

Rechtslupe

- <http://www.rechtslupe.de> -

Schallschutzwand an der Bahntrasse

7. März 2012 @ 06:08 | [Umweltrecht](#)

Die zur Lärmvorsorge im Rahmen der Änderung eines Schienenwegs gebotene Errichtung einer einseitigen Schallschutzwand ist Bestandteil des erheblichen baulichen Eingriffs i.S.v § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16. BImSchV. Im Falle eines erheblichen baulichen Eingriffs in einen vorhandenen Schienenweg bleiben für die Annahme einer wesentlichen Änderung nach § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV Schallreflexionen einer hochabsorbierenden Schallschutzwand unberücksichtigt (im Anschluss an Urteil vom 3. März 1999 – BVerwG 11 A 9.97 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 26). Dies gilt auch bei einer die grundrechtliche Erheblichkeitsschwelle überschreitenden Lärmvorbelastung.

Lärmimmissionen eines planfestgestellten Vorhabens, die grundsätzlich durch Schutzauflagen behoben werden können, begründen aber nur einen Anspruch auf Planergänzung, der im Wege einer Verpflichtungsklage durchzusetzen ist. Eine Planaufhebung kommt nur in Betracht, wenn das Fehlen notwendiger Schutzauflagen ausnahmsweise so großes Gewicht hat, dass davon die Ausgewogenheit der Gesamtplanung oder eines wesentlichen Planungsteils betroffen ist¹.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei Prüfung der Frage, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, einen Abwägungsspielraum, der es gestattet, neben den in § 41 Abs. 2 BImSchG ausdrücklich benannten Kostengesichtspunkten auch andere Belange zu berücksichtigen, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegen stehen². Diese Abwägung kann von den Gerichten nur auf die Einhaltung der rechtlichen Bindungen hin überwacht werden. Ein Anspruch auf ein bestimmtes Abwägungsergebnis, wie es die Klägerin mit ihrem Begehren auf aktiven Lärmschutz geltend macht, scheidet demnach grundsätzlich aus³.

Da weder § 41 Abs. 1 BImSchG noch das planerische Abwägungsgebot dem Betroffenen einen Anspruch auf bestimmte Schallschutzmaßnahmen gewähren, ist es grundsätzlich sachgerecht, das Begehren, im Rahmen der Planfeststellung für den Bau oder die Änderung einer Verkehrsanlage Schallschutz zu erhalten, im Wege einer Neubescheidungsklage entsprechend § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO zu verfolgen. Zwar beschränkt sich die Klägerin nicht auf ein bloßes (und hinsichtlich der Art des gebotenen Lärmschutzes offenes) Neubescheidungsbegehren, sondern will darüber hinaus, dass das Gericht im Rahmen der Verpflichtung der Beklagten zur Neubescheidung Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes vorschreibt. Damit konkretisiert sie jedoch nur die Rechtsauffassung, die das Gericht nach § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO der Verwaltungsbehörde zur Beachtung vorgeben soll⁴.

Dem Neubescheidungsbegehren muss aber deshalb der Erfolg versagt bleiben, wenn die Planungsbehörde weder nach § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung noch nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG verpflichtet war, Maßnahmen zur Lärmvorsorge vorzusehen. Ein Anwohner kann in einem solchen Fall einen Anspruch auf Neubescheidung auch nicht aus Grundrechten herleiten.



Ein Schutzanspruch nach der Verkehrslärmschutzverordnung scheidet nicht bereits deshalb aus, weil die Errichtung der westseitigen Schallschutzwand keinen erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV darstellt und diese Maßnahme infolgedessen auch nicht als wesentliche Änderung des Verkehrswegs i.S.v. § 41 Abs. 1 BImSchG verstanden werden kann. Die gegenteilige Rechtsauffassung findet keine Stütze in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Zu Unrecht bezieht die Gegenmeinung sich insoweit auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 9. Februar 1995⁵, wenn sie darauf abhebt, dass die Änderung des Schienenwegs sich auf dessen vorausgesetzte und planerisch gewollte Leistungsfähigkeit beziehen muss, die Errichtung einer Schallschutzwand aber nicht die Kapazität des Verkehrswegs steigert. Denn anders als in der in Bezug genommenen Entscheidung geht es vorliegend nicht um die nachträgliche und isolierte Errichtung einer Schallschutzwand zum Zwecke der Lärmsanierung, sondern hier erfolgt ein erheblicher baulicher Eingriff in den Schienenweg (auch im Sinne einer Kapazitätsausweitung), der westlich der Bahntrasse zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen führt, die mithilfe der Lärmschutzwand abgeschirmt werden sollen. Zwar können dem Begriff des Schienenwegs im Sinne des Immissionsschutzrechts nicht sämtliche Betriebsanlagen der Eisenbahn, deren Errichtung der Planfeststellung bedarf, zugeordnet werden, sondern allein deren Lärm verursachende Teile wie die Gleisanlagen mit ihrem Ober- und Unterbau einschließlich der Oberleitung⁶. Schallschutzwände sind letzteren aber dann zuzurechnen, wenn sie in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau oder der Änderung einer Gleisanlage errichtet werden, weil normative Vorgaben für die gebotene Lärmvorsorge ihre Errichtung erfordern und diese bauliche (Teil-)Maßnahme damit unabdingbare Voraussetzung für den Bau oder die wesentliche Änderung des Schienenwegs im Sinne des Immissionsschutzrechts ist. Derartige, die Lärmemissionen einer Gleisanlage gezielt steuernde Betriebsanlagen sind in Folge der normativen Verknüpfung deren Bestandteil und unterfallen damit § 41 Abs. 1 BImSchG.

Es fehlt aber an der nach §§ 41 f. BImSchG in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung zwingend erforderlichen „wesentlichen Änderung“. Anders als der Neubau oder die bauliche Erweiterung löst ein erheblicher baulicher Eingriff Schutzansprüche der Lärmbetroffenen nur aus, wenn zu ihrem Nachteil eine relevante Erhöhung der Beurteilungspegel eintritt⁷. Der Verordnungsgeber bezeichnet nämlich eine Änderung insoweit in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16. BImSchV nur dann als wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms durch einen erheblichen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird, oder – außer in Gewerbegebieten – der Verkehrslärm von mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts erhöht wird⁸.

Keiner dieser Fälle liegt hier vor. Ausweislich der von der Klägerin insoweit nicht angegriffenen schalltechnischen Untersuchung vom 01.12.2009 werden die Beurteilungspegel an den IP 1.04 bis 1.07 auf dem Krankenhausgelände durch den Eingriff tags zwar erhöht, jedoch nicht um mindestens 3 dB(A) bzw. auf mindestens 70 dB(A). Nachts sind danach keinerlei Lärmzuwächse zu verzeichnen. Auch für das Krankenhausgelände sind keine relevanten Pegelerhöhungen zu erwarten. Nach den von der Klägerin mit Schriftsatz vom 23.09.2011 als Anlage K 21 vorgelegten Rasterisolinienübersichten wirken auf das Krankenhausgelände mit Ausnahme eines an das Gebäude am IP 1.06 angrenzenden kleinen Teilstücks Lärmimmissionen im Bereich zwischen 65 und 55 dB(A) ein. Eine die Grenze von 70 dB(A) tags überschreitende Lärmbelastung kann danach ebenso wie eine Zunahme um mindestens 3 dB(A) ausgeschlossen werden, ohne dass es noch weiter darauf ankäme, wo genau auf dem Krankenhausgelände sich die zum Aufenthalt der Patienten im Freien dienenden Flächen befinden.

Die diesem Befund zugrunde liegenden Berechnungen sind entgegen der Auffassung der Klägerin nicht deshalb fehlerhaft, weil die Schallreflexionen durch die westlich der Bahntrasse vorgesehene Lärmschutzwand nicht einbezogen wurden. Die Lärmprognose leidet insoweit nicht an einem

Mangel, denn es fehlt für Schienenlärm an Rechtsvorschriften, die eine Berücksichtigung der Schallreflexionen zulassen würden.

Für die Berechnung des Beurteilungspegels nach Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung bleiben Schallreflexionen hochabsorbierend ausgebildeter Schallschutzwände unberücksichtigt. Zwar sind gemäß dem Korrektursummanden DB Reflexionen von Lärmschutzwänden zu berücksichtigen. Dieser definiert sich aber wiederum durch die Verweisung auf die Schall 03 (Ausgabe 1990), die ihrerseits nur Schallreflexionen nicht schallabsorbierender Objekte (wie Häuserwände etc.) in die Berechnung des Beurteilungspegels einstellt und – anders als im speziellen Fall des Abschnitt 7.7 Abs. 2 der Schall 03 – insoweit auch keinen Bezug auf die VDI 2714 nimmt, nach der Schallreflexionen auch hochabsorbierender Schallschutzwände rechnerisch berücksichtigungsfähig wären. Daraus folgt, dass der Ordnungsgeber die mit der Errichtung einer Lärmschutzwand zusammenhängende – allenfalls geringfügige – Lärmsteigerung vernachlässigt wissen wollte⁹. Dagegen ist nichts zu erinnern, denn dem Ordnungsgeber steht nicht nur bei der Festlegung der Immissionsgrenzwerte, sondern auch bei der Bestimmung des Rechenverfahrens zur Ermittlung des Beurteilungspegels ein weiter Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu. Dem Ordnungsgeber waren zusätzliche Lärmeinwirkungen infolge von Schallreflexionen hochabsorbierender Schallschutzwände bewusst. Er hat sie in Nr.04.6 der RLS90 im Rechenvorgang berücksichtigt. Wenn er diese aber für den Schienenverkehr wegen dessen Besonderheiten gegenüber dem Straßenverkehr (z.B. Abschirmung durch die Zugwaggons) unberücksichtigt belassen wollte, ist dies von seinem normativen Ermessen, das gegenläufige öffentliche und private Interessen zu berücksichtigen hat und nur im begrenzten Umfang einer gerichtlichen Nachprüfung offensteht, gedeckt¹⁰. Anhaltspunkte dafür, dass die bei Anwendung der Schall 03 rechnerisch ermittelte Lärmbelastung bei Außerachtlassung der Schallreflexionen hochabsorbierender Lärmschutzwände die Wirklichkeit nur noch völlig unzulänglich abbildet, sind nicht ersichtlich oder dargetan¹¹. Der Senat hält deshalb an der bisherigen Rechtsprechung fest.

Schallschutzwand 28 €/m²

wirkungsvoll, stabil und langlebig
bundesweite Montagen zu Festpreisen
www.betonzaun.net/laermschutzwand

Pyramidenschaumstoffe

vom Hersteller günstig kaufen.
Pyramidenschaum ab Lager bestellen!
Schaumstofflager.de/Pyramide

Akustik-Pyramidenschäum

direkt vom Hersteller schnell und günstig
Online-Shop
akustik-pyramiden-schaumstoff.de

Google-Anzeigen

Die Klägerin vermag einen Anspruch auf Schallschutzvorkehrungen auch nicht aus § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG herzuleiten. Neben Ansprüchen gemäß dem Lärmschutzsystem, das in den §§ 41 ff. BImSchG (und in der Verkehrslärmschutzverordnung) normativ festgelegt ist, kommt ein Rückgriff auf die allgemeine Regelung des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG lediglich nach Maßgabe des § 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG in Betracht. Dies gilt auch dann, wenn § 41 Abs. 1 BImSchG (in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung) nur deshalb nicht anzuwenden ist, weil seine tatbestandlichen Voraussetzungen zu verneinen sind¹². Letzteres ist hier der Fall. Der Ordnungsgeber der Verkehrslärmschutzverordnung durfte im Wege einer zulässigen pauschalierenden Betrachtungsweise die von hochabsorbierenden Schallschutzwänden ausgehenden Schallreflexionen vernachlässigen. Es würde seinem hierin zum Ausdruck kommenden kodifikatorischen Anspruch zuwider laufen, wollte man im Wege der allgemeinen verwaltungsverfahrenrechtlichen Bestimmung des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG eben diese ordnungsgeberische Wertung korrigieren.

Die Klägerin kann im Rahmen ihres Neubescheidungsantrags auch nicht mit Erfolg geltend machen, dass der Schutz von Eigentum und Gesundheit Schallschutz erfordert. Nach der Rechtsprechung des 9. Senats¹³, der der Senat folgt, sind Lärmschutzbelange der Nachbarschaft grundsätzlich nur dann in die planerische Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt. Dies gilt auch dann, wenn die für den Planfall prognostizierten Belastungswerte oberhalb der zur Abwehr einer Gesundheitsgefährdung nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG sowie unzumutbarer Eingriffe in das Eigentum nach Art. 14 Abs. 1 GG in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen.

Sowohl nach dem Schallschutzgutachten der Beigeladenen vom 01.12.2009 als auch nach dem von der Klägerin eingereichten Gutachten vom 23.12.2009 ist tagsüber kein Lärmzuwachs auf Werte von mindestens 70 dB(A) zu verzeichnen. Die zur Nachtzeit erreichten Werte liegen dagegen oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A). Von einer rechtlich relevanten Erhöhung durch das Ausbauprojekt kann aber nicht ausgegangen werden. Zwar ist unter den Berechnungen unstreitig, dass durch die von der Lärmschutzwand ausgehenden Schallreflexionen unter Abzug von Rückreflexionen etwa an dem der Trasse am nächsten gelegenen Gebäude am IP 1.06 ein Lärmzuwachs von ca. 0,3 dB(A) zu verzeichnen wäre. Nach den auch im Rahmen der Abwägung nach § 18 AEG relevanten normativen Vorgaben der 16. BImSchV in Verbindung mit der Schall 03 finden Schallreflexionen von hochabsorbierenden Lärmschutzwänden bei der Lärmberechnung aber keine Berücksichtigung. Dies ist verfassungsrechtlich unbedenklich. Die Grenze der Gestaltungsfreiheit des Ordnungsgebers bei der Festlegung der Grenzwerte und der Ausgestaltung der Lärmbelastungsermittlung ist erst dann erreicht, wenn das von ihm vorgesehene Berechnungsverfahren eine Lärmbelastung zulässt, die evident mit dem angestrebten Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen unvereinbar wäre¹⁴. Eine solche Feststellung lässt sich für die Außerachtlassung von Schallreflexionen hochabsorbierender Schallschutzwände nicht treffen. Diese vom Ordnungsgeber unter Ausnutzung seines gerichtlich nur eingeschränkt nachprüfbar Beurteilungs- und Ausgestaltungsspielraums getroffene Festlegung ist daher auch im Rahmen der Abwägung nach § 18 AEG zu berücksichtigen. Denn Lärmgrenzwerte erlangen ihre Aussagekraft nur im Zusammenspiel mit einem Mess- oder Berechnungsverfahren, in dem sie zu ermitteln sind. Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Verfahren wären die Grenzwerte unbestimmt. Ihnen fehlte die maßgebende Bezugsebene¹⁵. Das gilt auch im Bereich grundrechtlich relevanter Lärm((vor))belastungen.

Auf die von der Klägerin geforderte summative Betrachtung von Verkehrslärmeinwirkungen der N. Straße und der Ausbaustrecke auf die alte Villa am IP 1.06 muss nicht weiter eingegangen werden, da – wie bereits ausgeführt – von dem infolge eines erheblichen baulichen Eingriffs geänderten Schienenweg kein zusätzlicher Lärm auf das Grundstück der Klägerin einwirkt. Hinzukommt – trotz eines entsprechenden Vorhalts in der mündlichen Verhandlung – das Fehlen jeglichen substantiierten Vorbringens der Klägerin, in welchem Maße zur Nachtzeit Verkehrslärm durch die N. Straße auf das Grundstück der Klägerin einwirken und die bereits bestehende Vorbelastung durch Schienenverkehrslärm erhöhen würde.

Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15. Dezember 2011 – 7 A 11.10

1. stRspr, vgl. BVerwG, Urteile vom 07.07.1978 – 4 C 79.76, BVerwGE 56, 110 = Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 2; vom 18.04.1996 – 11 A 86.95, BVerwGE 101, 73, 85 = Buchholz 316 § 78 VwVfG Nr. 6 m.w.N.; und vom 23.02.2005 – 4 A 4.04, BVerwGE 123, 37 = Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 23 m.w.N.↔
2. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 – 11 A 25.95, BVerwGE 104, 123, 139 = Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 25↔
3. BVerwG, Urteil vom 14.04.2010 – 9 A 43.08, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 56 Rn. 37 m.w.N.↔
4. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 a.a.O. S. 134 m.w.N.↔
5. BVerwG, Urteil vom 09.02.1995 – 4 C 26.93, BVerwGE 97, 367, 369 = Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 7↔
6. BVerwG, Urteile vom 20.05.1998 – 11 C 3.97, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 18; vom 20.12.2000 – 11 A 7.00, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 36; und vom 21.05.2003 – 9 A 40.02, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 62↔
7. BR-Drucks 661/89, S. 32↔
8. BVerwG, Urteil vom 03.03.1999 – 11 A 9.97, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 26 ↔
9. BVerwG, Urteil vom 03.03.1999 a.a.O. Rn. 54 f.↔
10. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 a.a.O. S. 132↔
11. vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.1999 a.a.O. Rn. 73 f.↔
12. BVerwG, Urteile vom 09.02.1995 a.a.O. S. 371; und vom 17.03.2005 – 4 A 18.04, BVerwGE 123, 152, 156 = Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 44↔
13. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 – 9 A 5.07, Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 66 ↔
14. BVerwG, Urteil vom 09.06.2010 – 9 A 20.08, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr.208 ↔
15. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 – 4 C 9.95, BVerwGE 101, 1 ff. = Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 12↔

Dies ist ein Artikel aus der Rechtslupe: [<http://www.rechtslupe.de>]

URL des Artikels: <http://www.rechtslupe.de/verwaltungsrecht/umweltrecht/schallschutzwand-an-der-bahntrasse-339332>

Druck starten

© Rechtslupe Informationsdienste UG
www.rechtslupe.de