

# Schienenlärm in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts

Von Ulrich Storost

## I. Vorbemerkung

Herr Sparwasser hat für den Schienenlärmschutz einen Wettlauf zwischen der Politik und den Gerichten in Aussicht gestellt. Die sportliche Begeisterung der dabei zu erwartenden Zuschauer muß ich von vornherein dämpfen. Die Gerichte würden an einem solchen Wettlauf nämlich nur ungern teilnehmen. Denn im demokratischen Rechtsstaat steht die Aufgabe politischer Gestaltung des Rechts eigentlich nur dem Gesetzgeber zu, während die Gerichte an dessen Gesetze gebunden sind. Idealtypisch käme dann nur der legendäre Wettlauf zwischen dem Hasen und dem Igel in Betracht, bei dem den Politikern die Rolle des Igels und seiner Frau zukäme, die am Ziel immer rufen: "Ich bin schon da." Wir alle wissen, dass es in Wirklichkeit leider oft umgekehrt zugeht, weil die Politik gern ihre Verantwortung auf die Justiz abschiebt. Um dem entgegenzuwirken, gestatten Sie mir eine Vorbemerkung: Was ich hier vortragen werde, gibt nur meine **personliche Meinung** wieder. Rückschlüsse darauf, welche Haltung das Bundesverwaltungsgericht künftig zu einzelnen Fragen einnehmen wird, wenn es damit befasst werden sollte, sollten Sie daraus nicht ziehen. Aber auch abgesehen davon muß ich Sie enttäuschen, wenn Sie von mir konkrete Antworten auf die konkreten Probleme des Bauvorhabens Rheintalbahn oder gar des laufenden Anhörungsverfahrens erwarten. Ich kann mich hier mangels genauer Kenntnis dieser Probleme nur abstrakt zu den sich dabei stellenden Rechtsfragen äußern.

## II. Systematik und Zweck der gesetzlichen Regelung

Wichtigste Anforderung an die Planfeststellung für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn ist das im Rechtsstaatsprinzip wurzelnde und damit auch bundesverfassungsrechtlich gesicherte Gebot, unter Beachtung gesetzlicher Wertungen alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht **abzuwägen**<sup>1</sup>. Dazu gehören auch die Belange

---

<sup>1</sup> Vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 23. 1. 1981 – BVerwG 4 C 4.78 –, BVerwGE 61, 295, 301; Storost, NVwZ 1998 S. 797, 801 m. w. N.

der Allgemeinheit und der Nachbarschaft, daß durch das geplante Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden.

Spezielle immissionsschutzrechtliche Anforderungen an raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sind zunächst in **§ 50 BImSchG** normiert. Danach sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander u. a. so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Diesem **Trennungsgrundsatz**, der bei der Planfeststellung für Schienenwege die **Trassenwahl** betrifft, kommt im Rahmen der planungsrechtlich gebotenen Abwägung unter Lärmschutzgesichtspunkten die Funktion einer **Abwägungsdirektive** zu<sup>2</sup>. Seine Bedeutung besteht darin, der damit normierten Zielvorgabe ein besonderes Gewicht zuzumessen und insoweit – als Optimierungsgebot, das eine möglichst weitgehende Beachtung des damit bezeichneten Belangs fordert - die planerische Gestaltungsfreiheit einzuschränken<sup>3</sup>. Er kann jedoch im Rahmen der planerischen Abwägung überwunden werden, wenn die Planung durch entgegenstehende Belange mit hohem Gewicht zwingend geboten ist oder den Vorgaben des § 50 ein anderes gesetzliches Optimierungsgebot entgegensteht<sup>4</sup>.

Aufgrund der Relativität des Abwägungsgebots und der sich aus § 50 BImSchG ergebenden Rechtsbindung ist nicht sicher, dass immer schon durch die räumliche Lage eines geplanten Verkehrswegebau- oder -änderungsvorhabens schädliche Umwelteinwirkungen dieses Vorhabens auf schutzbedürftige Gebiete vermieden werden. Soweit der Trennungsgrundsatz des § 50 nicht anwendbar ist oder zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche nicht ausreicht, normiert **§ 41 Abs. 1 BImSchG** unter entsprechender Begrenzung der Möglichkeit planerischen Abwägens das materiellrechtliche, bereits bei der Planung zu beachtende Gebot, durch **aktive Schallschutzmaßnahmen** bei der Ausführung des Vorhabens sicherzustellen, dass das Vorhaben keine derartigen, nach dem Stand der Technik vermeidbaren Umwelteinwirkungen zur Folge haben kann. Er normiert

<sup>2</sup> BVerwG, Urt. v. 28. 1. 1999 – BVerwG 4 CN 5.98 – BVerwGE 108, 248, 253; Urt. v. 11. 1. 2001 BVerwG 4 A 13.99 – Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 16 S. 11; Urt. v. 23. 2. 2005 – BVerwG 4 A 4.04 – BVerwGE 123, 37, 43.

<sup>3</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 22. 3. 1985 – BVerwG 4 C 73.82 -, BVerwGE 71, 163, 165; Urt. v. 4. 5. 1988 – BVerwG 4 C 2.85 – Buchholz 407.57 LStrGNW Nr. 1 S. 5.

<sup>4</sup> Vgl. Jarass, BImSchG, 7. Aufl. 2007, § 50 Rdnr. 19.

zugleich damit korrespondierende Rechte der Planbetroffenen. Die Trassenwahl ist keine aktive Schallschutzmaßnahme in diesem Sinne. Denn insoweit stellt § 50 BImSchG die speziellere Regelung dar. Entsprechendes gilt erst recht für eine geringere Dimensionierung des Verkehrsweges oder für einen Verzicht auf das Vorhaben; denn § 41 dient nicht der Anlagenverhinderung, sondern der Nebenfolgenbegrenzung. Ob auch Geschwindigkeitsbeschränkungen zu den Maßnahmen gehören, die nach § 41 im Rahmen einer Planfeststellung für den Bau oder die Änderung von Schienenwegen angeordnet werden können, ist umstritten und noch nicht höchstrichterlich geklärt. Mit dem auf Beschleunigung des Schienenverkehrs gerichteten Zweck eines Neu- oder Ausbauvorhabens dürfte dies regelmäßig kaum vereinbar sein.

Welche Grenzwerte hier nach dem Gesetz grundsätzlich nicht überschritten werden dürfen und welchen technischen Anforderungen die Schallschutzmaßnahmen genügen müssen, überlässt **§ 43 BImSchG** dem **Verordnungsgeber**. Darauf werde ich noch im einzelnen zurückkommen. Das Gebot aktiver Schallschutzmaßnahmen gilt allerdings nach **§ 41 Abs. 2 BImSchG** nicht, soweit die Kosten einer technisch möglichen Schutzmaßnahme **außer Verhältnis** zu dem angestrebten Lärmschutzzweck ständen. Sind die Lärmeinwirkungen nach dem Stand der Technik nicht oder nur mit unverhältnismäßigen Kosten vermeidbar, so normiert **§ 42 BImSchG** unter dort genannten weiteren Voraussetzungen einen Anspruch auf Erstattung notwendiger Aufwendungen für **passive Schallschutzmaßnahmen** an den von diesen Einwirkungen betroffenen baulichen Anlagen. Die Bestimmung von Art und Umfang dieser Maßnahmen ist gemäß § 43 ebenfalls dem Verordnungsgeber überlassen. Das Gesetz soll also Verkehrslärmschutz durch eine dreifach gestufte Regelung erreichen: Es fordert Lärmschutz vorrangig durch Trassierung, hilfsweise durch aktiven Schallschutz, höchst hilfsweise durch Entschädigung für passiven Schallschutz.

Dem Gesetzeswortlaut ist nicht eindeutig zu entnehmen, ob sich das Gebot, schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche auszuschließen, nicht über den Lärm des neu gebauten oder geänderten Verkehrswegs hinaus auf die Verkehrsgeräusche sämtlicher in Abs. 1 genannter Verkehrswege bezieht, die auf einen in der Nachbarschaft der zu bauenden oder zu ändernden Strecke gelegenen Immissionsort einwirken. Die **Verkehrslärmschutzverordnung** geht davon aus, dass es nur um den gerade von dem neu zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehen-

den Verkehrslärm geht und deshalb kein Summenpegel unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch andere Verkehrswege zu bilden ist. Sie enthält unterschiedliche Berechnungsverfahren für Straßen und Schienenwege und ermöglicht es daher grundsätzlich auch nicht, einen solchen Summenpegel zu berechnen. Lärm, der nicht gerade auf dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg im trassenbezogenen Sinne entsteht, wird von der Verordnung nicht berücksichtigt.

Dessen ungeachtet hat die Rechtsprechung aus der verfassungsrechtlichen **Schutzpflicht des Staates für Leben, Gesundheit und Eigentum** gefolgert, dass eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels und deren Berücksichtigung im Rahmen der planungsrechtlich gebotenen Abwägung dann erforderlich sei, wenn der neue oder zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen durch andere Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führe, die die Gesundheit gefährdet oder mit einem die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändernden, schweren und unerträglichen Eingriff in das Eigentum verbunden ist<sup>5</sup>. Bei welcher Schwelle diese **verfassungsrechtliche Grenze** überschritten ist und wie der dafür maßgebliche Summenpegel berechnet werden kann, ist dem Gesetz nicht zu entnehmen. Die einfachrechtlichen Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung haben insoweit keine Bedeutung. Für die **"enteignungsrechtliche" Zumutbarkeitsschwelle** hat der Bundesgerichtshof festgestellt, die Bewertung dürfe nicht schematisch von der Erreichung bestimmter Immissionswerte abhängig gemacht werden; vielmehr lasse sich die Grenze nur aufgrund wertender Beurteilung innerhalb eines Spektrums von Möglichkeiten im Rahmen tatrichterlicher Würdigung des Einzelfalles ziehen<sup>6</sup>. Dabei sei nicht nur auf das Ausmaß, sondern auch auf die Art des Lärms abzuheben<sup>7</sup>. Bei der Beurteilung könnten auch Gebietsart und Lärmvorbelastung eine wesentliche Rolle spielen<sup>8</sup>. Der Bundesgerichtshof hat sich dadurch jedoch nicht gehindert gesehen, selbst Werte zu nennen und entsprechend diesen Grundsätzen die "enteignungsrechtliche" Zumutbarkeits-

<sup>5</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 21. 3. 1996 – BVerwG 4 C 9.95 – BVerwGE 101, 1 <9 ff.>; Urt. v. 20. 5. 1998 – BVerwG 11 C 3.97 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 18 S. 51; Urt. v. 3. 3. 1999 – BVerwG 11 A 9.97 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 26 S. 27; Urt. v. 11. 1. 2001 – BVerwG 4 A 13.99 – Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 16 S. 23.

<sup>6</sup> Vgl. BGH, Urt. v. 10. 11. 1977 – III ZR 166/75 – BauR 1978 S. 391 ff.; Urt. v. 6. 2. 1986 – III ZR 96/84 – BGHZ 97, 114 ff.; Urt. v. 10. 12. 1987 – III ZR 204/86 – NJW 1988 S. 900 <902>; Urt. v. 25. 3. 1993 – III ZR 60/91 – BGHZ 122, 76 <80 f.>.

<sup>7</sup> BGH, Urt. v. 10. 12. 1987 – III ZR 204/86 – NJW 1988 S. 900 <902>; Urt. v. 25. 3. 1993 – III ZR 60/91 – BGHZ 122, 76 <81>.

<sup>8</sup> Vgl. BGH, Urt. v. 10. 11. 1977 – III ZR 166/75 – BauR 1978 S. 391 ff.; Urt. v. 10. 12. 1987 – III ZR 204/86 – NJW 1988 S. 900 <902>; Urt. v. 25. 3. 1993 – III ZR 60/91 – BGHZ 122, 76 <81>.

schwelle für Verkehrslärmimmissionen in Wohngebieten im allgemeinen bei Mittelungspegeln (außen) von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen<sup>9</sup>. Bezogen auf Mischgebiete näherten sich Lärmwerte (außen) von 72 dB(A) bei Tag bzw. 62 dB(A) bei Nacht unmittelbar dem Bereich der "Enteignungsschwelle" oder erreichten ihn schon<sup>10</sup>. Dieser Rechtsprechung hat sich das Bundesverwaltungsgericht angeschlossen<sup>11</sup>. Entsprechendes gilt für die in rechtlicher Würdigung der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung zu bestimmende Schwelle der **Gesundheitsgefährdung**, für die die Innenraumpegel entscheidend sind. Nach dem Stand der Lärmwirkungsforschung Ende der 1990er Jahre sollten Dauerschallpegel am Ohr des Schlafers in einem Bereich zwischen 30 und 35 dB(A) und Pegelspitzen in der Größenordnung von 40 dB(A) nicht überschritten werden<sup>12</sup>.

### III. Rechtliche Vorgaben für die Prognose

**Maßgeblicher Zeitpunkt**, zu dem gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen ist, dass das Vorhaben keine vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zur Folge haben kann, ist die **Inbetriebnahme** des neuen oder wesentlich geänderten Verkehrsweges<sup>13</sup>. Das schließt aus, erforderliche Schutzmaßnahmen erst für einen späteren Zeitpunkt vorzusehen und damit hinzunehmen, dass die Anwohner bis dahin schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ausgesetzt sind<sup>14</sup>. Ebenso ausgeschlossen ist es – vorbehaltlich der Verhältnismäßigkeit nach § 41 Abs. 2 -, auf erforderliche Schutzmaßnahmen zu verzichten, weil infolge weiterer oder künftiger Planungen nur übergangsweise mit schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu rechnen sei<sup>15</sup>.

<sup>9</sup> BGH, Urt. v. 25. 3. 1993 – III ZR 60/91 – BGHZ 122, 76 <81>.

<sup>10</sup> BGH, Urt. v. 10. 12. 1987 – III ZR 204/86 – NJW 1988 S. 900 <902>; Urt. v. 25. 3. 1993 – III ZR 60/91 – BGHZ 122, 76 <82>.

<sup>11</sup> BVerwG, Urt. v. 28. 10. 1998 – BVerwG 11 A 3.98 – BVerwGE 107, 350 <358>; -Urt. v. 17. 11. 1999 – BVerwG 11 A 4.98 – BVerwGE 110, 81 <90>; Urt. v. 12. 4. 2000 – BVerwG 11 A 18.98 – BVerwGE 111, 108 <122>.

<sup>12</sup> Vgl. BVerwG, Beschl. v. 17. 5. 1995 – BVerwG 4 NB 30.94 – NJW 1995, S. 2572 <2573>; Urt. v. 23. 4. 1997 – BVerwG 11 A 17.96 – Buchholz 316 § 75 VwVfG Nr. 13 S. 9 f.; Urt. v. 17. 11. 1999 – BVerwG 11 A 4.98 – BVerwGE 110, 81 <90 f.>; Urt. v. 12. 4. 2000 – BVerwG 11 A 18.98 – NVwZ 2001, S. 82 <88>.

<sup>13</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 5. 3. 1997 – BVerwG 11 A 25.95 – BVerwGE 104, 123 <137>.

<sup>14</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 5. 3. 1997, a. a. O., S. 137 f.; Urt. v. 1. 10. 1997 – BVerwG 11 A 10.96 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 32 S. 165.

<sup>15</sup> Vgl. VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 11. 7. 1995 – 8 S 434/95 – NVwZ-RR 1996 S. 69 ff.; Urt. v. 21. 7. 1995 – 8 S 432/95 – NVwZ-RR 1996 S. 256 f. And. Ans. BayVGH, Beschl. v. 6. 7. 2004 – 8 CE 04.1256 – NVwZ-RR 2005 S. 23.

Bei der Prüfung, ob sichergestellt ist, dass das Vorhaben keine vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zur Folge haben kann, sind auf der Grundlage einer tragfähigen, methodisch mängelfreien schalltechnischen Beurteilung alle Umstände zu berücksichtigen, die hinsichtlich der Verkehrsmenge und Verkehrszusammensetzung während des Prognosezeitraums mit Gewissheit eintreten werden oder deren Eintritt während dieses Zeitraums sich prognostisch abschätzen lässt<sup>16</sup>. Der Lärmschutz hat sich also nicht an technisch möglichen Spitzenbelastungen, sondern an der vorausschätzbaren Durchschnittsbelastung des Verkehrswegs auszurichten, die bei Schienenwegen nicht durch deren Vollauslastung, sondern durch ein **realistisches Betriebsprogramm** wiedergegeben wird<sup>17</sup>. Nur wenn sich im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses nachteilige Wirkungen weder mit der für eine Anordnung nach § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG hinreichenden Zuverlässigkeit voraussagen noch dem Bereich nicht voraussehbarer Wirkungen nach § 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 VwVfG zuordnen lassen, kann durch einen **Entscheidungsvorbehalt** gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG die Frage eines Ausgleichs durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen einer späteren abschließenden Prüfung und Entscheidung vorbehalten bleiben. Dies ist der Fall, wenn sich aufgrund besonderer Anhaltspunkte die konkrete Möglichkeit abzeichnet, dass nachteilige Wirkungen in absehbarer Zeit eintreten werden, ihr Ausmaß sich jedoch noch nicht abschätzen lässt. Ein Ermessensspielraum der Planungsbehörde besteht insoweit nicht<sup>18</sup>. **Im Einvernehmen mit dem Vorhabensträger** kann die Planungsbehörde selbstverständlich über das nach § 41 Abs. 1 BImSchG zwingend verlangte Lärmschutzniveau hinausgehen und solchen **freiwilligen höheren Lärmschutz** durch einen erst nach einer Übergangszeit wirksam werdenden Entscheidungsvorbehalt sichern.

Welcher **Prognosezeitraum** dem gesetzlich gebotenen Lärmschutz zugrunde zu legen ist, ist normativ nicht geregelt. Die für Anträge auf nachträgliche Schutzauflagen geltende Ausschlussfrist des § 75 Abs. 3 Satz 2 Halbs. 2 VwVfG bürdet dem Vorhabensträger das Prognoserisiko allerdings für **längstens 30 Jahre nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustands** auf. Damit stände es nicht in

<sup>16</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 14. 5. 1992 – BVerwG 4 C 9.89 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 88 S. 84; Urt. v. 22. 11. 2000 – BVerwG 11 C 2.00 – BVerwGE 112, 221 <225>; VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 11. 7. 1995, a. a. O.

<sup>17</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 3. 3. 1999 – BVerwG 11 A 9.97 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 26 S. 24; Urt. v. 23. 10. 2002 – BVerwG 9 A 22.01 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 55 S. 33.

<sup>18</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 22. 11. 2000 – BVerwG 11 C 2.00 – BVerwGE 112, 221 <226 f.>.

Einklang, der Prognose einen darüber hinausreichenden Zeitraum zugrunde zu legen. Das bedeutet aber nicht umgekehrt, dass es dem Planungsträger verwehrt wäre, den Prognosezeitraum kürzer zu bemessen. Hierdurch entstehen den Lärmbetroffenen insofern keine Nachteile, als sich gegebenenfalls der nach § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG erforderliche Nachweis, dass sich die Annahmen der Planungsbehörde nicht bestätigt haben, desto früher führen lässt, je kürzer der Prognosezeitraum bemessen ist. Die Entscheidung, bei der Prognose auf einen bestimmten kürzeren Zeitraum abzustellen, wäre daher rechtlich nur zu beanstanden, wenn sie sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe<sup>19</sup>. Bei Vorhaben, die in einem gesetzlichen Bedarfsplan als vordringlicher Bedarf dargestellt sind<sup>20</sup>, ist es nahe liegend, wenn nicht gar geboten, zumindest auf den Zeitraum der Verkehrsentwicklung abzustellen, an dem sich auch dieser Bedarfsplan orientiert<sup>21</sup>. Im geltenden Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ist dies das Jahr 2015. Die Planungsbehörde ist jedoch rechtlich nicht gehindert, aus sachlichen Gründen einen längeren Prognosezeitraum zu wählen, solange sie dabei die erwähnten 30 Jahre nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustands nicht überschreitet und keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass dadurch der Lärmschutz Betroffener gemindert wird. Unsachgemäß wäre selbstverständlich die Beschränkung auf einen Prognosehorizont, für den im Zeitpunkt der Planfeststellung bereits verlässlich absehbar ist, dass das Vorhaben bei seinem Eintritt noch nicht fertiggestellt und in Betrieb genommen sein wird<sup>22</sup>.

#### IV. Immissionsgrenzwerte

Wie erwähnt, ermächtigt § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG die Bundesregierung, nach Anhörung eines auszuwählenden Kreises von Vertretern der Wissenschaft, der Betroffenen, der Wirtschaft, des Verkehrswesens und der für Immissionsschutz zuständigen Landesbehörden mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die zur Durchführung des § 41 und des § 42 Abs. 1 und 2 erforderlichen Vorschriften zu erlassen. Erforderlich ist gemäß § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 insbesondere der Erlaß von Vorschriften über bestimmte Grenzwerte, die zum **Schutz der Nachbarschaft**

<sup>19</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 21. 3. 1996 – BVerwG 4 A 10.95 – Buchholz 406.25 § 41 Nr. 13 S. 36; Urt. v. 1. 10. 1997 – BVerwG 11 A 10.96 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 32 S. 165.

<sup>20</sup> Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz i. d. F. vom 15. 9. 2004 (BGBl I S. 2322); Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz i. d. F. vom 20. 1. 2005 (BGBl I S. 201).

<sup>21</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 21. 3. 1996 – BVerwG 4 A 10.95 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 13 S. 36 f.

<sup>22</sup> BVerwG, Beschl. v. 25. 5. 2005 – BVerwG 9 B 44.04 – BA S. 11.

**vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche** nicht überschritten werden dürfen, sowie über das Verfahren zur Ermittlung der Emissionen oder Immissionen. **Grenzwerte** sind, wie sich aus dieser Formulierung ergibt, solche Werte, die nicht überschritten werden dürfen, also Höchstwerte, die – vorbehaltlich der in § 41 und § 42 Abs. 1 und 2 ausdrücklich zugelassenen Ausnahmen – eingehalten werden müssen. Sie müssen deshalb, wie § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ausdrücklich hervorhebt, für diesen Zweck hinreichend **bestimmt** sein. Das setzt, wie das Gesetz ebenfalls ausdrücklich hervorhebt, Vorschriften über das **Verfahren** zur Ermittlung der – an jenen Grenzwerten zu messenden - Emissionen oder Immissionen voraus<sup>23</sup>. Da der Verordnungsgeber einen Einschätzung-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum hat, sind Vereinfachungen und Pauschalierungen dabei zulässig, solange die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht nur noch völlig unzulänglich abbildet<sup>24</sup>.

**Schädliche Umwelteinwirkungen** sind gemäß § 3 Abs. 1 BImSchG Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Dabei muß eine Grenzwertfestsetzung nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 nur den **Schutz der Nachbarschaft vor Geräuschimmissionen** in den Blick nehmen. Im Gegensatz zur Allgemeinheit ist die Nachbarschaft ein konkretisierbarer Personenkreis, der regelmäßig bestimmten Immissionen ausgesetzt ist oder – bezogen auf Verkehrslärm – sich im Einwirkungsbereich von Straßen und Schienenwegen aufhält oder – etwa als Eigentümer, Mieter oder Pächter - Rechte an dort befindlichen Sachen hat<sup>25</sup>. Dazu gehört auch eine Gemeinde als Eigentümerin von Grundstücken oder Trägerin kommunaler Einrichtungen in jenem Einwirkungsbereich<sup>26</sup>.

**Erheblich** in diesem Sinne sind Nachteile und Belästigungen durch Geräusche, die der Nachbarschaft mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit – auch unter Würdigung der besonderen Bedeutung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes für die

<sup>23</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 21. 3. 1996- BVerwG 4 C 9.95 – BVerwGE 101, 1 <4>; Urt. v. 3. 3. 1999 – BVerwG 11 A 9.97 – Buchholz 406.25 § 41 Nr. 26 S. 25.

<sup>24</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 3. 3. 1999, a. a. O.; Urt. v. 20. 12. 2000 – BVerwG 11 A 7.00 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 36 S. 89; Urt. v. 14. 11. 2001 – BVerwG 11 A 31.00 – BVerwGE 115, 237 <242>.

<sup>25</sup> Vgl. BVerwG, Beschl. v. 17. 3. 1992 – BVerwG 4 B 230.91 – Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 3 S. 5.

<sup>26</sup> BVerwG, Beschl. v. 17. 3. 1992, a. a. O. S. 6.

Allgemeinheit wie für den einzelnen - billigerweise nicht mehr zugemutet werden können<sup>27</sup>. Der **Schutz vor unzumutbarem Lärm**, den das Bundes-Immissionsschutzgesetz **einfachrechtlich** gewähren will, geht damit **über den durch die Grundrechte verfassungsrechtlich gebotenen Lärmschutz hinaus**. Er beschränkt sich weder auf den Schutz des Eigentums vor "schweren und unerträglichen" Eingriffen<sup>28</sup> noch auf die körperliche Unversehrtheit in biologisch-physiologischer Hinsicht, sondern schließt das seelische Wohlbefinden im Sinne einer auch soziale und kommunikative Faktoren einbeziehenden menschenwürdigen Lebensqualität mit ein<sup>29</sup>. Unter welchen Voraussetzungen Geräusche als schädlich in diesem Sinne zu bewerten sind, ist im Gesetz nicht geregelt. Für Wohngebiete, die nicht einer durch andere Störfaktoren verursachten Geräuschvorbelastung ausgesetzt sind, hat das Bundesverwaltungsgericht die Grenze der zumutbaren Lärmbelastung aus ihrer Bestimmung zum "Wohnen" hergeleitet und dort gezogen, wo die Wohnbedürfnisse nicht mehr angemessen befriedigt werden könnten, weil innerhalb der Gebäude keine durch Außengeräusche nicht beeinträchtigte Entfaltung des Lebens der Bewohner möglich sei. Dazu gehöre – vornehmlich am Tage und in den Abendstunden – die Möglichkeit einer ungestörten Kommunikation unter Einschluß der Mediennutzung und – für die Nacht – die Möglichkeit des störungsfreien Schlafens. Dabei sei nicht abzustellen auf die Nutzung der Gebäude nur bei geschlossenen Fenstern und Türen. Zu den schützenswerten Wohnbedürfnissen in einem nicht durch Störfaktoren nachteilig vorbelasteten Wohngebiet gehöre vielmehr das übliche Wohnverhalten und damit die Möglichkeit des Wohnens und Schlafens auch bei gelegentlich geöffneten Fenstern<sup>30</sup>.

Das Bundesverwaltungsgericht hat allerdings mehrfach betont, dass dem **Verordnungsgeber** bei der vom Einzelfall unabhängigen Festlegung von diese Zumutbar-

<sup>27</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 21. 5. 1976 – BVerwG IV C 80.74 – BVerwGE 51, 15, 29; Urt. v. 23. 1. 1981 – BVerwG 4 C 4.78 – BVerwGE 61, 295 <299>; Urt. v. 22. 3. 1985 – BVerwG 4 C 63.80 – BVerwGE 71, 150 <155>; Urt. v. 20. 10. 1989 – BVerwG 4 C 12.87 – BVerwGE 84, 31 <39 f.>; Urt. v. 28. 1. 1999 – BVerwG 4 CN 5.98 – BVerwGE 108, 248 <254>.

<sup>28</sup> Dazu vgl. BVerwG, Urt. v. 23. 1. 1981 a. a. O., S. 303.

<sup>29</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 22. 5. 1987 – BVerwG 4 C 33-35.83 – BVerwGE 77, 285 <289>; Urt. v. 20. 10. 1989 – BVerwG 4 C 12.87 – BVerwGE 84, 31 <40 f.>; BERKEMANN, in: Schutz vor Lärm, S. 73, 85; Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, Studie zur Kostenverhältnismäßigkeit von Schallschutzmaßnahmen, S. 12.

<sup>30</sup> BVerwG, Urt. v. 21. 5. 1976 – BVerwG IV C 80.74 – BVerwGE 51, 15, 33; Urt. v. 29. 1. 1991 – BVerwG 4 C 51.89 – BVerwGE 87, 332, 388. Diese Entscheidungen sind zwar zu § 17 Abs. 4 FStrG a.F. bzw. § 74 Abs. 2 VwVfG ergangen. Die darin festgelegte Zumutbarkeitsschwelle stimmt jedoch sachlich mit § 41 BImSchG überein; vgl. BVerwG, Urt. v. 21. 5. 1976 – BVerwG IV C 80.74 – BVerwGE 51, 15, 28; Urt. v. 22. 5. 1987 – BVerwG 4 C 33-35.83 – BVerwGE 77, 285 <286 f.>; Urt. v. 4. 5. 1988 – BVerwG 4 C 2.85 – Buchholz 407.57 LStrGNW Nr. 1 S. 5; Urt. v. 20. 10. 1989 – BVerwG 4 C 12.87 – BVerwGE 84, 31 <39>.

keitsgrenze ausdrückenden gebietsbezogenen Grenzwerten im Rahmen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ein bedeutender **Spielraum** für die Entscheidung verbleibe, welches von mehreren hier kollidierenden Interessen im Konfliktfall Vorrang genießen solle<sup>31</sup> oder – wie Herr Voßkuhle in seinem Grußwort freundlicher formuliert hat – wie diese Interessen zu einem harmonischen Ausgleich gebracht werden sollen. Hiervon hat der Ordnungsgeber durch die **Verkehrslärmschutzverordnung** Gebrauch gemacht. Darin sind nach der Schutzbedürftigkeit von Anlagen und Gebieten<sup>32</sup> gestaffelte **Immissionsgrenzwerte** festgelegt und Verfahren zur Berechnung der Beurteilungspegel normiert, die jene Grenzwerte nicht überschreiten dürfen. Diese Beurteilungspegel sind als **Mittelungspegel** (energieäquivalente Dauerschallpegel) auf der Grundlage des langfristig prognostizierbaren durchschnittlichen bzw. regelmäßigen Verkehrsaufkommens zu berechnen. Spitzenpegel, denen allerdings erheblicher Einfluß auf die Höhe des Dauerschallpegels zukommt, bleiben also als gesonderte Größe bei der Lärmschutzuntersuchung außer Betracht.

Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Regelung bisher in ständiger Rechtsprechung als verfassungs- und gesetzeskonform angesehen<sup>33</sup> und sogar auf vor ihrem Inkrafttreten planfestgestellte Verkehrswegebau- oder –änderungsvorhaben angewandt<sup>34</sup>. Es hat allerdings darauf hingewiesen, dass der Ordnungsgeber gehalten sein kann, erheblichen Veränderungen durch entsprechende Anpassungen Rech-

<sup>31</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 21. 5. 1976 – BVerwG IV C 80.74 – BVerwGE 51, 15, 33 f.; Urt. v. 23. 1. 1981 – BVerwG 4 C 4.78 – BVerwGE 61, 295 <298>; Urt. v. 22. 5. 1987 BVerwG 4 C 33-35.83 – BVerwGE 77, 285 <286 f.>.

<sup>32</sup> Maßgeblich ist insoweit, wenn der Bau oder die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges Gegenstand eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung ist, grundsätzlich die bauliche Qualität, die dem betroffenen Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Plangenehmigung zukommt. Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muß der Planungsträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (vgl. BVerwG, Urt. v. 21. 3. 1996 – BVerwG 4 A 11.95 – Buchholz 406.25 § 41 BlmSchG Nr. 14). Umgekehrt muß eine kommunale Bauleitplanung auf – etwa durch Planauslegung – hinreichend konkretisierte und verfestigte Planungsabsichten der konkurrierenden Fachplanung Rücksicht nehmen, auch wenn diese noch nicht rechtsverbindlich sind. Einer solchen verfestigten Fachplanung kann deswegen nicht durch einen Bebauungsplan entgegen gewirkt werden, der in diesem Bereich die bauliche Gebietsqualifizierung zum Nachteil des Vorhabenträgers ändert, ohne Schutzvorkehrungen festzusetzen. Eine derartige Bauleitplanung ist bei der Planfeststellung oder Plangenehmigung nicht zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 13. 11. 2001 – BVerwG 9 B 57.01 – Buchholz 406.25 § 43 BlmSchG Nr. 17 S. 25).

<sup>33</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 21. 3. 1996 – BVerwG 4 A 10.95 – Buchholz 406.25 § 41 BlmSchG Nr. 13 S. 38 f.; Urt. v. 5. 3. 1997 – BVerwG 11 A 25.95 – BVerwGE 104, 123 < 130 ff.>; Urt. v. 18. 3. 1998 – BVerwG 11 A 55.96 – BVerwGE 106, 241 <246>; Urt. v. 3. 3. 1999 – BVerwG 11 A 9.97 – Buchholz 406.25 § 41 Nr. 26 S. 23 f., 27 f.; Beschl. v. 5. 3. 1999 – BVerwG 4 VR 3.98 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 149 S. 19 f.

<sup>34</sup> BVerwG, Beschl. v. 22. 9. 1999 – BVerwG 4 B 68.98 – Buchholz 406.25 § 41 Nr. 30..

nung zu tragen<sup>35</sup>. Dazu würde auch ein möglicherweise veränderter **Stand der Lärmwirkungsforschung** gehören. Dabei handelt es sich um eine Tatsachenfrage auf einem Gebiet, auf dem ich nicht sachverständig bin. Deshalb kann ich Ihnen nicht verraten, wie hoch die Chancen dafür sind, dass der Ordnungsgeber seinen Entscheidungsspielraum durch Normierung eines ergänzenden Spitzenschallpegelkriteriums nutzen oder gar von den Gerichten dazu gezwungen werden wird, weil jede andere Entscheidung unvertretbar wäre. Die durch politisch verantwortliche Normierung der Lärmschutzansprüche in einer Rechtsverordnung gewonnene relative Rechtssicherheit ist jedenfalls ein wertvoller Fortschritt im Vergleich zum Flughafenplanungsrecht, das nach wie vor keine normativ verbindlichen Lärmgrenzwerte kennt, sondern es der Rechtsunsicherheit einer dynamischen Rechtsprechung überlässt, Maßstäbe für die Zumutbarkeit bestimmter Fluglärmwirkungen zu entwickeln.

Gemäß § 43 Abs. 1 Satz 2 ist in den Rechtsverordnungen nach Satz 1 den **Besonderheiten des Schienenverkehrs** Rechnung zu tragen. Damit werden solche Besonderheiten zwar gesetzlich anerkannt, ohne dass der Gesetzgeber jedoch erkennen lässt, worin er sie im einzelnen sieht. Der gesetzlichen Vorgabe ist die Verkehrslärmschutzverordnung dadurch nachgekommen, dass sie unterschiedliche Verfahren zur Ermittlung der Immissionen an Straßen und Schienenwegen normiert und dabei für Schienenwege – mit Ausnahme solcher, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden - einen Abschlag<sup>36</sup> in Höhe von 5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms vorgesehen hat. Dieser "**Schienenbonus**" wurde damit gerechtfertigt, dass nach allgemeinen Erkenntnissen die Verkehrsgeräusche, die von Schienenwegen ausgehen, - mit der genannten Ausnahme - als weniger lästig und störend empfunden würden als die von Straßen ausgehenden<sup>37</sup>. Grundlage dafür waren die Ergebnisse einer interdisziplinären Feldstudie vom Ende der 1970er und Anfang der 1980er Jahre<sup>38</sup>. Das

<sup>35</sup> BVerwG, Urt. v. 11. 1. 2001 – BVerwG 4 A 13.99 – Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 16 S. 19 f. Vgl. auch HessVGH, Urt. v. 4. 4. 2000, Rspr. § 41 Nr. 60 S. 18 ff.; BayVGH, Urt. v. 12. 4. 2002 – 20 A 01.40016 u.a. – DVBl 2002 S. 1140 f.

<sup>36</sup> Korrekturfaktor S der Anlage 2 zur 16. BImSchV.

<sup>37</sup> Siehe dazu Ule/Laubinger, BImSchG, RvB A 16.0 Rdnr. B 32 (LAUBINGER). Kritisch dazu CZAJKA, in: Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, § 41 BImSchG, Rn. 40 f.

<sup>38</sup> Interdisziplinäre Feldstudie II über die Besonderheiten des Schienenverkehrslärms gegenüber dem Straßenverkehrslärm (Erweiterte Untersuchung). Bericht über ein Forschungsvorhaben zum Verkehrslärmschutzgesetz im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, München 1983. Dazu vgl. MÖHLER u. a., Zeitschrift für Lärmbekämpfung 1986 S. 132 ff.; SCHUEMER u. a., Zeitschrift für Lärmbekämpfung 1991 S. 1 ff.; HAUCK, Zeitschrift für Lärmbekämpfung 1991 S. 162 ff.; HEIMERL, ETR 1992 S. 485 ff.; MÖHLER u. a., Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2000 S. 144 ff. Kritisch dazu: WINDELBERG, Zeit-

Bundesverwaltungsgericht hat dies in ständiger Rechtsprechung als verfassungs- und gesetzeskonform angesehen<sup>39</sup>. Es hat dabei den angesichts fortbestehender technisch-wissenschaftlicher Unsicherheiten in der Lärmwirkungsforschung weiten Gestaltungsspielraum des Ordnungsgebers betont, allerdings auch insoweit hervorgehoben, dass eine zahlenförmige Norm wie der Wert von 5 dB(A) für den Schienenbonus darauf zu untersuchen ist, ob ihre Ableitung den Erfordernissen rationaler Abwägung genügt und der Ordnungsgeber deshalb verpflichtet bleibt, diese Norm unter Kontrolle zu halten und gegebenenfalls entstehende neue Erkenntnisse zu bewerten und zu gewichten<sup>40</sup>. Den "Schienenbonus" von 5 dB(A) übernommen hat die Magnetschwebebahn-Lärmschutzverordnung bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h<sup>41</sup>. Die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung berücksichtigt die unterschiedlichen Frequenzspektren des Straßen- und Schienenverkehrs durch den Korrekturfaktor E in der Tabelle 2 zur Anlage, da das Schalldämm-Maß von dem Frequenzspektrum des jeweiligen Verkehrsgeräusches abhängig sei<sup>42</sup>.

Da die Verordnung nach wie vor den Schienenbonus enthält und kein den Mittelungspegel ergänzendes Spitzenschallpegelkriterium kennt, sind die **Planfeststellungsbehörden** verpflichtet, sich daran zu halten. Eine **Normverwerfungskompetenz** steht ihnen – anders als den Gerichten – gegenüber dem Ordnungsgeber grundsätzlich, d.h. außer bei offensichtlicher Verfassungswidrigkeit der Norm oder Strafrechtswidrigkeit des von ihr gebotenen Verhaltens, **nicht** zu. Allerdings kann die **Anhörungsbehörde** in ihrer Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens auf etwaige **Bedenken** gegen die Gesetzeskonformität der Verordnung **hinweisen**. Solche Bedenken wären allerdings nur mit **neuen, den jetzigen Kenntnisstand gesichert wiedergebenden Forschungsergebnissen** zu begründen, die für den Schienenbonus oder die alleinige Maßgeblichkeit des Mittelungspegels zu einer anderen Beurteilung führen müssten. Zwischen einzelnen Wissenschaftlern ausgetragene Kontroversen über die methodischen Grundlagen der der Verordnung zugrunde

---

schrift für Lärmbekämpfung 1994 S. 129 ff.; ders., Zeitschrift für Lärmbekämpfung 1995 S. 42 ff.; STRAUCH, Immissionsschutz 1997 S. 61 ff. Differenzierend MÖHLER/SCHÜMER, DAGA 1997 S. 224 f.

<sup>39</sup> BVerwG, Urt. v. 5. 3. 1997 – BVerwG 11 A 25.95 – BVerwGE 104, 123 <131 f.>; Urt. v. 1. 10. 1997 BVerwG 11 A 10.96 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 32 S. 163; Urt. v. 18. 3. 1998 – BVerwG 11 A 55.96 – BVerwGE 106, 241 <246 ff.>; Beschl. v. 13. 11. 2001 – BVerwG 9 B 57.01 – Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 17 S. 26 ff.; Beschl. v. 25. 1. 2005 – BVerwG 9 B 38.04 – Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 22 S. 58 f.

<sup>40</sup> BVerwG, Urt. v. 18. 3. 1998, a. a. O.

<sup>41</sup> Korrekturfaktor S in Tz. 3 Buchst. h der Anlage.

<sup>42</sup> Vgl. Ule/Laubinger, BImSchG, RvB A 24.0 Rdnr. C 1 (LAUBINGER).

liegenden Lärmwirkungsstudien reichen dafür ebenso wenig aus wie bloße Zweifel an der Repräsentativität der den Studien zugrunde liegenden Untersuchungen<sup>43</sup>.

Das in der Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung normierte Verfahren zur Berechnung der Beurteilungspegel bei Schienenwegen sieht in einer Fußnote zur Tabelle C vor, dass für Fahrbahnen, bei denen aufgrund besonderer Vorkehrungen eine weitergehende dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, die der Lärminderung entsprechenden Korrekturwerte zusätzlich zu den Korrekturwerten dieser Tabelle berücksichtigt werden können. Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit einer Verfügung vom 16. März 1998 festgestellt, dass für das **"Besonders überwachte Gleis"** als Möglichkeit des aktiven Schallschutzes eine weitergehende dauerhafte Lärminderung im Sinne dieser Fußnote nachgewiesen sei, und zwar in Höhe von 3 dB(A). Diese Verfügung ist keine Rechtsnorm, so dass die Richtigkeit ihres Inhalts im Streitfall vollständiger gerichtlicher Überprüfung unterliegt. Das Bundesverwaltungsgericht hat aufgrund einer Beweisaufnahme in einem Urteil vom 15. März 2000<sup>44</sup> anerkannt, dass das Verfahren "Besonders überwachtetes Gleis" eine dauerhafte Lärminderung um zumindest 2 dB(A) erzielt. Dabei beeinflussten die klotzgebremsten Nahverkehrszüge das Ergebnis negativ; ohne sie wäre im Mittel ein wesentlich größerer Lärminderungseffekt feststellbar gewesen. Weitere tatsächliche Erkenntnisse dazu lassen sich der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bisher nicht entnehmen. In rechtlicher Hinsicht hat das Bundesverwaltungsgericht festgestellt, dass das in der genannten Fußnote aufgestellte Erfordernis, eine "dauerhafte" Lärminderung nachzuweisen, so zu verstehen sei, dass die Verbesserung der Lärmsituation aufgrund dieser aktiven Schallschutzmaßnahme ebenso anhaltend sein müsse wie die Entscheidung des Vorhabenträgers für eine bestimmte Fahrbahnart<sup>45</sup>. Die dauerhafte Gewährleistung einer Lärminderung um 3 dB(A) verlange allerdings nicht, dass zu jedem Zeitpunkt des Schleifzyklus ein Abstand von mindestens 3 dB(A) zum Grundwert von 51 dB(A) eingehalten werden müsse, sondern vielmehr, dass dieser Durchschnittswert dauerhaft und im Mittel auf einen um 3 dB(A) niedriger liegenden Wert abgesenkt werden müsse<sup>46</sup>. Ob sich der vom Eisenbahn-Bundesamt für richtig gehaltene Abschlag von 3 dB(A) aufgrund neuerer Tatsachenfeststellungen heute

<sup>43</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 5. 3. 1997 – BVerwG 11 A 25.95 – BVerwGE 104, 123 <132 f.>; Urt. v. 31. 10. 2002 – BVerwG 9 A 22.01 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 55 S. 35.

<sup>44</sup> BVerwG 11 A 42.97 – BVerwGE 110, 370 <373 ff.>.

<sup>45</sup> BVerwG, Urt. v. 15. 3. 2000 – BVerwG 11 A 42.97 – BVerwGE 110, 370 <376>.

<sup>46</sup> BVerwG, Beschl. v. 22. 8. 2007 – BVerwG 9 B 8.07 – NVwZ 2007 S. 1427 f.

noch halten lässt, ist eine Tatsachenfrage auf einem Gebiet, auf dem ich nicht sachverständig bin, so dass ich Ihnen diese Frage außerhalb eines gerichtlichen Verfahrens mit seinen entsprechenden Aufklärungsmöglichkeiten nicht beantworten kann. Insoweit gilt das Motto, das die Außenseite dieses schönen Universitätsgebäudes schmückt und auch durch die fackeltragende Statue auf der Kuppel des Bundesverwaltungsgerichts verkörpert wird: "Die Wahrheit wird euch frei machen."

## V. Zusammenfassende Würdigung

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz regelt den Immissionsschutz für Verkehrsanlagen nicht umfassend, sondern nur für einen Teilausschnitt. Gleichzeitig erhebt der Gesetzgeber den Anspruch, in den §§ 41 ff. BImSchG für den Verkehrswegebau eine unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes lückenlose Regelung getroffen zu haben. Die Rechtsprechung, von Verfassung wegen an Gesetz und Recht gebunden, muß diesem in sich spannungsreichen Befund auf **zwei Wegen** Rechnung tragen: Sie muß zum einen durch eine berechenbare und interessengerechte Auslegung der §§ 41 ff. BImSchG die damit getroffene Regelung tatsächlich so zur Anwendung bringen, dass für den Verkehrswegebau unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes keine Gesetzeslücken verbleiben. Sie muß zum anderen für die Fälle, in denen die §§ 41 ff. BImSchG nicht anwendbar sind, das fachplanungsrechtliche Abwägungsgebot so handhaben, dass auch in diesem Bereich jedenfalls die Überschreitung einer äußersten, mit einer Abwägung nicht mehr überwindbaren Zumutbarkeitsgrenze von Rechts wegen ausgeschlossen ist. Wo diese verläuft, wird von der Rechtsprechung situationsbedingt nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles zu bestimmen sein. Dabei werden betroffene Gemeinden beanspruchen können, dass in ihren beplanten Wohngebieten durch Einhaltung zumindest der Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt werden<sup>47</sup>. Für betroffene Anlieger darf in der Abwägung keine Lärmbelastung hingenommen werden, die deren Gesundheit gefährdet oder mit einem die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändernden, schweren und unerträglichen Eingriff in das Eigentum verbunden ist. Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörden sind gut beraten, wenn sie sich bei ihren Planungen auf eine effektive gerichtliche Kontrolle dieser Anforderungen einstellen.

<sup>47</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 17. 3. 2005 – BVerwG 4 A 18.04 – BVerwGE 123, 152 <158>.