

Schriften zum Öffentlichen Recht

Band 513

**Entschädigung für
Straßenverkehrslärmimmissionen
in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs**

**Fragen der Abgrenzung zwischen entschädigungsfreien und
entschädigungspflichtigen Verkehrslärmimmissionsbeeinträchtigungen
des Anliegereigentums an öffentlichen Straßen**

Von

Bernd Hartung



Duncker & Humblot · Berlin

BERND HARTUNG

**Entschädigung für Straßenverkehrslärmimmissionen
in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs**

Schriften zum Öffentlichen Recht

Band 513

Entschädigung für Straßenverkehrslärm- immissionen in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs

Fragen der Abgrenzung zwischen entschädigungsfreien und
entschädigungspflichtigen Verkehrslärmimmissionsbeeinträchtigungen
des Anliegereigentums an öffentlichen Straßen

Von

Dr. Bernd Hartung



DUNCKER & HUMBLLOT / BERLIN

CIP-Kurztitelaufnahme der Deutschen Bibliothek

Hartung, Bernd:

Entschädigung für Strassenverkehrslärmimmissionen
in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs:
Fragen d. Abgrenzung zwischen entschädigungsfreien
u. entschädigungspflichtigen Verkehrslärmimmissions-
beeinträchtigungen d. Anliegereigentums an öffentl.
Strassen / von Bernd Hartung. — Berlin: Duncker
und Humblot, 1987.

(Schriften zum Öffentlichen Recht; Bd. 513)

ISBN 3-428-06163-2

NE: GT

Alle Rechte vorbehalten

© 1987 Duncker & Humblot GmbH, Berlin 41

Gedruckt 1987 bei Berliner Buchdruckerei Union GmbH, Berlin 61

Printed in Germany

ISBN 3-428-06163-2

Meinen Eltern

Inhaltsverzeichnis

Erstes Kapitel

Einleitung und Problemstellung	17
I. Straßenverkehrslärmimmissionen, Lärmschutz und Entschädigung	17
II. Gegenstand und Ablauf der Untersuchung	20

Zweites Kapitel

Entschädigung für Verkehrslärmimmissionen von öffentlichen Straßen nach privatrechtlichen Aufopferungs- und Ausgleichsansprüchen	23
I. Methodische Vorüberlegung	23
II. Rechtliche Einordnung der Verkehrslärmimmissionsproblematik in das System des privaten Nachbarrechts	23
1. Rechtsprechung des Reichsgerichts	24
2. Frühe Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs	25
III. Analyse des privatrechtlichen Aufopferungs- und Ausgleichssystems bei Beeinträchtigungen durch Verkehrslärmimmissionen in der Rechtspre- chung	26
1. Einleitung	26
2. Aufopferungsanspruch wegen Versagung der Abwehrklage	27
3. Ausgleichsanspruch aus dem nachbarlichen Gemeinschaftsverhält- nis	30
4. Anspruch aus § 906 II 2 BGB	31
IV. Bestimmung der anspruchsauslösenden Grenze beim Aufopferungsanspruch wegen Versagung der Abwehrklage	33
1. Das Kriterium der Wesentlichkeit der Beeinträchtigung	33
2. Das Kriterium der Ortsüblichkeit der störenden Nutzung	35
a) Ortsüblichkeit aus semantischer Sicht	35
b) Bestimmung der Ortsüblichkeit in den Immissionsentscheidungen des Reichsgerichts	37

c) Ortsüblichkeit straßenbedingter Immissionen	38
aa) Festlegung des Vergleichsgebietes	39
bb) Beurteilung der Ortsüblichkeit	41
d) Bestätigung der reichsgerichtlichen Interpretation der Ortsüblichkeit durch den Bundesgerichtshof	43
V. Bestimmung der anspruchsauslösenden Grenze beim Ausgleichsanspruch aus dem nachbarlichen Gemeinschaftsverhältnis und dem Ausgleichsanspruch gemäß § 906 II 2 BGB	44
1. Die Unvermeidbarkeit der Immissionsbeeinträchtigung	45
2. Die Unzumutbarkeit der Beeinträchtigung	47
a) Methodische Vorüberlegung	47
b) Struktur des Zumutbarkeitskriteriums	47
c) Rechtsprechung des Reichsgerichts	50
d) Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs	52
VI. Rechtsfolgen des Aufopferungsanspruchs wegen Versagung der Abwehrklage und des Ausgleichsanspruchs aus dem nachbarlichen Gemeinschaftsverhältnis	54
VII. Zusammenfassung des zweiten Kapitels	55

Drittes Kapitel

Entschädigung für Verkehrslärmimmissionen von öffentlichen Straßen nach Enteignungsgrundsätzen

I. Die öffentlich-rechtliche Qualifizierung der Verkehrslärmimmissionen von öffentlichen Straßen durch den Bundesgerichtshof	57
II. Entschädigungsanspruch für Beeinträchtigungen durch Verkehrslärmimmissionen aus enteignendem Eingriff	60
1. Entwicklung der Anspruchsgrundlage	60
a) Stadium der Anlehnung an die Anspruchssystematik des § 906 BGB ..	61
b) Entwicklung einer eigenständigen Anspruchskonzeption	62
2. Einordnung in die Typologie der enteignungsrechtlichen Tatbestände des Richterrechts	64
a) Enteignungsrechtliche Konzeption des Bundesgerichtshofs	64
b) Konkrete Einordnung	66
3. Wesentliche Voraussetzungen des Entschädigungsanspruchs aus enteignendem Eingriff bei Beeinträchtigungen durch Verkehrslärmimmissionen	67
a) Allgemeines	67
b) Das Erfordernis der enteignungsfähigen Rechtsposition	68

c) Das Erfordernis des unmittelbaren Eingriffs von hoher Hand	69
d) Materielle Abgrenzung zwischen Sozialbindung und enteignendem Eingriff bei Verkehrslärmimmissionsbeeinträchtigungen unter Rückgriff auf § 906 BGB	72
III. Die Bestimmung der Enteignungsschwelle bei Beeinträchtigungen durch Verkehrslärmimmissionen	74
1. Methodische Vorüberlegung	74
2. Der theoretische Lösungsansatz des Bundesgerichtshofs	76
a) Die Sonderopferlehre	76
b) Abkehr von der Sonderopferlehre	77
3. Der nachbarrechtliche Lösungsansatz des Bundesgerichtshofs im Bereich der Verkehrslärmimmissionen von öffentlichen Straßen	79
a) Heranziehung von Maßstäben und Systematik des § 906 BGB	79
b) Dogmatische Begründungsversuche in der Literatur	84
aa) Vorüberlegung	84
bb) Meinungsstand	85
c) Gegenpositionen	87
d) Stellungnahme	88
aa) Dogmatischer Ansatz	88
bb) Eignung des § 906 BGB zur Abgrenzung zwischen entschädigungsfreien und entschädigungspflichtigen Beeinträchtigungen durch Verkehrslärmimmissionen	90
IV. Die zentralen Abgrenzungskriterien in der Phase der Entschädigung für Verkehrslärmimmissionen nach Enteignungsgrundsätzen	95
1. Vorüberlegung	95
2. Das Kriterium der Ortsüblichkeit der Nutzung	96
a) Abgrenzung des Vergleichsgebiets	96
b) Bewertung der Ortsüblichkeit	98
3. Das Kriterium der Zumutbarkeit	100
a) Vorüberlegung	100
b) Erfordernis der besonderen Schwere der Beeinträchtigung	100
V. Umfang der Entschädigungsansprüche	102
VI. Zusammenfassung des dritten Kapitels	103

Viertes Kapitel

**Entschädigung für Verkehrslärmimmissionen
von öffentlichen Straßen nach Enteignungsgrundsätzen
unter Einfluß des Bundesimmissionsschutzgesetzes**

105

I.	Einleitung	105
II.	Die Bestimmung der Enteignungsschwelle bei Beeinträchtigung der Wohnfunktion des Eigentums	106
III.	Die zentralen Abgrenzungskriterien	107
	1. Das Kriterium der Ortsüblichkeit der störenden Nutzung	107
	2. Das Kriterium der Zumutbarkeit in der Entscheidung BGHZ 64, 220	108
	a) Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle unter Berücksichtigung der Wertentscheidung des Bundesimmissionsschutzgesetzes	108
	b) Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle unter Berücksichtigung eines abstrakten Immissionsgrenzwertes	111
	c) Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle mit Hilfe des immateriellen Rechtsguts Gesundheit	116
	d) Stellungnahmen	117
	aa) Vorbemerkung	117
	bb) Der Einwand gegen die rechtliche Qualifizierung des § 42 BImSchG als Enteignungsentschädigungsanspruch	117
	cc) Der Einwand gegen eine Gleichbehandlung von Alt- und Neustrassen	119
	dd) Der Einwand gegen die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze durch einen Immissionsgrenzwert	121
	3. Das Kriterium der Zumutbarkeit in den neueren Verkehrslärmimmissionsentscheidungen	127
	a) Rückkehr zu einer konkreten Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle	127
	b) Herausarbeitung zusätzlicher individualisierender Wertungsfaktoren	130
	c) Die Bedeutung der TA Lärm sowie überbetrieblicher technischer Normen für die Zumutbarkeitsbestimmung	134
	aa) Vorbemerkung	134
	bb) TA Lärm	134
	cc) VDI-Richtlinie 2058	137
	dd) Vornorm DIN 18 005	139
	4. Methodischer Weg zur Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle bei Verkehrslärmimmissionsbeeinträchtigungen	141
IV.	Bemessung der Entschädigung	142

V. Bestimmung der Enteignungsschwelle bei Verkehrslärmbeeinträchtigungen, die sich im Minderwert des Grundstücks ausdrücken	143
1. Erfassung weiterreichender Schäden bei der Wohnnutzung sowie Schäden an anderen Nutzungen	143
2. Heranziehung von Maßstäben des § 906 BGB	145
3. Das zentrale Wertungskriterium der besonderen Schwere und Unerträglichkeit der Beeinträchtigung	145
4. Bemessung der Entschädigung	147
VI. Zusammenfassung des vierten Kapitels	148

Fünftes Kapitel

**Zukünftige Entwicklung der Verkehrslärm-
entschädigungsrechtsprechung des Bundesgerichtshofs** 150

I. Auswirkungen der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts auf die Enteignungsentschädigungsrechtsprechung des Bundesgerichtshofs bei Verkehrslärmimmissionen	150
1. Darstellung der bundesverfassungsgerichtlichen Enteignungskonzeption	150
a) Einleitung	150
b) Restriktive Fassung des Enteignungsbegriffs	151
2. Auswirkungen auf die Wahl der Anspruchsgrundlage	152
a) Zur Frage der Abkehr vom enteignenden Eingriff	152
b) Entschädigung nach allgemeinen Aufopferungsgrundsätzen	155
c) Reaktion des Bundesgerichtshofs	157
d) Stellungnahme	160
3. Auswirkungen der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts auf die Grenzziehung zwischen entschädigungsfreien und entschädigungspflichtigen Verkehrslärmbeeinträchtigungen	161
a) Bestimmung der Entschädigungsschwelle mit Hilfe der Tatbestandsmerkmale des § 906 BGB	161
b) Stellungnahme	162
II. Neue Anknüpfungspunkte für die Bestimmung der entschädigungsauslösenden Grenze bei Beeinträchtigungen durch Verkehrslärmimmissionen	163
1. Überblick	163
2. Entwurf des Verkehrslärmschutzgesetzes und die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 6. 7. 1983	164
a) Vorgeschichte	164
b) Der Entwurf eines Verkehrslärmschutzgesetzes	166
c) Die Verwaltungsrichtlinien vom 6. 7. 1983	168

3. Maßgebliche Überlegungen für die Festsetzung der Immissionsgrenzwerte im Entwurf des Verkehrslärmschutzgesetzes und den Richtlinien vom 6. 7. 1983	170
a) Bestimmung der Immissionsgrenzwerte aus medizinischer Sicht	170
b) Fiskalische Gesichtspunkte am Beispiel der Lärmsanierung	175
c) Die rechtliche Funktion der Immissionsgrenzwerte	177
4. Stellungnahme	179
III. Zusammenfassung des fünften Kapitels	185
Zusammenfassung in Thesen	187
Literaturverzeichnis	189

Abkürzungsverzeichnis

A.	=	Auflage
a. A.	=	anderer Ansicht
a. a. O.	=	am angegebenen Ort
a. F.	=	alter Fassung
AgrarR	=	Agrarrecht (Zeitschrift)
allgem.	=	allgemeines
ALR	=	Allgemeines Landrecht für die preußischen Staaten
and.	=	anderer
Anm.	=	Anmerkung
Anl.	=	Anlage
AÖR	=	Archiv des öffentlichen Rechts (Zeitschrift)
Art.	=	Artikel
AtomG	=	Gesetz über die friedliche Verwendung der Kernenergie und den Schutz gegen ihre Gefahren (Atomgesetz, Sartorius Nr. 835)
Az.	=	Aktenzeichen
BA	=	Bundesanstalt
BauNVO	=	Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung, Sartorius Nr. 311)
BauR	=	Baurecht (Zeitschrift)
bay.	=	bayerisch
BayVBl.	=	Bayerische Verwaltungsblätter (Zeitschrift)
BB	=	Der Betriebsberater (Zeitschrift)
Bd.	=	Band
betreff.	=	betreffend
BGB	=	Bürgerliches Gesetzbuch (Schönfelder Nr. 20)
BGBL. I	=	Bundesgesetzblatt, Teil I
BGH	=	Bundesgerichtshof
BGHZ	=	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BImSchG	=	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz, Sartorius Nr. 296)
Bl.	=	Blatt
BBauG	=	Bundesbaugesetz
BMI	=	Bundesinnenminister
BMS	=	Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen, Städtebau
BMV	=	Bundesverkehrsminister
BR	=	Bundesrat
BR-Drucks.	=	Bundesrats-Drucksache
BReg.	=	Bundesregierung
BT	=	Bundestag
BT-Drucks.	=	Bundestags-Drucksache
BVerfG	=	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	=	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts
BVerwG	=	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	=	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts

bzgl.	=	bezüglich
bzw.	=	beziehungsweise
DB	=	Der Betrieb (Zeitschrift)
dB	=	Dezibel
dB (A)	=	Dezibel, A bewertet
ders.	=	derselbe
d. h.	=	das heißt
diesbzgl.	=	diesbezüglich
DIN	=	Deutsches Institut für Normung
DJT	=	Deutscher Juristentag
DM	=	Deutsche Mark
DMW	=	Deutsche Medizinische Wochenschrift (Zeitschrift)
DÖV	=	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DR	=	Deutsches Recht (Zeitschrift)
DVBl.	=	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)
E.	=	Entwurf
Einl. ALR	=	Einleitung zum Allgemeinen Landrecht für die preußischen Straßen
E. v.	=	Entscheidung vom
f.	=	folgende
ff.	=	fortlaufend folgende
FSchr.	=	Festschrift
FlugLG	=	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmsgesetz v. 30. 3. 1971, BGBl. I, S. 282)
Fn.	=	Fußnote
FStrÄndG	=	Fernstraßenänderungsgesetz
FStrG	=	Bundesfernstraßengesetz (Sartorius Nr. 932)
gem.	=	gemäß
GemT	=	Der Gemeindetag (Zeitschrift)
GewO	=	Gewerbeordnung (Sartorius Nr. 800)
GG	=	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Sartorius Nr. 1)
GVBl.	=	Gesetz- und Verordnungsblatt
Gruchot	=	Beiträge zur Erläuterung des (bis 1871 preußischen) Deutschen Rechts, begründet v. Gruchot
hamb.	=	hamburgisch
h. M.	=	herrschende Meinung
HRR	=	Höchstrichterliche Rechtsprechung (Zeitschrift)
i. d. R.	=	in der Regel
i. E.	=	im Ergebnis
i. R. v.	=	im Rahmen von
i. S.	=	im Sinne
insbes.	=	insbesondere
i. V. m.	=	in Verbindung mit
JR	=	Juristische Rundschau (Zeitschrift)
JuS	=	Juristische Schulung (Zeitschrift)
JW	=	Juristische Wochenschrift (Zeitschrift)
JZ	=	Juristenzeitung (Zeitschrift)
Kap.	=	Kapitel
KdL	=	Kampf dem Lärm, seit dem 1. 1. 1980 Zeitschrift für Lärmbekämpfung
LBauO	=	Landesbauordnung
LM	=	Lindenmaier / Möhring, Nachschlagewerk des Bundesgerichtshofs
Log	=	Logarithmus

LuftVG	=	Luftverkehrsgesetz (Schönfelder Nr. 34)
MBL. NW	=	Ministerialblatt Nordrhein-Westfalen
m. H. a.	=	mit Hinweis auf
m. E.	=	meines Erachtens
MDR	=	Monatsschrift für Deutsches Recht (Zeitschrift)
Mio.	=	Million
Mrd.	=	Milliarde
m. u. N.	=	mit umfangreichen Nachweisen
m. w. N.	=	mit weiteren Nachweisen
NJW	=	Neue Juristische Wochenschrift (Zeitschrift)
n. F.	=	neue Fassung
Nr.	=	Nummer
NVwZ	=	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
o. ä.	=	oder ähnlich
OLG	=	Oberlandesgericht
OLGZ	=	Entscheidungen der Oberlandesgerichte in Zivilsachen
PROVG	=	Preußisches Oberverwaltungsgericht
PROVGE	=	Entscheidungen des Preußischen Oberverwaltungsgerichtes
RABG	=	Reichsautobahngesetz
Rdnr.	=	Randnummer
RdSchr.	=	Rundschreiben
RG	=	Reichsgericht
RGBl. II	=	Reichsgesetzblatt, Teil II
RG Warn.	=	Rechtsprechung des Reichsgerichts, soweit sie nicht in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts abgedruckt ist, herausgegeben von Warneyer
RLS	=	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RGZ	=	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
S.	=	Seite
Sartorius	=	Verfassungs- und Verwaltungsgesetze in der Bundesrepublik, Band I.
Schönfelder	=	Deutsche Gesetze, Sammlung des Zivil-, Straf- und Verfahrensrechts
sog.	=	sogenannt
stellvertr.	=	stellvertretend
stenogr.	=	stenografisch
StHG	=	Staatshaftungsgesetz
StruA	=	Straße und Autobahn (Zeitschrift)
StVG	=	Straßenverkehrsgesetz (Schönfelder Nr. 35)
StVO	=	Straßenverkehrs-Ordnung (Schönfelder Nr. 35 a)
TA Lärm	=	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm v. 16. 7. 1968, Bundesanzeiger Nr. 137
TA Luft	=	Technische Anleitung zur Reinerhaltung der Luft
u.	=	und
u. a.	=	unter anderem
UA	=	Unterausschuß
v.	=	von
VDI	=	Verein Deutscher Ingenieure
vgl.	=	vergleiche
VerkehrsA	=	Verkehrsausschuß
VkBl.	=	Verkehrsblatt, Amtsblatt des BMV
VLärmSchG	=	Gesetz zum Schutz vor Verkehrslärm von Straßen und Schienenwegen (Verkehrslärmschutzgesetz in der vom Bundestag am 6. 3. 1980 beschlossenen Fassung, BR-Drucks. 126/80)

VerkR	=	Verkehrsrecht
VersR	=	Versicherungsrecht (Zeitschrift)
VerwArch.	=	Verwaltungsarchiv
VwGO	=	Verwaltungsgerichtsordnung
VerwR	=	Verwaltungsrecht
Vorbem.	=	Vorbemerkung
Vorschr.	=	Vorschrift
WHO	=	Weltgesundheitsorganisation
WM	=	Wertpapier-Mitteilungen (Zeitschrift)
WRV	=	Weimarer Reichsverfassung
z. B.	=	zum Beispiel
Ziff.	=	Ziffer

Erstes Kapitel

Einleitung und Problemstellung

I. Straßenverkehrslärmimmissionen, Lärmschutz und Entschädigung

Parallel zu einer stetigen Steigerung des Verkehrsaufkommens auf bundesdeutschen Straßen nahmen in den vergangenen Jahren auch die Verkehrslärmimmissionen unaufhaltsam zu. Als Indikator für diese Entwicklung können nicht nur die Kraftfahrzeugzulassungszahlen angesehen werden – am 1. 8. 1968 belief sich die Zahl der Fahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland auf 14 336 700 Einheiten, 15 Jahre später, Mitte 1983, hatte sich der Fahrzeugbestand mit 29 122 300 Einheiten mehr als verdoppelt¹ – sondern auch demoskopische Studien, die die Ermittlung der Verkehrslärbelastigung der Bevölkerung zum Ziel haben. So fühlten sich 1960 nur 8% der Befragten im Wohnbereich stark lärmbeeinträchtigt, als zentrale Geräuschquelle wurde in etwa 60% aller Fälle Straßenverkehrslärm angegeben². 1969 waren es bereits 11%, 1976 ermittelte das Umweltbundesamt, daß sich die Belästigungsrate durch Verkehrslärm in Wohngebieten auf 28% erhöht hatte³. Die jüngsten Zahlen wurden im November 1984 durch den ADAC veröffentlicht, danach fühlen sich mittlerweile über 40% der Bevölkerung in ihrem Wohnbereich durch Verkehrslärmimmissionen dauernd oder stark beeinträchtigt⁴. Bemerkenswert ist auch die Statistik des Petitionsausschusses des Landtags von Nordrhein-Westfalen. Von 948 Bittschriften, die dem Petitionsausschuß zum Thema Umweltschutz 1983/84 vorgelegt wurden, betrafen 215 Gesuche Beeinträchtigungen durch Straßenverkehrslärmimmissionen im Wohnbereich⁵. Diese Zahlen belegen eindrucksvoll die Folgen der ausgeprägten Mobilität und technischen Dynamik unserer heutigen Gesellschaft. Sie sind Ausdruck gestiegener Lärmimmissionsbeeinträchtigungen, aber auch zunehmender Intoleranz der Bevölkerung gegenüber den Folgeerscheinungen dieses technischen und sozialen Fortschritts.

¹ Städtetag, Statistisches Jahrbuch 1969, S. 109; Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 1984, S. 293.

² Kirschhofer, KdL 1970, 91 (91).

³ Stenogr. Protokoll der 39. Sitzung des BT VerkehrsA vom 8. 11. 1978, Frage A 3, S. 31.

⁴ Goblirsch, Motorwelt, Heft 11/1984, 19 (19).

⁵ Associated Press Meldung vom 6. 11. 1984.

Die bis Mitte der sechziger Jahre vorherrschende und insbesondere von der Rechtsprechung geförderte Bereitschaft, Verkehrslärmimmissionen als notwendige Folge der infrastrukturellen und damit auch gesellschaftlichen Weiterentwicklung hinzunehmen, änderte sich im Zuge wachsender „Verlärnung“ der Städte und zunehmend sensibilisierten Umweltbewußtseins. Die Ursachen für diese Entwicklung waren vielfältiger Natur, ständig wachsendes Verkehrsaufkommen im Bereich vorhandener Straßen⁶, überproportionaler Anstieg des Schwerlastverkehrs⁷, extensiver Ausbau der Ortsdurchfahrten von Fernstraßen unter Mißachtung von aktivem⁸ und passivem⁹ Schallschutz, aber auch zunehmendes Wissen der Verkehrslärmimmissionsbetroffenen um die Vermeidbarkeit dieser Beeinträchtigungen sowie die geänderte Erwartungshaltung der Bevölkerung im Hinblick auf die Beschaffenheit der Umwelt, die bereits das unmittelbare Grundeigentums- bzw. Wohnungsumfeld erfaßte.

Ihren Niederschlag fand diese „ökologische Wende“ schließlich im BImSchG von 1974, das als Wertentscheidung für eine gesunde, von schädlichen Einwirkungen möglichst frei zu haltende Umwelt zu verstehen ist. Mit den verkehrslärmspezifischen Vorschriften dieses Gesetzes wurde erstmals der Versuch unternommen, ein ineinander verzahntes Regelungsnetz zum Schutz der Straßenanlieger vor Verkehrslärmimmissionen zu schaffen, das nicht nur das Fahrzeug und dessen Betrieb im Straßenverkehr¹⁰, sondern insbesondere Planung und Bau neuer oder wesentlich zu ändernder Verkehrsanlagen vom Planungsgrundsatz bis hin zum passiven Schallschutz in Form einer zweckgebundenen Enteignungsentschädigung erfaßte. Allerdings gelang es bisher weder, diese Vorschriften in ihrer Gesamtheit vollzugsfähig zu machen, noch sie durch ein eigenständiges Verkehrslärmschutzgesetz zu ersetzen. Dennoch müssen die verkehrslärmspezifischen Normen des BImSchG aus heutiger Sicht als wichtiger Impuls für einen

⁶ Siehe Anm. 1.

⁷ Der Bestand an Lastkraftwagen und Zugmaschinen steigerte sich von 1390 000 Einheiten im Jahre 1959 auf 2 260 000 Fahrzeuge im Jahre 1968. 1979 belief sich der Bestand auf 3 540 000 Einheiten. Lastkraftwagen und Zugmaschinen müssen als die Hauptlärmverursacher bezeichnet werden, sie erzeugen Lärmspitzenpegel, die vom Betroffenen mehr als doppelt so laut empfunden werden wie normaler PKW-Lärm, vgl. Cramer / Soell / Lamarque-Cramer, S. 16.

⁸ Im wesentlichen schonende Trassenführung oder bauliche Maßnahmen am Verkehrsweg.

⁹ D.h. Schallschutzmaßnahmen an dem betroffenen Gebäude, meist in Form von Lärmschutzfenstern, im weitesten Sinne aber auch Entschädigungsleistungen, unabhängig davon, ob sie zweckgebunden für Lärmschutzmaßnahmen oder zur freien Disposition gewährt werden.

¹⁰ Gemäß § 38 BImSchG. Von der Möglichkeit, nach Satz 3 eine Rechtsverordnung zu erlassen, die entsprechende Emissionswerte enthält, wurde bisher abgesehen. Im wesentlichen wird dieser Bereich durch das Straßenverkehrsrecht erfaßt. Mit Zulassungsvorschriften und Regelungen für das Fahrverhalten, aber auch durch normative Grundlagen für verkehrslenkende und verkehrsordnende Maßnahmen soll ein Lärmschutz sichergestellt werden.

umfassenden Verkehrslärmschutz verstanden werden. Hier manifestierte sich erstmals die Erkenntnis, daß sich der Schutz der Straßenanlieger vor Verkehrslärmbeeinträchtigungen nicht nur im Grundsatz des „Dulde und Liquidiere“ erschöpfen kann, sondern durch Schutzvorkehrungen auch tatsächlich sicherzustellen ist.

Diesem Ansatzpunkt konnte sich auch die Verkehrslärmentschädigungsrechtsprechung des BGH nicht verschließen. Unter dem Einfluß der Wertentscheidung des BImSchG für die Schaffung gesunder Wohnverhältnisse im Einwirkungsbereich von Infrastrukturanlagen wandelte das Gericht seine Rechtsprechung in Anlehnung an § 42 I, II BImSchG nicht nur hinsichtlich der Art und Weise der Entschädigungsleistung, indem es eine der bisherigen Verkehrslärmimmissionsrechtsprechung fremde Bemessung der Entschädigung nach dem Aufwand der an dem lärmbeeinträchtigten Wohngebäude anzubringenden Schallschutzmaßnahmen unter dem Gesichtspunkt einer Sicherstellung des Lärmschutzes vornahm. Insbesondere sah sich der BGH dazu veranlaßt, die Grenze zwischen entschädigungsfreien und entschädigungspflichtigen Verkehrslärmbeeinträchtigungen des zu Wohnzwecken genutzten Eigentums deutlich abzusenken.

Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die Rechtsprechung generell die Pflicht der Grundstückseigentümer, Verkehrslärmimmissionen entschädigungslos hinzunehmen, sehr weit gespannt. Nach der grundlegenden Ansicht des RG stellten auch außergewöhnlich starke Verkehrsimmissionen eine entschädigungslos zu duldende Benutzung der Verkehrsanlage dar. In der Praxis bedeutete dies eine Doppelbelastung des Straßenanliegers, neben der umfassenden Duldungspflicht wurden ihm auch eine an sich gebotene Entschädigung für die Wertminderung bzw. für Schutzvorkehrungen verweigert. Diese Rechtsprechung des RG bestätigte der BGH zunächst. Erste Ansätze zu einem Wandel zeigten sich Ende der sechziger Jahre, als der BGH dazu überging, bei der Abgrenzung zwischen entschädigungsfreien und entschädigungspflichtigen Verkehrslärmimmissionen den Gesichtspunkt der Gesundheitsbeeinträchtigung zu berücksichtigen. Dennoch blieb die Gewährung von Entschädigungsleistungen bis zu den durch die Wertentscheidungen des BImSchG geprägten Entscheidungen eine seltene Ausnahme.

Alle Versuche des Gesetzgebers, die Verkehrslärmimmissionsproblematik und damit auch die Entschädigungsfrage einer umfassenden normativen Regelung zuzuführen, sind über rudimentäre Ansätze nicht hinausgekommen. Zu unüberbrückbar scheinen die Gegensätze zwischen fiskal- bzw. verkehrspolitischen Interessen und dem wirksamen Schutz der Straßenanlieger sei es durch aktive oder passive entschädigungsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen vor Verkehrslärmimmissionen zu sein. Die Entschädigungsvorschrift des § 42 BImSchG ist infolge der fehlenden Rechtsverord-