

Tempo 30 für Güterzüge in Wohngebieten .

RA Möller-Meinecke: „Bahnbrechendes Zivilurteil fordert erstmals in Deutschland aktive Schallschutzmaßnahmen wie etwa eine Halbierung der Geschwindigkeit der 25 Güterzüge pro Nacht und gewährt auch erstmals einen Anspruch auf Geldersatz für die Einschränkung der Wohnnutzung durch Bahnlärm“.

4 Musterkläger aus Riem und Trudering obsiegen stellvertretend für tausende von Anliegern am Münchner Nordring.

Grundsatzurteil eröffnet Bahnanliegern bundesweit wirksamen Schallschutz.

Güterzüge wecken jede Nacht tausende von Wohnanlieger des Münchner Nordrings aus dem Schlaf. Die um 1900 gebaute Strecke mit Anschlüssen Richtung Regensburg im Norden und Richtung Rosenheim und Brenner im Süden sowie einem Gleisanschluß zum BMW-Werk wird von bis zu 92 oft internationalen Güterzügen pro Nacht stark befahren.

Die Bahn verweigert – wie bundesweit an allen Strecken des Altbestandes - den geforderten Schallschutz, weil es an einer wesentlichen baulichen Änderung der Strecke und damit der Anwendbarkeit der Verkehrslärmschutzverordnung fehlt.

Vier Musterkläger aus dem Münchner Stadtteil Trudering konnten – vertreten durch den bundesweit auf Bahnlärm spezialisierten Fachanwalt Matthias Möller aus Frankfurt am Main - in der bundesrepublikanischen Rechtsgeschichte erstmals erfolgreich gegenüber der Deutschen Bahn Netz AG ihre Ansprüche nicht auf Schallschutzfenster, sondern auf aktive Maßnahmen des Schallschutzes gegen den nächtlichen Betriebslärms des Güterzugverkehrs – wie eine Halbierung der Geschwindigkeit der Züge - durchsetzen.

1. Der Sachverhalt

Der Münchner Nordring ist eine, in Teilen nur von Güterzügen befahrene, Eisenbahnumgebungsbahn am nördlichen Rand der bayerischen Landeshauptstadt München. Sie hat im Güterverkehr erhebliche Bedeutung, auch weil der Rangierbahnhof München Nord an der Strecke liegt. Der Nordring beginnt am Bahnhof Olching und verläuft von dort nördlich von Gröbenzell zunächst bis zum Münchner Stadtteil Allach. Hier stoßen Verbindungsstrecken von der Schnellfahrstrecke Nürnberg–Ingolstadt–München hinzu, ehe die Strecke dann den Rangierbahnhof München Nord passiert. Im Bereich der Ausfahrgruppe gibt es eine Verbindungskurve nach Moosach zum Bahnhof München-Laim. Ebenso wird von hier die Bahnstrecke München–Regensburg in nördlicher Richtung erreicht. Im weiteren Verlauf der Strecke in Richtung Osten liegen zwei Bahnhöfe, die nur von Güterzügen durchfahren werden: Milbertshofen und Freimann. Im Bahnhof Milbertshofen findet insbesondere mit der Mineralölindustrie Güterverkehr statt. Von Milbertshofen aus wird außerdem der Werksverkehr von BMW abgewickelt; das Anschlussgleis zum BMW Werk 1 beginnt westlich des Bahnhofs Milbertshofen. Vom Bahnhof Freimann zweigen Gleisanschlüsse unter anderem in den Euro-Industriepark ab.

Nach der Querung der Isar über die Föhringer Eisenbahnbrücke fädelt die Strecke in die Bahnstrecke München Ost–München Flughafen ein und trennt sich am Bahnhof Daglfing wieder von ihr ab. Über eine Verbindungskurve führt sie dann weiter zum Bahnhof Trudering, wo sie kurz darauf in die Hauptbahn in Richtung Rosenheim übergeht. Ab 1938 wurde der Nordring nördlich von Moosach nach Westen zur Augsburgener Strecke nach Olching und zur Strecke München – Buchloe (Abzweig Steinwerk bei Eichenau) verlängert. Die zweigleisigen Verbindungsbahn vom Bahnhof Daglfing nach Trudering wurde im September 1939 in Betrieb genommen, um Güterzüge von und nach Rosenheim an den Nordring anzuschließen. Der Güterverkehr sollte mit diesem Nordring völlig aus der Trasse Pasing – München Hauptbahnhof – Ostbahnhof herausgenommen werden.

Die Strecke wird von vielen nationalen und internationalen Güterzügen genutzt. Hierzu gehörten bis zu ihrer Einstellung unter anderem auch die Züge der „Rollenden Landstraße Manching–Brennersee“. Der vom Gericht bestellte Sachverständige zählte in der verkehrsreichsten Nacht 25 Güterzüge in 8 Stunden und errechnete daraus eine gemittelte Lärmbelastung von L_r ,Nacht 59 dB(A). Der Grenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung wird um 5 dB(A) überschritten.

Die vier erfolgreichen Kläger zogen als Musterkläger vor Gericht; hinter ihnen stehen mehrere hundert lärmbeeinträchtigte Wohnanlieger aus Trudering, Riem und Daglfing, die ebenfalls seit Jahren unter dem nächtlichen Güterzuglärm leiden.

2. Urteilstenor

Das nach fruchtloser Fristsetzung im Jahr 2010 angerufene Landgerichts München I hat nach einer gutachterlichen Beweisaufnahme mit Urteil vom 5. Juni 2014 die von vier Anliegern der Güterumgehungsbahnlinie Trudering-Daglfing, dem Münchner Nordring, verklagte Deutsche Bahn Netz AG wörtlich „*verurteilt, es zu unterlassen, von der Eisenbahnstrecke 5560 (Münchner Nordring) aus auf das Wohneigentum der Kläger mit Betriebslärm oberhalb des Grenzwertes der Verkehrslärmschutzverordnung „einzuwirken“*. Der Bahn wird für „*jede Zuwiderhandlung ein Ordnungsgeld bis zu 250.000 € oder eine Ordnungshaft bis zu sechs Monaten angedroht*“.

Weiterhin stellt das Urteil fest, dass die Bahn „*dem Grunde nach verpflichtet ist, den Klägern den Schaden zu ersetzen, der ihnen bis zur Errichtung eines nach der oben zitierten Urteilsformel wirksamen aktiven Schallschutzes, dadurch entstanden ist und noch entstehen wird, dass die Bahn auf das Wohneigentum mit Betriebslärm einwirkt, der dem bezeichneten Grenzwert überschreitet*“.

3. Urteilsgründe

Das Urteil stützt sich rechtlich auf die Anspruchsnorm des § 906 BGB. Danach kann der Eigentümer die Zuführung von Geräusch von einem anderen Grundstück insoweit verbieten, als die Einwirkung die Benutzung seines Grundstückes wesentlich beeinträchtigt und dies nicht ortsüblich ist. Die Überschreitung ist in der Regel wesentlich, wenn die in Gesetzen oder Rechtsverordnungen festgelegten Grenzwerte überschritten werden.

Ein vom Gericht beauftragter Gutachter hatte festgestellt, dass auf das Wohngrundstück der Kläger nachts Bahnlärm im Mittel von 59 dB(A) einwirkt; damit war - trotz Berücksichtigung des sogenannten Schienenbonus von minus 5 dB(A) - der normierte Beurteilungspegel für ein Mischgebiet um 5 dB(A) überschritten. Gegen die Ortsüblichkeit dieses Maßes an Lärm spricht nach dem Urteil schon, dass die Bahn keine Genehmigung für den Betrieb der Bahnstrecke vorlegen konnte und auch eine Anfrage beim zuständigen Eisenbahn-Bundesamt nicht zu deren Auffinden führte.

4. Auswirkungen auf die Praxis

Nach Rechtskraft zwingt das Urteil die Deutsche Bahn Netz AG dazu, faktisch die Geschwindigkeit der Güterzüge auf dem Münchner Nordring von derzeit 60 km/h um mehr als die Hälfte zu reduzieren. Denn dies ist hier das einzige kurzfristig verfügbare, aber auch wirksame Instrument zu der vom Gericht geforderten Minderung des nächtlichen Bahnlärms um 5 dB. Eine Halbierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert den Bahnlärm aber erst um 3 dB (A). Notwendig ist eine Reduzierung des Lärms um 5 dB (A).

Mittel- bis langfristig stehen der Bahn aber zahlreiche weitere Instrumente zur Reduzierung des Lärms offen; dazu zählen die regelmäßige Schienenpflege durch Schleifen (-3 dB), die Montage von Schienenstegdämpfern (-1,5 dB), die Errichtung von Gabionen, 70 cm hohe Steinpakete (-2 dB), ein Fixieren des Schotters durch Schaum (-2 dB), ein Schallentkopplung zwischen Schiene und Unterbau durch besohlte Schwellen (-10 dB) oder auch von traditionellen Lärmschutzwänden. Über diese Details berichtet Rechtsanwalt Möller in einem Vortrag vor Anwohnern einer anderen Bahnstrecke; dieser Vortrag ist auf der Homepage des Rechtsanwalts www.moellerbahn.de abrufbar:

<http://www.moeller-meinecke.de/> ...

Die Anwohner der Bahnstrecke bis zu einem geschätzten Abstand von 100 Meter zur Bahnstrecke können nun auf Grundlage des Urteils ihre Ansprüche auf Schadensersatz gegen die Bahn geltend machen; dazu informiert der Verband Wohneigentum in einem vergleichbaren Fall:

<http://www.verband-wohneigentum.de/> ...

Das Urteil ist aber über den Einzelfall hinaus bundesweit bahnbrechend, weil es allen Anliegern von Schienenstrecken des Bestandes einen Anspruch auf Maßnahmen des aktiven Schallschutzes – sprich eine Reduzierung der Geschwindigkeit von Güterzügen in Wohngebieten auf faktisch 30 km/h – eröffnet. Die Rechtsanwältin Kanzlei Möller vertritt bundesweit zahlreiche Anlieger von Bahnstrecken, die diesen Anspruch vor den Zivilgerichten einklagen.

5. Instanzenzug

Gegen das Urteil ist das Rechtsmittel der Berufung eröffnet. Die Bahn hat dies Rechtsmittel eingereicht. Nun muß das Oberlandesgericht entscheiden. Wir werden weiter über den Fortgang des Falles berichten.