



Die Schienenanbindung von Burghausen a. d. Salzach

**- warum ein zweites Gleis nach Burghausen
betriebs- und volkswirtschaftlich sinnvoll ist**

eine Studie im Auftrag der der

BÜRGERINITIATIVE VERKEHRSKONZEPT BURGHAUSEN

erstellt von

Dipl.-Ing (FH) Bernd Passer

Burghausen April 2010

„Die Berufung des Klägers (*Bahnanlieger*)
ist insoweit ohne Erfolg geblieben, als er die
Verurteilung der Beklagten (*DB AG*) beantragt hat,
geeignete Maßnahmen zu treffen, damit die durch das
Befahren der Brücke verursachte Lärmbelästigung
die Werte von 59 dB (A) tagsüber und
49 dB (A) nachts nicht übersteigt (...)

Aber wer sich (...) in Kenntnis einer vorhandenen (...)
Eisenbahnbrücke, in deren Nähe ansiedelt,
ist nicht uneingeschränkt zur Duldung jeglicher
Immissionen verpflichtet, sondern nur
zur Duldung derjenigen, die sich
in den Grenzen der zulässigen Richtwerte hält (...).
Werden (...) diese Werte überschritten und
führt das zu einer wesentlichen, aber zu duldbaren
Beeinträchtigung der Benutzung seines Grundstücks,
steht dem Eigentümer der Ausgleichsanspruch
nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB zu.“

(BGH, Urt. v. 27. Oktober 2006 - V ZR 2/06 - OLG Düsseldorf)

*Wenn die Fakten einen Strategiewechsel nahe legen...
dann sollte der Kopf dem folgen*

Vorwort

Burghausen ist eine Kleinstadt in Oberbayern mit ca. 19.000 Einwohnern, 100 Kilometer östlich von München idyllisch an der Salzach gelegen. Burghausen ist aber mit seiner Raffinerie der OMV Deutschland GmbH, dem Stammwerk der Wacker Chemie AG, dem KV-Terminal (in Planung) und dem Gas-Kombi-Kraftwerk der OMV Kraftwerk Haiming GmbH (ebenfalls in Planung) auch ein Schwerpunkt des Bayrischen Chemiedreiecks – Chem Delta Bavaria.



Mit Investitionen von 2,5 Milliarden Euro haben die ansässigen Industrierwerke in den vergangenen 3 Jahren ihre Produktionskapazität verdoppelt. Nur die Anpassung der Verkehrs-Infrastruktur konnte mit den Investitionen der Industrie nicht mithalten. Auf der Straße ist Burghausen über die Bundesstraße B 20 im Ausbauzustand der 60er Jahre des 20. Jahrhunderts zu erreichen, die Bahnanbindung aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts, eingleisig und nicht elektrifiziert genießt Bestandsschutz gegen jeglichen Modernisierungsanspruch der Grundstücksanlieger.

Die Bürgerinitiative Verkehrskonzept Burghausen hat sich im Jahr 2006 aus dem Kreis der Straßen- und Bahnanwohner gegründet, die die täglich steigenden Belastungen durch Lärm, Dieselruß und Feinstaub sowie durch zitternde Wände und Fußböden beim vorbeifahren der schweren Güterzüge und die ständig im Wohngebiet rangierenden rußenden Dieselloks nicht mehr klaglos hinnehmen wollten.

Die Mitglieder und Unterstützer der Bürgerinitiative sind sich als Mitarbeiter der Industrierwerke und als deren Angehörige bewusst, dass ihr Lebensstandard und ihr „tägliches Brot“ vom Gedeihen der Betriebe abhängt. Sie sind auch gegenüber dem Bahnbetrieb nicht negativ eingestellt – im Gegenteil. Sie sehen nur, dass die eingleisige Bestandsstrecke aus den Zeiten der königlich Bayrischen Eisenbahn keine sichere Anbindung mehr für den prosperierenden Standort Burghausen bieten kann. Und sie merken, dass die ständig anwachsende Menge der zu transportierenden Güter zu Tageszeiten und zu Bedingungen befördert werden, die ihre Lebensqualität beeinträchtigen. Und zusätzlich haben sie Angst, dass der hohe Anteil an Gefahrguttransporten eines Tages in ein schreckliches Unglück gerade an ihrem Grundstück münden könnte.

Aus diesen Gründen propagiert die Bürgerinitiative Verkehrskonzept Burghausen den Bau eines 2. Gleises außerhalb des Wohngebietes. Die Machbarkeit eines solchen 2. Gleises wurde mit einem Gutachten der DB International GmbH untersucht und bestätigt. Die Kosten für 8 Kilometer Gleis einschließlich einer Talbrücke wurden mit Kosten in Höhe von 108 Millionen Euro eingeschätzt. Diese Studie will klären, ob diese Investition für die Bahn aus betriebswirtschaftlicher und für die Gesellschaft aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll sein könnte.

Burghausen im April 2010
Bernd Passer

Inhalt

Lage und Anbindung der Stadt Burghausen an das Schienennetz

Geschichte und Entwicklung des Standortes und der Bahnanbindung

Der Bahnbetrieb und seine Lasten für die Anwohner

Prognose der weiteren Entwicklung (neue Investitionen, Verkehrsprognosen)

Betrachtung zum Bestandsschutz

Ein 2. Gleis zur Schienenanbindung von Burghausen

Zusammenfassende Beurteilung

Zur Erstellung der Studie wurden als Quellen im Wesentlichen das Gutachten zur 2. Gleisanbindung für Burghausen, August 2009, erstellt von DB International GmbH Berlin und der Masterplan Güterverkehr Bayrisches Chemiedreieck der DB Schenker Rail, vorm. Railion, herangezogen. Weitere Informationen wie Gesetzestexte und Verordnungen entstammen frei verfügbaren Quellen im Internet. Der Autor

Lage und Anbindung der Stadt Burghausen an das Schienennetz

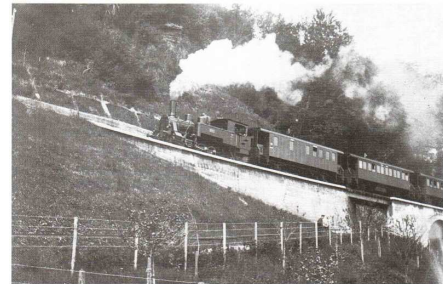
Die Stadt Burghausen befindet sich 100 Kilometer östlich von München an der Landesgrenze zu Österreich. Die chemischen Industriebetriebe in Burghausen sind wesentliche Eckpfeiler des bayerischen Chemiedreiecks. Zentraler Eisenbahnknotenpunkt ist der Bahnhof Mühldorf am Inn. Von dort aus ist Burghausen über Tüßling an das Eisenbahnnetz angebunden. Die Eisenbahnstrecke endet in Burghausen.

Zur Anbindung der nördlich der Stadt Burghausen gelegenen Industriewerke verkehren derzeit die Eisenbahnverkehre auf der eingleisigen Strecke (Tüßling – Burghausen; DB-Streckennummer 5725) durch dicht besiedelte Wohngebiete in Burghausen und den angrenzenden Gemeinden.

Infrastrukturbetreiber der Strecke Mühldorf – Burghausen ist die SüdostBayernBahn (SOB). Die Strecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert.

Geschichte und Entwicklung des Standortes und der Bahnanbindung

1897 nahm die königlich Bayrische Nebenbahn von Mühldorf über Tüßling nach Burghausen ihren Betrieb auf. Die Trasse verlief ursprünglich von Pirach ausgehend über Marienberg und einen steilen Hangabstieg zum südwestlichen Rand der Burghausener Altstadt, der so genannten Napoleonshöhe.



1915 siedelte sich nördlich von Burghausen die Keimzelle des heutigen Stammwerkes der Wacker Chemie AG an. Der Aufbau des Werkes erfolgte parallel zum Bau des Alkanals von Hirten zur Salzach und er wurde begleitet von der Errichtung eines in Pirach nach Holzfeld abzweigenden Industriegleises.

1940 musste die Strecke Pirach – Burghausen nach einem Hangrutsch, bei dem das Gleis verschüttet wurde, gesperrt werden. Der Bahnhof Burghausen wurde an das Industriegleis zum Wackerwerk verlegt, hier entstand die Burghausener Neustadt. In den 60er und 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurden im Bereich der Burghausener Neustadt vormals höhengleiche Bahnübergänge teils geschlossen, teils durch Unterführungen ersetzt. Die Zufahrt zu den Industriewerken wurde über ein vor dem Bahnhof abzweigende Weiche neu trassiert.

1966 errichtete die Marathon Petroleum GmbH in Burghausen eine Raffinerie für Mineralölprodukte. Diese wurde später von der OMV Deutschland GmbH erworben und 2008 in ihrer Kapazität erweitert. Im Zuge der Erweiterung wurde auch eine Gleisharfe mit 11 Gleisen neu angelegt. Zeitgleich erfolgten Erweiterungsinvestitionen der Wacker Chemie AG, die auch hier zu einer Verdoppelung der Produktionskapazität führten.

Diese Investitionen veranlassten die DB-Tochter Railion zur Erstellung des Masterplan Güterverkehr Bayerisches Chemiedreieck, der vom DB Vorstand im Mai 2007 in Burghausen vorgestellt wurde. Hierin wurde die Ausweitung des Schienen-Güterverkehrs auf täglich bis zu 40 Züge zusätzlich zu den tagsüber im Stundentakt

verkehrenden 34 Personenzügen angekündigt. Der Güterzugbetrieb soll bis 2⁰⁰ Uhr früh in die Nachtstunden hinein ausgeweitet werden.

Der Bahnbetrieb und seine Lasten für die Anwohner

Mit der Erweiterung der Werke und der Errichtung der Gleisharfe wurde der Güterverkehr sukzessive ausgeweitet. Die Anzahl der Zugbewegungen ist in den Tagesstunden nicht mehr zu bewältigen. Der Betriebsbeginn im SGV soll bis 2⁰⁰ Uhr früh hin ausgeweitet werden. Die Züge wurden länger und schwerer, was zur Steigerung der Bremsgeräusche und der Bodenvibrationen in den Häusern entlang der Bahnlinie führte.

Zum sicheren passieren der Weiche zum Gemeinschaftsbahnhof der OMV-Raffinerie und der Wacker Chemie muss jeder Zug im Stadtgebiet von Burghausen von der ursprünglichen Einfahrtsgeschwindigkeit 60 km/h auf 30 km/h abbremesen. Der Schalldruckpegel der bremsenden Züge wurde mit 80 +/- 8 dB(A) gemessen. Diese Lärmemission wird von den Anwohnern als nicht zumutbar reklamiert.

Die Stadt Burghausen hat auf Antrag der Bürgerinitiative Verkehrskonzept Burghausen beim Eisenbahnbundesamt (EBA) aus Gründen der Gesundheitsvorsorge beantragt, zwischen Streckenkilometer 30,0 BÜ Bachstraße und 32,0 (Weiche) die Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen und so die Bremsrampe in das südwestlich gelegene Gewerbegebiet zu verlegen. Vorteil dieses Verfahrens wäre es, dass die Züge bereits mit der vorgeschriebenen Endgeschwindigkeit an die Weiche

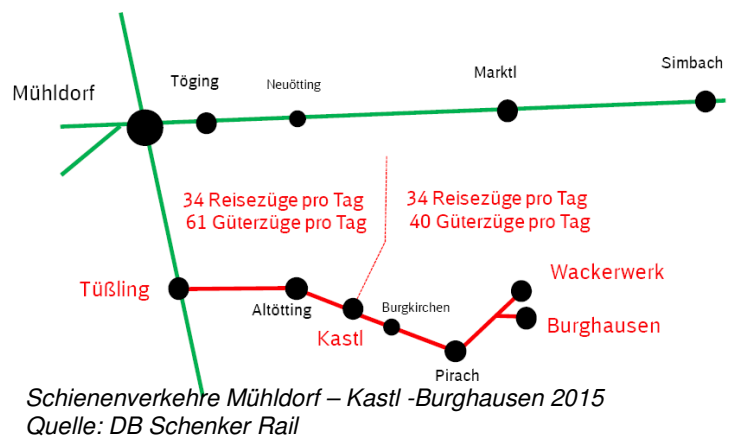


Abbildung 12: Untersuchungsbereiche Schall Bestandsstrecke

kommen und die Lärmbelästigung der Anwohner durch niedrige Rollgeschwindigkeit und ausbleibende Bremsgeräusche minimiert würde. Das EBA hat den Antrag mit der Begründung abgelehnt, dass es keine rechtliche Handhabe habe, eine Betriebseinschränkung zu verordnen.

Eine Anmerkung zur Relevanz und Plausibilität von Lärm-„Pegeln“ in der BImSchV in Bezug auf die Stadtstrecke in Burghausen:

Lärmschutzpegel werden nach Algorithmen errechnet, die auf einer gleichmäßig emittierende Schallquelle basieren. In der BImSchV wird ein idealer Zug einer definierten Zusammensetzung (Lok, Waggons, technische Ausstattung) und Länge mit einer definierten Fahrgeschwindigkeit angenommen. Aus Anzahl und Dauer der hierbei zu Grunde gelegten theoretischen Geräuschereignisse wird der gewichtete Geräuschpegel wiederum theoretisch errechnet. Für den Schienenlärm gibt es bei der Festsetzung der zulässigen Grenzwerte noch spezifische Zu- oder Abschläge. Dabei können Spezialfälle wie die Zwangs-Bremsstrecke in der Zufahrt nach Burghausen keine Berücksichtigung finden.

Die Lärmberechnungen des Gutachtens der DB International GmbH sind insofern nur bedingt verwendbar. Kein Kesselwagenzug kann mit 80 km/h auf die Weiche zum Gemeinschaftsbahnhof losfahren und ein Zug mit 30 km/h ist alle mal leiser als mit 40 km/h, auch wenn, wie im Gutachten ausgeführt wurde, am Zug unterhalb 40 km/h andere Schallquellen dominieren.

Ein weiteres Ärgernis für die Anlieger der Bahnanlagen ist der ausschließliche Betrieb mit Diesellokomotiven ältester Bauart. Traditionell wurden mit Bildung des Liniensternes Mühldorf und dem späteren Einsatz der SüdostBayern Bahn (SOB) als Regionalnetzbetreiber die zur Außerbetriebsetzung vorgesehenen Lokomotiv-Baureihen in Mühldorf konzentriert – zuletzt BR 217 und BR 233 für die DB Schenker Rail. Die BR 217 ist bereits weitgehend eliminiert und durch die BR 225 ersetzt. Die im vergangenen Jahr vom DB Schenker Rail - Vorstandsmitglied Herrn Fricke zugesagten dieselelektrischen Lokomotiven der „Class 66“ befinden sich ebenso lange im Zulauf, ohne Mühldorf bisher erreicht zu haben.

Alle verwendeten Lokomotiven miteinander (außer den dieselelektrischen; z.B. BR2016) haben aber den Mangel, dass sie erst bei höheren Drehzahlen ihre (bei der BR 217 zudem höchst magere) Zugkraft aufbringen und dass sie aufgrund ihrer veralteten Motoren- und Antriebskonstruktion rußend, lärmend und vibrationsstark verkehren. Die schweren Kesselwagenzüge der OMV müssen zum Teil in Doppeltraktion mit zusätzlicher Schiebelok fahren, damit sie einerseits hinreichend schnell beschleunigen können und andererseits den „Piracher Berg“ mit seinen 75 ‰ Steigung bewältigen. Mit dieser Betriebsweise verbrennt nach einer Schätzung jeder Zug im Stadtgebiet Burghausen zwischen 15 und 40 (!) l Diesel-Kraftstoff zu Ruß- und Feinstaubwolken, die im Gleisnahen Bereich die Gesundheit der Anwohner und Passanten gefährden.

Prognose der weiteren Entwicklung (neue Investitionen, Verkehrsprognosen)

Im Industriegebiet von Burghausen zeichnen sich neue, auch den Bahnverkehr betreffende Entwicklungen ab. Im ÖPNV auf der Schiene wird mittelfristig eine Zunahme der Nutzung eintreten, die zu einem nicht geringen Teil auf Ursachen der demographischen Entwicklung beruht. Auf die Bahnlinie Burghausen – Mühldorf bezogen ist nicht zu erwarten, dass die Anzahl der Personenzüge oder der Stundentakt tagsüber zurückgeführt wird.

Für den SGV interessant sind die bevorstehenden Investitionen in ein Gas-Kombikraftwerk im Gigawatt-Bereich sowie in die Errichtung des öffentlichen Terminals für den kombinierten Verkehr mit 70.000 Hügen pro Jahr im Endausbau. Beide Projekte konnten in ihrer Auswirkung auf den SGV im Masterplan von 2007 noch nicht rechnerisch berücksichtigt sein. Auch die Verlagerung von Straßen-Güterverkehr auf die Schiene ohne die Berücksichtigung der KV-Thematik, wie sie in der Güterverkehrsprognose des BMVBS bis 2050 angeführt ist, lässt mittelfristig für den Industriestandort Burghausen über die Zahlen des Masterplans hinaus zusätzliche Bahnverkehre erwarten.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob die bisherige Argumentation des BMVBS, des EBA, der DB Netz-Süd AG, der DB Schenker Rail und nicht zuletzt des DB-Vorstandes, auf dem Bestandsgleis könne zu jeder beliebigen Tag- und Nachtzeit jedes Fahrzeug, das eine Zulassung aufweist mit jeder Ruß-, Feinstaub-, Vibrations- und Lärmemission verkehren, Bestand haben kann. Mit steigendem Belastungsaufkommen für die Bevölkerung muss der Auftrag des Grundgesetzes zum Schutz der Gesundheit und der Lebensbedingungen der Bürger dem ebenfalls grundgesetzlichen Schutz ungehinderten Wirtschaftens entgegengestellt werden und dabei muss der Vorrang eines der beiden Rechtsprinzipien neu festgestellt werden.

Anzahl Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen		Zugzahlen 2008		Zugzahlen Masterplan	
		Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)
ohne Schallschutzwände	Burghausen Nord	0	9	3	19
	Burghausen Ort	139	216	150	332
	Burghausen Süd	0	0	1	12
2 Meter hohe Schallschutzwände	Burghausen Nord	0	5	2	14
	Burghausen Ort	17	56	18	199
	Burghausen Süd	0	0	1	3
3 Meter hohe Schallschutzwände	Burghausen Nord	0	3	0	13
	Burghausen Ort	6	11	8	115
	Burghausen Süd	0	0	0	0
4 Meter hohe Schallschutzwände	Burghausen Nord	0	2	0	8
	Burghausen Ort	0	7	0	60
	Burghausen Süd	0	0	0	0
2 bis 5 Meter hohe Schallschutzwände	Burghausen Nord	0	2	0	6
	Burghausen Ort	0	9	0	67
	Burghausen Süd	0	0	0	0

Die Tabelle aus dem Gutachten zeigt auf, wie hoch der Anteil belasteter Häuser bei weiterhin bestehendem Bestandsschutz sein wird. Dabei muss darauf hingewiesen werden, dass auf dem Bahngrundstück die notwendigen 3 m Abstand zur Errichtung von Schallschutzwänden nicht zur Verfügung stehen und dass Schallschutzwände als die am wenigsten wirksame Lärmreduzierungsmaßnahme von den Anwohnern abgelehnt werden. Auch ist die Höhe der Wände ab Gleisoberkante definiert, ein Wert, der wegen der Hochlage der Gleise um weitere $1 \frac{1}{2}$ m zu erhöhen wäre ($5 + 1 \frac{1}{2} = 6 \frac{1}{2}$ m).

Betrachtung zum Bestandsschutz

Bei gesetzlichen Neuregelungen werden, soweit verantwortbar, üblicherweise bestehende Fahrzeuge und Anlagen von unerfüllbaren oder wirtschaftlich schwer

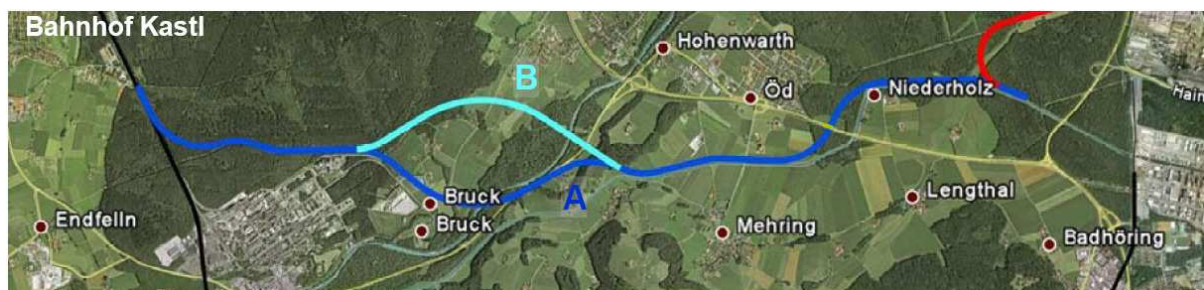
erfüllbaren Auflagen ausgenommen und mit einem „Bestandsschutz“ belegt. Dies ist volkswirtschaftlich sinnvoll und dann nicht zu beanstanden, wenn nicht höhere oder vorrangige Rechte dadurch verletzt werden. Im Falle des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der zugeordneten 16. und 24. Bundes-Immissionsschutzverordnungen (BImSchV) hat der Gesetzgeber Regelungen eingebaut, die zusätzliche Auflagen für bestandsgeschützte Anlagen und Fahrzeuge ermöglichen.

Bezüglich des Schienenlärms hat der Bundesgerichtshof (BGH) in einem Revisionsverfahren die Revision der DB AG gegen ein zugunsten eines Bahnanliegers ergangenen Urteils auf Geldausgleich für hinzunehmende Belästigungen aus dem benachbarten Bahnbetrieb zurückgewiesen (BGH, *Urt. v. 27. Oktober 2006 - V ZR 2/06 - OLG Düsseldorf*). In einer sehr deutlich artikulierten Begründung manifestiert der BGH, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV, die für Neubaustrecken und solche mit wesentlicher Veränderung eingeführt wurden, auch an Bestandsstrecken bzw. deren Anlieger anzusetzen sind.

Auch die seitens des EBA angeführte fehlende Eingriffsmöglichkeit betreffend Auflagen beim Betrieb oder dem Befahren einer Bestandsstrecke kann bei sorgfältiger Betrachtung des BImSchG durchaus in Frage gestellt werden, ist doch hierin festgehalten, dass bei nachträglich (nach abgeschlossenen Genehmigungsverfahren) festgestellten Gesundheitsgefährdungen der Nachbarn durch die Genehmigungsbehörde Auflagen für den Betrieb verordnet werden können. In dem Gesetz steht nicht, dass der Schienenverkehr oder dessen Genehmigungsbehörde das EBA von dieser Regel ausgenommen seien.

Hieraus kann abgeleitet werden, dass gemäß dem Gesetzestext des BImSchG Fahrzeuge, die von ihrer Bauart und Betriebsweise her nicht geeignet sind die Einhaltung der Lärmschutzgrenzwerte der 16. BImSchV zu gewährleisten, mit Auflagen (maximale Geschwindigkeit) oder sogar zeitweiligen Betriebsverboten (in den Nachtstunden) belegt werden können, wenn ihr unbehinderter Betrieb die Gesundheit der betroffenen Anwohner gefährdet. In dem „Münchener Feinstauburteil“ ist eine analoge Klage letztendlich für den Kläger erfolgreich ausgegangen.

Ein 2. Gleis zur Schienenanbindung von Burghausen



In Anbetracht der Klagen der Bahnanwohner über steigende Belastungen und angesichts der sich andeutenden erheblichen Steigerungen des Frachtaufkommens auf der Schiene hat der Stadtrat von Burghausen die Aktualisierung eines früheren Schallschutz-Gutachtens durch die DB International GmbH beschlossen. In diesen

Auftrag wurde ergänzend aufgenommen, die Machbarkeit eines 2. Zulaufgleises nach Burghausen zu untersuchen, dass aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nur außerhalb der Wohngebiete errichtet werden kann.

Von Seiten der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften ebenso wie seitens der Industrie und der überregionalen Politik wurde – und wird weiterhin – ein solches 2. Gleis als vollkommen überflüssig eingeschätzt. Diese Einschätzung wird damit begründet dass eine Neubaustrecke nicht finanzierbar und im übrigen auch nicht wirtschaftlich zu betreiben sei. Auch die Notwendigkeit eines 2. Gleises wird – in Widerspruch zu den Aussagen des Masterplanes - verneint, weil der Bestandsschutz des Bestandsgleises alle jetzigen und künftigen Transportaufgaben in vollem Umfang ermögliche.

Das Anwachsen des Verkehrs auf der Schiene, sowohl im Güterverkehr, als auch im Personennahverkehr, hat die Strecken an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gebracht. Zusätzliche Zugtrassen können daher insbesondere in den Hauptverkehrszeiten nicht oder nicht in den gewünschten Lagen angeboten werden.

So kann mit der bestehenden Infrastruktur das Mengenwachstum nur noch über einen Zeitraum von drei bis vier Jahren bewältigt werden. Darüber hinaus sind Ausbaumaßnahmen unumgänglich.

Quelle: Masterplan DB Schenker Rail

Diese Darstellung soll im Folgenden hinterfragt und nach Einschätzung des Autors überzeugend widerlegt werden.

Unstrittig ist – auch nach Darstellung der Gutachter der Studie vom August 2009 – die massive Lärmbelastung der Anwohner des Bestandsgleises. Ruß, Feinstaub und Erschütterungen durch den Zugverkehr gehen dagegen in der öffentlichen Debatte bisher unter. Alle 4 Emissionsarten sind aber gleichermaßen geeignet, nachhaltige, massive Gesundheitsschäden hervorzurufen und zu fördern. Unter Hinweis auf das zuvor behandelte Thema des Bestandsschutzes sei die Frage gestattet, wie hoch der volkswirtschaftliche Schaden aus dem weiter-so-Betrieb zu werten ist und wie er gegen die Bau- und Betriebskosten eines 2. Gleises aufgewogen werden müsste.

Controller und Betriebs-/Volkswirte lassen aber vorwiegend Zahlen gelten. Daher sei hier auf die Investitions- und Betriebskosten (*Anlage 2*) und die betriebswirtschaftliche Gegenrechnung eingegangen. Dabei wird ausschließlich die Trasse „West“ des Gutachtens (*Anlage 1*) betrachtet, da sie das höchste Maß an Synergien generiert.

Das Bestandsgleis hat ausgehend vom Bahnhof Kastl bis in das KV-Terminal (künftiger Wacker-Verkehr) bzw. in die OMV-Raffinerie hinein eine Länge von über 15 Kilometern. Die Streckenlänge für das 2. Gleis, ausgehend von der Westgrenze des KV-Terminals wird mit 8,3 km angegeben – eine Verkürzung um 7 km. Bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 40 km/h auf der Bestandsstrecke (bei Zugkreuzung in Pirach noch deutlich weniger) ergibt sich gegenüber 60 km/h auf der Neubaustrecke eine Kapazitätserhöhung für diese Trasse auf der Bestandsstrecke um 100 % bei einer gleichzeitigen Laufzeitverkürzung Kast-Burghausen um 14 Minuten auf der Neubaustrecke.

Der Piracher Berg, in Burgkirchen zwischen Alzkanal und dem Gewerbegebiet Hecketstall gelegen, stellt mit 75 ‰ das größte natürliche Hindernis auf der Bestandsstrecke dar. Er begründet die Notwendigkeit einer Doppeltraktion mit 2

Dieselloks der BR 217 bzw. 225 kombiniert mit zusätzlicher Schiebelok BR 233. Bei Überbrückung des Alztales im Zuge der Neubautrasse mit frühzeitigem Niveauabfall vor den Hangkanten und einer Talbrücke kann eine entsprechend stark dimensionierte E-Lok die Aufgabe der 3 Dieselloks ablösen.

Eine Neubau-Strecke kann, nach modernen Technologien errichtet, den Wartungsaufwand auch bei der erwarteten hohen Streckenbelastung gegenüber dem Bestandsgleis wesentlich verringern. Gleichzeitig kann bei – Verlagerung des SGV auf die Neubaustrecke – das Wartungsintervall der Bestandsstrecke immens gestreckt werden, würde es doch „nur noch“ als Notreserve für den Güterverkehr, für Loküberführungen, ansonsten aber überwiegend für den ÖPNV mit stündlich 2 Triebwagenkombinationen der BR 628/928 benötigt.

Die auf der Schiene vom und zum Industriestandort Burghausen beförderten Güter sind weit überwiegend Gefahrstoffe. Auf dem Bestandsgleis mit Brems- und Beschleunigungsvorgängen über die Weiche durch das Wohngebiet befördert begründen Sie ein Gefahrenpotenzial, das von den Anwohnern zunehmend mit Angst und Argwohn beobachtet wird. Auf ein außerhalb der Wohngebiete verlegten Gütergleis verlagert, wäre eine vollständige Eliminierung dieses Gefahrenpotenzials und der ängstlichen Erwartung eines schweren Unfalls gegeben. In der Vergangenheit kamen alle schweren Unfälle der Bahn überraschend und unerwartet – trotz des hohen Sicherheitsstandards, mit dem die DB-Gesellschaften zu Recht argumentieren.

Eine weitere Maßnahme, die sowohl einer möglichen Neubaustrecke, als auch dem Bestandsgleis zugute käme, wäre die zügige, eventuell auch vorgezogene Elektrifizierung zwischen Burghausen und Mühldorf. Mit 10 – 12 E-Loks wäre der vollständige E-Betrieb zwischen Mühldorf, Kastl und Burghausen möglich, wenn er gemäß dem beim KV-Terminal München-Riem realisierten Verfahren mit einer Spitzenüberspannung in den Zulaufgleisen versehen würde (*Anlieferung mit E-Lok; Betrieb mit Dieselloks wegen der Gefahren stromführender Oberleitungen*). Nachdem die Elektrifizierung Markt Schwaben – Tüßling – Burghausen ohnehin geplant ist, kann der Beginn der Installation einschließlich der Inbetriebsetzung auch auf dem Bestandsgleis am Burghäuser Ende im Gemeinschaftsbahnhof beginnen.

Zusammenfassende Beurteilung

Die Zulaufstrecke von Kastl nach Burghausen ist auf 15 Kilometer Länge eingleisig, kurvig, mit einer 75 ‰-Steigung versehen, nicht elektrifiziert ausgestattet. Sie hat einen ÖPNV/SGV-Mischbetrieb zu bewältigen, wobei der Stundentakt die Trassenplanung dominiert. Die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Güterzuges liegt günstigstenfalls bei 40 km/h.

Im Stadtgebiet von Burghausen werden auf Grund der Gleislage extreme Belastungen der Bahnanlieger durch Ruß-, Feinstaub- und Schallemissionen sowie durch Erschütterungen registriert. Obergerichtliche Urteile deuten darauf hin, dass die Hindernisse für den Bahnbetrieb an Strecken wie der Stadtdurchfahrt von Burghausen bis hin zu Kapazitätseinbrüchen zunehmen werden.

Eingleisige Streckenführungen und Dieseltraktion sind betriebswirtschaftlich risikobehafteter als zweigleisige elektrifizierte Strecken und zusätzlich schlechter zu betreiben. Gefahrgut-Transporte sollten (wo möglich) grundsätzlich aus Wohngebieten herausgehalten werden. Ein Gütergleis vom (künftigen) KV-Terminal

Burghausen nach Kastl erspart (bei 2,2 Millionen Tonnen Transportaufkommen lt. Masterplan) jährlich die internen und externen Kosten in Höhe von 15 Mio tkm – mit steigender Tendenz. Fahrzeug-Umläufe werden kürzer, der Lokomotiveinsatz wird dauerhaft wirtschaftlicher.

Gleisneubau mit modernen Bautechniken kann zusätzlich künftige Wartungskosten dauerhaft senken (z.B. Testbetrieb „geschäumtes Schotterbett“ bei Uelzen; bis zu 50 Jahre Wartungsfreiheit im Unterbau prognostiziert). Halbierung der Streckenlänge bringt zusätzliche Minderung künftiger Wartungskosten. Die Aussage im Gutachten, dass durch ein 2. Gleis ein zusätzlicher Unterhaltsaufwand entsteht ist zwar grundsätzlich richtig. Langfristig überwiegt aber das Einsparungspotenzial der kürzeren und günstiger zu unterhaltenden Strecke.

Alles in Allem stehen den Investitionskosten von 108 Millionen Euro der dauerhaft wirtschaftlichere Betrieb mit reduziertem Gefahrenpotenzial für die Burghäuser Bahnanlieger und die drastisch reduzierten volkswirtschaftlichen Nachteile eines weiteren Betriebes auf der Bestandsstrecke mit ihren gesundheits- und klimaschädlichen Emissionen gegenüber.

In Summe ein eindeutiges Argument zu Gunsten des zusätzlichen Gütergleises von Burghausen nach Kastl.



Zweite Gleisanbindung Burghausen

Machbarkeitsstudie

DB International GmbH
Verkehrs- und Betriebsberatung

Juli 2009

Zweite Gleisanbindung Burghausen

Machbarkeitsstudie



DB International GmbH

Kostenposition	Investitionskosten (T€)	
	Nordvariante	Westvariante
Bauwerk- Baukonstruktionen		
Grunderwerb/ Baufeldfreimachung	4.757	7.946
- Grunderwerb (Stadtnähe)	720	1.800
- Grunderwerb (landw. und forstwirtschaftliche Fläche)	727	359
- Grunderwerb (Gartenland)	203	41
- Grunderwerb (Verkehrsfläche)	225	225
Baufeldfreimachung	1.809	1.080
Ausgleichszahlungen (inkl. Ausgleichsmaßnahmen)	774	1.442
Anpassung vorhandener Leitungssysteme	300	3.000
konstruktiver Ingenieurbau	17.318	36.952
- Eisenbahnüberführung	9.120	34.200
- Straßenüberführungen	8.198	2.752
Straßenbau	290	150
Entwässerung	1.772	1.070
- Eisenbahn	1.742	1.040
- Anpassung an vorh. Netze	30	30
Umweltschutzmaßnahmen	7.560	6.697
- Schallschutzwände	2.560	2.997
- Altlastensorgung	0	1.200
- Ausgleichsmaßnahmen	5.000	2.500
Erdbau	4.261	2.544
- Oberbodenabtrag	603	360
- Erdabtrag / -auftrag	1.447	864
- Bodenverbesserung	1.809	1.080
- Bahndamm	402	240
Gleisbau	7.770	4.400
- Planumsschutzschicht	670	400
- Gleis und Schotter	6.700	4.000
- Weichen	300	0
- Weichenheizung	100	0
- Rückbaumaßnahmen	0	0
Verkehrsanlagen	9.407	5.616
- Erdarbeiten	7.316	4.368
- Kabelbau	2.090	1.248
Bahnstrom	0	2.800
Starkstromanlagen	20	10
Telekommunikation	1.200	800
Signalanlagen	21.925	3.500
- Weichenantrieb	425	0
- ESTW	17.000	0
- Bahnübergänge	1.500	500
- Bahnübergänge nicht techn. gesichert	3.000	3.000
Fernmelde- und Informationstechnische Anlagen	20	20
Zwischensumme	76.300	72.505
Sonstige Kosten		
- Genehmigungsgebühren	2.289	2.175
- Unvorhergesehenes	5.341	5.075
Summe Baukosten	83.930	79.756
- Planungskosten	11.445	10.876
Investitionskosten netto	95.375	90.632
Investitionskosten brutto (+19% MwSt)	113.497	107.851

Tabelle 1: Kostenschätzung der Varianten Nord und West

BUNDESGERICHTSHOF - IM NAMEN DES VOLKES - URTEIL

V ZR 2/06 Verkündet am: 27. Oktober 2006

W i l m s, Justizangestellte als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja BGHZ: nein BGHR: ja

BGB § 906 Abs. 2 Satz 2

Für die Beurteilung, ob von einem anderen Grundstück ausgehende Einwirkungen die ortsübliche Benutzung des davon betroffenen Grundstücks oder dessen Ertrag über das zumutbare Maß hinaus beeinträchtigen, gilt grundsätzlich derselbe Maßstab wie für die Beurteilung, ob diese Einwirkungen zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der Grundstücksnutzung (§ 906 Abs. 1 Satz 1 BGB) führen.

BGH, Urt. v. 27. Oktober 2006 - V ZR 2/06
- OLG Düsseldorf
LG Düsseldorf

Der V. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. Oktober 2006 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Krüger, die Richter Dr. Lemke und Dr. Schmidt-Räntsch, die Richterin Dr. Stresemann und den Richter Dr. Czub

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 5. Dezember 2005 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1 Der Kläger bewohnt eine Eigentumswohnung in der ersten Etage des 1975/1981 errichteten Gebäudes F. straße 27 in O. . Ca. 30 m bis 40 m von dem Balkon dieser Wohnung entfernt befindet sich eine Mitte des 19. Jahrhunderts gebaute Eisenbahnbrücke, deren Eigentümerin die Beklagte ist.

2 Nach dem Abschluss von Bauarbeiten an der Brücke, die von Mai bis September 1998 dauerten, beschwerte sich der Kläger bei der Beklagten über einen gegenüber früher wesentlich erhöhten und

unerträglichen Lärm, den die über die Brücke fahrenden Züge verursachten. Die Beklagte hielt die von dem Kläger empfundene Steigerung des Lärmpegels für eine subjektive Fehleinschätzung.

3 Mit seiner Klage hat der Kläger die Verurteilung der Beklagten zur Vornahme von Maßnahmen beantragt, durch welche bei dem Befahren der Brücke die Immissionsschutzwerte nach der TA-Lärm eingehalten werden. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers ist insoweit ohne Erfolg geblieben, als er die Verurteilung der Beklagten beantragt hat, geeignete Maßnahmen zu treffen, damit die durch das Befahren der Brücke verursachte Lärmbelästigung die Werte von 59 dB (A) tagsüber und 49 dB (A) nachts nicht übersteigt. Auf den von dem Kläger in der Berufungsinstanz in Prozessstandschaft für die Gemeinschaft der Wohnungseigentümer des Grundstücks F. -straße 27 gestellten Hilfsantrag, die Beklagte zur Zahlung von 8.195,40 € (Kosten für den Einbau von Schallschutzfenstern) an ihn zu verurteilen, hat das Oberlandesgericht - nach Einholung eines Sachverständigengutachtens - festgestellt, dass dieser Antrag dem Grunde nach gerechtfertigt ist.

4 Mit der - von dem Berufungsgericht zugelassenen - Revision will die Beklagte die Abweisung des Hilfsantrags erreichen. Der Kläger beantragt die Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

I.

5 Nach Auffassung des Berufungsgerichts gehen von der Eisenbahnbrücke, verursacht durch den Zugverkehr, wesentliche und damit grundsätzlich unzumutbare Geräuscheinwirkungen auf das Grundstück F. straße 27 und

insbesondere auf die von dem Kläger bewohnte Wohnung aus. Die in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036) festgelegten Grenzwerte für allgemeine oder reine Wohngebiete würden nach den Berechnungen des Sachverständigen so erheblich überschritten (Beurteilungspegel von 67,4 dB (A) tagsüber und 66,9 dB (A) nachts), dass keine Zweifel an dem Überschreiten der Wesentlichkeitsgrenze bestünden. Sie sei nicht auf die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle anzuheben, sondern beurteile sich nach dem Empfinden eines verständigen Durchschnittsmenschen und dem, was diesem unter Würdigung anderer öffentlicher und privater Belange zuzumuten sei. Jedoch müssten die Wohnungseigentümer die Beeinträchtigung dulden, weil sie durch eine ortsübliche Benutzung des Brückengrundstücks herbeigeführt werde und nicht durch wirtschaftlich zumutbare Maßnahmen verhindert werden könne. Als Kompensation müsse die Beklagte die Kosten für den Einbau von Schallschutzfenstern erstatten. Der Anspruch der Wohnungseigentümer sei nicht unter dem Gesichtspunkt ausgeschlossen, dass sie in einem Planfeststellungsverfahren Abhilfe hätten suchen müssen; denn planfeststellungspflichtige Arbeiten seien an der Brücke nicht durchgeführt worden. Die für die Beurteilung der wesentlichen Beeinträchtigung maßgeblichen Werte seien nicht deshalb anzuheben, weil das Grundstück F. Straße 27 und das Brückengrundstück unterschiedlich genutzt würden; denn den aus dem Zusammentreffen der unterschiedlichen Grundstücksnutzungen folgenden widerstreitenden Interessen der Grundstückseigentümer trage die Verkehrslärmschutzverordnung dadurch Rechnung, dass die darin festgelegten Grenzwerte sehr hoch angesetzt seien.

6 Das hält einer revisionsrechtlichen Überprüfung stand.

II.

7 1. Rechtsfehlerfrei nimmt das Berufungsgericht an, dass die durch den Zugverkehr hervorgerufenen, von der

Brücke der Beklagten ausgehenden Geräusche die Benutzung des Grundstücks F. Straße 27 wenigstens in der von dem Kläger und seiner Ehefrau bewohnten Wohnung wesentlich beeinträchtigen. Die dagegen gerichteten Angriffe der Revision bleiben erfolglos.

8 a) Wann eine wesentliche Beeinträchtigung vorliegt, beurteilt sich nach dem Empfinden eines verständigen Durchschnittsmenschen und dem, was diesem unter Würdigung anderer öffentlicher und privater Belange zuzumuten ist (siehe nur Senat, BGHZ 157, 33, 43). Diesen Maßstab legt das Berufungsgericht seiner Entscheidung zugrunde. Dass es sich dabei auf die von dem Sachverständigen vorgenommene Berechnung stützt, nach welcher die in § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzwerte überschritten werden, ist nicht zu beanstanden. Denn es legt - entgegen der Auffassung der Revision - die Wesentlichkeitsgrenze nicht etwa im Hinblick auf das bloße Überschreiten dieser Grenzwerte mathematisch exakt, sondern - was der Rechtsprechung des Senats entspricht (BGHZ 148, 261, 265; Urt. v. 26. September 2003, V ZR 41/03, WM 2004, 886) - aufgrund seiner eigenen wertenden Beurteilung fest. Es berücksichtigt die unterschiedliche Nutzung des emittierenden und des beeinträchtigten Grundstücks, den Charakter des Gebiets, in welchem sich die beiden Grundstücke befinden, die Art des von dem Befahren der Brücke ausgehenden Lärms und seine Intensität; zusätzlich weist es darauf hin, dass nicht jede geringfügige Überschreitung der in der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte automatisch dazu führt, die Wesentlichkeitsgrenze als überschritten anzusehen. Weitere Feststellungen, etwa gestützt auf den bei einer Augenscheinseinnahme gewonnenen persönlichen Eindruck (vgl. Senat, Urt. v. 8. Mai 1992, V ZR 89/91, WM 1992, 1612, 1613), musste das Berufungsgericht nicht treffen. Zwar hat der Sachverständige in seinem schriftlichen Gutachten darauf hingewiesen, dass er auf der Grundlage der Berechnungsvorgaben in der Anlage 2 zur 16. BImSchV eine "pessimale Prognoseberechnung" der von dem Befahren der Brücke ausgehenden

Geräusche vorgenommen habe und dass die tatsächlichen Geräuschemissionen, abhängig von der Länge und der Geschwindigkeit der über die Brücke fahrenden Züge, niedriger sein könnten. Das erklärt sich aus dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV, die für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen gilt (§ 1 Abs. 1 16. BImSchV). Für die Bemessung des Schallschutzes nach § 2 16. BImSchV ist deshalb der Beurteilungspegel des von dem neu zu bauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms maßgeblich (BR-Drucks. 661/89, Anlage S. 1); dieser kann nur rechnerisch prognostiziert werden. Diese Art der Ermittlung der Geräuschemissionen - ohne Messung - ist auch bei laufendem Bahnbetrieb zulässig (BVerwG NVwZ 1996, 394, 396). Aber der Sachverständige hat auch eine Kontrollbetrachtung angestellt, indem er die von ihm errechneten Werte mit den für die Erstellung seines Gutachtens in der ersten Instanz auf der Grundlage der tatsächlichen Geräuschmissionen ermittelten Werte verglichen hat. Dabei ergab sich nur eine ganz geringe Unterschreitung der errechneten Werte; auch die tatsächlichen Werte liegen weit über den in § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV festgelegten Grenzwerten. Im Übrigen hat die Beklagte vor der Erstellung des Gutachtens gegenüber dem Berufungsgericht erklärt, sie sei mit der rein rechnerischen Ermittlung einverstanden, deshalb brauche der Sachverständige keine Messungen vor Ort vorzunehmen; auch hat sie zum Beweis der Unwesentlichkeit der Beeinträchtigung keine Augenscheinseinnahme durch das Berufungsgericht beantragt.

9 b) Entgegen der Auffassung der Revision misst das Berufungsgericht den von dem Sachverständigen errechneten Werten keine Indizwirkung im Hinblick auf die Bestimmung der Wesentlichkeitsgrenze bei. Es geht vielmehr zu-treffend davon aus, dass es sich bei den in § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV genannten Werten nicht um solche im Sinne von § 906 Abs. 1 Satz 2 und 3 BGB handelt, deren Überschreitung nach der Rechtsprechung des Senats (Urt. v. 8. Oktober 2004, V ZR 85/04, MDR

2005, 328) die Wesentlichkeit der Beeinträchtigung indiziert. Gleichwohl bestehen keine rechtlichen Bedenken dagegen, dass das Berufungsgericht in seine Würdigung die Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV und die von dem Sachverständigen nach § 3 i.V.m. Anlage 2 16. BImSchV ermittelten Werte einbezogen hat, denn es sieht sie ersichtlich als bloße Entscheidungshilfe und nicht als bindende Größen an (vgl. Senat, BGHZ 161, 323, 335 f.).

10 2. Zu Recht hält das Berufungsgericht die Wohnungseigentümer des Grundstücks F. straße 27 für verpflichtet, die wesentliche Beeinträchtigung zu dulden, weil sie durch die ortsübliche Benutzung des Brückengrundstücks herbeigeführt wird und nicht durch Maßnahmen verhindert werden kann, die Be-nutzern dieser Art wirtschaftlich zumutbar sind (§ 906 Abs. 2 Satz 1 BGB). Dagegen erhebt die Revision auch keine Angriffe.

11 3. Ebenfalls zu Recht bejaht das Berufungsgericht einen Anspruch der Wohnungseigentümer gegen die Beklagte auf Zahlung eines angemessenen Ausgleichs in Geld, weil die von dem Befahren der Brücke ausgehenden Geräuschemissionen die ortsübliche Benutzung des Grundstücks F. straße 27 über das zumutbare Maß hinaus beeinträchtigen (§ 906 Abs. 2 Satz 2 BGB).

12 a) Der Anspruch ist - entgegen der Auffassung der Revision - nicht deshalb ausgeschlossen, weil für die Bahnstrecken der Beklagten Bestandsschutz besteht. Dieser wird durch die Entscheidung des Berufungsgerichts nicht berührt. Der Rechtsgedanke, der dem Senatsurteil vom 10. Dezember 2004 (BGHZ 161, 323 f., 328 ff.) zu Grunde liegt, wonach ein zivilrechtlicher Entschädigungsanspruch nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB wegen von Flugplätzen ausgehender Lärmbelästigungen nicht in Betracht kommt, wenn ein Planfeststellungsverfahren nach §§ 8, 9, 10 LuftVG durchgeführt worden ist oder eine Planfeststellung nach § 71 Abs. 2 Satz 1 LuftVG fingiert wird, kann nicht auf den vorliegenden Fall übertragen werden. Zum einen war weder vor der Errichtung

der Brücke noch vor dem Beginn der Baumaßnahmen im Jahr 1998 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens notwendig. Zum anderen fehlt es für den Eisenbahnverkehr an einer § 71 LuftVG entsprechenden gesetzlichen Regelung, welche für alte Flugplätze eine Planfeststellung fingiert. Das zeigt, dass der Gesetzgeber für den Bahnverkehr einen mit dem Betrieb alter Flugplätze vergleichbaren Regelungsbedarf nicht für notwendig hält. Diese gesetzgeberische Wertung müssen die Gerichte beachten. Die Beklagte ist deshalb ohne Einschränkung in das System der Abwehr von Geräuschmissionen und der Entschädigungspflicht nach § 906 BGB eingebunden.

13 b) Für die Beurteilung, ob von einem anderen Grundstück ausgehende Einwirkungen die ortsübliche Benutzung des davon betroffenen Grundstücks über das zumutbare Maß hinaus beeinträchtigen, gilt grundsätzlich derselbe Maßstab wie für die Beurteilung, ob diese Einwirkungen zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der Grundstücksnutzung (§ 906 Abs. 1 Satz 1 BGB) führen (PWW/Lemke, BGB, § 906 Rdn. 35; zu Differenzierungen im Einzelfall siehe Staudinger/Roth, BGB [2001], § 906 Rdn. 254 ff.); wird die Wesentlichkeitsgrenze überschritten, kann der duldungspflichtige Grundstückseigentümer daher einen Entschädigungsanspruch nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB haben (BGHZ 122, 76, 78 f.; Roth, LMK 2005, 52, 53). So ist es hier. Die von den Wohnungseigentümern zu duldende wesentliche Beeinträchtigung der ortsüblichen Benutzung ihres Grundstücks hat zur Folge, dass sie von der Beklagten als Ausgleich eine Geldentschädigung verlangen können.

14 c) Entgegen der Auffassung der Revision ist hier für das Bestehen dieses Anspruchs nicht die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle maßgebend.

15 aa) Die von dem Berufungsgericht als rechtsgrundsätzlich bedeutsam angesehene Frage, ob für einen Anspruch nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB die fachplanungsrechtliche Erheblichkeitsschwelle oder die enteignungsrechtliche

Zumutbarkeitsschwelle maßgeblich ist, hat der Bundesgerichtshof bereits entschieden. Danach beurteilt sich bei Geräuschmissionen die Unzumutbarkeit in dem direkten Anwendungsbereich von § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB nach der fachplanungsrechtlichen Erheblichkeitsschwelle, die zugleich die Wesentlichkeitsgrenze im Sinne von § 906 Abs. 1 Satz 1 BGB bestimmt (BGHZ 122, 76, 78 f.; vgl. auch Senat, BGHZ 79, 45, 48); hat der Entschädigungsanspruch des beeinträchtigten Grundstückseigentümers seine Grundlage in einer entsprechenden Anwendung von § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB wegen hoheitlicher Eingriffe der öffentlichen Hand, gilt für die Beurteilung der Unzumutbarkeit die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle (BGHZ 97, 361, 362 f.; 122, 76, 78), die deutlich über der fachplanungsrechtlichen Erheblichkeitsschwelle liegt (BGHZ 122, 76, 79; 140, 285, 298). Diese Unterscheidung ist zwar in der Literatur auf Kritik gestoßen, aber nur im Hinblick auf die Berücksichtigung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle bei der entsprechenden Anwendung von § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB (Staudinger/Roth, BGB [2002], § 906 Rdn. 257 m.w.N.; Roth, LMK 2005, 52, 53); für den hier maßgeblichen direkten Anwendungsbereich der Vorschrift wird sie nicht in Frage gestellt (vgl. Roth, NVwZ 2001, 34, 38).

16 bb) Ohne Erfolg beruft sich die Revision auf Besonderheiten, welche hier die Berücksichtigung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze erfordern sollen.

17 (1) Der Gedanke der Priorität führt nicht zu einer Erhöhung der Zumutbarkeitsgrenze über die fachplanungsrechtliche Erheblichkeitsschwelle hinaus. Zwar dürfen für die Begründung des Anspruchs nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB die Umstände nicht außer Betracht gelassen werden, die den durch die unterschiedliche Nutzung des emittierenden und des beeinträchtigten Grundstücks hervorgerufenen Interessenkonflikt durch Maßnahmen des einen oder des anderen Eigentümers veranlasst oder verschärft

haben (Senat, BGHZ 59, 378, 384). Aber wer sich - wie hier die Wohnungseigentümer - in Kenntnis einer vorhandenen Immissionsquelle, nämlich der Eisenbahnbrücke, in deren Nähe ansiedelt, ist nicht uneingeschränkt zur Duldung jeglicher Immissionen verpflichtet, sondern nur zur Duldung derjenigen, die sich in den Grenzen der zulässigen Richtwerte hält (Senat, BGHZ 148, 261, 269). Werden - wie hier - diese Werte überschritten und führt das zu einer wesentlichen, aber zu duldenden Beeinträchtigung der Benutzung seines Grundstücks, steht dem Eigentümer der Ausgleichsanspruch nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB zu.

18 (2) Auch der Gesichtspunkt, dass der Schienenverkehr öffentlichen Interessen dient und die Allgemeinheit auf ihn angewiesen ist, rechtfertigt keine Erhöhung der Zumutbarkeitsgrenze. Wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, sind die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV im Vergleich mit denen nach der TA-Lärm hoch angesetzt. Damit ist dem Gemeinwohlinteresse am Schienenverkehr ausreichend Genüge getan.

19 cc) Im Übrigen übersieht die Revision, dass hier in der Nachtzeit (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) auch die

enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird. Sie ist für Verkehrslärmimmissionen in Wohngebieten im Allgemeinen bei Werten von 60 dB (A) bis 65 dB (A) anzusetzen (BGHZ 122, 76, 81). Der Sachverständige hat für die Nacht jedoch einen Beurteilungspegel von 66,9 dB (A) ermittelt. Deshalb steht den Wohnungseigentümern unabhängig davon, ob die fachplanungsrechtliche Erheblichkeitsschwelle oder die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle gilt, der Anspruch nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB dem Grunde nach zu.

III.

20 Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 Abs. 1 ZPO.

Krüger Lemke Schmidt-Räntsch
Stresemann Czub

Vorinstanzen: LG Düsseldorf,
Entscheidung vom 14.08.2003 - 1 O
40/01 -

OLG Düsseldorf, Entscheidung vom
05.12.2005 - I-9 U 169/03 -

