



-I-24- Oberlandesgericht Hamm, 59061 Hamm

Herr Rechtsanwalt
Möller-Meinecke
Fürstenberger Straße 168f
60323 Frankfurt

WV:		Frist:	
EINGEGANGEN			
23. MAI 2017			
EDIFICIA Rechtsanwälte			
Kopie an Mt.			
Kennzn.	Rückspr.	Stellungn.	Zahlung

11.05.2017

Seite 1 von 1

Aktenzeichen

I-24 U 102/14

bei Antwort bitte angeben

Bearbeiter
Frau Kaemper
Durchwahl
02381-272-1852

Sehr geehrter Herr Rechtsanwalt,
in dem Rechtsstreit
DB Netz AG gegen Gemeinardt u.a.
wird anliegender Beschluss übersandt.

Mit freundlichen Grüßen
Auf Anordnung
Sladczyk
Justizbeschäftigte
- automatisiert erstellt, ohne Unterschrift gültig

Anschrift
Heßlerstr. 53
59065 Hamm
Sprechzeiten

Telefon
02381-2720
Telefax:
02381/272-518

Nachtbriefkasten: Heßlerstr. 53,
59065 Hamm
Konten der Zahlstelle Hamm:
IBAN
DE57 4400 0000 0041 0015 10

Verkehrsanbindung: ab Hbf. Linie
6 oder 33 bis Haltestelle
Widumstr./OLG bzw. mit Linie
30/31 bis Ludwig-Erhard-Str.

11
MESSAGE
11
11
11
11

I-24 U 102/14
6 O 443/09
Landgericht Bochum



Oberlandesgericht Hamm

Beschluss

In dem Rechtsstreit
DB Netz AG gegen Gemeinhardt u.a.

hat der 24. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Hamm
am 11.05.2017

durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht Dr. Funke und die Richter am
Oberlandesgericht Dr. Peters und Dr. Malik

beschlossen:

I.

Es soll in Ergänzung des schriftlichen Sachverständigengutachtens vom 12.11.2013 durch Einholung eines weiteren schriftlichen Sachverständigengutachtens bezogen auf die streitgegenständlichen Streckenabschnitte Beweis erhoben werden über folgende Behauptungen der Beklagten:

1. Schienenstegdämpfer

Nach der Berechnungsvorschrift der neuen Schall 03 ergebe sich eine über verschiedene Zugarten gemittelte Pegelminderung von ca. 2 dB (A).

Die Erstellungskosten betragen 226.000 € je Kilometer Gleis. Hinzu kämen instandhaltungsbedingte Folgekosten, die sich auf durchschnittlich 24.300 € je Kilometer Gleis und Jahr belaufen, mithin insgesamt 267.300 €.

Zugunsten einer Effektivität des Lärmschutzes sei die Ausrüstung einer konkreten Streckenlänge von gerundet 5.500 m erforderlich.

2. Schienenstegabschirmungen

Diese seien nur alternativ zu den Schienenstegdämpfern einsetzbar.

Es ergebe sich eine über verschiedene Zugarten gemittelte Pegelminderung bei der

konkret zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zwischen 0,7 und 2,6 dB (A), je nach Ausstattung der Bremsen der verkehrenden Waggonen.

Die Erstellungskosten beliefen sich auf 165.000 € je Kilometer Gleis.

Hinzu kämen Folgekosten für die Instandhaltung von umgerechnet 24.300 € je Kilometer Gleis und Jahr, mithin insgesamt 267.300 €.

3. Verschäumtes Schottergleis

Die Verschäumung des Schotterbettes wirke sich in Bezug auf Lärm- und Erschütterungsemissionen nicht aus. Der verschäumte Schotter sei akustisch der konventionellen losen Schotterung gleichwertig.

4. Niedrige Schallschutzwände aus Gabionen

Transporte mit überbreiten Gütern seien bei niedrigen Schallschutzwänden mit einer Höhe von 55 cm nur noch eingeschränkt, bei einer Höhe von 74 cm überhaupt nicht mehr möglich.

Je nach konkreter Lage ergäben sich Pegelminderungen je nach Höhe zwischen 2 und 6 dB (A). Demgegenüber bewirkten die klassischen Lärmschutzwände mit einer Höhe von 2 m Pegelminderungen zwischen 8 und 10 dB (A).

Die Erstellungskosten für niedrige Schallschutzwände betrügen gerundet 1,2 Millionen € je Kilometer und Seite und lägen damit in etwa im gleichen Kostenniveau wie 2 m hohe Schallschutzwände mit 1,5 Millionen € je Kilometer und Seite. Konkret beliefen sich die Kosten für die Erstellung von niedrigen Lärmschutzwänden aus Gabionen auf 13,2 Millionen € gegenüber 16,5 Millionen € für 2 m hohe Lärmschutzwände. Hinzu kämen Instandhaltungskosten von 25.440 € je Kilometer pro Seite und Jahr, mithin von 279.840 € pro Jahr.

Der Sachverständige soll bei der Beantwortung dieser Beweisfrage die konkreten Auswirkungen des Einsatzes niedriger Schallschutzwände im konkreten Streckenbereich beurteilen.

5. Hochleistungsfähiges Schleifen der Schienen mit hoher Arbeitsgeschwindigkeit in kontinuierlichen Zeitabständen

Durch dieses Verfahren sei die durchschnittliche Lärmbelastung gemittelt über alle Zugarten um 2 dB (A) niedriger, als bei den schalltechnischen Berechnungen nach der Schall 03 zugrunde gelegt werde.

Die Kosten betrügen gerundet 3.000 € je Kilometer Gleis und Jahr, woraus sich konkret zusätzliche Kosten von 33.000 € pro Jahr ergäben.

6. Besonders überwachtetes Gleis

Rechnerisch führe das besonders überwachte Gleis nach der Schall 03 zu einer Pegelminderung zwischen 1 und 4 dB (A).

Die durchschnittlichen Kosten beliefen sich auf 1.900 € je Kilometer Gleis und Jahr für das Schleifen und nochmals 1.100 € je Kilometer Gleis und Jahr für die Überwachung. Konkret ergäben sich hierdurch zusätzliche Kosten i.H.v. 33.000 € pro Jahr.

Der Sachverständige soll bei der Beantwortung dieser Beweisfrage konkrete Aussagen zu einer konkreten Pegelminderung im Streitfall treffen und auf das Vorbringen der Kläger eingehen, der Effekt tendiere schon nach wenigen Wochen gegen null, und die bei dieser Technik langen Zeiträume bis zu einer Wiederholung der Maßnahme führten dazu, dass über einen weit überwiegenden Zeitraum keine wahrnehmbare Minderung des Lärms eintrete.

7. Einsatz von Brückenabsorbern an den Brücken in Herten

Das Haus Reitkamp 22 sei etwa 40 m von der nächsten Eisenbahnbrücke und das Haus Platanenstraße 17 etwa 85 m von der nächsten Eisenbahnbrücke entfernt. Bereits diese Entfernungen führten in Anbetracht der streitgegenständlichen Schienenstrecke zu keinen zusätzlichen Lärmbelastungen der Kläger.

Sollte sich bei der Beantwortung der Beweisfrage ergeben, dass von den maßgeblichen Eisenbahnbrücken Lärmbelastungen der klägerischen Grundstücke ausgehen, soll der Sachverständige bei der Beantwortung dieser Beweisfragen die konkreten Kosten dieser Schallschutzmaßnahmen an den Brücken ermitteln und feststellen, ob und ggf. in welchem Umfang der Einsatz dieser Technik zu Lärmreduzierungen im Hinblick auf die klägerischen Grundstücke führt.

8. Anbringen von Rippenplatten oder Elastomeren im Brückenbereich

Sofern von den maßgeblichen Eisenbahnbrücken Lärmbelastungen der klägerischen Grundstücke ausgehen:

Wie hoch sind die konkreten Kosten durch das Anbringen von Rippenplatten oder Elastomeren im Brückenbereich?

Ob und ggf. in welchem Umfang führt der Einsatz dieser Technik zu Lärmreduzierungen im Hinblick auf die klägerischen Grundstücke?

9. Unterschottermatte mit oder ohne Gabionen

Die Anwendung von Unterschottermatten sei bisher an oberirdischen Strecken auf die Verwendung von Betontrögen begrenzt, so dass vorliegend eine Kombination der Unterschottermatte mit einer beidseitigen niedrigen Schallschutzwand aus Gabionen erforderlich sei, um das Ausfließen des Schotters zu vermeiden.

Unterschottermatten hätten nur die Wirkung, dass hierdurch die Übertragung von Erschütterungen aus dem Oberbau in die Umgebung gemindert bzw. das so

genannte Brückendröhnen reduziert werde. Eine Wirkung zur Reduktion des hier in Rede stehenden Rollgeräusches hätten Unterschottermatten nicht.

Die Kosten betragen 900.000 € je Kilometer Gleis für die Unterschottermatte und 1,2 Millionen € pro Kilometer Gabionenwand, d.h. konkret 23,1 Millionen €.

10. Besohlen der Unterseite der Schwellen mit elastischen Materialien

Durch die Schwellenbesohlung ergäben sich keine Pegelminderungen.

Der Einbau besodeter Schwellen verursache im Kontext mit einer ohnehin anstehenden Gleiserneuerung Mehrkosten i.H.v. 41.600 € je Kilometer Gleis, mithin konkret Zusatzkosten von 457.600 €.

11. Einsatz spezieller Dämpfungsmatten an den Bahnübergängen in Herten

Lediglich in der Nähe der Häuser Kreuzweg befindet sich in einer Entfernung von 340 m ein Bahnübergang, dessen Geräuschkulisse keinerlei Einfluss auf die für die Häuser Kreuzweg zur Diskussion stehenden Lärmimmissionen habe.

Sofern entsprechende Matten bezogen auf die Betriebsgeräusche eines Lkw auch in 340 m Entfernung eine hörbare Minderung des Lärms bewirken:

In welchem Umfang träte eine Pegelminderung ein?

Welche Kosten würde der Einbau der Dämpfungsmatten verursachen?

12. Errichtung 2 m hoher Schallschutzwände

Einzig die Errichtung 2 m hoher Schallschutzwände sei geeignet, eine spürbare Reduzierung der Lärmimmissionen im Bereich der Häuser der Kläger zu erreichen. Auch die Kombination mehrerer Maßnahmen des aktiven Schallschutzes führe nicht zu ähnlich hohen Pegelminderungen.

Hierdurch entstünden Kosten von 1,5 Millionen € je Kilometer Schallschutzwand und Seite, mithin insgesamt 16,5 Millionen €.

II.

Bei der Beantwortung der Beweisfragen soll der Sachverständige sich auch mit dem Vorbringen der Kläger zu etwaigen Abhilfemaßnahmen befassen, insbesondere in den Schriftsätzen vom 25.05.2016 (Bl. 1054 ff. d.A.) und vom 18.04.2017 (Bl. 1161 ff. d.A.) sowie mit dem Inhalt der Studie des Prof. Hecht u.a. vom Juli 2016 (Anlage zum Schriftsatz der Kläger vom 18.04.2017).

In diesem Zusammenhang soll der Sachverständige zudem auch zu folgenden Behauptungen der Kläger Stellung nehmen:

a)

Im Streitfall komme zur Vermeidung von Bremsgeräuschen ein automatisches Schmieren der Radkränze in Betracht, (vgl. Seite 9 des Schriftsatzes des Klägervertreters vom 25.05.2016, Bl. 1058 d.A.).

Falls ja:

Welche Kosten fallen hierfür an?

b)

Eine Halbierung der Geschwindigkeit der Züge führe zu einer Absenkung des Schallpegels um 6 dB (A).

In welcher Relation stehen Geschwindigkeitsreduzierung und Pegelminderung?

III.

Der Sachverständige soll sich auch mit der Frage befassen, inwieweit im Streitfall welche Lärmschutzmaßnahmen sinnvollerweise miteinander kombiniert werden können und zu welchen Pegelminderungen solche Kombinationen führen.

IV.

Zum Sachverständigen wird bestimmt:

Herr Dipl.-Ing. Dieter Kopatz

ABK Institut für Immissionsschutz GmbH

Im Torfgrund 19

47475 Kamp-Lintfort

V.

Sofern dies für die Beantwortung der Beweisfragen erforderlich ist, wird dem Sachverständigen gestattet, einen Sachverständigen für Baustatik hinzuzuziehen.

VI.

Die Einholung des Sachverständigengutachtens hängt davon ab, dass die Beklagte binnen vier Wochen ab Zugang dieses Beschlusses für den Sachverständigen einen Vorschuss in Höhe von 4.000,00 € einzahlt.

VII.

Ferner soll das Eisenbahnbundesamt gemäß § 273 Abs. 2 Nr. 2 ZPO um amtliche Auskunft über folgende Fragen ersucht werden:

1.

Trifft es zu, dass die Umleitung der Teile des nächtlichen Güterzugverkehrs, der nicht mit den lärmarmen Bremssystem ausgestattet ist, über schallgeschützte Strecken im südlichen Ruhrgebiet auch unter Wahrung des Diskriminierungsverbots möglich ist und nicht die Stilllegung der streitgegenständlichen Strecke nach sich zieht (vgl. die insoweit gegenläufigen Einschätzungen der Parteien, Bl. 1010 und 1059 d.A.)?

2.

Ist die von der Beklagten als Anlage B 4 zum Schriftsatz vom 18.04.2016 (Bl. 1015 d.A.) vorgelegte Aufstellung über die Zugzahlen für die Strecke 2250 im Bereich Herten in den Jahren 2004-2016 inhaltlich zutreffend?

Dr. Funke

Dr. Peters

Dr. Malik

Beglaubigt


Stadczyk
Justizbeschäftigte

