EDIFICIA
RECHTSANWÄLTE

Edificia Rechtsanwälte Fürstenbergerstr.168 F D-60323Frankfurt

Bayerischer Rundfunk
Korrespondentenbüro Untermain
Frohsinnstraße 28
63739 Aschaffenburg

cc: Erweiterter Presseverteiler

MATTHIAS M. MÖLLER-MEINECKE
Rechtsanwalt &
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

BERTRAND H. PRELL
Rechtsanwalt &
Solicitor (England and Wales)

FÜRSTENBERGERSTR. 168 F
60323 FRANKFURT AM MAIN
Tel. 069 170 88 20 0
Fax 069 99 9 99 76 75
E-Mail: M.Moeller@EDIFICIA.de

05. Juli 2016 (D1017-16) Unser Zeichen: 101/12

Presseerklärung

Ein Anteil von 30 % des Firmenumsatzes mit der Gruppe Deutsche Bahn bezeichnet eine intensive geschäftliche Verbindung, die eine Besorgnis der Befangenheit eines gerichtlich bestellten Sachverständigen begründet.
Das Oberlandesgericht Bamberg erklärt Ablehnung des für die Deutsche Bahn häufig tätigen Diplom-Ingenieures Ulrich Möhler als Sachverständiger für begründet.

1. Der Fall

Im Ausgangsstreit klagt eine Anliegerin der Bahnstrecke zwischen Darmstadt und Aschaffenburg gegen die Deutsche Bahn Netz AG darauf, den von Güter- und Personenzügen ausgehenden Eisenbahnlärm, der das Wohnen erheblich beeinträchtigt, zu verringern. Die Strecke wird von tags/nachts 12.811/5.512 Güterzügen/Jahr befahren. Das Eisenbahn-Bundesamt ermittelte am Haus der Klägerin Schallimmissionen von tags und nachts oberhalb der Grenzwerte des § 2 Verkehrslärmschutzverordnung. Betroffen davon sind nach den Ermittlungen des Eisenbahn-Bundesamtes alleine in Stockstadt am Main 879 weitere Einwohner bei denen der nächtliche Bahnlärm die Schwelle des Grenzwertes der Verkehrslärmschutzverordnung überschreitet. In den Nachbargemeinden und insbesondere in Aschaffenburg (6.020 belastete Einwohner), Dieburg (760 belastete Einwohner) und Darmstadt (7.610 belastete Einwohner) ist die Zahl der insbesondere vom nächtlichen Güterzuglärm auf der Strecke Betroffenen noch erheblich höher.

2. Ablehnungsantrag

Mit diesem und bundesweit einem Dutzend weiterer Musterklageverfahren, das hier von lokalen Bürgerinitiativen vom Untermain sowie der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm auch argumentativ unterstützt wird, soll die Bahn verpflichtet werden, vorrangig durch aktive Schallschutzmaßnah-

men die Anlieger gegen insbesondere nächtlichen Güterzuglärm zu schützen, der in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen hat und in den kommenden Jahren noch weiter zunehmen wird.

Mit Beweisbeschluss vom 17. Juni 2015 hat das Landgericht Aschaffenburg den Sachverständigen Diplom-Ingenieur Ulrich Möhler mit der Erstattung eines Gutachtens zum Maß der Schalleinwirkungen durch den Bahnlärm beauftragt. Dagegen wandte sich der Klägeranwalt Matthias Möller-Meinecke (Frankfurt am Main) mit Schreiben vom 1. Juli 2015 und erklärte, er halte den Sachverständigen für befangen.

Begründet wurde der Antrag erstens damit, dass der Münchner Sachverständige häufig Aufträge der Deutschen Bahn bearbeitet und das finanzielle Interesse an einer zukünftigen Fortsetzung solcher Vertragsverhältnisse aus der Sicht eines objektiven Dritten die Besorgnis rechtfertigt, dass er das Gerichtsgutachten nicht mit der notwendigen Unvoreingenommenheit erstatten werde. Bei seiner Anhörung erklärte der Sachverständige gegenüber dem Landgericht, er halte sich nicht für befangen, räumte aber ein, dass die seinen Namen tragende Aktiengesellschaft 30 % ihres Umsatzes mit dem Konzern Deutsche Bahn tätigt.

Begründet wurde der Antrag zweitens damit, dass der Sachverständige Möhler in der Diskussion um die Berechtigung des inzwischen vom Bundesgesetzgeber gestrichenen Schienenbonus öffentlich Partei für die Position der Bahn zugunsten der Beibehaltung der Schienenbonus bezogen habe. Angesprochen wurde damit eine von der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e. V. Auf deren Homepage (http://dev2.schienenlaerm.webseiten.cc/wissen-und-fakten/positionen/detailseite/news/dipl-ing-ulrich-moehler-schienenbonus-und-befangenheit/) veröffentlichte Kritik, dass der Ingenieur Ulrich Möhler schon bei der Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zum Thema Schienenverkehrslärm in den Jahren 1995 und erneut 2012 aus ähnlichen Gründen befangen gewesen sei. Dieser staatlich anerkannte Umweltverband, der bundesweit Dutzende von Bürgerinitiativen gegen Bahnlärm vertritt, sowie die Bürgerinitiativen BETUWE und prorheintal bezeichneten den abgelehnten Sachverständigen als »wichtigsten Mann« der Bahn bei der Verteidigung des Schienenbonus und damit der Rechtfertigung der Belastung zehntausender von Bahnanlieger mit unzumutbaren Schienenverkehrslärm. Sie stützen sich dabei auf fünf Beiträge von Möhler in der öffentlichen Diskussion zur Schädlichkeit des Bahnlärms im Vergleich zu anderen Lärmarten (Anhang) und zwanzig Literaturangaben auf der Umweltforschungsdatenbank des Umweltbundesamtes. Zuletzt war der Sachverständige Möhler im Forschungsverband für die NORAH Studie »Verkehrslärmwirkungen im Flughafenumfeld« bei der Berechnung der akustischen Daten für die Prüfung u.a. des Schienenbonus tätig geworden.

3. Beschluss des Landgerichts

Das Landgericht Aschaffenburg hatte in seinem Beschluss vom 30. März 2016 den Antrag der Klägerin auf Ablehnung des Sachverständigen Möhler wegen Besorgnis der Befangenheit zurückgewiesen. Begründet wurde dies damit, die eingeräumten anteiligen Aufträge der Deutschen Bahn an den Sachverständigen und sein Ingenieurbüro würden nicht ausreichen, ein erhebliches oder überhaupt ein wirtschaftliches Interesse daran zu begründen, dass er zugunsten der Deutschen Bahn Zellengutachten fertigen werde. Dagegen legte Rechtsanwalt Matthias Möller Meinecke am 8. April 2016 Beschwerde ein.

4. Beschluss des Oberlandesgerichts

Das in zweiter Instanz zuständige höchste bayerische Zivilgericht, das Oberlandesgericht Bamberg,

änderte auf die sofortige Beschwerde der Klägerin den Beschluss des Landgerichts Aschaffenburg ab und erklärte den Ablehnungsantrag gegenüber dem Sachverständigen Diplom-Ingenieur Ulrich Möhler für begründet (Az. 5 W 46/16). Das Oberlandesgericht verweist zur Begründung darauf, dass ein Sachverständiger wie ein Richter wegen Besorgnis der Befangenheit abgelehnt werden kann, wenn ein Grund vorliegt, der geeignet ist, Misstrauen gegen die Unparteilichkeit eines Sachverständigen zu rechtfertigen. Hiervon seien nur objektive Gründe erfasst, die vom Standpunkt des Ablehnenden aus bei vernünftiger Betrachtung die Befürchtung erwecken können, der Sachverständige stehe der Sache nicht unvoreingenommen und damit nicht unparteiisch gegenüber, wobei rein subjektive unvernünftige Vorstellungen des Ablehnenden ausscheiden.

Solche Anhaltspunkte für eine Befangenheit des Ingenieurs Ulrich Möhler bestehen nach Bewertung des Oberlandesgerichts Bamberg »aus der Sicht einer ruhigen und vernünftig denkenden Partei«. Vorliegend seien die geschäftlichen Beziehungen des Sachverständigen Möhler mit der Deutschen Bahn so, dass »aus Sicht der ablehnenden Klagepartei bei Anlegung eines - einer ruhig und vernünftig denkenden Partei kennzeichnenden - Maßstabes diese Zweifel an der Unvoreingenommenheit des Sachverständigen begründen können. Die Beschwerde weist zutreffend darauf hin, dass nach der eigenen Stellungnahme des Sachverständigen dessen Firma 30 % ihres Umsatzes mit der Gruppe Deutsche Bahn tätigt. Diese 30 % stellen einen so erheblichen Anteil am Umsatz dar, dass diese geschäftliche Verbindung schon als intensiv zu bezeichnen ist. Eine intensive Geschäftsbeziehung kann eine Besorgnis der Befangenheit begründen«.

Als eigenständiges zweites Begründungselement verweist das Oberlandesgericht auf »fünf veröffentlichte Beiträge des Sachverständigen in den Jahren von 2005-2009 mit einem Vertreter der Deutschen Bahn AG« als Indiz für eine enge Zusammenarbeit mit der beklagten Partei des Prozesses.

5. Bewertung des Beschlusses

Der Beschluss hat bundesweite Auswirkungen. Intensive Geschäftsbeziehungen eines Schallgutachters mit dem Konzern Deutsche Bahn schließen eine Tätigkeit als Sachverständiger wegen Besorgnis der Befangenheit zukünftig aus.

Der hier abgelehnte Sachverständige Ulrich Möhler war bei der Novellierung der Berechnungsvorschrift für den Bahnlärm (»Schall 03«) beratend tätig und es wird nun geprüft werden müssen, ob das Bundesverkehrsministerium und der Verkehrsausschuss des Bundestages die festgestellte Befangenheit des Sachverständigen bei der Abwägung seiner Argumente hätten würdigen müssen.

In den ca. einem Dutzend weiteren Klageverfahren, die vor zahlreichen Landgerichten und Oberlandesgerichten wie in München, Hamm und Köln anhängig sind, wurde der Ingenieur Ulrich Möhler schon als Sachverständiger bestellt bzw. ist seine Bestellung wegen einer sich aufdrängenden Beweisaufnahme denkbar. In all diesen Parallelverfahren gelten die gleichen Argumente.

Der abgelehnte Sachverständige Ulrich Möhler ist mit seinem Ingenieurbüro Möhler + Partner als Schallgutachter in zahlreichen weiteren Planungsverfahren unter anderem auch im Projekt der Ausbaustrecke 48 München-Lindau-Grenze Deutschland/Österreich ausweislich des Protokolls des dort eingerichteten regionalen Dialogforums vom 25. Juni 2014 tätig. Der Sachverständige Ulrich Möhler ist mit seiner Firma auch bei dem Projekt des Brennernordzulaufes von München bzw. Salzburg nach Kufstein und Innsbruck zum Thema Schutz gegen Bahnlärm tätig. Auch hier stellt sich den Beteiligten die Frage, ob der Ingenieur nicht auch in jenem Verfahren befangen ist.

Für den beim Landgericht Aschaffenburg anhängigen Prozess hat die Entscheidung des Oberlandesgerichts Bamberg zur Folge, dass das Gericht nun einen neuen Sachverständigen suchen muss. Die Klägerin fordert, dass dieser Sachverständige in den vergangenen fünf Jahren nicht intensiv für die Bahn tätig gewesen sein darf.

Anlage: Beschluss des Oberlandesgerichts Bamberg vom 8. Juni 2016

Für Rückfragen der Presse Matthias Möller Meinecke 06917088280

Anhang:
Die von der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm beanstandeten Stellungnahmen des Sachverständigen Ulrich Möhler

(1) Gutachterliche Stellungnahme zum Schienenbonus im Auftrag der Bahn, Anhang zum Gutachten: Frage nach der Befangenheit des Gutachters, Typische Frequenzverteilung; Lästigkeit und Schienenbonus

(2) Vergleichende Untersuchung über die Lärmwirkung bei Straßen- und Schienenverkehr, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, Nr.4, S. 144 -151

(3) Was ist hoher Güterzugverkehr? Antwort (Ausschnitt) von Möhler und BVS-Stellungnahme, Zeitschrift für Lärmbekämpfung Nr.6, S. 229 ff,

(4) Zur Anwendung des Schienenbonus bei der Beurteilung von Verkehrsgeräuschen, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, Nr. 5, S 47-56

(5) Gilt der Schienenbonus auch während der Abendzeit? Zeitschrift für Lärmbekämpfung, Nr. 5, S 57-63