

Rechtsgebiete: Verwaltungsprozeßrecht, Immissionsschutzrecht

ID: Lfd. Nr. 5/98

Gericht: Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes

Datum der Verkündung: 05.12.1997

Aktenzeichen: 20 B 94.2266

Rechtsquellen:

§ 173 VwGO i.V.m. § 239 ZPO, § 264 Nr. 3 ZPO,

§ 40 Abs. 2 S. 1 VwGO,

§ 17 Abs. 1 u. 2 GVG, § 17a Abs. 2 GVG,

§ 906 BGB,

Art. 1 §21 ENeuOG (Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen)

Schlagworte:

Lärmschutzansprüche; Lärmsanierungsansprüche; Passivlegitimation; öffentlich-rechtlichen Anspruch auf Entschädigung; enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze;

Leitsätze:

Lärmschutzansprüche gegen die DB AG, die sich auf den Bau oder die wesentliche Änderung von Eisenbahnstrecken beziehen, sind öffentlich-rechtlicher Natur, da sie ihre Rechtsgrundlage im BImSchG haben. Hinsichtlich Streitigkeiten dieser Art ist nach der Privatisierung der DB die Passivlegitimation auf die BRD, vertreten durch das EBA, übergegangen.

Lärmsanierungsansprüche sind auf dem Zivilrechtswege geltend zu machen. Rechtsgrundlage für gegen die DBAG gerichtete Lärmsanierungsansprüche ist § 906 BGB. Insoweit besteht keine Zuständigkeit des EBA, da diese die DBAG nur in öffentlich-rechtlicher Hinsicht beaufsichtigt.

Für noch bei den Verwaltungsgerichten anhängige Altfälle wegen Lärmsanierung und Lärmschutz gegen die ehemalige DB bleibt der Verwaltungsrechtsweg auch hinsichtlich der Lärmsanierung erhalten, da er für die vor der Bahnreform bereits anhängigen Klagen gegeben war und seine Zulässigkeit folglich von der späteren Veränderung der Umstände nicht mehr berührt wird (Grundsatz der „perpetuatio fori“).

Lärmbeeinträchtigungen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in einem reinen oder allgemeinen Wohngebiet bzw. von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts in Misch- oder Kerngebieten könnten unter dem Gesichtspunkt der Gesundheitsgefährdung als äußerste Grenze der Zumutbarkeit angesehen werden (enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bei Ansprüchen öffentlich- rechtlicher Natur. bzw. eigentumsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bei Ansprüchen privatrechtlicher Art).

Schallschutz könnte in diesem Zusammenhang nur insoweit verlangt werden, als die Lärmbelastung diese Zumutbarkeitsschwelle überschreitet und dieses Überschreiten zu einem

höheren Schutzaufwand führt (vgl. hierzu Urteil des BayVGH 20 B 92.1055 vom 05.03.1996 - lfd. Nr. 25/96 der Urteilssammlung).

Für einen Lärmsanierungsanspruch ist dann kein Raum, wenn bei (im eigentumsrechtlichen Sinne) schwerer und unerträglicher Geräuschvorbelastung „sehenden Auges in den Lärm hineingebaut“ und ein vorher noch nicht vorhandener Interessenkonflikt aktiviert bzw. ein vorher in diesem Ausmaß noch nicht vorhandener Interessenkonflikt intensiviert wurde.

## Urteil

-20 B 94.2266- BayVGH vom 05.12.1997

-M 3 K 92.1205- VG München vom 10.01.1994

Verkündet am 5. Dezember 1997

Emdt

als stellvertretende Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

### **Bayerischer Verwaltungsgerichtshof im Namen des Volkes**

In der Verwaltungsstreitsache

X - Kläger -

gegen

1. Bundesrepublik Deutschland,  
vertreten durch das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle \_ \_ \_

im Verfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland beigeladen:

Deutsche Bahn AG,  
vertreten durch den Geschäftsbereich Netz, Büro Recht \_ \_ \_

2. Deutsche Bahn AG,  
vertreten durch den Geschäftsbereich Netz, Büro \_ \_ \_ - Beklagte -

bevollmächtigt zu 1) und 2): Rechtsanwälte \_ \_ \_ \_

beteiligt:

Landesrechtsanwaltschaft Bayern als Vertreter des öffentlichen Interesses,

wegen

Lärmschutz entlang der Bahnlinie Mü.-Au.;

hier: Berufung des Klägers gegen das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts München vom 10. Januar 1994,  
erläßt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 20. Senat,

durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Reiland,  
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Heldwein,  
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Läßle,

aufgrund mündlicher Verhandlung am 21. November 1997

**am 5. Dezember 1997**

folgendes **Urteil:**

I. Das Verfahren gegen die Beklagte zu 1) wird eingestellt.  
Das Urteil des Verwaltungsgerichts München vom 10. Januar 1994 ist unwirksam geworden, soweit es die Beklagte zu 1) betrifft.

II. Die Berufung wird zurückgewiesen, soweit das Urteil des Verwaltungsgerichts vom 10. Januar 1994 die Beklagte zu 2) im jetzigen Hauptantrag betrifft.

III. Der Verwaltungsrechtsweg ist hinsichtlich des geltend gemachten Anspruchs auf Entschädigung (Hilfsantrag 2 gemäß Schriftsatz vom 11. August 1997; jetzt - einziger - Hilfsantrag gegen die Beklagte zu 2) unzulässig. Der Rechtsstreit wird insoweit an das Landgericht München II verwiesen, und zwar mit Wirkung ab Rechtskraft der Entscheidung zu II.

IV. Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens gegen die Beklagte zu 1) in beiden Rechtszügen einschließlich der im Berufungsverfahren angefallenen außergerichtlichen Kosten der - im Berufungsverfahren gegen die Beklagte zu 1) beigeladenen - Deutschen Bahn AG und die Kosten des Berufungsverfahrens gegen die Beklagte zu 2).

Die Kostenentscheidung betreffend den verwiesenen Teil des Rechtsstreits bleibt dem weiteren Verfahren vorbehalten.

V. Die Kostenentscheidung ist hinsichtlich der Zurückweisung der Berufung vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht der Gegner vor der Vollstreckung in gleicher Höhe Sicherheit leistet.

VI. Die Revision wird nicht zugelassen.

VII. Die Beschwerde hinsichtlich des Ausspruchs zur Unzulässigkeit des Rechtswegs und hinsichtlich der Verweisung wird nicht zugelassen.

**Tatbestand:**

Der Kläger begehrt Lärmschutzmaßnahmen für seine an der Bahnlinie Mü.- Au. gelegenen, mit einem Zweifamilienhaus bebauten Grundstücke Fl.Nrn. 1\_ \_ \_/2 und 1\_ \_ \_/3 der Gemarkung Gr. am So.-weg 16 in Gr.. Die ursprünglich zweigleisige Strecke wurde auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses der Bundesbahndirektion Mü. vom 27. Juli 1973

zum Bau besonderer S-Bahngleise im Streckenabschnitt Mü.-Pa. – Na., 2. Teilabschnitt Lo. – Ol. in den Jahren 1973 bis 1976 auf vier Gleise erweitert.

Der Kläger hatte - zusammen mit seiner Ehefrau - 1968 das Grundstück Fl.Nr. 1\_\_\_/3 erworben, 1979 von seinen Eltern das von diesen im Jahr 1951 mit einem Einfamilienhaus bebaute Grundstück Fl.Nr. 1\_\_\_/2 übertragen erhalten und in den Jahren 1979 und 1980 das Einfamilienhaus in ein Zweifamilienhaus umgebaut.

Der Kläger hatte sich zunächst an die Gemeinde gewandt, diese hatte ihrerseits mit der Deutschen Bundesbahn Verbindung aufgenommen. Mit Schreiben vom 3. April 1991 übermittelte die Gemeinde dem Kläger ein an sie selbst gerichtetes Schreiben der Deutschen Bundesbahn, in dem diese u.a. ausführte, Lärmsanierungsmaßnahmen ohne Rechtsverpflichtung würden von ihr wegen der hohen Kosten abgelehnt. Die Gemeinde teilte dem Kläger außerdem mit, Untersuchungen des Bayer. Landesamts für Umweltschutz (LfU) hätten ergeben, daß die Lärmimmissionen vor dem Ausbau im Jahr 1973 tagsüber 74,3 dB(A), nachts 72,2 dB(A) betragen hätten und im Jahr 1985 mit tagsüber 73,6 dB(A) und nachts 72,5 dB(A) nahezu unverändert geblieben seien.

Am 11. März 1992 erhob der Kläger zum Verwaltungsgericht Klage gegen die Deutsche Bundesbahn mit dem Antrag,

die Beklagte zu verpflichten,

entlang der Bahnlinie Mü.-Au. im Bereich des So.-wegs in Gr. lärmdämmende Maßnahmen (Wände, Wälle) durchzuführen, die den Lärmpegel vor dem Anwesen am So.-weg 16 auf tags höchstens 55 dB(A) und nachts höchstens 45 dB (A) senken,

die Lärmschutzmaßnahmen spätestens innerhalb eines Jahres nach Rechtskraft des Urteils durchzuführen und

die Senkung des Lärmpegels durch ein Sachverständigengutachten nachzuweisen.

Zur Begründung machte der Kläger u.a. geltend, aus Art. 14 GG und §§ 904 ff. BGB ergäben sich Lärmsanierungsansprüche.

Die seinerzeitige Beklagte, die Deutsche Bundesbahn, beantragte Klageabweisung. Art. 14 GG und/oder § 906 BGB begründeten lediglich Unterlassungsansprüche und führten nur mittelbar dazu, daß der Anspruchsschuldner Schutzvorkehrungen treffen müsse, um einen Unterlassungsanspruch abzuwenden. Die genehmigten Bauvorlagen für das 1951 errichtete Einfamilienhaus enthielten den Vermerk der Deutschen Bundesbahn: "Zugestimmt unter den mit Schreiben 43 T 10 Lwb 747 vom 10.4.1951 gestellten Bedingungen." Diese Bedingungen entsprächen einem von der Deutschen Bundesbahn ständig verwendeten Formblatt, in dem festgesetzt werde, daß einem Bauvorhaben u.a. nur unter der Bedingung zugestimmt werde, daß Ansprüche des Bauwerbers wegen Lärmeinwirkungen des gegenwärtigen oder eines künftig geänderten Eisenbahnbetriebs ausgeschlossen seien. Im übrigen ließe sich auch aus einer ohne Bedingungen erteilten Zustimmung der Deutschen Bundesbahn zum damaligen Bauvorhaben nichts für den Klageanspruch herleiten.

Das genannte Formblatt enthält nach im einzelnen aufgeführten und als solchen bezeichneten Bedingungen - als eigenen Absatz - folgenden Text: "Nach § 906 BGB muß der Bauwerber, wenn er sich mit seinem Bau in den Einwirkungsbereich des Eisenbahnbetriebs hineinbegibt,

die für Grundstücke dieser Lage als ortsüblich anzusehenden Einwirkungen dulden. Wir machen darauf vorsorglich darauf aufmerksam; daß die Deutsche Bundesbahn nicht für Schäden haftet, die durch den gegenwärtigen oder einen geänderten Eisenbahnbetrieb am Bauwerk selbst oder auf dem Baugrundstücke entstehen (Erschütterungen, Brandschaden, Rauch-, Geruchs- und Lärmeinwirkung)."

Durch Urteil des Verwaltungsgerichts München vom 10. Januar 1994 wurde die Klage abgewiesen. Auf die Gründe des Urteils wird verwiesen. Mit Beschluß vom 31. Mai 1994 war - vor Zustellung des Urteils - die Bezeichnung der Beklagten Deutsche Bundesbahn im Rubrum durch die Nennung der jetzigen Beklagten zu 1) und 2) ersetzt worden.

Mit seiner Berufung verfolgte der Kläger sein Begehren weiter. Er beantragte nunmehr:

Unter Aufhebung des Urteils des Verwaltungsgerichts der Beklagten zu 1) aufzugeben, durch geeignete Maßnahmen (Wände, Wälle) sicherzustellen, daß die von der Bahnstrecke Mü.-Au. auf das Anwesen So.-weg 16 künftig einwirkenden Lärmimmissionen die Grenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht nicht überschreiten, sofern erforderlich, durch einen ergänzenden Planfeststellungsbeschluß,

hilfsweise, unter Aufhebung des Urteils des Verwaltungsgerichts der Beklagten zu 2) aufzugeben, durch geeignete Maßnahmen (Wände, Wälle) sicherzustellen, daß die von der Bahnstrecke Mü.-Au. auf das Anwesen So.-weg 16 künftig einwirkenden Lärmimmissionen die Grenzwerte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreiten, sofern erforderlich, durch einen ergänzenden Planfeststellungsbeschluß,

hilfsweise, unter Aufhebung des Urteils des Verwaltungsgerichts die Beklagte zu 2) zu verurteilen, für die Wertminderung des Innenwohnbereichs und des Außenwohnbereichs eine Geldentschädigung in Höhe von mindestens 420.000 DM zu leisten.

Zur Begründung des Hilfsantrags 1 führte er ergänzend aus, das Grundstück liege in einem reinen Wohngebiet, die Enteignungsschwelle sei deshalb bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts anzusetzen. Es müsse geklärt werden, wann die Sanierungsschwelle durch die Zunahme des Bahnbetriebs überschritten worden sei. Alle Wohnräume seien vor wie nach dem Umbau zur Bahn hin ausgerichtet bzw. ausgerichtet gewesen. Zum Hilfsantrag 2 wird ausgeführt, bei einem Grundstückswert von 1,4 Millionen DM und einer Wertminderung von 40% errechne sich eine Entschädigung von 560.000 DM. Diese mindere sich im Hinblick auf die spätere Erweiterung allenfalls um 140.000 DM.

Die Beklagten beantragten,

die Berufung zurückzuweisen.

Zur Begründung seines Hilfsantrags 1 könne sich der Kläger nicht auf die für das Jahr 1985 ermittelten Werte berufen, da das vom LfU für seine schalltechnische Begutachtung vom 31. Januar 1986 angewandte Rechenmodell nur zu einem Mittelungspegel führe. Bei der Berechnung des maßgeblichen Beurteilungspegels sei für Schienenwege zunächst ein Abschlag von 5 dB(A) vorzunehmen, außerdem seien gegebenenfalls weitere Korrekturfaktoren auf der Grundlage der 16. BImSchV zu berücksichtigen. Der Kläger sei bereits bei Klageerhebung über 20 Jahre einer Lärmeinwirkung ausgesetzt gewesen, die sich nach seinem Vortrag bis heute nicht wesentlich gesteigert habe. Durch seine Jahrzehnte lange Untätigkeit habe er seine vermeintlichen Ansprüche verwirkt. Maßnahmen des aktiven

Lärmschutzes könnten auch nicht Gegenstand von Lärmsanierungsansprüchen sein. Von seinen Rechtsvorgängern habe der Kläger Ansprüche nicht erwerben können, weil solche Ansprüche seinerzeit nicht bestanden hätten. Zudem hätten die Rechtsvorgänger seinerzeit auf diesbezügliche Ansprüche verzichtet. Hinsichtlich des Hilfsantrags 2 sei der Zivilrechtsweg gegeben. Der insoweit geltend gemachte Anspruch bestehe auch dem Grunde nach nicht. Der enteignungsgleiche Eingriff setze eine hoheitliche Maßnahme voraus, an der es seit der Neuordnung des Eisenbahnwesens zum 1. Januar 1994 fehle.

Der Vertreter des öffentlichen Interesses hat sich nicht geäußert.

Zur Ermittlung der Lärmbelastung der Grundstücke des Klägers durch die Bahnlinie Mü.-Au. einschließlich der S-Bahngleise durch Berechnung auf der Grundlage der 16. BImSchV wurde Beweis erhoben durch Einholung einer - in der mündlichen Verhandlung erläuterten - Stellungnahme des LfU.

In der mündlichen Verhandlung nahm der Kläger seine Klage gegen die Beklagte zu 1) zurück.

Auf die Niederschrift über die mündliche Verhandlung und den Inhalt der Gerichts- und Behördenakten im übrigen wird Bezug genommen.

### **Entscheidungsgründe:**

I.

Der Kläger hatte sein auf Lärmschutz für sein Wohnanwesen an der Bahnlinie Mü.-Au. in Gr. gerichtetes Begehren von Anfang an unter zwei unterschiedlichen rechtlichen Gesichtspunkten verfolgt. Er hatte sich zum einen auf immissionsschutzrechtliche Vorschriften berufen, die Lärmschutzansprüche im Zusammenhang mit dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer Eisenbahnstrecke gewähren, und zum anderen auf solche, die sich allein auf den (gegebenenfalls gesteigerten) Betrieb der Strecke beziehen und die allgemein als Lärmsanierungsansprüche bezeichnet werden. Die Unterscheidung zwischen beiden Arten von Ansprüchen hatte zwar zunächst nur materiellrechtliche Bedeutung. Denn bei Klageerhebung lag die Passivlegitimation (und ebenso die Beklagtenstellung) für beide Anspruchsarten fraglos bei der damaligen Deutschen Bundesbahn. Auch war für beide Anspruchsarten der Verwaltungsrechtsweg gegeben. Allerdings mußten Lärmsanierungsansprüche, die als aufopferungsähnliche Ansprüche aus enteignendem Eingriff und in entsprechender Anwendung des § 906 BGB verstanden werden, aufgrund der Sonderregelung des § 40 Abs. 2 Satz 1 VwGO im Regelfall im Zivilrechtsweg geltend gemacht werden (BGH vom 15.12.1994, NJW 1995, 964; BVerwGE 94,1/16). Im vorliegenden Fall war gleichwohl der Verwaltungsrechtsweg gegeben, denn nach § 17 Abs. 2 Satz 1 GVG entscheidet das Gericht des zulässigen Rechtswegs den Rechtsstreit unter allen in Betracht kommenden rechtlichen Gesichtspunkten. Der in § 17 Abs. 2 Satz 2 GVG geregelte Ausnahmefall ist bei der einfachgesetzlichen Rechtswegregelung nach § 40 Abs. 2 Satz 1 VwGO nicht einschlägig.

Die Unterscheidung der beiden Anspruchsarten erlangte jedoch durch die, am 1. Januar 1994 wirksam gewordene Änderung des Eisenbahnverfassungsrechts (vgl. Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens, Eisenbahnneuordnungsgesetz - ENeuOG - vom 27. Dezember 1993,

BGBI. I S. 2378) auch eine besondere prozeßrechtliche Bedeutung. Zwar sind trotz weitgehender Privatisierung der ehemaligen Deutschen Bundesbahn die Lärmschutzansprüche, die sich auf dem Bau oder die wesentliche Änderung von Eisenbahnstrecken beziehen, weiterhin öffentlichrechtlicher Natur, da sie ihre Rechtsgrundlage unverändert im Bundes-Immissionsschutzgesetz haben. Die Passivlegitimation ist insoweit von der nicht mehr existierenden Deutschen Bundesbahn auf die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Eisenbahn-Bundesamt, übergegangen (vgl. im einzelnen Urteil des Senats vom 5.3.1996, NVwZ-RR 1997, 159/160). Der gesetzliche Übergang der öffentlichrechtlichen Aufgaben und Befugnisse der Deutschen Bundesbahn auf das Eisenbahn-Bundesamt entspricht einer Gesamtrechtsnachfolge (Universalsukzession) und führte daher in entsprechender Anwendung von § 173 VwGO i.V.m. § 239 ZPO (vgl. BVerwGE 44,148/150; 59, 221/224; 66,298/300) zu einem gesetzlichen, keiner Klageänderung bedürftigen Parteiwechsel auf der Beklagtenseite. Wegen des fortbestehenden öffentlichrechtlichen Charakters ist der Verwaltungsrechtsweg für die auf den Bau oder die wesentliche Änderung von Eisenbahnstrecken beziehenden Lärmschutzansprüche weiterhin gegeben.

Dagegen haben Lärmsanierungsansprüche aufgrund der geänderten Eisenbahnverfassung eine andere Rechtsnatur angenommen. Da die Deutsche Bahn AG inzwischen ein privates Unternehmen ist, können von ihr keine hoheitlichen und damit auch keine enteignenden Eingriffe mehr ausgehen. Rechtsgrundlage für gegen sie gerichtete Lärmsanierungsansprüche ist daher nunmehr § 906 BGB in unmittelbarer, nicht mehr entsprechender Anwendung, also im Sinne eines bürgerlichrechtlichen Anspruchs. Anders als bei den aus Immissionsschutzrecht sich herleitenden Ansprüchen besteht insoweit keine Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamts, da dieses die Deutsche Bahn AG nur öffentlichrechtlicher Hinsicht beaufsichtigt, nicht aber im Hinblick auf deren privatrechtliche Beziehungen zu Grundstücksnachbarn.

Auch hinsichtlich der Lärmsanierungsansprüche ist die Passivlegitimation - hier auf die Deutsche Bahn AG - im Wege der Gesamtrechtsnachfolge übergegangen, da die Deutsche Bahn AG die streitgegenständliche Strecke als bahnotwendiges Vermögen nach Art. 1 § 21 ENeuOG im Wege der Universalsukzession erworben hat. Damit ist, wie für die öffentlichrechtlichen Lärmschutzansprüche in Bezug auf die Bundesrepublik Deutschland ausgeführt, auch hinsichtlich der Lärmsanierungsansprüche die Beklagtenrolle kraft Gesetzes auf die Deutsche Bahn AG übergegangen.

Für das Begehren des Klägers unter dem Gesichtspunkt der Lärmsanierung wäre, da es sich insoweit nunmehr um eine bürgerlichrechtliche Streitigkeit handelt, nach § 13 GVG, nicht mehr nach § 40 Abs. 2 Satz 1 VwGO (vgl. BGH vom 21.11.1996, NJW 1997, 744), an sich der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten gegeben gewesen. Dem hätte auch § 17 Abs. 2 Satz 1 GVG nicht entgegengestanden, da es sich nicht mehr wie früher um ein einheitliches Prozeßrechtsverhältnis mit lediglich unterschiedlichen Gesichtspunkten handelte, sondern um zwei Prozeßrechtsverhältnisse des Klägers zu zwei verschiedenen Beklagten. Gleichwohl war übergangsweise für solche Fälle der Verwaltungsrechtsweg gegeben, da er, wie ausgeführt, vor Änderung der Eisenbahnverfassung für die damals bereits anhängige Klage gegeben war und seine Zulässigkeit folglich von der späteren Veränderung der Umstände nicht mehr berührt wird (sogenannte "perpetuatio fori", § 17 Abs. 1 Satz 1 GVG).

Dieser Rechtslage hat das Verwaltungsgericht sowohl durch die Änderung des Rubrums mit Beschluß vom 31. Mai 1994 als auch durch die Unterscheidung beider Anspruchsarten in den Urteilsgründen Rechnung getragen. Der Kläger hat diese zutreffende rechtliche Einschätzung

mit dem Hauptantrag und dem Hilfsantrag 1 des Berufungsverfahrens nachvollzogen. Dabei ist der auf die Beklagte zu 2) bezogene Hilfsantrag 1 nicht in der Weise zu verstehen, daß damit die Klageerhebung nachträglich unter eine - prozeßrechtlich nicht zulässige - Bedingung gestellt werden sollte. Die gegen die Beklagte zu 1) und die Beklagte zu 2) gerichteten Ansprüche standen nach dem 31. Dezember 1993 vielmehr notwendig zueinander im Verhältnis der Vor- und Nachrangigkeit in der Weise, daß über den Anspruch gegen die Beklagte zu 2) nicht mehr zu befinden gewesen wäre, wenn der Klage gegen die Beklagte zu 1) stattgegeben worden wäre. Nachdem der Kläger seine Klage gegen die Beklagte zu 1) zurückgenommen hat, ist das Verfahren gegen die Beklagte zu 1) einzustellen, der Hilfsantrag wandelt sich zum Hauptantrag.

## II.

Die Berufung hinsichtlich des gegen die Beklagte zu 2) gerichteten Lärmsanierungsmaßanspruchs (nunmehriger Hauptantrag) ist unbegründet. Dabei kann unentschieden bleiben, ob dieser Anspruch – wegen der nicht als nur beispielhaft gekennzeichneten Nennung von (Lärmschutz-) Wänden oder (Lärmschutz-) Wällen nur diese oder auch andere Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes zum Gegenstand haben sollte. In keinem Fall kann der Kläger mit seinem Begehren durchdringen.

1. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs steht in Fällen hoheitlichen Handelns, wie ursprünglich im Fall der Deutschen Bundesbahn, dem Betroffenen aus dem Gesichtspunkt des enteignenden Eingriffs ein öffentlichrechtlicher Anspruch auf Entschädigung zu, wenn Lärmimmissionen von hoher Hand, deren Zuführung nicht untersagt werden kann, sich als ein unmittelbarer Eingriff in nachbarliches Eigentum darstellen und die Grenze dessen überschreiten, was ein Nachbar nach § 906 BGB entschädigungslos hinnehmen muß. Die Entschädigung wird grundsätzlich als Geldausgleich für Schallschutzeinrichtungen gewährt, eine Entschädigung für einen Minderwert des Grundstücks kann erst in Anspruch genommen werden, wenn Schutzeinrichtungen keine wirksame Hilfe versprechen oder unverhältnismäßige Aufwendungen erfordern. Für eine Entschädigung ist ferner Voraussetzung, daß die zugelassene Nutzung des lärmemittierenden Grundstücks die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändert und dadurch das benachbarte Wohneigentum schwer und unerträglich trifft (vgl. BGH vom 16.3.1995, WW 1995, 1823).

Die Frage, ob sich bei unzureichender Bewältigung von Lärmimmissionen der betroffene Grundeigentümer auf einen Planergänzungsanspruch verweisen lassen muß (vgl. Berkemann, DVBI 1986, 768/770), stellt sich hier nicht, da der Bundesgerichtshof für Altfälle, das sind Planfeststellungen vor 1981, seine Zuständigkeit für die Gewährung von Entschädigung unter dem Gesichtspunkt des enteignenden Eingriffs bejaht (vgl. BVerwG vom 22.5.1987 - 4 C 17-19.84 - DVBI 1987, 1011/1013 unter Hinweis auf BGH vom 23.10.1986, DWW 1987, 96). An dem Inhalt des Anspruchs ändert sich auch nichts dadurch, daß er inzwischen, wie ausgeführt, eine andere Rechtsnatur angenommen hat, da die Bahn nunmehr von einer juristischen Person des privaten Rechts betrieben wird.

2. Auf der Grundlage der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs und des Bundesverwaltungsgerichts hat der Senat in seinem Urteil vom 5. März 1996 (a.a.O.) ausgesprochen, Lärmbeeinträchtigungen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in einem reinen oder allgemeinen Wohngebiet bzw. von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts in Misch- oder Kerngebieten könnten unter dem Gesichtspunkt der Gesundheitsgefährdung als äußerste - und damit als in diesem Zusammenhang relevante enteignungsrechtliche - Grenze der

Zumutbarkeit angesehen werden. Er hat dabei Regelwerke wie die DIN 18005 und die VDI 2058 oder verwaltungsinterne Regelungen - die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes in der Fassung vom 15. Januar 1986 (VkB1 1986, 101) wurden inzwischen ersetzt durch die Richtlinien vom 2. Juni 1997 (VkB1 1997, 434) - herangezogen. Er hat außerdem berücksichtigt, daß die Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV - vom 12. Juni 1990 (BGBl I S. 1036) in § 1 Abs. 2 Satz 2 mit Ausnahme von Gewerbegebieten einen Lärmschutzanspruch gewährt, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird. Er hat daraus geschlossen, daß auch diese Vorschrift - von einer durch die genannten Zahlen bezeichneten - enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle ausgeht. Der Senat hat auch entschieden (a.a.O.), daß das in der Anlage 2 zur - hier nicht unmittelbar anwendbaren - 16. BImSchV vorgesehene Berechnungsverfahren auch zur Ermittlung einer Lärmbelastung im Zusammenhang mit einer Lärmsanierung als sachgerecht anzusehen ist und deshalb eine Ermittlung durch Messung ausscheidet.

3. Nach der vom LfU eingeholten Stellungnahme vom 18. November 1997 errechnen sich am Anwesen des Klägers Beurteilungspegel von bis 67 dB(A) nachts, bei Berücksichtigung des Rückgangs des Güterverkehrs in der jüngsten Zeit Pegel von bis zu 66 dB(A) nachts. Demgegenüber ermittelte die Beklagte zu 2) einen Beurteilungspegel beim Haus des Klägers wiederum für die Nacht von maximal 60,0 dB(A). Im Hinblick auf diese erhebliche Differenz hätten, wäre es darauf angekommen, die jeweils angewendeten Berechnungsverfahren geklärt und dabei möglicherweise auch die Geschwindigkeiten der Züge konkret ermittelt werden müssen. Diese Fragen können jedoch dahinstehen, da dem Kläger aus Rechtsgründen ein Anspruch auf Lärmsanierung nicht zusteht. Die Tages-Lärmwerte liegen unstrittig unter 70 dB(A), so daß im folgenden nunmehr der Nachbarnschutz zu erörtern ist.

4. Der Sanierungsanspruch des Klägers scheitert daran, daß er in den Jahren 1979 und 1980 das ihm übertragene Einfamilienhaus in einer Situation in ein Zweifamilienhaus umgebaut hat, die - nach seinem eigenen Vortrag - mit Lärmimmissionen von 72,2 dB(A) nachts (die damaligen Werte verstehen sich im Gegensatz zu den soeben genannten ohne Abzug des "Schienenbonus" von 5 dB(A)) durch eine im eigentumsrechtlichen Sinne schwere und unerträgliche Geräuschvorbelastung gekennzeichnet war. Er hat damit, wie es die Rechtsprechung ausgedrückt hat, sehenden Auges "in den Lärm hineingebaut" (BGH vom 16.3.1995 a.a.O. S. 1825; vgl. auch BayVGH vom 12.10.1995, BayVB1 1996, 400/403). Für die - zur Gewährung eines Lärmsanierungsanspruchs voraussetzende - Annahme eines Sonderopfers ist dann kein Raum, wenn der Betroffene einen vorher noch nicht vorhandenen Interessenkonflikt aktiviert (vgl. BGH a.a.O. S. 1824) bzw. soweit er einen vorher so noch nicht vorhandenen Interessenkonflikt intensiviert.

Unter diesem Gesichtspunkt muß sich der Kläger entgegenhalten lassen, daß er die - grundsätzlich sanierungsfähigen - Schlafräume des ursprünglichen Einfamilienhauses in ihrer Nutzung entweder geändert (Schlafraum des Dachgeschosses in Wohnzimmer) oder umgebaut (Schlafnische im Erdgeschoß) oder Schlafräume zusätzlich angebaut hat (Schlafzimmer im Erdgeschoß und Dachgeschoß des Zweifamilienhauses). In diesem Zusammenhang ist es sachgerecht, neben Änderungen in der Bausubstanz auch bloße Funktionsänderungen (Schlafzimmer im Dachgeschoß des Einfamilienhauses in Wohnzimmer) in Ansatz zu bringen. Denn Anknüpfungspunkt für den Lärmschutz ist die jeweilige spezifische Nutzung, für die Nachtzeit also die Nutzung von Gebäudeteilen als Schlafräume. Die Maßgeblichkeit von Funktionsänderungen in diesem Zusammenhang ist

auch deshalb gerechtfertigt, weil der von einer emittierenden Anlage Betroffene im Einzelfall auch die Möglichkeit haben kann, bei Veränderungen durch die Wahl der baulichen Gestaltung die eigene Lärmbelastung zu vermindern, und unter dem Gesichtspunkt des Gebots der Rücksichtnahme unter Umständen auch verpflichtet ist, von einer solchen Möglichkeit Gebrauch zu machen (vgl. BVerwG vom 1.7.1988, NVwZ 1989, 252/254), andernfalls Beeinträchtigungen jenseits der (fachplanungsrechtlichen wie auch enteignungsrechtlichen) Zumutbarkeitsschwelle insoweit nicht ausgleichsfähig, Eigentumsrechte insoweit also (auch zivilrechtlich) nicht schutzfähig sind.

Durch die mit dem Umbau in ein Zweifamilienhaus verbundenen Veränderungen (in der Substanz und in der Nutzung) hat der Kläger ein Vorhaben realisiert, das unter den hier maßgeblichen Gesichtspunkten auch teilweise nicht mehr als mit dem ursprünglichen Gebäude identisch qualifiziert werden kann.

Zum gleichen Ergebnis führt möglicherweise die von der Beklagten zu 2) vorgebrachte Einwendung der Verwirkung. Denn auch wenn davon ausgegangen würde, daß den Rechtsvorgängern des Klägers ein Anspruch auf Lärmsanierung zugestanden hat (damals ggf. in Form eines Entschädigungsanspruchs wegen Eingriffs in ein unbebautes, aber baureifes Grundstück, siehe BGH vom 16.3.1995 a.a.O. S. 1825) und dieser Anspruch auf den Kläger übergegangen war, ist nicht zu übersehen, daß die Rechtsvorgänger des Klägers über längere Zeit untätig waren und die seinerzeitige Deutsche Bundesbahn nach der vom Kläger vorgenommenen Erweiterung möglicherweise davon ausgegangen ist und davon ausgehen durfte, der Kläger habe sich mit der vorhandenen Lärmbelastung abgefunden.

5. Unabhängig von dem Fehlen der Voraussetzungen für einen Lärmsanierungsanspruch überhaupt könnte der Kläger mit seinem Anspruch auf Lärmschutz in der geltend gemachten Form keinen Erfolg haben. Die nach § 906 Abs. 2 Satz 1 BGB zu treffenden Maßnahmen stehen nämlich unter dem Vorbehalt wirtschaftlicher Zumutbarkeit. Diese wäre bei der Verwirklichung der vom Kläger begehrten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht mehr gewährleistet. Wie der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung ausführte, würde eine 1-km lange Schallschutzwand mindestens 2 Millionen DM kosten; auch die Kosten eines Walles würden, auch in Anbetracht des Grundstücksverbrauches, beträchtlich sein. Auch wenn dabei eine generalisierende Betrachtung vorgenommen werden muß und nicht etwa nur das Grundstück des Klägers isoliert angesetzt werden kann (eine Wand nur vor diesem Grundstück wäre im übrigen technisch sinnlos), entfielen hierbei immerhin ca. 45 m auf dieses Grundstück. Die wirtschaftliche Zumutbarkeit einer solchen Maßnahme im Verhältnis zu - hier nicht beantragten - Maßnahmen des passiven Lärmschutzes kann nicht bejaht werden. Denn der Kläger könnte, wie der Senat in seinem Urteil vom 5. März 1996 (a.a.O. S. 164) ausgesprochen hat, Schallschutz nur insoweit verlangen, als die Lärmbelastung die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreitet und dieses Überschreiten zu einem höheren Schutzaufwand führt. Unter den gegebenen Umständen ist auch nicht auszuschließen, daß bei dem Vorhandensein von schon aus Wärmeschutzgründen notwendigen Fenstern der Schallschutzklasse 2 weiterer Schallschutz nicht erforderlich sein würde und dann lediglich eine Belüftungseinrichtung für jeweils einen Schlafräum verlangt werden könnte.

6. Bei dieser Sachlage kann die Frage unerörtert bleiben, ob für das Einfamilienhaus vor dem Umbau Sanierungsansprüche bestanden haben und auf den Kläger übergegangen sind oder ob solche Ansprüche für seine Rechtsvorgänger nicht entstehen konnten, weil bereits bei Errichtung des Einfamilienhauses im Jahre 1951 eine eigentumsrechtlich relevante Vorbelastung gegeben war. Es kann auch dahinstehen, ob die Rechtsvorgänger des Klägers

mit dem Gebrauchmachen von der ihr erteilten Baugenehmigung - wie die Beklagte zu 2) meint - stillschweigend auf eventuelle Lärmschutzansprüche verzichtet hatten oder ob der diesbezügliche Vermerk als bloßer Hinweis auf die Rechtslage im Hinblick auf einen solchen Verzicht ohnehin unbeachtlich gewesen wäre.

## II.

Hinsichtlich des geltend gemachten Anspruchs auf Entschädigung (Hilfsantrag 2) ist der Verwaltungsrechtsweg nicht gegeben. Da der Kläger den hierauf bezogenen Antrag erst im Berufungsverfahren gestellt hat; kann er sich auch nicht auf § 17 Abs. 1 Satz 1 GVG berufen. Auch im Hinblick auf § 173 VwGO i.V.m. § 264 Nr. 3 ZPO kann die Zulässigkeit des Verwaltungsrechtswegs nicht angenommen werden. Nach dieser Vorschrift ist es als eine Änderung der Klage nicht anzusehen, wenn ohne Änderung des Klagegrundes statt des ursprünglich geforderten Gegenstandes wegen einer später eingetretenen Veränderung ein anderer Gegenstand oder das Interesse gefordert wird. Auch wenn die übrigen Voraussetzungen der Bestimmung vorlägen, fehlte es an einer nachträglichen, d.h. nach Klageerhebung eingetretenen oder dem Kläger bekannt gewordenen Veränderung. Im Übrigen wäre auch hier die Zulässigkeit der - der Sache nach geänderten, wenn auch aufgrund der gesetzlichen Regelung zulässig - geänderten Klage (vgl. Thomas/Putzo, ZPO, 20. Auflage, RdNr. 1 zu § 264), insbesondere also die Zulässigkeit des Rechtswegs, neu zu prüfen (vgl. Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, ZPO, 56. Auflage, RdNr. 1 zu § 264).

Nach § 17 a Abs. 2 Satz 1 GVG ist hinsichtlich des Hilfsantrags 2 die Unzulässigkeit des Verwaltungsrechtswegs auszusprechen und der Rechtsstreit an das zuständige Landgericht München II zu verweisen.

## IV.

Die Kostenentscheidung hinsichtlich der Klage gegen die Beklagten zu 1) folgt aus § 155 Abs. 2 VwGO, hinsichtlich der außergerichtlichen Kosten der im Berufungsverfahren gegen die Beklagte zu 1) beigeladenen Deutschen Bahn AG, die durch Antragstellung ein eigenes Kostenrisiko übernommen hat (§ 154 Abs. 3 VwGO) und daher billigerweise Kostenerstattung verlangen kann, aus § 162 Abs. 3 VwGO. Die Kostenentscheidung im Verfahren gegen die Beklagte zu 2) stützt sich auf § 154 Abs. 2 VwGO.

Die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung ergibt sich aus § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

Die Revision ist nicht zuzulassen, weil keiner der in § 132 Abs. 2 VwGO genannten Gründe gegeben ist.

Die Beschwerde hinsichtlich des Ausspruchs zur Unzulässigkeit des Rechtswegs und hinsichtlich der Verweisung ist nicht zuzulassen, da keiner der in § 17 a Abs. 4 Satz 5 GVG genannten Gründe gegeben ist und im übrigen der Kläger die Verweisung beantragt und die Beklagte zu 2) sich diesem Antrag nicht widersetzt hat.

## **Rechtsmittelbelehrung**

(gilt nur für die Zurückweisung der Berufung)

Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Berlin angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach) innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung schriftlich einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Beschwerde muß die angefochtene Entscheidung bezeichnen. In der Beschwerdebegründung muß die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muß sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Das gilt auch für die Einlegung der Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision. Abweichend davon können sich juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Dr. Reiland

Heldwein

Läpple

## **Beschluß:**

Unter Abänderung des Beschlusses des Verwaltungsgerichts wird der Streitwert für beide Instanzen auf jeweils 30.000 DM festgesetzt, davon entfallen auf das Verfahren gegen die Beklagte zu 1) 20.000 DM und auf das Verfahren gegen die Beklagte zu 2) 10.000 DM.

Die Streitwertfestsetzung betreffend den verwiesenen Teil des Rechtsstreits bleibt dem weiteren Verfahren vorbehalten.

## **Gründe:**

Die Streitwertfestsetzung folgt aus § 13 Abs. 1 Satz 1, § 14 Abs. 1 GKG. Für das Verfahren gegen die Beklagte zu 2) war ein gesonderter Streitwert festzusetzen, weil auch insoweit die aus der Neuregelung der Eisenbahnverfassung resultierende Aufspaltung in zwei Prozeßrechtsverhältnisse ihre Bedeutung behält.

Hinsichtlich des verwiesenen Anspruchs auf Entschädigung bleibt die Festsetzung des Streitwerts dem weiteren Verfahren vorbehalten, da mit Wirksamwerden des Verweisungsbeschlusses der Rechtsstreit als bei diesem Gericht von Anfang an rechtshängig geworden anzusehen ist (§ 17 b Abs. 1 Satz 2 GVG).

Dr. Reiland

Heldwein

Läpple

