Bürgergruppe für Sicherheit und Lärmschutz an der Bahn Kirchseeon

Bürgergruppe für Sicherheit und Lärmschutz an der Bahn, Kirchseeon

Kontakt: Dr. Ludwig Steininger
Riedlingerstr. 3
85614 Kirchseeon bei München
Telefon: 08091-4753
Telefax: 08091-4754
E-Mail: info@infoline-bahnlaerm.de
Internet: http://www.infoline-bahnlaerm.de

MdB Daniela Ludwig (Rosenheim)
MdB Dr. Andreas Lenz (Ebersberg/Erding)
MdB Florian Hahn (München-Land)
MdB Dr. Wolfgang Stefinger (München-Ost)

Platz der Republik 1
11011 Berlin

Kirchseeon, 25.09.2016

Ausbau der TEN-T-Strecke München-Rosenheim-Kiefersfelden - Machbarkeitsuntersuchung Brennerzulauf

Sehr geehrte Frau Ludwig, sehr geehrter Herr Dr. Lenz, Herr Hahn und Herr Dr. Stefinger,

am 28. Januar 2016 beschloss der Deutsche Bundestag einstimmig den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (BT-Drs. 18/7365, siehe Anlage). Auch Ihre Fraktion unterstützte darin folgenden Beschluss:

„Der Deutsche Bundestag beschließt:
...
4. Bei der Realisierung von Schienengütertrassen im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-T-Verkehr-Kernnetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbaustrecken an Neubaustrecken sicherzustellen.“

Allein, Ihr Parteikollege und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt machte in der Antwort der Bundesregierung zur BETUWE-Linie (BT-Drs. 18/9480 vom 26.08.2016) sowie durch sein bisheriges Handeln zur Machbarkeitsuntersuchung zum Brennerzulauf deutlich, dass ihn dieser „TEN-T-Beschluss“ des Bundestags überhaupt nicht interessiert und er überhaupt nicht vorhat, die Bevölkerung entsprechend dem Beschluss in gleicher Weise wie bei einer Neubaustrecke vor Lärm- und Erschütterungen zu schützen.

Denn das, was Minister Dobrindt bisher als angeblich großzügige Maßnahmen in der Machbarkeitsuntersuchung vorschlägt, ist von einer Gleichbehandlung mit einer Neubaustrecke so weit entfernt wie die Erde vom Mond und steht auch in Widerspruch zu dem Beschluss der 89. Gesundheitsministerkonferenz vom 29./30. Juni 2016 (siehe Anlage), auf der die Gesundheitsminister der Länder – einschließlich der bayerischen Gesundheitsministerin Melanie Huml – einstimmig die Herabsetzung der Lärmsanierungswerte auf die Grenzwerte der 16. BImSchV sowie einen besseren Erschütterungsschutz forderten.

Es scheint jedoch ein Leitmotiv bei Minister Dobrindt zu sein, sich weder um die Zusagen im GroKo-Vertrag betreffend den Schutz vor Schienenlärm zu interessieren (denn er hat bisher keinerlei Initiative zur Umsetzung des versprochenen verkehrsträgerübergreifenden Lärmschut-

Bürgergruppe für Sicherheit und Lärmschutz an der Bahn, Kirchseeon
c/o Dr. Ludwig Steininger
Riedlingerstr. 3
85614 Kirchseeon bei München
Telefon: 08091-4753
Telefax: 08091-4754
Email: info@infoline-bahnlaerm.de
Web: http://www.infoline-bahnlaerm.de

zes ergriffen, geschweige denn umgesetzt, und auch bei den von der GroKo bei Verfehlung des LL-Umrüstziels zugesagten Betriebsbeschränkungen für besonders laute Güterwagen ist nur Fehlanzeige zu konstatieren), noch sich um einen Beschluss des Bundestags, immerhin die gewählte Vertretung aller Wähler, zu scheren und auch die wissenschaftlichen Erkenntnisse zu den Tausenden Bahnlärmtoten jährlich, die die Gesundheitsminister zu ihrem Beschluss bewegten, scheinen ihm völlig egal zu sein.

Statt dessen erweist er sich als Meister im Schön- und Wegrechnen von Lärm, perfektioniert in der als angeblicher Fortschritt verkauften neuen „Schall 03“, und schlägt uns esoterische Lärmschutzmaßnahmen wie Unterhaltsschleifen und Schienenstegdämpfer (SSD) vor – billige „Globuli“ fürs Volk, nur wenn man dran glaubt, meint man zu hören, dass es leiser wird.

Denn dieses Unterhaltsschleifen wird von der DB Netz AG bereits seit einigen Jahren auf den Gleisen dieser Strecke praktiziert, aber statt einer Lärmminderung stellen wir und alle bekannten Gutachten nur fest, dass der Zuglärm dadurch stärker wird – was ja auch kein Wunder ist, da die DB Netz AG die Schienenoberfläche nicht etwa glatt poliert, sondern viele tiefe Querriefen reinfräst (siehe Anlage), die monatelang bzw. im Fall der S-Bahn-Gleise sogar über ein Jahr lang für eine kräftige Lärmerhöhung (statt einer Lärmreduzierung) sorgen. Kaum sind die Riefen aber durch die Räder glattgewalzt, wird erneut gefräst und der Lärm fängt von vorne an. Und auch das angebliche Wundermittel SSD ist nur billig, aber nicht preiswert, denn ob überhaupt eine Lärmminderung erfolgt, ist völlig unsicher und bei diversen UIC-Eisenbahnverwaltungen wurde gutachterlich festgestellt, dass der Schienenlärm nach dem Einbau der SSD stärker und nicht weniger wird.

Das aber kümmert weder Minister Dobrindt noch die GroKo, denn beide haben ja im Herbst 2014 beschlossen, dass diese Maßnahmen rechnerisch (!) zu weniger Lärm führen sollen – was in der Realität passiert, ist dabei völlig egal. Bei diesen Manipulationen der Realität fanden sie einen willigen Helfer im Münchner Ingenieurbüro Möhler und Partner Ingenieure AG, dessen Mitinhaber U. Möhler vom OLG Bamberg im Juni 2016 als befangen beurteilt wurde, weil er und seine Firma wirtschaftlich von der DB AG abhängig sind (siehe Anlage). Für uns wenig überraschend hat die DB Netz AG denn auch den Auftrag für die Machbarkeitsuntersuchung Brennerzulauf an diese Firma vergeben.

Wir haben den Eindruck, dass Minister Dobrindt meint, dass es der Bevölkerung in den Landkreisen Ebersberg und München – um die Minister Dobrindt regelmäßig einen ganz großen Bogen macht, um ja nicht auf die mehr als verärgerte Bevölkerung zu treffen - zuzumuten sei, noch bis in alle Ewigkeit die Emissionen der laut Eisenbahnbundesamt derzeit täglich rund 500 Züge (im Abschnitt Trudering-Grafing) hinzunehmen, ohne substantielle Verbesserungen an der Bahntrasse vornehmen zu müssen; die Bahnanlieger im Landkreis Rosenheim können zumindest hoffen, in 15-20 Jahren eine geringe Entlastung durch den Neubau einer 1 Mrd. EUR teuren Umfahrungsstrecke erfahren zu können.

Während Minister Dobrindt und das Land Baden-Württemberg bereit sind, für die Untertunnelung einer badischen Kleinstadt mit knapp 60.000 Einwohnern bei weit geringeren Zugzahlen als bei uns rund 1,5 Mrd. EUR auszugeben, soll sich der Großteil der mehr als 100.000 Anwohner des Brennerzulaufs mit lebenslänglichem Dauerlärm abfinden, der auch durch symbolische Maßnahmen für läppische 13 Mio. EUR nicht relevant weniger wird. Kein Wunder, dass der Bundesrechnungshof in seinem Antwortschreiben an uns eine Gleichbehandlung aller Anlieger von TEN-T-Strecken für geboten hält.

Sehr geehrte Bundestagsabgeordnete der CSU, glauben Sie ernsthaft, dass es dauerhaft eine TEN-T-Strecke mit geplanten 600-700 Zügen täglich (im Abschnitt Trudering-Grafing; einschließlich der geplanten Mitbenutzung der S-Bahn-Gleise durch Güterzüge) durch den dicht-

Bürgergruppe für Sicherheit und Lärmschutz an der Bahn, Kirchseeon
c/o Dr. Ludwig Steininger
Riedlingerstr. 3
85614 Kirchseeon bei München

Telefon: 08091-4753
Telefax: 08091-4754
Email: info@infoline-bahnlaerm.de
Web: http://www.infoline-bahnlaerm.de

besiedelten Ballungsraum München ohne (Nacht)fahrverbote geben kann und wird ? Auch wenn solche Betriebsbeschränkungen nicht heute und vielleicht auch nicht in den nächsten 5 oder 10 Jahren kommen werden, aber sie werden aus Gründen des Gesundheitsschutzes kommen, und das schon deshalb, weil zwar Minister Dobrindt und „Bahnchef“ Grube im Monatstakt Ankündigungen für leiseres rollendes Material machen, in der Realität aber davon nichts zu sehen und schon gar nicht zu hören ist und die europaweite Umrüstung der Güterwagen als ebenso gescheitert angesehen werden muss wie das gebetsmühlenartig versprochene Fahrverbot für laute Güterwagen.

Daher fordern wir vom Deutschen Bundestag und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, vom Bayerischen Landtag und Ministerpräsident Horst Seehofer sowie vom Vorstandsvorsitzenden der DB AG Rüdiger Grube für die Nachrüstung der TEN-T-Strecke München-Rosenheim-Kiefersfelden:

1. Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV ausschließlich durch aktive Maßnahmen und messtechnische Nachprüfung der rechnerisch ermittelten Immissionspegel gemäß dem Bundestagsbeschluss zu BT-Drs. 18/7365 und dem Beschluss der 89. GMK TOP 12.1
2. Einbau von Unterschottermatten und anderen Maßnahmen zum Erschütterungsschutz im Bereich der Ortsdurchfahrten
3. Sofortiges Beenden des sog. Unterhaltsschleifen, statt dessen Einführung des „Besonders überwachten Gleises“ (BüG) auf allen (!) Gleisen
4. Ersatz aller innerörtlichen Weichen durch Weichen mit beweglichen Herzstücken oder gleichwertige lärmarme Technik
5. Sofortige und vollständige Offenlegung aller Pläne zum Ausbau der Bahnstrecke und zur Machbarkeitsuntersuchung und sofortige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Machbarkeitsuntersuchung

Bereits eine einzige der zahllosen Straßenortsumfahrungen, die Minister Dobrindt allein für Bayern in den BVWP aufgenommen hat, kostet ein Mehrfaches dessen, was Minister Dobrindt bislang bereit ist, im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung für die gesamten bayerischen Bahnanlieger an dieser TEN-T-Strecke auszugeben (selbst für den nachträglichen Bahnlärmschutz am Mittelrhein sind 80 Mio. EUR vorgesehen, bei uns sollen auf etwa gleicher Länge 13 Mio. reichen). Deutlicher kann Minister Dobrindt seine Verachtung der bayerischen Bahnanlieger nicht mehr ausdrücken. Angesichts dieser Verachtung erstaunt es auch nicht, dass das Eisenbahnbundesamt in seinem aktuellen Lärmaktionsplan berichtet, dass Bayern das Bahnlärmland Nr. 1 in Deutschland ist, denn in keinem anderen Bundesland gibt so so viele und so stark Bahnlärm-Betroffene.

Bahnlärmschutz kostet zweifelsohne Geld – aber der Lärm kostet unser Leben. Wieviel ist Minister Dobrindt, wieviel ist dem Bundestag unser Leben und unsere Gesundheit wert? Wir meinen, dass unser Leben und unsere Gesundheit weit mehr wert sind als die läppischen 13 Mio. EUR, die Minister Dobrindt, der Freistaat und die privatwirtschaftliche, profitorientierte DB Netz AG bislang zu unserem Schutz nur auszugeben bereit sind.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Dr. Ludwig Steininger

Anlagen: 4

Bürgergruppe für Sicherheit und Lärmschutz an der Bahn, Kirchseeon
c/o Dr. Ludwig Steininger
Riedlingerstr. 3
85614 Kirchseeon bei München

Telefon: 08091-4753
Telefax: 08091-4754
Email: info@infoline-bahnlaerm.de
Web: http://www.infoline-bahnlaerm.de

Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7365**

18. Wahlperiode 26.01.2016

Antrag

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze

Der Deutsche Bundestag betont das hohe Niveau deutscher Lärm- und Umweltstandards. Es stellt insbesondere den Schutz von Bürgerinnen und Bürgern vor unverhältnismäßiger Lärmbelästigung sicher. Dies bildet eine Grundvoraussetzung für die Umsetzung des Zieles, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Für die Regierungskoalition gehört deshalb der Schutz vor Schienenverkehrslärm zu den Kernelementen einer nachhaltigen Verkehrspolitik.

Im Planungsprozess für Güterverkehrstrassen sind regelmäßig Widerstände der Anwohner und Kommunen festzustellen, weil die befürchtete Lärmbelästigung hoch sein und die Wohnqualität auf Dauer belastet werden kann. Während bei anderen Verkehrsprojekten häufig mit Wertschöpfungspotentialen für die jeweilige Region durch bessere Erreichbarkeit argumentiert werden kann, erschwert das Bewusstsein – als Teil einer Transitregion laute, schnelle Güterzüge lediglich im europäischen Gesamtinteresse als Anwohner akzeptieren zu sollen – die Zustimmung vor Ort.

Das Projekt „Rheintalbahn“ zeigt beispielhaft, dass es in Ausnahmefällen erforderlich sein kann, die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene und notwendige Ausbaumaßnahmen durch ergänzende Maßnahmen sicherzustellen. Es gilt dabei, eine ausgewogene Güterabwägung vorzunehmen mit dem Ziel, zu gewährleisten, dass Menschen und Umwelt auch unter Zurückstellung haushaltsrechtlicher Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit (§ 7 der Bundeshaushaltsordnung – BHO) so wenig wie möglich belastet werden. Wo es trotzdem unumgänglich ist, muss dies möglichst umwelt- und anwohnerfreundlich geschehen, wie es im Rheingraben aufgrund der besonderen Bedingungen vor Ort vonnöten ist. Denn der Rheingraben im südbadischen Raum ist in besonderer Weise von der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung betroffen. Es haben sich dort zahlreiche Bürgerinitiativen gebildet, die im Einklang mit Vertretern der Region Lärmschutz in einem Umfang fordern, der das vom Gesetzgeber in diesen Fällen vorgesehene Maß deutlich übersteigt. Dabei geht es um Tunnellösungen, um alternative Trassierungen und um andere Maßnahmen des Lärmschutzes, die über das gesetzliche Maß hinausgehen.

Der Deutsche Bundestag hat daher die konstruktive Zusammenarbeit von Bund, Land, Region, Deutscher Bahn AG und Bürgerinitiativen im Projektbeirat Rheintalbahn als gutes Beispiel für die Einbindung der betroffenen Bevölkerung in die Planungen des Ausbaus gewürdigt.

Die Europäische Union hat sich bis 2050 insgesamt ehrgeizige Ziele gesteckt, um das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) aufzubauen: So soll die Hälfte des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene oder Wasserwege umgelenkt werden. Schwerpunkt einer milliardenschweren EU-Bezuschussung „Connecting Europe Facility“ (CEF) ist darum der Aufbau eines Kernnetzes für Güterverkehr mit neun Verkehrskorridoren bis 2030. Sowohl die territoriale Größe als auch die geografische Lage und die Wirtschaftsstärke definieren Deutschland innerhalb des TEN-Verkehr-

Kernnetzes als das Land mit den größten Verkehrsströmen. Infolgedessen durchkreuzen sechs dieser Korridore Deutschland in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung. Es ist unser nationales Interesse, als größte europäische Exportnation diese Staatsverträge einzuhalten, die Gütertrassen zu bauen und damit das Ziel der Verlagerung des rapide wachsenden Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Wasserwege zuverlässig zu erreichen.

Der Deutsche Bundestag beschließt:

1. in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen;
2. aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können;
3. dabei können künftig die Grundsätze und Maßstäbe zur Anwendung kommen, die durch den Projektbeirat Rheintalbahn gesetzt worden sind. Dies gilt zum Beispiel hinsichtlich der Form der Zusammenarbeit von Bund, Land, regionalen Vertretern, Bürgerinitiativen und Bahn im Projektbeirat und hinsichtlich der Bewertungsmaßstäbe für einen umwelt- und menschengerechten Ausbau, die jeweils im Einzelfall begründete alternative Trassierungen und andere über das gesetzlich erforderliche Maß hinausgehende Maßnahmen des Lärmschutzes zulassen können, um Mehrkosten durch nachträgliche Umplanungen und lange Verfahrensdauern zu vermeiden und um eine unverzügliche Umsetzung zu erreichen;
4. bei der Realisierung von Schienengütertrassen im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbaustrecken an Neubaustrecken sicherzustellen.

Berlin, den 26. Januar 2016

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion
Thomas Oppermann und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333

Ergebnisprotokoll der 88. Gesundheitsministerkonferenz

- Ergebnisniederschrift (PDF | 2.152 kb)

Wählen Sie ein Jahr: 2016

Beschlüsse der 89. GMK (2016)

TOP: 12.1 Gesundheitliche Auswirkungen von Bahnlärm

Die Gesundheitsministerkonferenz beschließt einstimmig:

Die Gesundheitsministerkonferenz betrachtet weiterhin und verweisend auf ihren Beschluss zur 85.GMK vom Juni 2012 in Saarbrücken die Belastung von Anwohnerinnen und Anwohnern an Schienenstrecken durch Bahnlärm mit Sorge. Die GMK ist der Auffassung, dass der Lärmschutz an Schienenstrecken deutlich zu verbessern ist. Insbesondere ein gesunder Nachtschlaf muss gewährleistet sein. Weitere rechtliche und konzeptionelle Voraussetzungen für die Vermeidung von Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Lärm als Folge des Bahnverkehrs müssen geschaffen werden.

Nach neueren Ergebnissen wissenschaftlicher Untersuchungen beeinträchtigt Bahnlärm die Gesundheit der Menschen grundsätzlich in ähnlicher Weise wie andere Verkehrslärmquellen. Im Vordergrund der Lärmwirkungen stehen sowohl kurzzeitige als auch langfristige kardiovaskuläre Effekte. Hierbei ist insbesondere die Beeinträchtigung des Schlafs von Bedeutung. Eine diesbezüglich engere Korrelation zu Maximalschallpegeln im Vergleich zu Mittelungspegeln wird beobachtet. Auch gibt es Hinweise auf den Einfluss von langfristig einwirkendem Bahnlärm auf die kognitive und psychomotorische Leistungsfähigkeit.

Angesichts der hohen Anzahl von Anwohnerinnen und Anwohnern an bestehenden Schienenstrecken, der allgemein prospektierten Zunahme des nächtlichen schienengebundenen Güterverkehrs und der nur schleppenden Verbesserung des Schallschutzes an der Quelle, weist die Gesundheitsministerkonferenz auf ihren Beschluss vom Juni 2012 in Saarbrücken (85. GMK TOP 10.1) hin und bittet darüber hinaus die Bundesregierung,

- in rechtlichen Regelungen den Rechtsanspruch auf Lärmschutz für Anwohnerinnen und Anwohner an Bestandsstrecken festzulegen.

- Kriterien für die Festlegung von Maximalpegeln und deren Häufigkeiten für Zugvorbeifahrten insbesondere für die Nachtzeit zu entwickeln und auf dieser Basis eine begrenzende Regelung zu fassen.

- ein Konzept zur verkehrsträgerübergreifenden Beurteilung des Verkehrslärms zu entwickeln und verpflichtend vorzugeben.

- die Auslösewerte für die Lärmsanierung an die Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz anzupassen. Hierbei soll-ten bei der Neufassung von

Immissionsschutzgrenzwerten und der Neufest-setzung von Auslösewerten für die Lärmsanierung die neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung sowie die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (Night noise guidelines for Europe) berücksichtigt werden.

- dass Mittel des Bundes zur Reduzierung des Bahnverkehrslärms an der Quelle bereitgestellt werden.

- die Einrichtung eines unabhängigen Lärmmonitoringsystems von Bahnlärm, das nach einheitlichen Kriterien betrieben wird, zu etablieren.

- den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner an Schienenstrecken vor gleisnah auftretenden Erschütterungswirkungen zu verbessern.

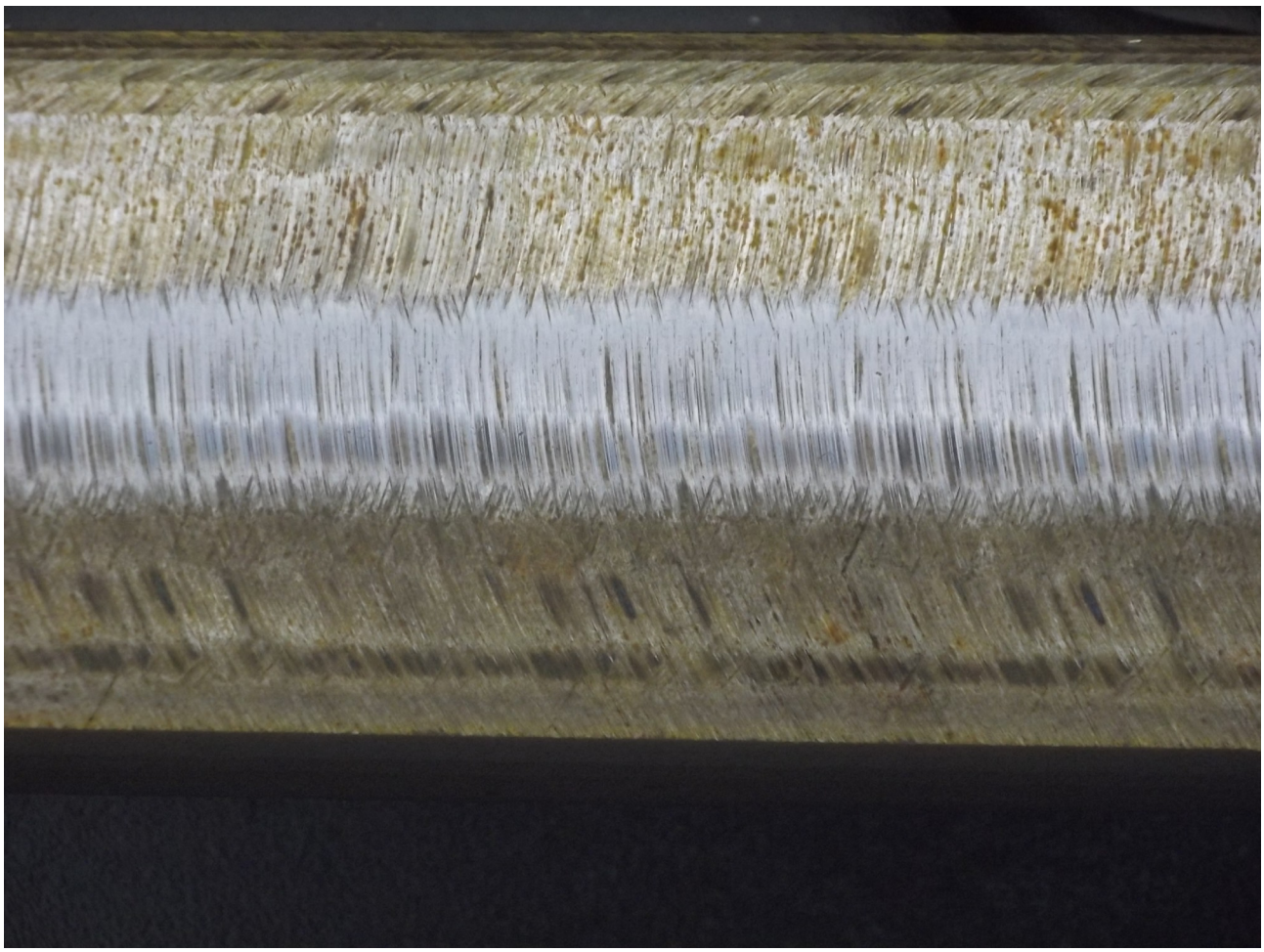
- über ihre Bemühungen zur Erzielung eines ausreichenden Gesundheitsschutzes für Anwohnerinnen und Anwohnern von Bahnstrecken zu berichten, insbesondere zu folgenden Punkten:

a. Stand der Entwicklung von Kriterien zur Festlegung von Maximal-pegeln und deren Häufigkeiten nachts.
b. Stand der Entwicklung von Kriterien zur Begründung eines Rechtanspruches auf Lärmschutz an Bestandsstrecken.
c. Geplante Maßnahmen des Bundes zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms an der Quelle (z. B. Bereitstellung von finanziellen Mitteln).
d. Zeitraum für die Umsetzung von Maßnahmen.

Die Gesundheitsministerkonferenz begrüßt die Beschlüsse vorangegangener Um-weltministerkonferenzen im Zusammenhang mit Bahnlärm (81. UMK (TOP 15), 82. UMK (TOP 13), 83. UMK (TOP 23/24), 84. UMK (TOP 20-23) und unterstützt aus gesundheitlicher Sicht die Forderungen der Umweltministerkonferenzen zur Verbesserung des Lärmschutzes an Bahnverkehrswegen.

Die Gesundheitsministerkonferenz leitet den Beschluss der Verkehrsministerkonfe-renz mit der Bitte zu, sich auf dieser Grundlage für einen besseren Lärmschutz ein-zusetzen. Sie gibt den Beschluss der Umweltministerkonferenz und der Raumord-nungsministerkonferenz zur Kenntnis.

zurück zur Übersicht



Fernbahngleis im Bahnhof Kirchseeon, 4 Tage nach „Unterhaltsschleifen“ im Herbst 2015

Beglaubigte Abschrift

Oberlandesgericht Bamberg

Az.: 5 W 46/16
14 O 225/13 LG Aschaffenburg

In Sachen

[redacted], Ulmenstraß[redacted], 63811 Stockstadt
- Klägerin und Beschwerdeführerin -

Prozessbevollmächtigter:
Rechtsanwalt **Möller-Meinecke** Matthias M., Fürstenberger Straße 168f, 60323 Frankfurt, Gz.: 101/12

gegen

Deutsche Bahn Netz AG, vertreten durch d. Vorstand, Theodor-Heuß-Allee 73, 60486 Frankfurt
- Beklagte und Beschwerdegegnerin -

Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte **Andörfer Rechtsanwälte**, Cäcilienkloster 10, 50676 Köln, Gz.: 715/13FR01

wegen Nachbarrecht § 906 BGB (Immissionen durch Bahnverkehr)
hier: Ablehnung des Sachverständigen

erlässt das Oberlandesgericht Bamberg - 5. Zivilsenat - durch den Richter am Oberlandesgericht Sellnow als Einzelrichter am 08.06.2016 folgenden

Beschluss

1. Auf die sofortige Beschwerde der Klägerin wird der Beschluss des Landgerichts Aschaffenburg vom 30.03.2016 abgeändert und der Ablehnungsantrag der Klägerin gegenüber dem Sachverständigen Dipl.-Ing Ulrich Möhler für begründet erklärt.

2. Der Geschäftswert für das Beschwerdeverfahren wird auf 41.600,-- € festgesetzt.

Gründe:

I.

1. Die sofortige Beschwerde der Klägerin gegen den Beschluss des Landgerichts Aschaffenburg vom 30.03.2016, mit dem der Antrag der Klägerin auf Ablehnung des Sachverständigen Möhler wegen Besorgnis der Befangenheit zurückgewiesen wurde, ist gemäß §§ 406 Abs. 5, 567, 569 ZPO statthaft und auch im Übrigen zulässig.

2. Die sofortige Beschwerde erweist sich auch als begründet.

Entgegen der Ansicht des Erstgerichts ist auf den gemäß § 406 Abs. 2 S. 1 und Abs. 3 ZPO zulässigen Antrag der Klägerin hin der Ablehnungsantrag gegen den Sachverständigen Dipl.-Ing. Ulrich Möhler für begründet zu erklären.

a. Auch wenn der Klägervertreter erst mit Schriftsatz vom 01.12.2015 ausdrücklich die Ablehnung des Sachverständigen Möhler wegen Besorgnis der Befangenheit erklärt hat, was nicht mehr fristgerecht im Sinne des § 406 Abs. 2 ZPO gewesen wäre, liegt ein zulässiger und fristgerechter Ablehnungsantrag mit Schriftsatz vom 01. Juli 2015 vor. Aus der Auslegung dieses Schreibens und insbesondere der Überschrift „Befangenheit des Sachverständigen Möhler" ergibt sich eindeutig, dass bereits damit ein Ablehnungsantrag gemäß § 406 Abs. 2 ZPO gestellt wird. Dieser erfolgte auch binnen zwei Wochen nach Zustellung des Beweisbeschlusses vom 17.06.2015.

b. Die Voraussetzungen der §§ 406 Abs. 1 S. 1, 42 Abs. 2 ZPO sind vorliegend gegeben.

Danach kann ein Sachverständiger wie ein Richter wegen Besorgnis der Befangenheit abgelehnt werden, wenn ein Grund vorliegt, der geeignet ist, Mißtrauen gegen die Unparteilichkeit eines Sachverständigen zu rechtfertigen. Hiervon sind 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 (vgl. OLG Celle IBR 2015, 638 m.w.N.). Solche Anhaltspunkte für eine Befangenheit bestehen vorliegend aus der Sicht einer ruhigen und vernünftig denkenden Partei.

Zwar ist dem Erstgericht zuzugeben, dass die Frage, wie geschäftliche Kontakte zu bewerten sind, stets eine Frage des Einzelfalls ist. Vorliegend ist die geschäftliche Beziehung des Sachverständigen Möhler mit der Beklagten aber so, dass aus Sicht der ablehnenden Klagepartei bei An-

legung 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. Insoweit kann nicht nur auf den Anteil der persönlichen Arbeitszeit des Sachverständigen von 10 % abgestellt werden. Diese 30 % stellen einen so erheblichen Anteil am Umsatz dar, dass diese geschäftliche Verbindung schon als intensiv zu bezeichnen ist. Eine intensive Geschäftsverbindung kann eine Besorgnis der Befangenheit begründen (vgl. Zöller, ZPO, 31. Aufl. § 406 Rn. 8). Hinzu kommen, was das Erstgericht auch angeführt hat, noch fünf veröffentlichte Beiträge des Sachverständigen in den Jahren von 2005 bis 2009 mit einem Vertreter der Deutschen Bahn AG. Auf die weiteren angeführten Umstände kommt es nicht an.

In der Gesamtschau lassen diese genannten Umstände aus der Sicht einer ruhig und vernünftig denkenden Partei die Besorgnis aufkommen, der Sachverständige Möhler stehe nicht neutral zwischen den Parteien des hiesigen Rechtsstreits mit der Folge, dass der Anschein der Voreingenommenheit vorliegt. Auf eine tatsächliche Befangenheit bzw. ob der Sachverständige selbst sich für befangen hält, kommt es nicht an.

Nach alledem war der sofortigen Beschwerde stattzugeben.

II.

Eine Kostenentscheidung ist nicht veranlasst. Die Beschwerde war erfolgreich.

Der Streitwert des Beschwerdeverfahrens ist in Fällen der Sachverständigenablehnung mit 1/3 des Hauptsachestreitwerts zu bemessen.

gez.

Sellnow
Richter am Oberlandesgericht

BAYERN OBERLANDESGERICHT

Für die Richtigkeit der Abschrift
Bamberg, 09.06.2016

Eilner, JOSekr'in
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt
- ohne Unterschrift gültig