



Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung

**Rechtliche Aspekte des Schutzes vor
Erschütterungen aus dem Schienenverkehr**

Rechtsanwältin Dr. Michéle John

32. Sitzung am 23.05.2019 in Oldenburg i. H.

Gliederung

1. Gesetzliche Grundlagen zu Erschütterungen beim Bau von Schienenwegen
2. Anforderungen der DIN 4150-2 Erschütterungen im Bauwesen
3. Rechtslage zum Sekundären Luftschall
4. Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu Erschütterungen
5. Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Sekundären Luftschall
6. DB Richtlinie 820.2050 und EBA-Verfügung v. 30.01.2017

1. Gesetzliche Grundlagen zu Erschütterungen beim Bau von Schienenwegen (Folie 1)

- §§ 41 bis 43 BImSchG enthalten Ansprüche beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen - Schutzmaßnahmen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen
- Aber nur für Verkehrsgeräusche !
- Regelungslücke für Erschütterungen (§ 41 BImSchG i.V.m. 16. BImSchV nicht anwendbar)
- Nach **§ 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG** hat die Planfeststellungsbehörde „dem Träger des Vorhabens **Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen** aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. ³Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld“.
- Vorhabenträger muss auf Grundlage des § 74 VwVfG ein **Erschütterungskonzept** erarbeiten

1. Gesetzliche Grundlagen zu Erschütterungen beim Bau von Schienenwegen (Folie 2)

- Erschütterungskonzept = **Vorrang aktiver Erschütterungsschutzmaßnahmen** (technisch möglich und verhältnismäßig; § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG und Art. 2 Abs. 2, Art. 14 GG, Art. 3 Abs. 1 EU Grundrechte Charta)
- Grundlage des Erschütterungskonzepts: Bestimmung einer **Zumutbarkeitsschwelle**, die Verpflichtung zu Schutzeinrichtungen auslöst - erhebliche Belästigungen sind unzumutbar
- Keine gesetzlichen Grenzwerte → Bestimmung im Einzelfall
- Maßgeblich sind **Schutzwürdigkeit** und **Schutzbedürftigkeit** der betroffenen Nutzung am jeweiligen Immissionsort
- Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle durch Rückgriff auf
 - **DIN 4150-2 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2, Einwirkungen auf den Menschen** (Juni 1999)

2. Anforderungen der DIN 4150-2 Erschütterungen im Bauwesen (Folie 1)

- DIN 4150-2 ist ein **technisches Regelwerk**, keine Rechtsnorm
- Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist die DIN 4150-2 dem Bereich der **Tatsachenfeststellungen** und nicht der Rechtsanwendung zuzuordnen
- Unterliegt der rechtlichen Würdigung des Gerichts

- Beurteilung der Erschütterungsimmissionen nach DIN 4150-2, dort Ziff. 6.1 und 6.2.
 - 1. Die Beurteilungsgrößen KB_{Fmax} (maximale Schwingstärke) UND KB_{FTr} (Beurteilungsschwingstärke) ermitteln
 - 2. mit Anhaltswerten A_u , A_o und A_r der Tabelle 1 vergleichen

- Tabelle 1 enthält Anhaltswerte für Erschütterungen für neu zu bauende Strecken (Ziff. 6.5.3.4 Buchst. a)

- **Ausbau vorhandener Strecken:** Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 **im Einzelfall** zumutbar (Ziff. 6.5.3.4 Buchst. c) – Grenze der Zumutbarkeit ermitteln
 - Vorbelastung wird ermittelt und
 - Vorhabenbedingter Anstieg der Erschütterungsbelastung prognostiziert
 - Grenze der Zumutbarkeit gibt DIN 4150-2 nicht vor

3. Rechtslage zum Sekundären Luftschall

- Sekundärer Luftschall = Verkehrsgeräusch im weitesten Sinn
- In 16. BImSchV nicht erfasst
- Rechtlicher Maßstab ist ebenfalls § 74 Abs. 2 und 3 VwVfG
- Zumutbarkeitsgrenze ebenfalls mit Hilfe technischer Regelwerke oder Verordnungen herleiten
- 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
- TA Lärm
- VDI 2719
- VDI 2038-3

4. Rechtsprechung des BVerwG zu Erschütterungen

- **BVerwG, Urt. v. 21.12.2010 – 7 A 14/09** (bestätigt durch Urt. v. 18.07.2013 – 7 A 9/12; zuletzt vgl. Urt. v. 29.06.2017 – 3 A 1/16)
 - Leitsatz 1: „Bei der Bewertung der Zumutbarkeit der vom Schienenverkehr ausgehenden Erschütterungen ist die Festsetzung einer auf die Beurteilungsschwingstärke nach der DIN 4150 Teil 2 bezogenen Wahrnehmbarkeitsschwelle von 25 % beim derzeitigen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis in der Regel nicht zu beanstanden.“

- DIN 4150-2 in Tabelle 1 vorgesehene Anhaltswerte auf Ausbaumaßnahmen nicht unmittelbar anwendbar
- Bewertung der Zumutbarkeit = Anknüpfung an tatsächliche Vorbelastung (tatsächliche Zugverkehre)

- Entscheidend, „ob die Verstärkung der Erschütterung spürbar ist und insoweit den Aufenthalt von Menschen in den betroffenen Räumen zusätzlich beeinträchtigt“.
- Wahrnehmbarkeitsschwelle von 25% im seinerzeitigen PFB nicht beanstandet
- Ausdrücklich offengelassen, ob die 25%-Schwelle auch gilt, wenn sich die Anzahl der Erschütterungsereignisse wesentlich erhöht (Rn. 36)
- Bei besonders hohen Vorbelastungen wird Prüfung einer einzelfallbezogenen Herabsetzung der Wahrnehmbarkeitsschwelle gefordert (Rn. 37)

5. Rechtsprechung des BVerwG zum Sekundären Luftschall

- **BVerwG, Urt. v. 21.12.2010 – 7 A 14/09** (bestätigt durch Urt. v. 19.03.2014 – 7 A 24/12)
- Leitsatz 2: „Bei der Bewertung der Zumutbarkeit des von oberirdischen Eisenbahnstrecken hervorgerufenen sekundären Luftschalls können die Innenraumpegel der 24. BImSchV herangezogen werden.“
- Innengeräuschpegel der 24. BImSchV als Zumutbarkeitsschwelle für sekundären Luftschall
- 40 dB(A) tags und 30 dB(A) nachts
- als noch zumutbare Immissionszunahme beim sekundären Luftschall hat das BVerwG eine Erhöhung von 2,0 dB(A) anerkannt
- Richtwerte der TA Lärm nach Rechtsprechung BVerwG nicht anwendbar

6. DB Richtlinie 820.2050 und EBA Verfügung v. 30.01.2017

➤ **DB Richtlinie 820.2050**

- Rechtlich unverbindlich – zum internen Gebrauch
- Rechtsprechung des BVerwG zu Erschütterungen und sekundärem Luftschall wird grundsätzlich beachtet
- 25%-Schwelle sei grundsätzlich anzuwenden

➤ **EBA Verfügung v. 30.01.2017**

- Rechtlich unverbindlich – zum internen Gebrauch
- Bei Schienenwegen die geändert werden: Zumutbarkeitsschwelle erreicht, wenn Anhaltswerte der Tabelle 1 bezogen auf Beurteilungsschwingstärke KB_{Fr} um mindestens 25% gegenüber Vorbelastung ansteigt

➤ **Fazit: unverbindliche interne „Handlungsanweisungen“**

- BVerwG hat viele Fragen zu Erschütterungen und sekundärem Luftschall bisher unbeantwortet gelassen
- z.B. Fall der Erhöhung der Anzahl von Erschütterungsereignissen; bei besonders hohen Vorbelastungen einzelfallbezogene Herabsetzung der Wahrnehmbarkeitsschwelle
- Abwägungsgebot: besondere Umstände des Einzelfalls können auch kombinierte Betrachtung von Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen erfordern

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