

### 13.2.1 Verkehrslärm

Für den Landverkehrswegebau bilden die §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 - 43 BImSchG sowie die 16. BImSchV und die 24. BImSchV den gesetzlichen Rahmen zur Wahrung der Belange des Schallschutzes. Aus diesen Vorschriften ergeben sich die rechtlichen Anforderungen für den Schallschutz.

§ 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet die Vorhabenträgerin, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen- oder Schienenwegen Vorsorge zu treffen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

#### 13.2.1.1 Schienerverkehrslärm

Die Eisenbahnbetriebsanlagen werden im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens im Bereich des Bahnübergangs (BÜ) und der neuen Fuß- und Radwegunterführung geändert. Ansonsten bestehen die genehmigten Eisenbahnbetriebsanlagen fort.

Von der bestehenden Strecke Hamburg - Büchen - Berlin gehen vor und nach der Durchführung des Vorhabens Schallemissionen aus. Die Vorhabenträgerin hat in der gegenständlichen Planung keine zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen zu der vorhandenen Anlagen (Wand, Wall) vorgesehen. Dies ist rechtlich nicht zu beanstanden. Daher werden der Vorhabenträgerin in diesem Zusammenhang keine Nebenbestimmungen betreffend die Errichtung von Schallschutzmaßnahmen aufgegeben.

Nach § 1 Abs. 1 und 2 der 16. BImSchV ist Schallschutz gegen Schienenverkehrslärm nur im Falle einer wesentlichen Änderung des Schienenweges der Eisenbahn zu gewähren. Eine wesentliche Änderung liegt vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms die in der Norm genannten Erhöhungen erfährt.

Tatbestandlich fehlt es bei den beiden o.g. Maßnahmen an einem „erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg“. Der Begriff „Schienenweg“ i.S.d. § 41 BImSchG

und § 1 der 16. BImSchV umfasst nur diejenigen Teile der Eisenbahnbetriebsanlagen, die typischerweise geeignet sind, auf die Lärmverursachung Einfluss zu nehmen. Dazu gehören die Gleisanlage mit ihrem Unter- und Oberbau und die Oberleitung, nicht jedoch eine Bahnsteigunterführung (vgl. Urteil des BVerwG vom 20.05.1998, Az. 11 C 3.97, zitiert nach juris).

Die gegenständlichen Baumaßnahmen lassen den Oberbau (Schienen, Schwellen und Schotter) und die Oberleitung im Ergebnis unberührt. Der Unterbau wird nicht erheblich geändert.

Die Fuß- und Radwegunterführung ist mit einer Bahnsteigunterführung gleichzusetzen - baulich und auch von der Funktion her. Es gibt eine Reihe von Bahnsteigunterführungen, die gleichzeitig als Fuß- und Radwegeverbindung für beide Bahnseiten genutzt werden, ohne als solche gewidmet zu sein. Auch wenn der nutzerische und widmungsrechtliche Schwerpunkt auf der Wegeverbindung liegt, bleibt es bei einer konstruktiven Vergleichbarkeit mit diesen Bahnsteigunterführungen. Daher deutet die Planfeststellungsbehörde das o.g. Urteil so, dass das Gericht auch die Errichtung von kleinen Unterführungen mit Doppelfunktion nicht als erheblich baulichen Eingriff in den Unterbau einer Bahnstrecke einordnen würde und vertritt diese Ansicht auch im hier gegenständlichen Verfahren. Also greift die Errichtung der Fuß- und Radwegunterführung nicht in die Substanz des Schienenweges im Sinne einer Änderung ein.

Gleiches gilt für die Beseitigung des Bahnübergangs (BÜ). Der Bahnübergangsbelag wird ausgebaut. Das ist kein Eingriff in den Oberbau. Im Übrigen kann der Belag künftig keinen Lärm mehr reflektieren. Der Lärmpegel verringert sich also. Bei der Lärmpegelberechnung entfällt der Bahnübergangszuschlag für den entsprechenden Gleisabschnitt (zweifache Straßenbreite, Schall 03, Ziffer 5.7).

Die anschließende betriebliche Änderung, die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h auf 230 km/h und damit die Geschwindigkeit der Züge des Personenfernverkehrs heraufzusetzen, stellt keine bauliche Änderung dar und ist auch nicht geeignet, eine Kausalität zwischen den Baumaßnahmen und den künftigen Immissionspegeln zu begründen. Es fehlt an der Zurechenbarkeit solcher Lärmauswirkungen zu den Baumaßnahmen. Vielmehr sind diese schon auf den bisherigen Strecken- (aus-) bau zurückzuführen. Durch diesen wurde die Trassierung dem Grunde nach vorgegeben. Damit wurde auch vorgegeben, welche Geschwindigkeit - bei Fortentwicklung von

Technik oder Änderung der Rechtslage, hier der EBO - auf der Trasse gefahren werden kann.

Die verfahrensgegenständliche Planung der Vorhabenträgerin ist im Hinblick auf den Belang des Bahnschallschutzes rechtlich nicht zu beanstanden. Daher sieht die Planfeststellungsbehörde insofern davon ab, der Vorhabenträgerin die Errichtung und Unterhaltung von Schallschutzmaßnahmen durch Nebenbestimmungen aufzugeben.

Es mag zwar im Hinblick auf die gegenwärtige und künftige Schallbelastung der Nachbarschaft wünschenswert sein, dieser Belastung durch weitere Schallschutzmaßnahmen entgegenzuwirken. Eine in diesem Planfeststellungsbeschluss auszusprechende rechtliche Verpflichtung der Vorhabenträgerin zum Schallschutz besteht indessen nicht.

Die zum Bauvorhaben benachbarten Inhaber von Rechten wie Grundeigentum müssen sich bereits jetzt entgegenhalten lassen, dass der Betrieb der vorhandenen Bahnstrecke Emissionen verursacht, die auf die unbeeinflusste Wahrnehmung dieser Rechte einwirkt - und zwar rechtmäßig. Dies ergibt sich aus dem Gesichtspunkt des Bestandschutzes der rechtmäßig genehmigten bestehenden Bahnstrecke bzw. ihres gegenwärtigen Betriebes (sogenannte Vorbelastung).

#### 13.2.1.2 Straßenverkehrslärm

Der Bau der L 208 neu stellt den Bau einer neuen Straße i.S.d. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV dar. Daraus folgt, dass die Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV einzuhalten sind. Die Vorhabenträgerin hat das erkannt, eine schalltechnische Untersuchung anfertigen lassen und als Anlage 11.1 den Planunterlagen beigelegt.

#### 13.2.1.2.1 Gebietseinstufung

In der schalltechnischen Untersuchung (Kapitel 4.4) geht die Vorhabenträgerin davon aus, dass es sich bei dem gesamten betroffenen Gebiet von Friedrichsruh um ein „Kerngebiet, Dorfgebiet und Mischgebiet“ i.S.d. § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV handelt. Gegen diese Einschätzung und sie damit verbundene Grenzwertfestsetzung wurden Einwendungen erhoben. Diese Einwendungen weist die Planfeststellungsbehörde

zurück. Eine Ortsbesichtigung hat ergeben, dass das Gebiet zutreffend eingeschätzt wurde, kein Wohn- oder Kleinsiedlungsgebiet darstellt und damit die zutreffenden Grenzwerte herangezogen wurden. Die Gebietseinstufung beurteilt sich wegen fehlender Festsetzungen in Bebauungsplänen entsprechend der Schutzbedürftigkeit (§ 2 Abs. 2 der 16. BImSchV). Unter Heranziehung der §§ 1 ff. der Baunutzungsverordnung ist festzustellen, dass die vorhandenen Gastwirtschaften nicht nur der Versorgung des Gebiets, sondern auch der Versorgung von Touristen und Ausflüglern dienen, dass sich die Bürogebäude des Dampfsägewerks und der Otto-von-Bismarck-Stiftung in dem Gebiet befinden und dass die Dampfsägewerk Friedrichsruh GmbH als solche nach wie vor besteht, so dass die weitere gewerbliche Verwendung des Betriebsgeländes offenbar möglich ist.

Damit trifft die Planfeststellungsbehörde keine Entscheidung über eine künftige Nutzung des Sägewerksgeländes. Das bleibt der Bauleitplanung durch die Gemeinde Aumühle überlassen. Die Planfeststellungsbehörde weist jedoch Forderungen nach aktiven Schallschutzmaßnahmen für dieses Gelände zurück, da sich eine Bauleitplanung im Zeitpunkt der Auslegung der Planunterlagen nicht hinreichend verfestigt hat.

#### 13.2.1.2.2 Untersuchungsraum

Die Vorhabenträgerin hat den Untersuchungsraum für die Lärmauswirkungen des Vorhabens zutreffend gewählt und die mit A - P und Z bezeichneten Gebäude betrachtet. Das bedeutet, dass die Anwesen Rosenstraße 4 und 4a sowie weiter westlich liegende Anwesen ebenso nicht mehr untersucht wurden wie Anwesen im Oedendorfer Weg.

Das ist rechtlich nicht zu beanstanden, weil der Bauabschnitt erst an der Brücke über die Schwarze Au beginnt und der andere Bereich der Straße baulich nicht geändert wird. Das Bauvorhaben führt zwar im Ergebnis zu einer Aufhebung der anlagebedingten Beschränkung auf 16 t zulässiges Fahrzeuggesamtgewicht und damit zu einer Verkehrszunahme, insbesondere im Schwerverkehr. Dieser nutzt die L 208 Nord bisher nur, um vorschriftswidrig zur L 314 zu gelangen oder um Ziele in Friedrichsruh zu erreichen. Es besteht jedoch kein rechtlicher Kausalzusammenhang zwischen dem Bauvorhaben und einer Verkehrszunahme nördlich des Bauabschnitts. Die nicht mehr untersuchten Gebäude sind nicht „Nachbarschaft“ i.S.d. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV. Weitergehende Forderungen und Einwendungen werden daher abgelehnt.

#### 13.2.1.2.3 Korrekturfaktor für Steigungen

Die Vorhabenträgerin hat auf entsprechende Einwendung noch einmal klargestellt, dass die schalltechnische Untersuchung die Längsneigungen der geplanten Straße berücksichtigt (vgl. Anlage 1 zur 16. BImSchV mit dem Korrekturfaktor  $D_{Stg}$  für Steigungen und Tabelle C).

#### 13.2.1.2.4 Verkehrsprognose

Mehrere Einwender bezweifeln die Richtigkeit der Verkehrsprognose, insbesondere den Ansatz der Lkw, und fordern eine Vorlage des Verkehrsgutachtens. Die Anhörungsbehörde hat entsprechende Anträge im Erörterungstermin abgelehnt und das begründet.

Die Vorhabenträgerin hat die Prognosezahlen während des Anhörungsverfahrens geändert und heraufgesetzt. Zunächst wurde die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke mit 3.600 Kfz angegeben. Später wurde die Prognose auf 4.000 Kfz angehoben, von denen tagsüber (TV) 3.600 und nachts (NV) 400 Kfz verkehren. Die Lkw-Anteile werden nun mit 6 % von DTV = 4.000, 5 % von TV = 3.600 und 14 % von NV = 400 Kfz angegeben. Das sind 240 bzw. 180 + 56 Lkw. Bei der Addition fehlen also vier Lkw. Bei der Berechnung des Tages-Emissionspegels wurde mit  $11 \times 16 = 176$  Lkw gerechnet, so dass tatsächlich 232 Lkw in die Lärmpegelberechnung eingestellt wurden, also nicht 6,0 %, sondern 5,8 %.

Die Emissionspegel haben sich durch die Prognoseänderung tagsüber von 58,8 dB(A) auf 57,5 dB(A) reduziert, da gleichzeitig der ursprünglich angenommene Lkw-Anteil von 9,3 % auf o.g. 6 % zurückgenommen wurde. Nachts ergibt sich eine deutliche Pegelzunahme von 48,3 dB(A) auf 53,8 dB(A). Daraus folgt, dass entgegen der ursprünglichen Prognose die unter Kapitel 13.2.1.2.5 beschriebenen Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich das den neuen Zahlen zugrundeliegende Verkehrsgutachten der SBI Beratende Ingenieure für Verkehrswesen GmbH vom Oktober 2002 vorlegen lassen (Schreiben des EBA vom 24.10.2003, E-Mail der Vorhabenträgerin vom 10.11.2003) und diese anschließend eingehend geprüft. Am 04.12.2003 hat

die Planfeststellungsbehörde sich das Gutachten in einer Besprechung mit der Vorhabenträgerin vom Ersteller erläutern lassen.

Der Gutachter hat mehrere Verkehrszählungen aus den Jahren 2000 - 2002 herangezogen und das vorhandene Straßennetz mit seinen Nord-Süd- und Querverbindungen betrachtet. Er hat festgestellt, dass das wesentliche Verlagerungspotential aus dem Wegfall der Nutzungsbeschränkung der L 208 zu erwarten ist. Die Prüfung der Planfeststellungsbehörde führt zu dem Ergebnis, dass die gewonnenen Ergebnisse plausibel sind. Zweifel an der Prognose bestehen nicht mehr.

Einwendungen, die die überarbeitete Prognose anzweifeln und eine Auslegung oder Vorlage des Verkehrsgutachtens verlangen, werden daher zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Entscheidung der Anhörungsbehörde über die Ablehnung des Antrags auf Vorlage und Erörterung des Gutachtens an. Das Gutachten ist zur sachgerechten Einwendungserhebung und Erörterung nicht erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde hat es bereits von Amts wegen eingehend geprüft (vgl. Urteile des BVerwG vom 20.05.1999, Az. 4 A 12/98 und vom 05.12.1986, Az. 4 C 13/85, zitiert nach juris).

#### 13.2.1.2.5 Schallschutzmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin räumt vor dem Hintergrund der 16. BImSchV - nach der Planänderung - Ansprüche auf Aufwendungsersatz für passive Schallschutzmaßnahmen für die mit B, D und E bezeichneten Gebäude ein. Weitere Schallschutzmaßnahmen hat sie nicht vorgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet, dass den Erstattungsberechtigten (Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer, Erbbauberechtigte) der mit B, D und E bezeichneten Gebäude Anspruch auf Ersatz für notwendige Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen gemäß § 42 BImSchG im verfügenden Teil dem Grunde nach zugesprochen wird. Der Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen beurteilt sich nach der 24. BImSchV.

Weitere Schallschutzmaßnahmen werden unter dem Gesichtspunkt des Straßenverkehrslärms aus der 16. BImSchV nicht festgelegt. An anderen Gebäuden sind die Im-

missionsgrenzwerte nicht überschritten. Aktive Schallschutzmaßnahmen für die drei Gebäude sind nicht verhältnismäßig i.S.d. § 41 Abs. 2 BImSchG. Das Gebäude B steht von D und E so weit entfernt, dass es eine eigene Schallschutzwand erhalten müsste. Eine zwei Meter hohe und 30 m lange Schallschutzwand würde bereits mindestens  $(2 + 1) \times 30 \times 280 \text{ Euro} = 25.200 \text{ Euro}$  kosten und würde die Obergeschosse nur eingeschränkt schützen. Daher wird eine solche oder jede andere Schallschutzwand sowohl für Gebäude B als auch für die Gebäude D und E nicht vorgesehen. Im Übrigen wäre sie mit den Belangen von Denkmalschutz und Landschaftsbild unvereinbar.

### 13.2.1.3 Betrachtung der Summenpegel aus Schienen- und Straßenverkehrslärm

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Abwägung aller Belange und der Einwendungen Dritter (siehe Kapitel C.III.14) über die Anwendung der §§ 41-43 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV hinaus geprüft, ob weitergehende Schallschutzmaßnahmen festzusetzen sind. Das ist - wie nachstehend erläutert - beim gegenständlichen Bauvorhaben ausnahmsweise zu bejahen, und zwar für einzelne Gebäude in Friedrichsruh im Bereich der Bahnstrecke und des Baubereichs der L 208.

In diesem Bereich haben Dritte Einwendungen erhoben und auf ihre besonders hohen Lärmbelastungen hingewiesen. Im Zusammenhang mit der Ortsbesichtigung drängt es sich der Planfeststellungsbehörde auf, im Rahmen der fachplanerischen Abwägung die hohen Lärmimmissionen der Einwender und die besonderen örtlichen Verhältnisse - die Gebäude stehen in der Schere zwischen der Bahnlinie und der L 208 neu - zum Anlass einer Prüfung und Gewährung von Schallschutzmaßnahmen zu nehmen.

Das ergibt sich aus dem Gesichtspunkt eines „Lärmschutzes für grundrechtliche Schutzgüter aus Anlass der Planfeststellung“. Wenn nach Ausführung eines planfestgestellten Vorhabens die unmittelbare Nachbarschaft noch Gesundheits- und Eigentumsbeeinträchtigungen durch Verkehrslärm, summiert aus Schienen- und Straßenverkehrslärm, ausgesetzt sein würde, welche durch ihre gegenüber den vorhandenen Verkehrswegen im Grundsatz bestehende Duldungspflicht nicht mehr gedeckt wären, so sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nach wertender Gesamtbetrachtung aller maßgebenden Kriterien im Einzelfall weitergehende Schallschutzmaßnahmen denkbar.

In rechtlicher Hinsicht ist das aus der aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) abgeleiteten Schutzpflicht für staatliche Organe, sich schützend vor die Rechtsgüter des Einzelnen zu stellen, zu folgern.

Die Rechtsprechung hat diese Schutzpflicht im Zusammenhang mit Verkehrslärm bislang in zwei Fallgruppen ausdrücklich herausgearbeitet. Die erste Fallgruppe betrifft Schutzgutbeeinträchtigungen aus dem Summenpegel mehrerer Verkehrswege, die zweite Fallgruppe betrifft durch die deutsche Teilung bedingt vorübergehend betriebslose Eisenbahnstrecken (A 99 Autobahnring München, BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95; ABS München - Kufstein "Oberaudorf", BVerwG, Urteil vom 20.05.1998, Az. 11 C 3.97; A 71 Schweinfurt - Erfurt, BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13/99; NBS Stuttgart - Ulm "Bereich Teck", VGH Mannheim, Urteil vom 28.02.2002, Az. 5 S 2328/99; Bahnstrecke Stendal - Uelzen, BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, Az. 11 A 3.98, jeweils zitiert nach juris).

Die hier zu betrachtende Gesamtlärmbelastung ergibt sich aus einer Summation der Lärmpegel, die von der Bahnstrecke und der L 208 ausgehen.

Die Strecke Hamburg - Büchen - Berlin war zwar im Gegensatz zur Strecke Stendal - Uelzen während der Deutschen Teilung nicht ohne Verkehr. Die zwischenzeitliche Belastung war jedoch erheblich geringer als diejenige, die nach dem Ausbau zu erwarten ist.

Damit kann der vorliegende Sachverhalt möglicherweise sogar in beide Fallgruppen eingeordnet werden. Zumindest die erste Fallgruppe ist ganz sicher einschlägig.

Im Interesse der Betroffenen nimmt die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall orientiert an der Rechtsprechung an, dass bei der Beurteilung der Gesamtlärmbelastung im Hinblick auf Gesundheits- und Eigentumsbeeinträchtigungen von folgenden Schwellenwerten auszugehen ist:

Wohngebiete:	70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts,
Mischgebiete:	72 dB(A) tags, 62 dB(A) nachts,
Gewerbegebiete:	75 dB(A) tags, 65 dB(A) nachts.

Diese Werte sind hier sachgerecht. Im Übrigen werden sie auch vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Rahmen des freiwilligen Lärmsanie-



rungsprogramms an Schienenwegen als Anhaltswerte herangezogen, da diese ebenso bereits für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen gelten.

Hinsichtlich der Feststellung und Abwicklung von Lärmschutzansprüchen hält die Planfeststellungsbehörde es für sachgerecht, sich an den für die Lärmvorsorge geltenden Regelungen zu orientieren. Das bedeutet, dass die Schutzbedürftigkeit des Gebiets entsprechend § 2 Abs. 2 und 3 der 16. BImSchV zu ermitteln ist, die Verhältnismäßigkeit aktiver Schutzmaßnahmen entsprechend § 41 Abs. 2 BImSchG zu prüfen ist und Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend § 42 BImSchG i.V.m. der 24. BImSchV gewährt und abgewickelt werden.

Die Planfeststellungsbehörde stuft im Anschluss an eine Ortsbesichtigung das betroffene Gebiet als schutzbedürftig wie ein Mischgebiet ein (siehe Kapitel C.III.13.2.1.2.1). Also werden Lärmschutzansprüche bei einer Lärmbelastung von summiert über 62 dB(A) nachts gewährt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 24.10.2003 um eine schalltechnische Untersuchung mit Ermittlung der Summenpegel für Anwesen in Friedrichsruh gebeten. Diese wurde mit Schreiben vom 19.12.2003 vorgelegt.

Nach Auswertung der Untersuchung entscheidet die Planfeststellungsbehörde wie folgt:

Die Vorhabenträgerin hat den Erstattungsberechtigten (Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer, Erbbauberechtigte) der mit B, C, E, F, I, L, N und Z bezeichneten Gebäude, an denen der Summenpegel von Bahnstrecke und L 208 einen Schwellenwert von 62 dB(A) nachts überschreitet, dem Grunde nach Ersatz für notwendige Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung des Schwellenwertes auf Antrag zu erstatten. Der Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster, ggf. Schalldämm-Lüfter, ggf. Dachdämmungen) orientiert sich an der 24. BImSchV.

Ferner wird entschieden, dass sie der Vorhabenträgerin keine aktiven Schallschutzmaßnahmen (zusätzlich zur bestehenden Anlage aus Schallschutzwand und Schallschutzwahl) aufgibt, sondern den Schwellenwertüberschreitungen ausschließlich durch passive Schallschutzmaßnahmen bzw. die Gewährung entsprechender Entschädigungsansprüche zu begegnen ist.

Der vorgesehene Weg zum Ausgleich der beteiligten Schutzgüter ist verhältnismäßig. Zwar wären ausweislich der schalltechnischen Untersuchung der Vorhabenträgerin aktive Schallschutzmaßnahmen nach Ziffer 7 der Untersuchung mögliche Mittel, die prognostizierte Lärmbelastung der betroffenen Immissionsstandorte auf einen Wert zu mindern, der die Schwelle zur konkreten Gesundheitsgefährdung unterschreitet (Ausnahmen: Gebäude I und Z). Sie sind aber wegen ihrer erheblichen Kosten im Vergleich zur Anzahl der betroffenen Anwesen unangemessen. Die beiden Wände würden  $(365 + 222) \times 280 = 164.360$  Euro und  $(25 + 44) \times 280 = 19.320$  Euro kosten. Hinzu kämen die Kosten der Wallerhöhung, so dass insgesamt über 200.000 Euro aufzuwenden wären. Das ist für die in Rede stehenden sieben Gebäude (C wird nicht geschützt) nicht angemessen, wenngleich mit dem Schloss ein relativ großes und historisches Gebäude dabei ist.

Dabei ist die Vorbelastung zu bedenken und zu beachten, dass die vorhandenen Schallschutzmaßnahmen bereits einen nennenswerten Anteil des Schienenverkehrslärms für die Gebäude C, E und F absorbieren. Außerdem würde eine Schallschutzwand an der Bahnstrecke die Straßenverkehrsgeräusche nicht abschirmen. Im Übrigen wären weitere aktive Schallschutzmaßnahmen mit den Belangen von Denkmalschutz und Landschaftsbild unvereinbar.

Weitergehende Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Summenpegel an den übrigen Gebäude erreichen die Schwellenwerte nicht. Der Straßendamm wirkt für die Gebäude G und H bei der Berechnung der Lärmanteile für die Anteile der westlichen Bahnstrecke wie ein Schallschutzwall. Die Gebäude erreichen „nur“ maximale Nachtwerte von 57,8 dB(A) (G) und 55,1 dB(A) (H). Die Gebäude an der Rosenstraße und am Oedendorfer Weg sind von der Bahnstrecke zu weit weg, als dass hier Summenpegel über 56,0 dB(A) (Gebäude O) oder 54,8 dB(A) (Gebäude P und andere) erreicht würden.

### 13.2.2 Erschütterungen

Bei der Benutzung von Verkehrswegen können Erschütterungen auftreten. Der Betrieb von Eisenbahnstrecken verursacht Erschütterungen durch fahrende Züge. In der Regel können lästigkeitsrelevante Erschütterungen in Gebäuden auftreten, die näher als 40 m zur Bahnlinie liegen. Bauliche Schäden durch Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb sind

dagegen regelmäßig nicht zu erwarten. Im Straßenverkehr können Erschütterungen durch schwere Fahrzeuge, z.B. große Lkw auftreten, in selteneren Fällen auch durch leichtere Fahrzeuge.

Auf Erschütterungen findet grundsätzlich das Bundes-Immissionsschutzgesetz Anwendung (§ 1 i.V.m. § 3 BImSchG), im Hinblick auf den Bau oder die Änderung von öffentlichen Straßen und Eisenbahnen gilt es jedoch unter der Einschränkung des § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG, also nach Maßgabe der §§ 41 - 43 BImSchG. Diese behandeln nur den Verkehrslärm. Die Erschütterungen unterfallen auch nicht der 16. BImSchV. Im Gegensatz zum Bereich der primären Schallimmissionen bestehen damit keine rechtlichen Regelungen über Grenzwerte und deren Ermittlung. Für Straßen und Eisenbahnstrecken gibt es derzeit auch keine andere gesetzliche Regelung und auch keine Grenzwerte hinsichtlich zumutbarer Erschütterungseinwirkungen.

Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen richten sich daher nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Sie sind gegeben, wenn sich die vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigung der Betroffenen liegt.

Während Verkehrslärm durch das homogene Medium Luft übertragen wird, hängt die Stärke von Erschütterungseinwirkungen aufgrund der Übertragung durch den Boden von vielen Variablen ab (Oberbau, Untergrund, Bedingungen auf dem Übertragungsweg, Eigenschaften des angeregten Gebäudes).

Die Planfeststellungsbehörde wendet bei der Beurteilung der Körperschallimmissionen im Eisenbahnwesen die DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ an. Dort sind in Tabelle 1 Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen in Abhängigkeit von der Nutzungsart der Umgebung von Einwirkungsorten enthalten. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt klar, dass bei deren Überschreitung - anders als bei Grenzwerten - schädliche Umwelteinwirkungen nicht vorliegen müssen. Sie sind also nicht als gesicherte Grenzwerte anzusehen.

Die DIN 4150 Teil 2 differenziert zwischen Neu- und Ausbaustrecken der Eisenbahn. Für neu zu bauende Strecken gelten die Anhaltswerte  $A_u$  und  $A_r$  nach Tabelle 1 (Ziffer 6.5.3.4 a) DIN 4150 Teil 2). Als „neu“ im Sinne dieser Norm wird eine Strecke jedoch nur dann angesehen, wenn ihre Trasse so weit von bestehenden Trassen entfernt verläuft,

dass die Erschütterungseinwirkungen bestehender Trassen für die Beurteilung vernachlässigbar sind. Deswegen orientiert sich die Planfeststellungsbehörde an den Ausführungen der DIN 4150 Teil 2 zu bestehenden Schienenwegen in Ziffer 6.5.3.4 c). Die Grenze der Zumutbarkeit kann danach nur im Einzelfall festgestellt werden. Dabei sind u.a. als Beurteilungskriterien die historische Entwicklung der Belastungssituation, die Duldungspflichten nach dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme und Höhe und Häufigkeit der Anhaltswertüberschreitungen zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin führt im Erläuterungsbericht aus, die Anhaltswerte nach DIN 4150 Teile 2 und 3 würden eingehalten. Eine erschütterungstechnische Untersuchung hat die Vorhabenträgerin jedoch nicht vorgelegt, weder für die Bahnstrecke noch für die Straße.

Die Planfeststellungsbehörde gibt der Vorhabenträgerin die Vorlage einer solchen Untersuchung oder bestimmte Schutzmaßnahmen nicht auf.

Die Bahnstrecke Hamburg - Büchen - Berlin wurde bereits vor langer Zeit errichtet, zuletzt in einer ersten Stufe ausgebaut und seitdem als zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn betrieben. Dementsprechend geht von der bestehenden Bahnstrecke eine nicht unerhebliche Erschütterungsvorbelastung aus, welche die Nachbarschaft zu dulden. Diese Vorbelastung wird durch die baulichen Maßnahmen nicht geändert. Der Ausbau des Bahnübergangsbelages führt ebenso nicht zu einer Erschütterungsmehrung wie die Errichtung der Widerlager für die Straßenüberführung.

Bei Erschütterungen aus Straßenverkehr ist zu differenzieren:

Der geplante Abschnitt der L 208 neu ist ein neuer Verkehrsweg. Auf diesem gibt es keine Vorbelastung. Die Privatstraße „Am Sägewerk“ kann nicht als Vorbelastung der benachbarten Häuser angesehen werden. An der neuen Straße liegen die Gebäude A, B, J und C - G. Der geringsten Abstand zur äußeren Bordsteinkante weist mit etwas über 15 m das Museum (Gebäude B) auf, Gebäude A ist ca. 27 m entfernt. Diese haben eine Vorbelastung aus der L 208 alt. Deren Verkehrsaufkommen wird sich weitgehend reduzieren und auf die L 208 neu verlagern (Ausnahme: Zufahrtsverkehr in Richtung Parkplatz am Schmetterlinggarten). Es bestand - abgesehen von verbotswidrigen Fahrten - jedoch nicht aus Fahrzeugen mit zulässigem Gesamtgewicht über 16 t. Gebäude J ist 19 m, die Gebäude D - E sind über 23 m und Gebäude G ist 35 m vom Fahrbahnrand entfernt. Die zulässige Geschwindigkeit wird 50 km/h bis südlich der Bahnstrecke betragen. Aus der Gesamtbetrachtung von Abstand zur Trasse, zulässiger Geschwindigkeit und zulässigem

Gesamtgewicht (und der Vorbelastung bei den Gebäuden A und B) ist abzuleiten, dass beim Verkehr auf der L 208 neu keine unzumutbaren Erschütterungseinwirkungen auf die am Neubauabschnitt liegenden Gebäude zu erwarten sind.

Der Abschnitt der L 208 nördlich der Brücke über die Schwarze Au wird baulich nicht geändert. Er führt durch die Rosenstraße und schwenkt dann in einem Bogen nach Norden. An dem Abschnitt liegen die Gebäude K, R-W und weitere Gebäude, teilweise direkt hinter dem ca. 1,5 m breiten Gehweg und den zumeist ca. 2,5 m breiten Vorgärten. Im Oendorfer Weg liegen die Gebäude O und P und weitere Gebäude. Dieser Abschnitt liegt außerhalb der Planfeststellungsgrenze. Die für den Bauabschnitt prognostizierte Verkehrszunahme wird jedoch auch hier eintreten. Es besteht die Besonderheit, dass auf diesem Straßenabschnitt derzeit nur wenige Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 16 t verkehren, weil südlich der Bahn eine entsprechende Verkehrsbeschränkung verfügt wurde. Es fahren also nur schwere Lkw mit Zielen in Friedrichsruh oder unter Missachtung der Verfügung vor den Gebäuden vorbei. Die Verkehrsbelastung wird also im Anschluss an die Verkehrsfreigabe zunehmen. Es besteht jedoch auch im Hinblick auf Erschütterungen kein rechtlicher Kausalzusammenhang zwischen dem Bauvorhaben und einer Verkehrszunahme nördlich des Bauabschnitts. Die Gebäude befinden sich an einem Straßenabschnitt, der bereits jetzt technisch und von der Beschilderung her ohne Gewichtsbeschränkung befahren werden kann. Forderungen und Einwendungen zum Erschütterungsschutz für die o.g. Gebäude werden daher zurückgewiesen.

Von dieser Entscheidung unabhängig gilt die Zusage der Vorhabenträgerin über die Erstellung von Fotodokumentationen vor Beginn der Baumaßnahme zur Beweissicherung. Diese können sowohl im Hinblick auf den Baustellenverkehr als auch im Hinblick auf den künftigen Schwerlastverkehr heranzuziehen (siehe näher Niederschrift über den Erörterungstermin vom 29.10.2003, Seite 3). Weitergehende Beweissicherungsverfahren werden der Vorhabenträgerin nicht aufgegeben.

#### 14. Sonstige private Belange

Im Rahmen des Datenschutzes und der damit verbundenen Anonymisierung der Einwenderinnen und Einwender wird unabhängig davon, ob es sich um eine weibliche oder männliche natürliche Person oder eine juristische Person handelt, einheitlich die männliche Form „der Einwender“ benutzt.