

Lärm von Bahnstrecken: Anspruch auf aktiven und passiven Schallschutz .

Wer als Wohnanlieger durch Bahnlärm wesentlich beeinträchtigt wird, hat nach der neueren Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes vorrangig einen Anspruch, dass der Lärm verhindert wird, wenn die dazu nötige Maßnahme wirtschaftlich zumutbar ist und ansonsten einen Anspruch auf Geldentschädigung für den passiven Schallschutz.

1. Sachverhalt

Der Kläger bewohnt eine Eigentumswohnung eines 1975 errichteten Gebäudes. Etwa 30 m von dem Balkon dieser Wohnung entfernt befindet sich eine Mitte des 19. Jahrhunderts gebaute Eisenbahnbrücke, deren Eigentümerin die Deutsche Bahn AG, die Beklagte, ist. Nach dem Abschluss von Bauarbeiten an der Brücke beschwerte sich der Kläger bei der Beklagten über einen gegenüber früher wesentlich erhöhten und unerträglichen Lärm-Beurteilungspegel, nach Messung und Berechnung eines Sachverständigen von 67,4 dB (A) tagsüber und 66,9 dB (A) nachts), den die über die Brücke fahrenden Züge verursachten. Die Beklagte hielt die von dem Kläger empfundene Steigerung des Lärmpegels für eine subjektive Fehleinschätzung.

Mit seiner Klage hat der Kläger die Verurteilung der Bahn zur Vornahme von Maßnahmen beantragt, durch welche bei dem Befahren der Brücke die Immissionsschutzwerte nach der TA-Lärm eingehalten werden. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers ist insoweit ohne Erfolg geblieben, als er die Verurteilung der Beklagten beantragt hat, geeignete Maßnahmen zu treffen, damit die durch das Befahren der Brücke verursachte Lärmbelästigung die Werte von 59 dB (A) tagsüber und 49 dB (A) nachts nicht übersteigt. Auf den Hilfsantrag, die Beklagte zur Zahlung der Kosten für den Einbau von Schallschutzfenstern zu verurteilen, hat das Oberlandesgericht - nach Einholung eines Sachverständigengutachtens - festgestellt, dass dieser Antrag dem Grunde nach gerechtfertigt ist.

2. Die BGH - Entscheidung (Urteil vom 27.10.2006 Az. V ZR 2/06)

Wohnungsanlieger einer Bahnstrecke müssen wesentliche Lärmbeeinträchtigungen nur dulden, wenn diese nicht durch wirtschaftlich zumutbare Maßnahmen verhindert werden können. Als Kompensation muß die Bahn dann die Kosten für den Einbau von Schallschutzfenstern erstatten.

Der Anspruch leitet sich aus der Vorschrift des § 906 BGB ab. Danach kann der Eigentümer eines Grundstücks die Zuführung nicht nur von Gasen, Dämpfen, Gerüchen, Rauch, Ruß, Wärme, sondern auch von Geräuschen und Erschütterungen, die von einem anderen Grundstück ausgehen, dann verbieten, wenn die Einwirkung die Benutzung seines Grundstücks wesentlich beeinträchtigt. Wesentlich ist die Beeinträchtigung in der Regel, wenn die in Gesetzen oder Rechtsverordnungen festgelegten Grenz- oder Richtwerte von den nach diesen Vorschriften ermittelten und bewerteten Einwirkungen überschritten werden. Gleiches gilt für Werte in allgemeinen Verwaltungsvorschriften, die nach § 48 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erlassen worden sind und den Stand der Technik wiedergeben.

Ein Abwehranspruch scheidet aus, wenn eine wesentliche Beeinträchtigung durch eine ortsübliche Benutzung des anderen Grundstücks herbeigeführt wird und nicht durch Maßnahmen verhindert werden kann, die Benutzern dieser Art wirtschaftlich zumutbar sind. Hat der Eigentümer aber hiernach eine Einwirkung zu dulden, so kann er von dem Benutzer des anderen Grundstücks einen angemessenen Ausgleich in Geld verlangen, wenn die Einwirkung eine ortsübliche Benutzung seines Grundstücks oder dessen Ertrag über das zumutbare Maß hinaus beeinträchtigt (§ 906 Abs. 2 BGB).

a. Wann geht vom Lärm eine wesentliche Beeinträchtigung aus?

Wann eine wesentliche Beeinträchtigung vorliegt, beurteilt sich nach dem Empfinden eines verständigen Durchschnittsmenschen und dem, was diesem unter Würdigung anderer öffentlicher und privater Belange zuzumuten ist.

Die Grenze zur Wesentlichkeit des Lärms ist nicht etwa allein mathematisch mit Vergleich zu den in Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV genannten und zu berechnenden Immissionsgrenzwerte mathematisch zu bestimmen, sondern auch aufgrund einer eigenen wertenden Beurteilung des Gerichts.

b. Nutzungen der Grundstücke erheblich

Für das Überschreiten der Schwelle zur Wesentlichkeit sind zu berücksichtigen

- **die unterschiedlichen Nutzung der Grundstücke von dem der Lärm ausgeht und welches beeinträchtigt wird,**
- **der bauordnungsrechtliche den Charakter des Gebiets, in welchem sich die beiden Grundstücke befinden,**
- **die Art des Lärms und seine Intensität und**
- **ob die in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BimSchV) festgelegten Grenzwerte mehr als geringfügig überschritten werden.**

Die Überschreitung der in § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV genannten Werte ist nur eine Entscheidungshilfe und Indiz dafür, dass der Lärm wesentlich stört, nicht aber eine bindende Größe.

c. Aktiver Schallschutz muß wirtschaftlich zumutbar sein

Ein Bahnanlieger ist verpflichtet, eine solche wesentliche Beeinträchtigung nur dann zu dulden, wenn sie durch die ortsübliche Benutzung des Bahngrundstücks herbeigeführt wird und nicht durch Maßnahmen verhindert werden kann, die Benutzern dieser Art wirtschaftlich zumutbar sind (§ 906 Abs. 2 Satz 1 BGB).

Aber der Anwohner hat einen Anspruch auf Zahlung eines angemessenen Ausgleichs in Geld, wenn die von dem Befahren der Brücke ausgehenden Geräuschemissionen die ortsübliche Benutzung seines Grundstücks über das zumutbare Maß hinaus beeinträchtigen (§ 906 Abs. 2 Satz 2 BGB).

d. Bestandsschutz kein Hindernis

Der Anspruch ist nicht deshalb ausgeschlossen, weil für die Bahnstrecke Bestandsschutz besteht.

Bahnlärm wird vom Gesetzgeber anders als Fluglärm bewertet. Im Urteil vom 10. Dezember 2004 hat der BGH einen zivilrechtlichen Entschädigungsanspruch nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB wegen von Flugplätzen ausgehender Lärmbelästigungen dann ausgeschlossen, wenn ein Planfeststellungsverfahren (§§ 8, 9, 10 LuftVG) durchgeführt worden ist oder eine Planfeststellung (gem. § 71 Abs. 2 Satz 1 LuftVG) fingiert wird.

Für Bahnlärm gilt das nicht. Zum einen war weder vor der Errichtung der den Lärm verstärkenden Brücke noch vor dem Beginn der Umbaumaßnahmen die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens notwendig. Zum anderen fehlt es für den Eisenbahnverkehr an einer § 71 LuftVG entsprechenden gesetzlichen Regelung, welche für alte Flugplätze eine Planfeststellung fingiert. Das zeigt, dass der Gesetzgeber für den Bahnverkehr einen mit dem Betrieb alter Flugplätze vergleichbaren Regelungsbedarf nicht für notwendig hält. Diese gesetzgeberische Wertung müssen die Gerichte beachten. Die Bahn ist deshalb ohne Einschränkung in das System der Abwehr von Geräuschimmissionen und der Entschädigungspflicht nach § 906 BGB eingebunden.

e. **Unzumutbare Beeinträchtigung**

Für die Beurteilung, ob von einem anderen Grundstück ausgehende Einwirkungen die ortsübliche Benutzung des davon betroffenen Grundstücks über das zumutbare Maß hinaus beeinträchtigen, gilt grundsätzlich derselbe Maßstab wie für die Beurteilung, ob diese Einwirkungen zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der Grundstücksnutzung (§ 906 Abs. 1 Satz 1 BGB) führen. Wird die Grenze zur Wesentlichkeit überschritten, kann der duldungspflichtige Grundstückseigentümer daher einen Entschädigungsanspruch nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB haben.

Daher billigte der BGH dem Kläger hier wegen der zu dulddenden wesentlichen Beeinträchtigung der ortsüblichen Benutzung seines Grundstücks eine Geldentschädigung als Ausgleich zu.

f. **Enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle unerheblich**

Die Geldentschädigung ist bereits bei Überschreiten der fachplanungsrechtlichen Erheblichkeitsschwelle und nicht erst bei der wesentlich höheren (+ 10 dB) enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle eröffnet.

Denn die fachplanungsrechtlichen Erheblichkeitsschwelle bestimmt nach der Rechtsprechung des BGH zugleich die Grenze zur zivilrechtlichen Wesentlichkeit des Lärms (§ 906 Abs. 1 Satz 1 BGB).

Nur wenn der Entschädigungsanspruch des beeinträchtigten Grundstückseigentümers seine Grundlage in einer entsprechenden Anwendung von § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB wegen hoheitlicher Eingriffe der öffentlichen Hand hat, gilt für die Beurteilung der Unzumutbarkeit die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, die deutlich über der fachplanungsrechtlichen Erheblichkeitsschwelle liegt.

g. **Keine Duldungspflicht trotz späterem Eigentumserwerb**

Die Bahn darf nicht deshalb mehr Lärm verursachen, weil ihre Gleisanlagen vor dem Bau oder Kauf des Wohneigentums vorhanden war (Gedanke der Priorität). Zwar dürfen für die Begründung eines Entschädigungsanspruchs für unzumutbaren Lärm die Umstände nicht außer Betracht gelassen werden, die den durch die unterschiedliche Nutzung des emittierenden und des beeinträchtigten Grundstücks hervorgerufenen Interessenkonflikt durch Maßnahmen des einen oder des anderen Eigentümers veranlasst oder verschärft haben. Aber wer sich - wie hier die klagenden Wohnungseigentümer - in Kenntnis einer lärmintensiven Eisenbahnstrecke, in deren Nähe ansiedelt, ist nicht uneingeschränkt zur Duldung jeglicher Immissionen verpflichtet, sondern, so der BGH, "nur zur Duldung derjenigen, die sich in den Grenzen der zulässigen Richtwerte hält". Werden diese Werte überschritten und führt das zu einer wesentlichen, aber zu dulddenden Beeinträchtigung der Benutzung seines Grundstücks, steht dem Eigentümer ein Anspruch auf Ausgleich in Geld zu (§ 906 Abs. 2 Satz 2 BGB).

h. **Öffentliches Interesse und Allgemeinwohl rechtfertigen keinen Bahnlärm**

Auch der Gesichtspunkt, dass der Schienenverkehr öffentlichen Interessen dient und die Allgemeinheit auf ihn angewiesen ist, rechtfertigt keine Erhöhung der Zumutbarkeitsgrenze. Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV sind im Vergleich höher als jene nach der TA-Lärm angesetzt (Schienenbonus). Damit ist nach Bewertung des BGH "dem Gemeinwohlinteresse am Schienenverkehr ausreichend Genüge

getan."

3. Wirkungen des Urteils

Tausende von Metern führen Bahnstrecken entlang von Wohngebieten und ihr Betrieb stellt dort durch Lärm und Erschütterungen insbesondere zur Nachtzeit eine wesentliche Beeinträchtigung des Nachtschlafes und der Gesundheit sowie des Wohlbefindens dar. Lärm ist inzwischen die zweithäufigste Ursache von Herzinfarkten.

Die Ursachen von Schienenlärm sind nach meinen zehnjährigen Erfahrungen oft zu-mutbar zu beseitigen:

- Entkopplung zwischen Schiene und Unterbau,
- regelmäßige Pflege der Gleise durch Schleifen,
- Ersatz veralteter Bremssysteme durch Kunststoffbremsen
- sanfteres Beschleunigen und Anfahren
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Reduzierung des Luftwiderstands und damit der Verwirbelungen
- Leisere Motoren
- Einbau von hochelastischen Schienenlagern (HDSA)
- elastische Zwischenlagen (pads) unter der Rippenplatte
- Masse-Feder-Systeme
- Unterschottenmatten
- Feste Fahrbahn auf bituminöser Schicht

Der Bundesrechnungshof und Eisenbahnexperten kritisieren den schlechten Zustand des Schienennetzes. Die jahrelange Vernachlässigung führen nicht nur zu unzumutbaren Immissionsbelastungen der Anwohner, sondern auch zu Verspätungen im Güterverkehr, zu Langsamfahrstellen und zu hohen Folgeinvestitionen, die der Steuerzahler finanziert.

Lärmarme Kunststoffbremsen kosten zwar für alle Waggon 600 Mio. Euro (4.500 Euro pro Waggon), halbieren aber auch den Lärm (- 10 dB) und bei jährlich 1.854 Millionen Reisenden und 307 Mio. Tonnen beförderter Güter ist eine Umlage wirtschaftlich zumutbar.

Ergänzend bieten Lärmschutzwände an Altstrecken eine weitere Abhilfe.

Der BGH schafft für die Anwohner jetzt Rechtssicherheit: Wesentliche Beeinträchtigungen von Wohnen und Arbeiten durch den Schienenlärm müssen nicht länger geduldet werden. Auch die Deutsche Bahn AG steht in der Pflicht, aktiven und passiven Schallschutz zu finanzieren. Die Bahn ist verpflichtet, mit wirtschaftlich zumutbaren Maßnahmen den Lärm aktiv zu mindern und ansonsten den Einbau von Schallschutzfenstern und Belüftungssystemen zu bezahlen.

Bei der Durchsetzung dieses zivilrechtlichen Anspruches hilft eine Rechtsschutzversicherung, die das Risiko des Hauseigentums mit umfasst.

Eine Prognose ist daher sicher: Das Urteil sorgt für einen ruhigeren Nachtschlaf entlang von Bahnstrecken.

Den vollen Text des Urteils des Bundesgerichtshofes können Sie hier nachlesen: [Langfassung des Urteils](#)