



Kurzinformation

Lärmschutz an Eisenbahnstrecken

Bei Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm wird zwischen Lärmvorsorge- und Lärmsanierungsmaßnahmen differenziert. Während die Lärmvorsorge den Neubau und die wesentlichen Veränderungen von Schienenwegen betrifft und einen gesetzlichen Anspruch für die Anwohner auslöst, stellt die Lärmsanierung ein freiwilliges Programm des Bundes für Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen dar, die baulich unverändert fortbestehen.¹

Im Rahmen der Lärmsanierung², auf deren Gewährung kein Rechtsanspruch besteht, können bei Vorliegen der in der „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“³ (Förderrichtlinie) festgelegten Voraussetzungen Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen und an bestehenden Schienenwegen (ohne wesentliche Änderungen am Schienenweg) bezuschusst werden.⁴ Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in die Gesamtkonzeption der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist.⁵ Die operative Planung obliegt den

-
- 1 Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Entschädigungsregelungen für passive Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes, Sachstand vom 28. Februar 2024, WD 5 - 3000 - 030/24, S. 4f.
 - 2 Das Programm für Lärmschutzmaßnahmen ist im Jahr 1999 ins Leben gerufen worden. Vgl. hierzu Lärmschutz im Schienenverkehr, Alles über Schallpegel, innovative Technik und Lärmschutz an der Quelle, Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hrsg.), 8. Auflage, März 2022, S. 23, abrufbar unter <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/laermschutz-im-schienenverkehr-broschuere.html>. Dieser und alle weiteren Links wurden zuletzt abgerufen am 24. April 2024.
 - 3 Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes – überarbeitete Fassung 2022, in Kraft seit dem 01. Juli 2022, abrufbar unter https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/Laermsanierung/RL_Laermsanierung.pdf.
 - 4 Eisenbahn-Bundesamt, Lärmsanierung, Stand: April 2024, abrufbar unter https://www.eba.bund.de/DE/The-men/Finanzierung/Laermsanierung/laermsanierung_node.html.
 - 5 Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Schienenwegen, 1. Dezember 2022, abrufbar unter <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU), die auch Zuwendungsempfänger der Bundesmittel sind. Die Vergabe von Fördermitteln unmittelbar an Privatpersonen ist nicht vorgesehen. Mit der Lärmsanierung sollen die Streckenabschnitte bevorzugt modernisiert werden, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist,⁶ und von denen viele Anwohner betroffen sind. Für die Umsetzung der Lärmsanierung können zwei Arten, der aktive und der passive Lärmschutz, je nach Einzelfall in Kombination oder separat zum Einsatz kommen. Der aktive Lärmschutz wird an der Entstehungsquelle oder auf dem Ausbreitungsweg vorgenommen, indem z. B. Lärmschutzwände, -wälle oder Schienenschmieranlagen errichtet werden. Der passive Lärmschutz hingegen wird an der Einwirkungsstelle z. B. durch den Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen verwirklicht.⁷

Für die Lärmvorsorge, mithin für den Lärmschutz bei Neubauten oder wesentliche Änderungen von Schienenwegen, besteht mit den §§ 41 ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)⁸ in Verbindung mit der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV)⁹ eine konkrete Anspruchsgrundlage für Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnstrecken, wenn die festgelegten Immissionsgrenzwerte¹⁰ überschritten werden.¹¹ Lärmvorsorge erfolgt vorrangig als sogenannte aktive Maßnahme durch Schallschutzmaßnahmen an und neben dem Gleis.¹² Oftmals werden Schallschutzwände errichtet. Erst wenn diese aktiven Maßnahmen nicht mehr ausreichen oder aus besonderen Gründen nicht in Betracht kommen, werden passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden in Erwägung gezogen und durchgeführt.

-
- 6 Die Richtwerte ergeben sich aus Ziffer 2.1 der Förderrichtlinie, abrufbar unter https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/Laermsanierung/RL_Laermsanierung.pdf?__blob=publicationFile&v=5.
 - 7 BMDV, Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Schienenwegen, 1. Dezember 2022, abrufbar unter <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>; weiter zu den einzelnen Maßnahmen: Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Entschädigungsregelungen für passive Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen der Eisenbahn und des Bundes, Sachstand vom 28. Februar 2024, WD 5 - 3000 - 030/24, S. 5; oder Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Zum Rechtsanspruch auf Lärmschutz an Bahntrassen, Kurzinformation vom 8. August 2023, WD 8 - 3000 - 061/23, S. 3.
 - 8 Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202).
 - 9 Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334).
 - 10 Die Immissionsgrenzwerte sind in § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV geregelt.
 - 11 Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnstrecken, Zum Anwendungsbereich der 16. BImSchV, Sachstand vom 9. März 2011, WD 7 - 3000 - 343/10.
 - 12 Oberverwaltungsgericht (OVG) Sachsen-Anhalt, Urteil vom 8. Juli 2020, Az. 2 K 22/19.

Für einen gesetzlichen Lärmschutzanspruch ist das Vorliegen eines Baus – als Neubau an einer Stelle, an der bisher kein Verkehrsweg bestand – oder eine wesentliche bauliche Veränderung erforderlich.¹³ Die Änderung eines Schienenweges ist gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV „*wesentlich, wenn 1. [...] ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder 2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff [...] der Verkehrslärm um 3 Dezibel oder auf mindestens 70 Dezibel am Tage oder mindestens 60 Dezibel in der Nacht erhöht wird*“.¹⁴ Bewohner des Ortes, der an einer Ausbaustrecke liegt, bei dem ein Schienenweg um ein Gleis erweitert wird, haben somit einen Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen, soweit die Voraussetzungen der §§ 41, 42 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV vorliegen.¹⁵ Anders stellt es sich jedoch dar, wenn nur auf bestimmten Abschnitten der Ausbaustrecke wesentliche bauliche Maßnahmen in Form eines zusätzlichen Gleisbaus erfolgen, welche aber auf andere Abschnitte „ausstrahlen“ könnten. Fraglich ist, ob die Bewohner eines Ortes, der in einem Streckenabschnitt liegt, in dem keine baulichen Änderungen erfolgen, ebenfalls Maßnahmen des höherwertigen Standards der Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV geltend machen können mit der Begründung, der dichtere Zugverkehr sei unmittelbare Folge der Baumaßnahmen. Aktuell wird dieser Aspekt kontrovers diskutiert im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke Landshut-Plattling, wo Anwohner für die gesamte Streckenplanung Lärm- und Erschütterungsschutz fordern und diese nicht nur an den Stellen errichtet werden sollen, wo die Bahn tatsächlich baue.¹⁶

In der Rechtsprechung wurde bereits mehrfach beleuchtet, ob ein solcher Zusammenhang bestehen kann. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz erwies sich hierbei als umstritten. So könnten wesentliche bauliche Maßnahmen, die nur auf bestimmten Ausbaustrecken erfolgen, auf andere Abschnitte ausstrahlen, wenn ein Ursachenzusammenhang zwischen Ausbau und erheblicher Lärmzunahme bestünde.¹⁷ Bereits 1996 hielt es der Bayerische Verwaltungsgerichtshof für möglich, dass „*sich die Ausstrahlung erheblicher baulicher Eingriffe – im Sinne der Bewirkung von Lärmschutzansprüchen – ausnahmsweise über die jeweiligen Einwirkungsbereiche hinaus auf die gesamte Strecke (als verkehrswirksamer Abschnitt) erweitert, und zwar, wenn durch ein*

13 Vgl. hierzu Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Zum Lärmschutz bei Blockverdichtungen an Schienenwegen, Sachstand vom 26. September 2023, WD 8 - 3000 - 062/23.

14 Weiterführend hierzu: Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Zum Lärmschutz bei Blockverdichtung an Schienenwegen, Sachstand vom 28. September 2023, WD 8 - 3000 - 062/23 S. 4f., zu den wesentlichen Änderungen gehört das Hinzufügen eines durchgehenden Gleises, vgl. Jarass, BImSchG § 41 Straßen und Schienenwege, § 41, Rn. 26.

15 Umweltbundesamt, Schienenverkehrslärm, 11. Oktober 2023, abrufbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm/schienenverkehrslaerm#gerauschgrenzwerte-fur-schienenfahrzeuge>.

16 Deutsche Bahn, Ausbaustrecke Landshut–Plattling, Fragen – Vermutungen – Interpretationen – Missverständnisse zum Bahnausbau?, 27. Januar 2023, abrufbar unter <https://www.landshut-plattling.de/aktuelles-reader/fragen-vermutungen-interpretationen-missverstaendnisse-zum-bahnausbau.html>; Mitterer, Harald, Bahnausbau im Isartal: Anwohner fürchten zu viel Lärm, 22. Februar 2024, Bayerischer Rundfunk, abrufbar unter <https://www.br.de/nachrichten/bayern/bahnausbau-im-isartal-anwohner-fuerchten-zu-viel-laerm.U50Dda4>; Nadler, Bernhard, Ein starkes Signal an die Bahn – einstimmig für mehr Lärmschutz an der Bahnstrecke, in: PNP, 19. März 2024, abrufbar unter <https://www.pnp.de/lokales/landkreis-dingolfing-landau/ein-starkes-signal-an-die-bahn-einstimmig-fuer-mehr-laermschutz-an-der-bahnstrecke-15690493>.

17 Vgl. hierzu Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Zum Rechtsanspruch auf Lärmschutz an Bahntrassen, Kurzinformation vom 08. August 2023, WD 8 - 3000 - 061/23, S. 2.

*Gesamtkonzept eine längere Strecke insgesamt verändert oder angepasst werden soll, um die Streckenkapazität zu erhöhen, den Betrieb zu beschleunigen oder zu optimieren. Dann erweitert sich der in § 1 Absatz 2 Nummer 2 der 16. BImSchV bezeichnete „zu verändernde Verkehrsweg“ über die einzelne Baumaßnahme hinaus auf einen größeren verkehrswirksamen Abschnitt, welcher für eine etwaige Gesamtbeurteilung maßgeblich wäre“.*¹⁸

Diese Sichtweise wurde gerichtlich mehrfach aufgegriffen.¹⁹ So nahm beispielsweise auch das Oberverwaltungsgericht Bautzen an, dass der Lärmschutz jedenfalls dann auf die Gesamtstrecke ausgedehnt werden könne, *„wenn durch ein Gesamtkonzept eine längere Strecke insgesamt verändert oder angepasst werden soll, um die Streckenkapazität zu erhöhen, den Betrieb zu beschleunigen oder zu optimieren.“* Grundlage für diese Ausnahme sei die Erwägung, *„dass in einem solchen Fall eine Differenzierung danach, wo im Einzelnen bauliche Eingriffe stattfinden, willkürlich oder doch gekünstelt erschiene.“*²⁰ Die Voraussetzung für das Vorliegen dieser Ausnahme läge nach dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg allerdings nur vor, *„wenn die einzelnen Maßnahmen so einheitlich konzipiert oder so dicht lokalisiert wären, dass der Eindruck entstünde, die Strecke werde einheitlich ausgebaut und es handle sich nicht um einzelne isolierte Baumaßnahmen.“*²¹ Darüber hinaus – so das Oberverwaltungsgericht Lüneburg – müsste *„durch ein Gesamtkonzept, bestehend aus einer Vielzahl von Einzelbaumaßnahmen, eine längere Strecke insgesamt ausgebaut werden, weil sich dann der zu verändernde Verkehrsweg über die einzelne Baumaßnahme hinaus auf einen größeren verkehrswirksamen Abschnitt erweitern.“*²² Es ist nicht ersichtlich, dass eine solche Gesamtkonzeption schon einmal in der Judikatur zum Tragen kam.

Obgleich folglich diese Ausnahme einer Ausstrahlungswirkung in der Rechtsprechungspraxis immer wieder angeführt wurde, wurde bislang hieraus – soweit ersichtlich – aufgrund einer nicht zu begründenden Gesamtkonzeption noch kein Anspruch zugesprochen. So wies der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg darauf hin, dass *„Lärmschutzansprüche allein aufgrund betrieblicher Auswirkungen eines an anderer Stelle vorgenommenen erheblichen baulichen Eingriffs [...] mit der in § 41 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 1 und 2 16. BImSchV getroffenen Regelung gerade nicht begründet werden“* sollten.²³ Das Oberverwaltungsgericht Lüneburg betont ebenfalls in seinem Urteil von 2018, *„dass es die in § 41 Abs. 1 Satz 1 BImSchG gewählte Formulierung, dass die Verpflichtung zum Immissionsschutz „bei“ dem Bau oder der wesentlichen Änderung des Verkehrsweges zu erfüllen ist, erkennen lässt, dass der erforderliche Lärmschutz im Rahmen und als Bestandteil des in Rede stehenden Vorhabens realisiert werden soll und Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes nur in den Grenzen der jeweiligen Planung und Planfeststellung zu treffen*

18 Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 5. März 1996 – 20 B 92.1055, NVwZ, Rechtsprechungsreport 1997, S. 159-165.

19 Vgl. auch: Oberverwaltungsgericht Lüneburg, Urteil vom 21. Juni 2000 – 7 K 3716/98, NVwZ 2001, S. 99-101.

20 Oberverwaltungsgericht Bautzen, Urteil vom 05. Dezember 2013, Az. 1 C 28/11.

21 Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 25. April 2012, Az. 5 S 927/10.

22 Oberverwaltungsgericht Lüneburg, Urteil vom 21. Juni 2000 – 7 K 3716/98 –, Rn. 8.

23 Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 25. April 2012, Az. 5 S 927/10.

sind.“²⁴ Auch das Bundesverwaltungsgericht hat festgestellt, dass „Infolge der räumlichen Verknüpfung von Schutzanspruch und Baumaßnahme, Schallschutz grundsätzlich allein im räumlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme gewährt [...]“ wird.²⁵

Nach alledem kann es in besonderen Fallsituationen vertretbar sein, von einer Gesamtkonzeption und mithin von einer gesamten wesentlichen baulichen Änderung auszugehen und so den Lärmschutz auszudehnen. Aufgrund einer bisher fehlenden eindeutigen Judikatur bleibt die Geltendmachung eines Anspruchs auf Lärmvorsorge durch Anwohner von vom Ausbaubereich weit entfernten Grundstücken zum gegenwärtigen Zeitpunkt mit Rechtsunsicherheiten behaftet.

Gleichwohl zählt die Bundesregierung den Schutz vor Verkehrslärm zu den Kernelementen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik.²⁶ Daher rückt insbesondere auch die Lärminderung an der Quelle durch den Einsatz leiser Bremsen und leiser Fahrzeuge im Schienengüterverkehr in den Fokus. So hat die Bundesregierung die Umrüstung von Güterwagen auf Verbundstoffbremsen gefördert und seit Dezember 2020 verbietet das Schienenlärmschutzgesetz den Betrieb lauter Güterwagen.²⁷ Seit November 2019 führt die Bundesregierung ein netzweites Lärm-Monitoring durch. Mit Hilfe von inzwischen errichteten Messstationen entlang der Strecken soll der Schienenverkehrslärm im langfristigen Trend transparent und nachvollziehbar dargestellt werden, um so ggf. bei starken Lärmimmissionen reagieren zu können.²⁸

24 Oberverwaltungsgericht Lüneburg, Urteil vom 28. August 2018 – 7 KS 108/16 –, Rn. 86.

25 Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 19.03.2014 - 7 A 24.12.

26 Eisenbahn-Bundesamt, Lärm-Monitoring, Stand: April 2024, abrufbar unter <https://www.laerm-monitoring.de/>.

27 Eisenbahn-Bundesamt, Allgemeine Informationen zum Lärm-Monitoring des Eisenbahn-Bundesamts, 29. Januar 2021, abrufbar unter https://www.laerm-monitoring.de/pdf/LM_Informationen_2021_01_29.pdf.

28 Umweltbundesamt, Schienenverkehrslärm, 11. Oktober 2023, abrufbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrs-laerm/schienenverkehrs-laerm#laermmonitoring-schienenverkehr>.