

Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

Der Vorsitzende

c/o BVS, Bilkrather Weg 40, 40489 Düsseldorf

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn

02.01.2024

(D1-24) 78/09

Entwurf des Lärmaktionsplanes mit Stand 2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben nehmen unser Recht auf Anhörung zu den Vorschlägen des Lärmaktionsplanes mit Stand November 2023 in Anspruch.

1. Unsere Aufgabenstellung

Zweck unseres Vereins ist die Förderung des Umweltschutzes, insbesondere der Durchsetzung des Schutzes der Güter des § 2 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes. Unser Verein wirkt gemäß der im Internet zugänglichen Satzung gegenüber Behörden darauf hin, die durch Schienenverkehr hervorgerufenen störenden, gesundheitsgefährdenden oder gesundheitsschädigenden Geräuschmissionen zu reduzieren und den Bürger hiervor zu schützen.

2. Der Gesetzgeber zum Lärmaktionsplan

Das Eisenbahn-Bundesamt hat als zuständige Behörde seit dem Jahr 2008 Lärmaktionsplan aufzustellen, mit denen für Haupteisenbahnstrecken »*Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden*« (§ 47d Abs. 1 S. 1 BImSchG). Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen Ihrer Behörde gestellt, sollte aber auch »*unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls an der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für*

die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden« (§ 47 Abs. 3 S. 3 BImSchG). Die Lärmaktionsplan haben den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen und die nach Anhang VI dieser Richtlinie an die Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, »ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen« (§ 47d Abs. 2 S. 2 BImSchG).

3. Pflicht zur Anhörung der Öffentlichkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist zusammenfassend rechtlich zur Gewährung einer effektiven Anhörung der Öffentlichkeit gehalten; diese Pflicht wird durch das Angebot der Behörde zum Entwurf des Lärmaktionsplanes mit Stand November 2023 verletzt.

a. Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie

Die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG legt den Rahmen für die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm fest; danach müssen die Mitgliedstaaten alle fünf Jahre Lärmkarten erstellen und Lärmaktionspläne aufstellen, um schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm zu vermindern. Die Richtlinie stellt auch sicher, dass die Öffentlichkeit in diesem Prozess einbezogen wird und Maßnahmen zur Lärminderung auf lokaler Ebene entwickelt werden.

b. Das Immissionsschutzgesetz zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeit wird nach der Umsetzung dieser Richtlinie durch den deutschen Gesetzgebers »zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört« (§ 47d Abs. 3 S. 1 BImSchG). Sie erhält »rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionsplan mitzuwirken« (§ 47d Abs. 3 S. 2 BImSchG). Die Ergebnisse der Mitwirkung sind in der Endfassung des Lärmaktionsplanes zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten.

c. Aarhus-Konvention und Richtlinie 2011/92/EU

Ergänzend fördert die Aarhus-Konvention und die Richtlinie 2011/92/EU die Mitwirkung der Öffentlichkeit in Umweltangelegenheiten. Diese Instrumente verlangen Transparenz, Zugang zur Umweltinformation und Beteiligung der Bürger an Entscheidungsprozessen. Durch

diese Mechanismen sollen Umweltbelange besser berücksichtigt und demokratische Prinzipien gestärkt werden. Die Öffentlichkeit erhält das Recht auf Zugang zu Umweltinformationen, die Möglichkeit, sich zu Umweltfragen zu äußern und Zugang zu Gerichten bei Verstößen gegen Umweltgesetze. Zusammenfassend fördern beide Maßnahmen eine partizipativen Demokratie im Umweltschutz.

d. Weder rechtzeitige noch effektive Mitwirkungsmöglichkeit

Hierzu rügen wir, dass unser Verein trotz der bekannten satzungsgemäßen Aufgabenstellung durch das Eisenbahn-Bundesamt überhaupt nicht und damit weder rechtzeitig noch effektiv die Möglichkeit erhalten hat, an der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in der Entwurfsfassung von November 2023 mitzuwirken. Obwohl Ihre Behörde über unsere satzungsgemäße Aufgabenstellung seit Jahren informiert ist, wurden wir insbesondere bei der Zusammenstellung der Prüfung der Gesundheitsrelevanz der im Rahmen der Kartierung des Umgebungslärm erhobenen Daten und bei der Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur Vermeidung gesundheitsschädigende Wirkung des Bahnbetriebs nicht frühzeitig im Sinne eines partizipativen Prozesses beteiligt, sondern Ende November 2023 mit der Publikation des Entwurfs des Lärmaktionsplanes vor vollendete Tatsachen gestellt. Damit war es uns leider auch nicht möglich, die Defizite in der Methodik der Entwicklung des Planentwurfs frühzeitig zu benennen und Anregungen zur Behebung dieser Defizite zu geben, die wir weiter unten im Detail erläutern.

e. Bewertung des Fragebogens auf der Homepage des EBA

Aber auch mit der Präsentation des Entwurfs des Lärmaktionsplanes mit Stand vom 20.11.2023 missachtet Ihre Behörde die gesetzliche Pflicht, die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv an der Ausarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplanes mitzuwirken und ihr dazu gehört zu eröffnen. Die dazu auf der Homepage des Eisenbahn-Bundesamtes einzig eröffnete Möglichkeit beschränkt sich auf das Angebot, acht Fragen zur Lärmaktionsplanung zu beantworten. In keine dieser Fragen eröffnet der Öffentlichkeit die Möglichkeit, die Defizite bei der Bewertung der Gesundheitsrelevanz der erhobenen Daten des Umgebungslärm zu formulieren und effektive Vorschläge für Maßnahmen zur Minderung der Gesundheitsgefahren zu formulieren. Einzig zum Abschluss dieses Fragebogens eröffnet der Öffentlichkeit die Möglichkeit, »Kritik oder Anregungen zum Verfahren der Lärmaktionsplanung oder zum Entwurf

des Lärmaktionsplans zu äußern«. Aber auch dieser Ansatz wird faktisch dadurch vereitelt, dass die mögliche Antwort durch Ihre Behörde »auf 300 Zeichen begrenzt« wird, denn mit dieser geringen Zeichenanzahl lässt sich aus den Erfahrungen der Praxis der Umweltverbände keine effektive Kritik an den Defiziten des Entwurfs im Umfang von 373 Seiten nebst 2 Anhängen formulieren.

f. Praxisbeispiel einer Anhörung beschränkt auf 300 Zeichen

Um die durch Ihre Behörde bewusst gewählte Missachtung des gesetzlichen Auftrags einmal plastisch zu machen, haben wir uns der Mühe unterzogen, unsere nachfolgende Stellungnahme auf die Obergrenze von 300 Zeichen zu reduzieren:

Das EBA missachtet seine Pflicht, einen LAP aufzustellen, »mit den Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden« (§ 47d BImSchG). Die lärmbedingten Gefahren für die Gesundheit der Anlieger werden nicht erkannt und es fehlen Maßnahmen zu deren Vermeidung. Details dazu auf der Homepage der BVS. (298 Zeichen)

Jedem Laien wird mir diesen Text vermittelt, dass Ihre Behörde mit dieser Beschränkung eine Anhörung auf 300 Zeichen ihre Pflicht zur Öffentlichkeitsbeteiligung verletzt.

g. Nachholung der Beteiligung und Anhörung der Öffentlichkeit

Als Konsequenz stellen wir gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt den förmlichen Antrag,

die am Schutz der Anlieger der Bahnstrecken gegen Bahn der engagierten Vereine erstmals rechtzeitig und effektiv an der Ausarbeitung und Überprüfung des Entwurfs eines Lärmaktionsplanes zu beteiligen und die Anhörung der Öffentlichkeit anschließend in einer der Aarhus-Konvention qualitativ entsprechenden Form zu wiederholen.

h. EU-Beschwerde gegen Missachtung der Umgebungslärmrichtlinie

Sollte das Eisenbahn-Bundesamt diesem Antrag nicht stattgeben, kündigen wir schon heute vorsorglich eine Beschwerde unseres Vereins an die Europäische Kommission gegen die Missachtung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG an.

4. Ermittlung der Parameter für die Störwirkung des Bahnlärms

Seit dem Jahr 2013 fordert der Gesetzgeber von der zuständigen Behörde, dass für die Haupt-eisenbahnstrecken in einem Lärmaktionsplan die »*Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden*« (§ 47b Abs. 1 S. 1 BImSchG). In diesem vergangenen Jahrzehnt hat es das dafür zuständige Eisenbahn-Bundesamt zusammenfassend unterlassen, die relevanten Parameter für die Störwirkung des Bahnlärms qualitativ ausreichend zu dokumentieren

a. Berechnung von Mittelungspegeln im Idealzustand

In dem Lärmaktionsplan müssen die »*Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden*« (§ 47d Abs. 1 BImSchG). Sprachlich bezeichnet das vom Gesetzgeber hier verwendete Verb des Regelns, dass Lärmaktionsplan die angesprochenen Probleme und Auswirkungen des Lärms gesteuert, geleitet oder geordnet werden. Die mit der Regelung erforderliche Handlung zielt darauf, einen Zustand herzustellen oder aufrechtzuerhalten, der auf der Basis einer fachgerechten Ermittlung der Probleme und deren Auswirkungen eine Lösung dahingehend entwickelt, dass die Probleme und ihre Auswirkungen auf die Menschen beseitigt werden.

Methodisch gelingt eine Regelung von Problemen nur dann, wenn der vielfältige Lärm des Bahnbetriebs mit seiner Wirkung auf den Menschen zutreffend erkannt wird. Bisher stützt sich das Eisenbahn-Bundesamt nur auf berechnete Immissionen des Bahnbetriebs. Diese erfassen nur die Schallpegel der rollenden Züge über eine unterstellte optimierte Qualität der Schienenoberfläche am Beurteilungsort der Fassade benachbarter Gebäude 4 m über Geländeoberkante, gemittelt über 365 Tage eines Jahres sowohl für acht Stunden der Nacht nach dem Lärmindex L_{Night} als auch mit einer Gewichtung schutzbedürftiger Nutzungszeiten für 24 Stunden eines Tages nach dem Lärmindex L_{DEN} .

b. Ermittlung auch des praxisrelevanten Zustandes

Wir rügen, dass die Betriebsgeräusche auf einer Gleisoberfläche geringerer Qualität, bei Bremsvorgängen, beim Halten und (längeren) Abstellen von Triebwagen und Loks bislang durch die Behörde ebenso wenig wie einzelne kurzzeitig Geräuschspitzen und die Häufigkeit des Bahnlärms ermittelt werden und stellen den Antrag,

diese Ermittlung als Grundlage für den Entwurf des Lärmaktionsplanes nachzuholen.

c. Lärm-Monitoring

Die Bundesregierung will den Schienenverkehrslärm im langfristigen Trend durch ein netzweites Lärm-Monitoring transparent und nachvollziehbar darstellen. Hierfür wurden entlang des deutschen Schienennetzes Messstationen errichtet, die nach einheitlicher Methode den Schalldruckpegel (Maß für die Lautstärke) vorbeifahrender Züge messen. Insgesamt 19 Messstationen im Netz erfassen dazu mehr als zwei Drittel des gesamten Schienengüterverkehrs. Die Messungen werden im Auftrag des Eisenbahn-Bundesamtes durchgeführt. Auf der auf der Homepage der Behörde veröffentlichten interaktiven Karte sind alle Messstationen (mit roten Punkten) dargestellt und offenbaren dem Leser die Ergebnisse der Messstationen. Beziffert werden dort die Vorbeifahrtzeiten differenziert nach Zuggattungen, Länge und Geschwindigkeit, der dadurch erzeugte Schalldruckpegel der einzelnen Vorbeifahrt sowie der aus allen Vorbeifahrten berechnete Mittelungspegel über einen Tag, eine Nacht, über 24 Stunden und über einen Monat (<https://www.laerm-monitoring.de/>).

d. Berücksichtigung der Messergebnisse

Wir rügen die nicht repräsentative Zahl und Lage der 19 Messstationen im Netz, vor allem aber, dass die Ergebnisse dieser Messungen mit ihren Rohdaten nicht publiziert und in den Entwurf des Lärmaktionsplanes erkennbar nicht eingeflossen sind und beantragen,

dies nachzuholen.

e. Ermittlung der Qualität der Gleisoberfläche

Das Rollgeräusch eines Eisenbahnfahrzeugs wird erheblich von der Beschaffenheit der etwa 20 mm breiten Fahrfläche auf der Schiene bestimmt. Je geringer die Rauheit der Oberfläche in einem Wellenlängenbereich von 2,5 mm bis 250 mm, desto geringer die Schallemission, wenn sie von einem Zug befahren wird. Wir erheben die Rüge, dass diese zur Bewertung relevanter Beschaffenheit im Entwurf des Lärmaktionsplanes nicht ermittelt wird und fordern, dies nachzuholen.

Im Detail beantragen wir gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt,

exemplarisch die Veränderung der Qualität der Gleisoberflächen und die Wirkungen auf die Entstehung des der Vorbeifahrtgeräusche während eines Betriebsjahres an repräsentativen Haupteisenbahnstrecke zu erfassen.

c. Ermittlung der Eigenarten der Lärmeinwirkungen des Bahnbetriebs

Die Lautstärke von Geräuschen ist – auch nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (BGH NJW 2001, 3119) - nur eine Komponente für die Lästigkeit von Geräuschen, maßgebend sind die Eigenarten der verschiedenen Lärmeinwirkungen wie ihre Frequenzen (BGH LM § 906 Nr. 32), ihr Auftreten in der Abendzeit bzw. Nachtzeit (BGH NJW 2001, 3119), ihre Dauer (OLG Köln OLGZ 94, 315), die Häufigkeit des Auftretens der Geräusche (BGH NJW 2003, 3699), das An-/Abschwellen sowie plötzliche Auftreten der Geräusche (BGH NJW 1993, 925, 929 ff.), der Störcharakter kurzzeitig hoher Schalldrücke in bestimmten Frequenzzusammensetzungen (BGH NJW 1981, 1369; NZM 2021, 321 Tz 12) sowie ein Impulscharakter (BGH NJW 1983, 751).

Wir heben die Rüge, dass das Eisenbahn-Bundesamt diese fachlich relevanten Aspekte der Lästigkeit der Betriebsgeräusche der Bahn als Grundlage für den Lärmaktionsplan nicht erfasst hat und stellen den Antrag,

diese Erfassung fachkundig nachzuholen.

d. Frequenzen, plötzliches Anschwellen des Lärms, Maximalpegel, Impulscharakter

Das Eisenbahn-Bundesamt stützt seine Arbeit am Lärmaktionsplan bislang allein auf eine Berechnung von Mittelungspegeln. Die Grenze der im Einzelfall zumutbaren Lärmbelastung kann nach der obergerichtlichen Rechtsprechung »nicht mathematisch exakt, sondern nur aufgrund einer wertenden Beurteilung festgelegt werden. Die Lästigkeit eines Geräuschs, die rechtlich für das Immissionsschutzrecht entscheidend ist, hängt nicht allein von Messwerten (zudem von Mittelungspegeln), sondern von einer Reihe anderer Umstände ab, für die es auf das eigene Empfinden des Tatrichters ankommt ((vgl. z.B. BGHZ 46, 35, 38; BGH, Urt. v. 17. April 1986, III ZR 282/84, WM 1986, 923, 924).« (BGH, Urteil vom 8. Mai 1992 – V ZR 89/91 –, Rn. 8f. juris).

Wir rügen, dass die Parameter zur Ermittlung der Lästigkeit der Betriebsgeräusche der Bahn als Grundlage des Lärmaktionsplanes nicht ermittelt wurden und stellen den Antrag,

dies unter besonderer Berücksichtigung der Intensität der Einwirkungen vorbeifahrender Züge zur Nachtzeit, der Impulshaltigkeit, der zeitlichen Struktur und des Störcharakters der dabei auftretenden Frequenzen der Geräusche nachzuholen.

5. Schädliche gesundheitliche Auswirkung

Eine fachgerechte Regelung der Auswirkungen und Konflikte des Umgebungslärms des Bahnbetriebs erfordert zusammenfassend methodisch, dass auch insbesondere dessen gesundheitlichen Auswirkungen nach dem Stand der Lärmwirkungsforschung ermittelt und bewertet werden.

a. Metastudie der Weltgesundheitsorganisation und Prüfergebnis des Umweltbundesamtes

Zu den Lärmproblemen und Lärmauswirkungen der Betriebsgeräusche der Eisenbahn liegt seit 2018 seitens der Weltgesundheitsorganisation eine Metastudie und seit 2019 deren fachliche Überprüfung durch das Umweltbundesamt vor. Die Weltgesundheitsorganisation »empfiehlt darin für die durchschnittliche Lärmbelastung durch Schienenverkehr einen Lärmpegel von L_{DEN} 54 dB(A) an der Fassade von Wohnräumen nicht zu überschreiten, weil Schienenverkehr nach Auswertung der weltweit relevanten wissenschaftlichen Studien oberhalb dieses Dauerschallpegels mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.« (UBA S. 13)

Die WHO empfiehlt weiter »für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Schienenverkehr einen Lärmpegel von 44 dB(A) L_{Night} nicht zu überschreiten, da nächtlicher Schienenverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist.« Neuere umweltmedizinische Studien bestätigen diese Erkenntnisse.

Die fachlich zur Bewertung dieser Metastudie berufene Behörde Umweltbundesamt bestätigt in ihrer Prüfung diese Empfehlungen.

b. Bewertung der Gesundheitsgefahr durch den Umgebungslärm des Bahnbetriebs

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes führt zwar die Metastudie der WHO im Literaturverzeichnis auf, wir müssen aber rügen, dass deren Inhalte im Entwurf des Lärmaktionsplanes mit keinem Wort berücksichtigt werden.

Das Prüfergebnis des Umweltbundesamtes wird dagegen im Entwurf des Planes weder erwähnt noch inhaltlich berücksichtigt. Wir rügen, dass der Planentwurf damit die wichtigste Bewertung einer Fachbehörde zur Gesundheitsrelevanz des Umgebungslärms nicht berücksichtigt.

Wir stellen den Antrag an das Eisenbahnbundesamt,

dass der Entwurf des Lärmaktionsplanes diese gesundheitsschädigenden Wirkungen als Grundlage für eine Regelung der Probleme und Auswirkung des Bahnlärms auch durch nach dem programmatischen Titel des Plans geforderten Aktionen ermittelt und bewertet.

c. Medizinische und psychologische Lärmwirkungsstudien

Erforderlich sind weitere medizinische und psychologische Lärmwirkungsstudien über Schienenlärm und wir rügen, dass diese nicht Grundlage des Lärmaktionsplan in Auftrag gegeben wurden. Wir beantragen,

dies als notwendige Grundlage des Plans nachzuholen und deren Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.

6. Pflicht des Eisenbahnbundesamtes zum Schutz der Gesundheit der Bahnanlieger

Weit mehr als eine Million Anlieger der Haupteisenbahnstrecken des Bundes werden durch den Umgebungslärm des dortigen Bahnbetriebs nach der Bewertung des Umweltbundesamtes in ihrer Gesundheit gefährdet; der Schutz dieser Gesundheit gegenüber dem Eisenbahnbetriebsleiter ist die verfassungsrechtliche Pflicht des Eisenbahn-Bundesamtes, die zusammenfassend im Planentwurf missachtet wird.

Die Grundrechte der Anlieger der Bahnstrecken erschöpfen sich nicht in ihrer Bedeutung als Abwehrrecht gegen staatliche Eingriffe in den grundrechtlich geschützten Bereich. Sie enthalten auch eine objektive Wertordnung (vgl. BVerfGE 7, 198 <205>), aus der sich eine Pflicht der öffentlichen Gewalt ergeben kann, die Grundrechtsträger auch gegen Beeinträchtigungen der geschützten Rechtsgüter durch Dritte in Schutz zu nehmen. Aus dem Grundrecht des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG folgt die Pflicht des Staates, sich schützend und fördernd vor die Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit der Bürger zu stellen und sie gegebenenfalls auch vor rechtswidrigen Eingriffen von Seiten Dritter zu bewahren (BVerfGE 88, 203 <251> m.w.N.). Weil Schienenverkehrslärm oberhalb eines nach der Bewertung des Umweltbundesamtes maßgeblichen Fassadenpegels von $L_{DEN} > 54 \text{ dB(A)}$ mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen und oberhalb eines nächtlichen Fassadenpegel von $L_N > 44 \text{ dB(A)}$ L_{Night} mit gesundheitsrelevanten Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist, beantragen wir gegenüber dem Eisenbahnbundesamt,

im Lärmaktionsplan für alle davon betroffenen Eisenbahnstrecken im Planentwurf effektive Maßnahmen einschließlich einer Betriebseinschränkung in einem Maß zu entwickeln, dass zukünftig gesundheitsschädliche Auswirkungen des Umgebungslärms für die Anlieger vermieden werden.

7. Die Vorschläge der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm für Maßnahmen zum Gesundheitsschutz

Der Lärmaktionsplan hat die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen wirksam zu "regeln". Sprachlich meint dies, Bahnlärm insbesondere auf ein Maß unterhalb der Schwelle schädlicher gesundheitlicher Auswirkungen abzusenken. Wir entwickeln dazu nachfolgend konkrete Vorschläge für effektive Maßnahmen.

a. Betriebsbeschränkungen für Strecken ohne Planfeststellungsbeschluss

Für fast alle Bestandsstrecken fehlt es an einem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschluss und damit an der formellen und materiellen Legalität des Eisenbahnbetriebs (Schoen in Kühling/Otte, Allgemeines Eisenbahngesetz, Einf. § 18 Rz. 7; Vallendar in Beck'scher AEG Kommentar § 18 Rz. 275). Wir stellen daher den Antrag,

im Lärmaktionsplan für die Bereiche dieser Strecken mit Umgebungslärm oberhalb von $L_{DEN} > 54 \text{ dB(A)}$ oder $L_N > 44 \text{ dB(A)}$ L_{Night} den Erlass einer Regelungen zur Betriebsbeschränkung gegenüber der DB Netz AG im Lärmaktionsplan aufzuzeigen.

Abhängig vom Maß der Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsrelevanz können dies auch Einschränkungen der Höchstgeschwindigkeit etwa zur Nachtzeit auf 50 oder 30 km/h sein. Dies ist angesichts des hohen Verfassungsrang des Schutzes der Gesundheit eine verhältnismäßige Maßnahme, weil es für diese Bahnstrecken an einem Bestandsschutz fehlt.

b. Errichtung von Schallschutzmaßnahmen

Existiert – wie für Neu- und Ausbaustrecken üblich – für eine Bahnstrecke ein Planfeststellungsbeschluss und überschreitet der ermittelte Umgebungslärm die vom Umweltbundesamt bewertete Schwelle einer Gesundheitsgefahr, beantragen wir unter Hinweis auf das Verwaltungsverfahrensgesetz,

im Lärmaktionsplan „Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen“ (§ 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG).

Bei diesen Vorkehrungen und Anlagen handelt es sich vorrangig um Maßnahmen des aktiven Schallschutzes und nur bei Unverhältnismäßigkeit von deren Kosten um effektive Maßnahmen des passiven Schallschutzes.

Zusammenfassend fordert die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. vom Eisenbahn-Bundesamt im Entwurf des Lärmaktionsplanes präzise zu benennende Maßnahmen zu entwickeln, den Bahnlärm angesichts der Gesundheitsrelevanz kurzfristig durch Vorkehrungen oder Anlagen auf ein Maß unterhalb der Schwelle gesundheitlicher Auswirkungen zu reduzieren (Fassadenpegel von $L_{DEN} > 54$ dB(A) bzw. $L_N > 44$ dB(A) L_{Night}). Zu diesen Maßnahmen zählt auch bis zur Realisierung aktiver baulicher Maßnahmen des Schallschutzes eine - für Lastkraftwagen innerorts zur Nachtzeit übliche - Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 bzw. 50 km/h.

Abschließend bitten wir höflich darum, uns den Eingang dieser Stellungnahme zu bestätigen und uns dabei auch das Aktenzeichen des zu eröffnenden Verwaltungsverfahrens zu benennen.

Mit freundlichen Grüßen

Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

Alexander Führer
Vorsitzender