



H. Mangelhafte schalltechnische Begutachtung

Die durch das Vorhaben zu erwartenden Immissionen wurden unzureichend ermittelt und bewertet, wie im Einzelnen näher dargelegt wird:

I. Überprüfung der Ergebnisse des Schallgutachtens

Geht man davon aus, dass die Vorhabenträgerin für die schalltechnische Beurteilung die geltenden Rechtsgrundlagen sachgerecht angewandt hat, sind jedoch nachfolgende Mängel in der vorliegenden schalltechnischen Beurteilung festzustellen.

Standort F – Muna

Nach dem vorliegenden Schallgutachten wurden für diesen Standort Schallimmissionsberechnungen für die relevanten Nachbarschaftsgebäude der Siedlung an der „Äußeren Weißenseestraße“ durchgeführt. Diese Wohnhäuser liegen in einem mittleren Abstand von ca. 330 m zur bestehenden Bahnstrecke, der Abstand zu den geplanten Anlagen (Dispositionsgruppe) beträgt ca. 250 m. Für die Schienenverkehrsgeräusche im Betriebsgelände des ICE-Werks werden maximale Beurteilungspegel von 45 dB(A) prognostiziert. Für die Wohnbebauung „Äußere Weißenseestraße“ werden danach die prognostizierten Grenzwerte der 16. BImSchV mit 45 dB(A) eingehalten.

Die nach TA Lärm zu beurteilenden Geräusche für den Anlagenlärm liegen bei Beurteilungspegeln von 41 bis 45 dB(A), so dass die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete nachts knapp eingehalten sind, für allgemeine Wohngebiete jedoch überschritten werden.

Standort G – südlich Muna

Der potentielle Standort G liegt um ca. 700 m weiter südlich als der Standort F, also näher an der der Bestandswohnbebauung.

Für die Schienenverkehrsgeräusche werden maximale Beurteilungspegel von 46 dB(A) prognostiziert. Für die Wohnbebauung „Äußere Weißenseestraße“ werden danach die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten.

Für den Anlagenlärm wurden Beurteilungspegel von 44 bis 47 dB(A) ermittelt, so dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete nachts um bis zu 2 dB(A) überschritten werden, die Immissionsrichtwerte für allgemeine Wohngebiete an der Siedlung „Äußere Weißenseestraße“ werden um bis zu 7 dB(A) überschritten.

Die Vorhabenträgerin kommt zu dem Ergebnis, dass die Werte nach der 16. BImSchV für die zu beurteilenden Schienenverkehrsfahrgeräusche entsprechend



den Schallvorgaben eingehalten werden können. Hingegen führen die Anlagen-geräusche zu einer Ausschöpfung der Richtwerte, bzw. sogar zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte an der Siedlung „Äußere Weißenseestraße“.

Es ist jedoch festzustellen, dass die Vorhabenträgerin im Rahmen der Untersuchungen keine Vorbelastung in Ansatz gebracht hat. So wird z. B. das unmittelbar südlich der Autobahn A6 liegende großflächige Gewerbegebiet „Gewerbestadt Nürnberg/Feucht/Wendelstein (GNF)“ als Vorbelastung im Sinne der TA Lärm nicht in Ansatz gebracht. Allein aufgrund des Abstandes von ca. 400 bis 500 m ist einzuschätzen, dass vom GNF Geräuschemissionen ausgehen, die zu einer entsprechenden Vorbelastung an den Wohnhäusern der „Äußeren Weißenseestraße“ führen. Demzufolge ist im Zuge des Verfahrens entweder die Vorbelastung quantitativ zu ermitteln, oder es ist bei der Beurteilung für den Anlagenlärm gemäß TA Lärm auf das s. g. Irrelevanzkriterium der TA Lärm, Ziffer 3.2.1, abzustellen. Für die Prüfung im Regelfall können dann nicht die vollen Immissionsrichtwerte angenommen werden, sondern es müssen die um 6 dB(A) reduzierten Richtwerte als Beurteilungsgrundlage verwendet werden. Konkret bedeutet dies für die Wohnanlage „Äußere Weißenseestraße“, dass bei einer (angenommenen) Schutzwürdigkeit als Mischgebiet und einem Immissionsrichtwert von 45 dB(A) nachts für die Anlagen des ICE-Werkes ein Immissionsrichtwertanteil von 39 dB(A) nachts als Beurteilungsgrundlage, für eine (angenommene) Schutzwürdigkeit als allgemeines Wohngebiete ein Immissionsrichtwertanteil von 34 dB(A) nachts würde.

In diesem Zusammenhang weist der Markt Feucht darauf hin, dass im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans eine Einstufung der Wohnanlage „Äußere Weißenseestraße“ als allgemeines Wohngebiet angedacht war. Diese Einstufung ist von allen Fachbehörden grundsätzlich geteilt worden. Allerdings war dies im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplans nicht genehmigungsfähig, da die Fläche eindeutig im Außenbereich liegt. Dennoch ist auf Grund der objektiven Gegebenheiten und der Einschätzung der Fachbehörden die Wohnbebauung „Äußere Weißenseestraße“ zwingend nach den Kriterien eines allgemeinen Wohngebietes zu behandeln.

Nachdem hier ein objektiver Mangel in dem von der Vorhabenträgerin vorgelegten Gutachten vorliegt, kann das Gutachten nicht für die Bewertung der Raumverträglichkeit herangezogen werden. Es ist davon auszugehen, dass bei Einbeziehung der vorstehend beschriebenen Sachverhalte ein neues Lärmgutachten zu dem Ergebnis gelangt, dass (wegen Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte) durch das ICE-Werk ungesunde Wohnverhältnisse entstehen, die nicht durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen oder kompensiert werden können. Von einer Raumunverträglichkeit des Vorhabens ist daher auszugehen.

Die Vorhabenträgerin wird daher über die Regierung von Mittelfranken aufgefordert, das schalltechnische Gutachten unter Berücksichtigung der



Vorbelastung und der Einstufung der „Äußeren Weißenseestraße“ als allgemeines Wohngebiet zu überarbeiten und das Ergebnis einer erneuten Auslegung der Öffentlichkeit zur Einsichtnahme und Stellungnahme zur Verfügung zu stellen.

II. Falsche Anwendung von TA Lärm und 16. BImSchV

Unabhängig von den bereits gemachten Ausführungen zum Gutachten ist zu hinterfragen, ob die Anwendung der 16. BImSchV für die Gleise innerhalb des Betriebsgeländes den vom Gesetzgeber gemachten Vorgaben zur Beurteilung der Schalleinwirkungen entspricht.

Im schalltechnischen Gutachten zum Raumordnungsverfahren werden die Einwirkungen des Lärms auf die Nachbarschaft für die Fahrten zwischen den einzelnen Wartungshallen auf dem Betriebsgelände nach der 16. BImSchV beurteilt, ebenso für den Makrofontest.

Begründet wir die Anwendung der 16. BImSchV für den Makrofontest damit, dass der Test während des Fahrvorgangs des ICE stattfindet und der Schienenverkehr nach 16. BImSchV zu beurteilen ist.

Dies widerspricht geltenden Gesetzen. Mindestens für den Makrofontest ist die TA Lärm anzuwenden, um beurteilen zu können, ob für die nahegelegene Bebauung noch gesunde Wohnverhältnisse gesichert sind.

Selbst für den Schienenverkehr innerhalb des Betriebsgeländes ist zu hinterfragen, ob die Beurteilung nach 16. BImSchV den Vorgaben der Gesetze entspricht.

Die 16. BImSchV findet Anwendung bei:

„(1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege).“

Die Verordnung gilt nach Anlage 2 (zu § 4), Abs. 2, 2.1.7 nicht für:

„Anmerkung 2: Betriebsanlagen, von denen andere Schallimmissionen ausgehen, wie z. B. Unterwerke oder Umrichterwerke, Wartungs- und Verladeeinrichtungen sowie Waschanlagen, sind nicht Gegenstand dieser Verordnung.“

Die Schienenwege innerhalb des Betriebsgeländes sind keine öffentlichen Schienenwege im Sinne der 16. BImSchV. Denn ähnlich wie bei Abstellgleisen, muss hier von einem Betriebsgleis ausgegangen werden. Die Rechtsprechung hat hierzu festgestellt, *„dass bei Abstellgleisen alle Geräusche betriebsbedingte Geräusche sind, die nach der TA Lärm zu behandeln sind.“* Lt. BVS (Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.) zum Thema „Lärm beim Abstellen von Zügen“ trifft der Gesetzgeber folgende Unterscheidung Zitat: *„ ... 2.1 Im Fall öffentlicher Schienenwege ist zwischen der Benutzung der Schiene als Verkehrsweg,*



nämlich zum Transport von Personen und Gütern vom Ausgangspunkt zum Zielpunkt, einerseits und der Nutzung der Schiene als bloßer „Stellplatz“ außerhalb des Transportzwecks andererseits zu unterscheiden; nur im ersteren Fall sind die mit der Nutzung des Schienenweges verbundenen Lärmemissionen und -immissionen der Anwendung des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entzogen. Diese Unterscheidung kommt sowohl in der Rechtsprechung als auch in der Entstehungsgeschichte und den Gesetzesmaterialien der einschlägigen Rechtsnormen zum Ausdruck.“ (Quelle: <https://www.bvtschiene.de/laerm-beim-abstellen-von-zuegen/>)

Die Wendeschleife, sowie die Schienenwege zwischen den Wartungshallen werden zum Rangieren in die jeweiligen Hallen und als Drehfahrt auf dem Werksgelände benötigt und dienen nicht dem Transport von Menschen oder Gütern. Dies ergibt sich eindeutig aus dem Erläuterungsbericht Teil B Seite 66:

„K36 – Möglichkeit einer Drehfahrt (Wendeschleife)

Begründung

Die Möglichkeit einer Drehfahrt auf dem Werksgelände dient der Korrektur von falschen Wagenreihungen, die für die Fahrgäste in der Praxis ein großes Ärgernis sind. Dies ist ein enormer Vorteil für den reibungslosen Betrieb und bei der Vermeidung von zeitaufwendigen Drehfahrten.“

Alle Schienenwege innerhalb des Betriebsgeländes sind daher keine öffentlichen Schienenwege im Sinne des Gesetzgebers (siehe oben), sondern sind betriebsbedingt erforderliche Schienenwege, um die jeweiligen Dispositionen anfahren zu können. Somit gehören sie zum Betriebsgelände. Damit unterliegen sie letztlich den gleichen gesetzlichen Vorgaben wie Abstellgleise. Es ist daher die vom Gesetzgeber vorgesehene Regelung (Anwendung der TA Lärm für Abstellgleise) auch für Drehgleise anzuwenden.

Auch ist nicht nachvollziehbar, warum für den Straßenverkehrslärm innerhalb des Betriebsgeländes die TA Lärm durch die Vorhabenträgerin angewandt wird und für den Schienenverkehr die 16. BImSchV. Eine Begründung hierzu fehlt. Alle Gleisanlagen innerhalb des Betriebsgeländes sind als betriebsbedingte Gleise einzustufen, denn die Gleise dienen nicht dem Transport von Personen und Gütern sondern sind aus logistischen Gründen (z.B. Drehfahrten) erforderlich.

Der Makrofontest ist aus Sicherheitsgründen erforderlich und dient, ebenso wie andere Prüfungen (z.B. Funktionsfähigkeit der Räder, Bremsen) der Feststellung, ob ein ICE verkehrstüchtig ist und welche Wartungs- bzw. Reparaturarbeiten erforderlich sind. Somit ist der Makrofontest Bestandteil der Arbeiten am Zug. Die TA Lärm regelt, dass Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgelände sowie der Ein- und Ausfahrt der Anlage zuzurechnen sind.:

„7.4 Berücksichtigung von Verkehrsgeräuschen

Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgrundstück sowie bei der Ein- und



Ausfahrt, die in Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage entstehen, sind der zu beurteilenden Anlage zuzurechnen und zusammen mit den übrigen zu berücksichtigenden Anlagengeräuschen bei der Ermittlung der Zusatzbelastung zu erfassen und zu beurteilen. Sonstige Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgrundstück sind bei der Ermittlung der Vorbelastung zu erfassen und zu beurteilen.“

Die Beurteilung der Lärmsituation nach TA Lärm bedingt die Bewertung der Lärmspitzenpegel. Lärmspitzenpegel von bis zu 125 dB(A) in der Nacht können zu ungesunden Wohnverhältnissen führen.

Diese Bewertung fehlt jedoch gänzlich in den Raumordnungsunterlagen und ist für die Feststellung, ob gesunde Wohnverhältnisse vorliegen, zwingend.

Auch löst der besondere Lärmpegelanstieg des Makrofontestes von 0 auf 125 dB(A) eine Sonderprüfung der Lärmspitzen nach TA Lärm aus:

„3.2.2 Ergänzende Prüfung im Sonderfall

Liegen im Einzelfall besondere Umstände vor, die bei der Regelfallprüfung keine Berücksichtigung finden, nach Art und Gewicht jedoch wesentlichen Einfluss auf die Beurteilung haben können, ob die Anlage zum Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen relevant beiträgt, so ist ergänzend zu prüfen, ob sich unter Berücksichtigung dieser Umstände des Einzelfalls eine vom Ergebnis der Regelfallprüfung abweichende Beurteilung ergibt. Als Umstände, die eine Sonderfallprüfung erforderlich machen können, kommen insbesondere in Betracht:

...

b) Umstände, z.B. besondere betriebstechnische Erfordernisse, Einschränkungen der zeitlichen Nutzung oder eine besondere Standortbindung der zu beurteilenden Anlage, die sich auf die Akzeptanz einer Geräuschimmission auswirken können,

...

d) besondere Gesichtspunkte der Herkömmlichkeit und der sozialen Adäquanz der Geräuschimmission.“

Die Anwendung der 16. BImSchV für die Schienenwege innerhalb des Betriebsgeländes und auch für den Makrofontest ist falsch. Somit ist die Umweltverträglichkeitsabschätzung für das Schutzgut Mensch falsch. Nachdem hier ein objektiver Mangel in dem von der Vorhabenträgerin vorgelegten Gutachten vorliegt, kann das Gutachten nicht für die Bewertung der Raumverträglichkeit herangezogen werden. Ein Lärmgutachten unter Anwendung der TA Lärm (s.o.) kann zu der Feststellung führen, dass durch das ICE-Werk ungesunde Wohnverhältnisse entstehen, die nicht durch geeignete Maßnahmen geheilt werden können. Damit wäre das Vorhaben nicht raumverträglich.

Die Vorhabenträgerin wird daher über die Regierung von Mittelfranken aufgefordert, das schalltechnische Gutachten zu überarbeiten. Für den Schienenlärm aus den Gleisen der Betriebsanlage als auch den



Makrofontest ist eine gutachterliche Beurteilung nach TA Lärm durchzuführen. Im Gutachten ist nachzuweisen, dass einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen die Immissionsrichtwerte am Tag um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten (Spitzenpegelkriterium). Das Ergebnis ist einer erneuten Auslegung der Öffentlichkeit zur Einsichtnahme und Stellungnahme zur Verfügung zu stellen.

III. Schalltechnische Effekte für die Bewertung der Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet (ergänzend auch lichttechnische)

Die Berücksichtigung von Randeffekten ist nicht ausreichend, wenn lediglich ein Puffer von 40 m zur Beurteilung der Licht- und Lärmeffekte berücksichtigt werden soll. [siehe hierzu Ziff. H.III.]. Woher eine solche Grenzziehung stammt, ist nicht ersichtlich. Der Wert wurde offensichtlich willkürlich gewählt. Der Puffer ist jedenfalls viel zu klein und hätte durch die entsprechenden Lärmempfindlichkeiten z.B. nach GARNIEL & MIERWALD (2010) ergänzt werden müssen (z.B. die entsprechenden dB(A)-Werte für die Eulen und/oder die Effektdistanzen.)

Die angeführten schalltechnischen Untersuchungen sind für die Beurteilung nicht geeignet, da die Beurteilung für eine ungeeignete Höhe abgegeben wurde. Außerdem wurde nicht berücksichtigt, dass darüber hinaus Effektdistanzen für die Arten zu bedenken sind, die auch die Störwirkungen von Licht- und Bewegungsreizen umfassen, und kumulative Effekte nicht einbezogen wurden.

Die Vorhabenträgerin wird daher über die Regierung von Mittelfranken aufgefordert, die erforderlichen schalltechnischen und lichttechnischen Beurteilungen vorzunehmen und diese im Zuge einer erneuten Auslegung der Öffentlichkeit zur Einsichtnahme und Stellungnahme zur Verfügung zu stellen.