

RESIDENZORT

RASTEDE

GEMEINDE RASTEDE			
Eing. 06. Okt. 2010			
HVB	FB	STS	GB
Gemeinde Rastede			3
Der Bürgermeister			

Gemeinde Rastede · 26180 Rastede · Sophienstraße 27

**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr  
Dezernat 33 (Planfeststellung)  
Kaiserstraße 27**

**26122 Oldenburg**

Datum 06.10.2010  
Bereich Geschäftsbereich 3  
(Planung)  
Sachbearbeiter Herr Kunze  
Aktenzeichen GB 3.11  
Durchwahl (04402) 920-163  
Mobil  
Fax (04402) 920-263  
E-Mail [Bauplanung@rastede.de](mailto:Bauplanung@rastede.de)  
Internet [www.rastede.de](http://www.rastede.de)

### **Einwendung der Gemeinde Rastede zum Planfeststellungsverfahren PFA 2, Strecke 1522, ABS Oldenburg – Wilhelmshaven**

Sehr geehrte Damen und Herren,

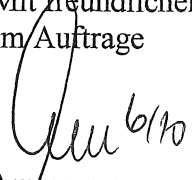
zu den offen gelegten Planunterlagen zu dem vorgenannten Eisenbahnprojekt macht die Gemeinde Rastede, folgende

#### **Einwendungen**

geltend: Die Planung hält die rechtlichen Anforderungen nicht ein, die von der Rechtsprechung hinsichtlich der Schnittstelle zwischen aktivem und passivem Lärmschutz aufgestellt worden sind. Zur Begründung verweisen wir auf den Schriftsatz der Rechtsanwaltskanzlei Prof. Stürer vom 6.10.2010 sowie die Stellungnahme der Gutachter Bonk Maire Hoppmann vom 1.10.2010. Die Anwaltskanzlei Prof Stürer wird hiermit mit der Interessenwahrnehmung in dieser Angelegenheit bevollmächtigt.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen selbstverständlich jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrage

  
Ammermann  
Anlagen



#### Besuchszeiten:

Montag - Mittwoch 8.00 - 12.30 Uhr  
Donnerstag 8.00 - 18.00 Uhr  
Freitag 8.00 - 12.30 Uhr

Und zusätzlich jeden 2. und 4.  
Samstag im Monat 9.00 - 12.00 Uhr.  
Im Übrigen nach Vereinbarung

#### Bankkonten der Gemeindekasse:

Landessparkasse Rastede  
(BLZ 280 501 00)  
Kto. 043-400 035

Olb. Landesbank Rastede  
(BLZ 280 226 20)  
Kto. 1603 035 500

Raiffeisenbank Rastede  
(BLZ 280 621 65)  
Kto. 101 274 600

**PROF. DR. BERNHARD STÜER**  
Rechtsanwalt und Notar  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
Honorarprofessor an der Universität Osnabrück

**DR. EVA-MARIA EHEBRECHT-STÜER**  
Rechtsanwältin  
Fachanwältin für Verwaltungsrecht

48143 Münster Schützenstraße 21  
☎ (0251) 43523 45263  
✉ (0251) 44126  
[stueer@t-online.de](mailto:stueer@t-online.de) [www.stueer.de](http://www.stueer.de)  
Sparkasse Münsterland-Ost  
Nr. 195.752.019 BLZ 400.501.50  
FA Münster 337 5058 0310  
6. Oktober 2010

**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr  
Dezernat 33 (Planfeststellung)  
Kaiserstraße 27**

**26122 Oldenburg**

BAHNSTRECKE 1522 ABS OLDENBURG – WILHELMSHAVEN PFA 2

### **Sehr geehrte Damen und Herren!**

Zu den offen gelegten Planunterlagen zu dem vorgenannten Eisenbahnprojekt machen wir für die Gemeinde Rastede, die uns in diesem Verfahren bevollmächtigt hat, folgende

#### **Einwendungen**

geltend: Die Planung hält die rechtlichen Anforderungen nicht ein, die von der Rechtsprechung hinsichtlich der Schnittstelle zwischen aktivem und passivem Lärmschutz aufgestellt worden sind. Das BVerwG hat dazu in seinem Urteil vom 13.5.2009 – 9 A 72.07 – BVerwGE 134, 145 – Düren/Kerpen – folgende Grundsätze aufgestellt:

*„1. Es entspricht nicht den Vorgaben des § 41 BImSchG, die Unverhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Lärmschutzes allein daraus herzuleiten, dass die nach § 42 II BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz - wie regelmäßig - erheblich billiger wären. (Rn.63)*

*2. Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß § 41 II BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. (Rn.63)*

*3. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts*

*muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. (Rn.64)*

*4. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, die Zahl der betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). (Rn.64)“*

Die Verpflichtung des § 41 I BImSchG, schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche nach Möglichkeit zu vermeiden, erweist sich damit als gesetzliches Programm, das auf eine möglichst weitgehende Verwirklichung angelegt ist. Maßnahmen des aktiven Verkehrslärmschutzes sind danach so weit wie möglich zu verwirklichen und stellen sich damit sozusagen als „**Goldener Schnitt**“ zwischen dem Schutzbedürfnis der Planbetroffenen einerseits sowie den hierdurch entstehenden Kosten und anderen öffentlichen Belangen andererseits dar. Die Behörde darf sich dieser (nachvollziehenden) Interessenabwägung nicht dadurch entziehen, dass sie die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte aus Kostengründen in Abrede stellt und daher auf Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes mit dem Ziel des Schutzes der Außenwohnbereiche ganz verzichtet (Stier, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 4. Aufl. 2009, Rdn. 3405).

Diese für § 41 II BImSchG entwickelten Grundsätze gelten nicht nur für den Lärmschutz an Straßen, sondern sind auch auf den Schienenverkehr übertragbar. Denn die vorgenannte Vorschrift gilt für beide Infrastrukturvorhaben. Die anzuwendenden Werte selbst sind der 16 BImSchV zu entnehmen, die ebenfalls sowohl für die Schiene als auch die Straße gilt.

Wir überreichen in der Anlage ein Gutachten des Sachverständigenbüros Bonk Maire Hoppmann GbR vom 1.12.2010. Das Gutachten kommt in Anwendung der vorgenannten Grundsätze zu folgendem Ergebnis:

*„Für die Abschnitte bahnlinks km 9,6 – 10,27, bahnlinks km 10,70 bis 12,15 und 12,44 – 13,2 sowie bahnlinks km 19,45 – 20,575 zeigen bereits die vom Büro AiT vorgelegten K7N-Analysen, dass nicht die gewählte Vorzugsvarianten, sondern andere Planungsvarianten mit i.M. größeren Wandhöhen zu verhältnismäßigen Kosten die Lösung weiterer Schutzfälle zulassen würden.*

*Damit und nach den vorliegenden ergänzenden Berechnungen ist festzustellen, dass die Kosten je gelöstem Schutzfall nur in dem zuletzt aufgeführten Abschnitt bahnrechts, km 9,860 – 13,360 in der gewählten Vorzugsvariante ein Minimum aufweisen. In allen anderen Abschnitten ergeben sich entweder tags oder nachts oder sogar in beiden Beurteilungszeiten günstigere Kosten-/Nutzen-Verhältnisse, wenn eine größere Wandhöhe als die Vorzugsvariante gewählt wird.“*

Die Antragsunterlagen genügen daher nicht den von der Rechtsprechung aufgestellten Maßstäben. Die Unterlagen sind entsprechend zu überarbeiten und anschließend erneut auszulegen.

Mit freundlichen Grüßen



(Prof. Dr. Bernhard Stier)  
Rechtsanwalt

Bonk-Maire-Hoppmann GbR, Rostocker Straße 22, 30823 Garbsen  
GEMEINDE RASTEDE  
Geschäftsbereich Bauen & Verkehr  
Herrn Dipl.-Ing. H.-H. Ammermann  
Sophienstr. 27  
**26180 Rastede**

Mess-Stelle nach §§ 26, 28 BImSchG

Dipl.-Ing. Manfred Bonk <sup>bis 1995</sup>

Dr.-Ing. Wolf Maire <sup>bis 2006</sup>

Dr. rer. nat. Gerke Hoppmann  
öffentlich bestellt und vereidigt IHK H-Hi:  
Schall- und Schwingungstechnik

Dipl.-Ing. Thomas Hoppe  
öffentlich bestellt und vereidigt IngKN:  
Schallimmissionsschutz

Dipl.-Phys. Michael Krause

Dipl.-Geogr. Waldemar Meyer

Dipl.-Ing. Clemens Zollmann

Rostocker Straße 22  
30823 Garbsen

1. Oktober 2010

Unser Zeichen:  
h/hö

Dr. G. Hoppmann

05137/8895-12

dr.hoppmann@bonk-maire-hoppmann.de

### **Schallschutz an der DB-Strecke 1522, ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, PFA 2**

Sehr geehrter Herr Ammermann,

ich beziehe mich auf vorangegangenen Schriftverkehr und Telefonate mit Ihnen und Herrn Prof. Dr. Stürer in der o.g. Angelegenheit. Wie vereinbart habe ich die schalltechnische Untersuchung des Büros **AiT** gesichtet und zunächst auf Plausibilität geprüft. Die in der schalltechnischen Untersuchung dargestellte Vorzugsvariante sieht in den meisten der gewählten Unterabschnitte eine Höhe der geplanten Schallschutzwände von 2 – 3 m über Schienenoberkante (SO) vor. Die Berechnung der BEURTEILUNGSGEGEL wurde auf der Grundlage der *SCHALL 03*<sup>1</sup> mithilfe des – auch von uns verwendeten - Rechenprogramms *SoundPLAN*<sup>2</sup> in der Programmversion 6.5 durchgeführt.

Lärmkarten oder Isophonenpläne, aus denen die räumliche Verteilung der durch die geplanten Schallschutzwände erreichten Pegelminderung ersichtlich ist, liegen nicht vor.

Die in der Anlage 15.5 tabellarisch zusammen gestellten Rechenergebnisse weisen auch unter Beachtung der Pegelminderung durch die geplanten Schallschutzwände z.T. erhebliche Überschreitungen der in § 2 der 16. BImSchV<sup>3</sup> festgelegten (und hier maß-

<sup>1</sup> Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - schall 03 Ausgabe 1990, eingeführt mit Schreiben der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn vom 19.03.1990 (W 2.010 Mau 9.1) - vgl. auch Anlage 2 zur 16. BImSchV

<sup>2</sup> Braunstein & Berndt GmbH, D-71522 Backnang

<sup>3</sup> Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990, veröffentlicht im Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1990, Teil 1

geblichen) IMMISSIONSGRENZWERTE von mehr als 20 dB(A) in der Nacht aus. In einer Vielzahl der betroffenen Immissionsorte wird nach diesen Ergebnissen jedoch lediglich eine Grenzwertüberschreitung von rd. 1-3 dB(A) prognostiziert.

Danach drängt sich die Frage auf, ob durch eine Erhöhung der geplanten Schallschutzwände eine weitgehende Einhaltung der nach der o.a. Verordnung maßgeblichen IMMISSIONSGRENZWERTE erreicht werden könnte. Selbstverständlich ist bei einer solchen Betrachtung die bereits im BImSchG verankerte „Verhältnismäßigkeit“ in die Planungsüberlegungen einzustellen. Dieser Aspekt wird regelmäßig durch eine Ermittlung der „Kosten je gelöstem Schutzfall“ berücksichtigt. Eine entsprechende Kosten- Nutzen-Analyse (K/N-Analyse), aus der die je „gelöstem Schutzfall“ entstehenden **Kosten** des aktiven Schallschutzes dargestellt sind, ist im Abschnitt 9.1 des Erläuterungsberichts zu den zur Zeit offen liegenden Planfeststellungs-Unterlagen dargestellt. Die in diesen Tabellen zu einem großen Teil als „variabel“ bezeichneten „Kosten je m<sup>2</sup>/m“ lassen nicht erkennen, wie die daraus abgeleiteten Gesamtkosten ermittelt wurden. Damit kann auch das wesentliche Ergebnis dieser K/N-Analyse, nämlich der hinsichtlich der „Kosten je gel. Schutzfall“ optimale Fall nicht nachvollzogen werden. Aus diesem Grunde werden nachfolgend entsprechende Betrachtungen auf der Grundlage der uns vorliegenden Kostenansätze nochmals durchgeführt und mit den Ergebnissen des Büros **AiT** verglichen. Unabhängig hiervon ist bereits aus den im Erläuterungsbericht veröffentlichten Tabellen der „Variantendiskussion“ (vgl. gerade Seiten 22 – 34 des Berichts) ersichtlich, dass in mehreren Abschnitten nicht das im Sinne der K/N-Analyse „optimale“ Variante, d.h. das Minimum im Hinblick auf die „Kosten je gel. Schutzfall“ gewählt wurde. So ergibt sich z.B. gemäß Seite 22 für den bahnlinken Abschnitt zwischen km 9,86 und km 10,27 ein Kostenminimum für die Varianten V3/V2 und nicht für die favorisierte Vorzugsvariante V4. Dieser Sachverhalt wird offensichtlich durch die relativierende Aussage auf der Seite 20 der schalltechnischen Untersuchung begründet; dort ist ausgeführt:

*Aus gutachterlicher Sicht stellt das Schutzkonzept eine bestmögliche Synthese aus den Parametern*

- *durch Errichtung der Schallschutzwände gelöste Schutzfälle*
- *durchschnittliche Pegelminderung der Schallschutzwände*
- *Kosten der Schallschutzwände*
- *Kosten je gelöster Schutzfall*
- *Einbindung in den Siedlungsraum und das Landschaftsbild*

*dar.*

**Ende des Zitats.**

Sieht man davon ab, dass die unter den Spiegelstrichen 1 und 3 angesprochenen Aspekte in den unter dem vierten Spiegelstrich genannten *Kosten je gelöster Schutzfall* zusammengefasst werden und insoweit keine „eigenständigen“ Abwägungsaspekte

darstellen, muss in Frage gestellt werden, ob der unter dem letzten Spiegelstrich erwähnte Gesichtspunkt der *Einbindung in den Siedlungsraum und das Landschaftsbild* gegenüber dem Belang des Schall-Immissionsschutzes ein so hohes Gewicht haben kann, dass die hinsichtlich des K/N-Verhältnisses offensichtlich günstigere Varianten zurückstehen sollen.

Eine eigene Abschätzung der zur erwartenden K/N-Verhältnisse unter Ansatz der uns vorliegenden Kosten für Schallschutzwände an DB-Strecken stellt sich wie folgt dar:

Die nachfolgend verwendeten Basisdaten wurden der „Variantendiskussion HAHN“ des Büros **AiT** entnommen. Darin wurden (außer der nachfolgend nicht weiter betrachteten „Vollschutz-Variante“) Schallschutzvarianten mit einer Wandhöhe von 2,0 bis 5,0 m untersucht und in ihrer Wirkung gegenüber gestellt. Nach den entsprechenden Ergebnistabellen wurde auf die jeweils erreichte „**durchschnittliche Pegelminderung**“ abgestellt, darüber hinaus ist die in den einzelnen Varianten „**Zahl der gelösten Schutzfälle**“ aufgeführt.

In der nachfolgenden Tabelle sind die uns vorliegenden Kosten für Schallschutzwände zusammen gestellt und der jeweils vom Büro **AiT** untersuchten Planvariante zugeordnet. Dabei wurde auf eine „mittlere“ Wandhöhe abgestellt, die sich aus der Bandbreite der von **AiT** genannten Wandhöhen ergibt.

**Tabelle 1**

<i>Variante Nr.</i>	<i>Höhe LSW ü. SO</i>	Mittlere Höhe der LSW	Mittlere Kosten je lfdm
V 2	<i>H = 2,0-5,0 m</i>	3,5 m	1.690 €
V 3	<i>H = 2,0-4,0 m</i>	3,0 m	1.440 €
V 4	<i>H = 2,0-3,0 m</i>	2,5 m	1.320 €
V 5	<i>H = 2,0 m</i>	2,0 m	1.200 €
V 6	<i>H = 3,0-4,0 m</i>	3,5 m	1.690 €
V 7	<i>H = 3,0 m</i>	3,0 m	1.440 €

Linker Tabellenteil: Basisdaten **AiT**

Rechter Tabellenteil: uns vorliegende Kostenansätze für unterschiedliche Wandhöhen

Unter Beachtung dieser Kostensätze wurden die Tabellen der „Variantendiskussion HAHN“ im Hinblick auf die zu erwartenden „Kosten je gelöstem Schutzfall“ ergänzt. Dabei wurde die vom Büro **AiT** gewählte Abschnittsbildung beibehalten. In diesen Tabellen wurde die von **AiT** vorgeschlagene Vorzugsvariante rot hinterlegt. Der den Originaltabellen entnommene linke Tabellenteil ist kursiv gedruckt. Die ergänzenden Berechnungsergebnisse finden sich jeweils im rechten Tabellenteil; die danach zu beachtenden Minima der „Kosten je gelöstem Schutzfall“ sind dort gelb hervorgehoben.

**LSW1: BL, Bahn-km 16,750 - 18,390, L= 1640 m**

Variante Nr.	Höhe LSW ü. SO	Länge LSW in m	Gelöste Schutzfälle		Kosten gesamt	Kosten je gelöstem Schutzfall	
			Tag	Nacht		Tag	Nacht
V 2	H = 2,0-5,0 m	1640	55	299	2.771.600 €	50.393 €	9.270 €
V 3	H = 2,0-4,0 m	1640	50	278	2.361.600 €	<b>47.232 €</b>	<b>8.495 €</b>
V 4	H = 2,0-3,0 m	1640	45	254	2.164.800 €	48.107 €	8.523 €
V 5	H = 2,0 m	1640	42	216	1.968.000 €	46.857 €	9.111 €

**LSW1: BR, Bahn-km 16,780 - 17,750, L= 970 m**

Variante Nr.	Höhe LSW ü. SO	Länge LSW in m	Gelöste Schutzfälle		Kosten gesamt	Kosten je gelöstem Schutzfall	
			Tag	Nacht		Tag	Nacht
V 2	H = 2,0-5,0 m	970	6	43	1.639.300 €	273.217 €	38.123 €
V 3	H = 2,0-4,0 m	970	6	40	1.396.800 €	232.800 €	<b>34.920 €</b>
V 4	H = 2,0-3,0 m	970	6	34	1.280.400 €	213.400 €	37.659 €
V 5	H = 2,0 m	970	6	30	1.164.000 €	194.000 €	38.800 €

**LSW-1: BL, Bahn-km 9,870 - 10,270, L= 400 m**

Variante Nr.	Höhe LSW ü. SO	Länge LSW in m	Gelöste Schutzfälle		Kosten gesamt	Kosten je gelöstem Schutzfall	
			Tag	Nacht		Tag	Nacht
V 2	H = 2,0-5,0 m	400	5	22	676.000 €	135.200 €	30.727 €
V 3	H = 2,0-4,0 m	400	5	21	576.000 €	115.200 €	<b>27.429 €</b>
V 4	H = 2,0-3,0 m	400	5	15	528.000 €	105.600 €	35.200 €
V 5	H = 2,0 m	400	4	9	480.000 €	120.000 €	53.333 €

**LSW-2: BL, Bahn-km 10,700-12,150 u. 12,440-13,200, L= 2210 m**

Variante Nr.	Höhe LSW ü. SO	Länge LSW in m	Gelöste Schutzfälle		Kosten gesamt	Kosten je gelöstem Schutzfall	
			Tag	Nacht		Tag	Nacht
V 2	H = 2,0-5,0	2210	66	458	3.734.900 €	<b>56.589 €</b>	6.277 €
V 3	H = 2,0-4,0	2210	56	420	3.182.400 €	56.829 €	5.349 €
V 4	H = 2,0-3,0	2210	42	373	2.917.200 €	69.457 €	4.903 €
V 5	H = 2,0 m	2210	27	271	2.652.000 €	98.222 €	4.457 €
V 6	H = 3,0-4,0	2210	56	426	3.734.900 €	66.695 €	6.277 €
V 7	H = 3,0 m	2210	42	376	3.182.400 €	75.771 €	5.349 €

**LSW: BR, Bahn-km 9,860 - 13,360, L= 3500 m**

Variante Nr.	Höhe LSW ü. SO	Länge LSW in m	Gelöste Schutzfälle		Kosten gesamt	Kosten je gelöstem Schutzfall	
			Tag	Nacht		Tag	Nacht
V 2	H = 2,0-5,0	3500	210	816	5.915.000 €	28.167 €	5.221 €
V 3	H = 2,0-4,0	3500	208	732	5.040.000 €	24.231 €	4.448 €
V 4	H = 2,0-3,0	3500	201	644	4.620.000 €	22.985 €	4.078 €
V 5	H = 2,0 m	3500	152	480	4.200.000 €	27.632 €	3.707 €

Für die Abschnitte *bahnlinks km 9,86 -10,27*, *bahnlinks km 10,70 -12,15* und *12,44-13,20* sowie *bahnlinks km 19,45 -20,575* zeigen bereits die vom Büro **AiT** vorgelegten K/N-Analysen, dass nicht die gewählten Vorzugsvarianten, sondern andere Planvarianten mit i.M. größeren Wandhöhen zu „verhältnismäßigen“ Kosten die Lösung weiterer „Schutzfälle“ zulassen würden.

Damit und nach den vorliegenden ergänzenden Berechnungen ist festzustellen, dass die „Kosten je gelöstem Schutzfall“ nur in dem zuletzt aufgeführten Abschnitt *bahnrechts, km 9,860 - 13,360* in der gewählten Vorzugsvariante ein Minimum aufweisen. In allen anderen Abschnitten ergeben sich entweder tags oder nachts oder sogar in beiden Beurteilungszeiten günstigere Kosten-/Nutzen-Verhältnisse, wenn eine größere Wandhöhe als die der Vorzugsvariante gewählt wird.

Abschließend erlaube ich mir folgenden Hinweis:

Nach unserem Kenntnisstand<sup>4</sup> ist die in der Anlage 2 zur 16. BImSchV veröffentlichte *Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen* in der Ausgabe 1990 nach wie vor als rechtsverbindliche Berechnungsvorschrift zu berücksichtigen, auch wenn die Novellierung dieser Richtlinie (SCHALL 03 2006) mit einer Vielzahl von Änderungen bereits vor Längerem abgeschlossen wurde.

Ebenso ist der in der 16. BImSchV verankerte „Schienenbonus“ von 5 dB(A) nach wie vor bei der Berechnung der Beurteilungspegel in Abzug zu bringen, auch wenn die „Richtigkeit“ dieses Pegelabzugs in der fachlichen und politischen Diskussion durchaus in Frage gestellt wird.

Die Frage, ob diese Aspekt (und die sich daraus ggf. ableitenden Konsequenzen) rechtlich von Belang ist, sollte mit Herrn Prof. Stürer erörtert werden.

<sup>4</sup> soweit im Rahmen der Beurteilung des Vorhabens verwaltungsrechtliche Gesichtspunkte angesprochen werden, erfolgt dies grundsätzlich unter dem Vorbehalt einer juristischen Fachprüfung, die nicht Gegenstand der schalltechnischen Sachbearbeitung ist.