.

Zwar sind auch die beiden Begriffe *KV-Terminal* und *Containerbahnhof* weder in der Akustik 04 noch in der fortgeschriebenen Schall 03 enthalten. Allerdings existiert dort nach wie vor der Begriff *Umschlagbahnhof*, der als Oberbegriff angesehen werden kann. Da die Akustik 04 explizit mit der 16. BImSchV verknüpft und in engem Abgleich mit dieser entstanden ist, ist davon auszugehen, dass die mit dem Betrieb eines Umschlagbahnhofs verbundenen Immissionen einheitlich nach der 16. BImSchV zu beurteilen sind. Beim Be- und Entladen der Züge bzw. beim Umladen der Container innerhalb des Terminals/Bahnhofs als auch bei den hierzu notwendigen LKW-Fahrten handelt es sich um Aktivitäten, die in einem unmittelbaren räumlichen, zeitlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Transport stehen. Lediglich soweit im Umschlagbahnhof eine Reparaturanlage für Container angeschlossen sein sollte, die nicht wie die anderen betrieblichen Tätigkeiten einen engen Verkehrsbezug aufweist, wäre diese separat nach TA Lärm zu betrachten. Entsprechendes dürfte auch gelten, wenn in den Anlagen eine weitere *Behandlung* der Güter erfolgt (z.B. Lagerhaltung o.ä.). Geräusche aus Lautsprecherdurchsagen unterliegen nur dann einer gesonderten Betrachtung und Abwägung, wenn wegen Nichtvorliegens der Anspruchsvoraussetzungen nach der 16. BImSchV keine Lärmvorsorgeansprüche bestehen.

Autoreisezuganlagen

In Bezug auf Autoreisezuganlagen sollen nach der EBA-Verfügung folgende Geräuschquellen nach TA Lärm beurteilt werden:

- PKW-Fahrten ebenerdig,
- PKW-Fahrten auf Waggon,
- Öffnen und Schließen von Bordwänden, Verlegung und Aufnehmen von Überla-
debrücken.

Auch diese Anlagen sind in der Akustik 04 nicht erwähnt. Allerdings ist in der Fortschreibung der Schall 03 in Tabelle 5.7 des Kapitels Schallemissionen von Rangierbahnhöfen der Unterpunkt *Autoreisezug* mit allen in der EBA-Verfügung genannten Geräuschquellen enthalten, da auch das Beladen der Züge einen unmittelbaren Verkehrsbezug aufweist. Daher sind Autoreisezuganlagen in ihrer Gesamtheit, analog den Umschlagbahnhöfen, nach der 16. BImSchV zu beurteilen.

Rangierbahnhöfe

Schließlich sollen nach der EBA-Verfügung in Bezug auf Rangierbahnhöfe folgende Geräuschquellen nach TA Lärm beurteilt werden:

- Lautsprecherdurchsagen,
- sonstige Schallquellen.

Rangierbahnhöfe sind in der Anlage 2 der 16. BImSchV explizit erwähnt und nach Akustik 04 zu berechnen. Insofern besteht weitgehend Übereinstimmung in der Beurteilung der von Rangierbahnhöfen ausgehenden Geräuschimmissionen. Bezüglich der Behandlung von Lautsprecherdurchsagen wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Was im Rahmen der EBA-Verfügung *Sonstige Schallquellen* sein sollen, die einer gesonderten Beurteilung nach TA Lärm unterliegen sollen, ist unklar.

3.3. Ergebnisse und Fazit

1. Nicht alle Geräuschimmissionen von Bahnanlagen unterfallen automatisch der 16. BImSchV. Es besteht vielmehr im Grundsatz Einigkeit, dass komplexe Bahnanlagen, insbesondere solche des kombinierten Verkehrs, einer differenzierten Betrachtung bedürfen. Die Einzelheiten hierzu sind aber in Literatur und Rechtsprechung bislang nur wenig geklärt.
2. Eine überzogene, künstliche Aufspaltung der von Bahnanlagen ausgehenden Immissionen in einzelne Geräuschquellen und -bestandteile und eine daraus resultierende Beurteilung auf Grundlage unterschiedlicher Rechtsgrundlagen ist weder zielführend noch geboten.
3. Geräuschauslösende Aktivitäten, die in einem unmittelbaren räumlichen, zeitlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Transport stehen, sind als *Verkehrsgerausche* i.S.d. des § 41 BImSchG anzusehen. Eine Beschränkung dieses Begriffs auf reine Fahrgeräusche ist zu eng.