

110

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

BGB § 906 Abs. 2 Satz 2; GG Art. 14 Ba, Cb; BImSchG § 42

- a) Bei der Würdigung, welches Maß von Straßenlärm dem Eigentümer eines Wohngrundstücks entschädigungslos z u g e m u t e t werden kann, ist nunmehr die Wertentscheidung des Bundesimmissionsschutzgesetzes für den Schutz von Wohngebieten vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu beachten. Diese Wertentscheidung schließt es grundsätzlich aus, eine unzumutbare Beeinträchtigung nur ganz ausnahmsweise, bei b e - s o n d e r s schwerer Einwirkung, anzunehmen (Abweichung von BGHZ 49, 148; 54, 384).
- b) Die zu leistende Entschädigung besteht grundsätzlich in einem Geldausgleich für notwendige Schallschutzeinrichtungen auf dem betroffenen Grundstück. Eine Entschädigung für eingetretenen Minderwert des Grundstücks kommt erst in Betracht, wenn Schutzeinrichtungen keine wirksame Abhilfe versprechen oder unverhältnismäßige Aufwendungen erfordern. Dieser Anspruch setzt voraus, daß die zugelassene Nutzung des Straßengrundstücks die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändert und dadurch das benachbarte Wohneigentum schwer und unerträglich trifft.
- c) Die durch § 42 BImSchG gewährte Entschädigung ist eine Enteignungsentschädigung. Die Vorschrift enthält über ihren unmittelbaren Anwendungsbereich hinaus eine Bestimmung der Entschädigung im Sinne von Art. 14 Abs. 3 S. 3 GG.

BGH, Urt. v. 20. März 1975 - III ZR 215/71 - OLG Köln
LG Bonn

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 215/71

URTEIL

Verkündet am

20. März 1975
Groß,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Rechtsanwalts Dr. Albert L [REDACTED] in B [REDACTED],
W [REDACTED]straße 30,

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die S t a d t B [REDACTED], vertreten durch den
Rat der Stadt, dieser vertreten durch den Oberstadt-
direktor,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 20. März 1975 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Kreft sowie die Richter Dr. Krohn, Dr. Tidow, Peetz und Lohmann

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 14. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Köln vom 6. Mai 1971 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsrechtszuges übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Der Kläger ist zusammen mit seinem kriegsvermißten Bruder Eigentümer eines im Jahre 1938 errichteten mehrstöckigen Mietshauses in B., Ecke R. - und H. -straße. Die R. -straße wurde im Jahre 1964 als Ortsdurchfahrt der Ersatzbundesstraße 100 ausgebaut. Sie nimmt einen erheblichen Teil des Nord-Süd-Verkehrs durch das Stadtgebiet von B. auf, einschließlich des Schwerlastverkehrs.



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Der Kläger begehrt mit Zustimmung des für seinen kriegsvermißten Bruder bestellten Abwesenheitspflegers Zahlung eines Geldausgleichs für Nachteile, die er nach seiner Darstellung durch den Verkehrslärm auf der ausgebauten Reuterstraße erlitten hat. Dazu hat er im wesentlichen vorgetragen: Der von der Straße ausgehende Lärm sei unerträglich und zu bestimmten Zeiten gesundheitsschädlich. Mehrere Mieter hätten deshalb gekündigt. Wegen der starken Lärmbelästigung könne er nicht die ortsübliche Miete erzielen; das mindere auch den Verkehrswert des Hauses. Durch Einbau von Doppelfenstern mit einem Kostenaufwand von über 31.000 DM habe er die Lärmbeeinträchtigung nur zum Teil mindern können.

Der Kläger hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 31.000 DM nebst 4 % Zinsen seit Rechtshängigkeit zu verurteilen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen.

Sie hat die Auffassung vertreten, dem Kläger könne es jedenfalls zugemutet werden, auf seine Kosten lärmschützende Vorrichtungen zu schaffen, die das Wohnen erträglich machten.

Die Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt der Kläger sein Zahlungsbegehren weiter.

Die Beklagte bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I.

Das Berufungsgericht nimmt an, der geltend gemachte Ausgleichsanspruch sei privatrechtlicher Natur und bestimme sich nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB (n.F.). Es läßt offen, ob daneben noch ein öffentlich-rechtlicher Entschädigungsanspruch wegen enteignungsähnlichen Eingriffs in Betracht kommt. Im Ergebnis, so führt es weiter aus, scheitere das Begehren des Klägers jedenfalls daran, daß die Lärmbelästigung, der das Mietshaus durch den Verkehr auf der R[REDACTED]-straße ausgesetzt sei, dem Kläger kein unzumutbares Opfer auferlege. Die Kosten für die zur Lärmabwehr getroffenen Vorrichtungen bewegten sich noch im Rahmen dessen, was ein Eigentümer für ein Haus solch hohen Wertes und solcher Rendite billigerweise selbst aufbringe. Für den Kläger sei es auch nicht unzumutbar, wenn er infolge der Lärmbeeinträchtigung geringere als die ortsüblichen Mieten erziele. Die Miete für ein Vorkriegshaus könne nicht an der für Neubauten gemessen werden, weil diese zu den übersetzten heutigen Baupreisen errichtet werden müßten. Schließlich sei zu berücksichtigen, daß das Haus sehr

gut gebaut und sein Wert trotz der Lärmbehelligung erheblich gestiegen sei.

Die Revision macht im wesentlichen geltend, das Berufungsgericht habe die Grenze der Zumutbarkeit zu hoch angesetzt und sowohl die tatsächliche Stärke des Straßenlärms als auch dessen Auswirkungen auf das Grundstück infolge verfahrensrechtlich fehlerhafter Würdigung verkannt.

Damit hat die Revision im Ergebnis Erfolg.

II.

1. Nach der neueren Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist der in § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB geregelte nachbarrechtliche Ausgleichsanspruch an die Voraussetzung geknüpft, daß die dort erfaßten Auswirkungen auf das Nachbargrundstück die Folgen einer privatrechtlichen Tätigkeit sind. Dagegen steht dem Betroffenen ein öffentlich-rechtlicher Anspruch auf **E n t e i g n u n g s e n t s c h ä d i g u n g** zu, wenn die Einwirkungen von hoher Hand erfolgen, sich als ein unmittelbarer Eingriff in nachbarliches Eigentum darstellen und die Grenze dessen überschreiten, was der Nachbar nach § 906 BGB entschädigungslos hinnehmen muß (BGHZ 48, 98, 101; 49, 148, 150; 54, 384, 388; Senatsurteile in WM 1973, 338, 1339; LM § 906 Nr. 17 und Nr. 40).

2. Hier kommt nur ein Anspruch auf Enteignungsentschädigung in Betracht. Die Beeinträchtigung des Grundstücks durch Verkehrsimmissionen von der R-
straße ist die unmittelbare Folge der Eröffnung der Straße für den durchfließenden Verkehr. Diese Zweckbestimmung beruht auf der Widmung der Straße für diesen Gebrauch, wodurch zugleich die Pflicht der Anlieger begründet worden ist, die Verkehrsimmissionen zu dulden. Die Lärmeinwirkungen stellen sich daher als unmittelbarer hoheitlicher Eingriff in das Anliegereigentum dar (vgl. BGHZ 54, 384, 388; Senatsurteil in WM 1973, 1338, 1339, insoweit in BGHZ 61, 253 nicht abgedruckt).

Die davon abweichende rechtliche Einordnung des geltend gemachten Anspruchs durch das Berufungsgericht führt indessen noch nicht zur Aufhebung des angefochtenen Urteils, weil dieses den Anspruch mit der auch für den Entschädigungsanspruch aus Enteignung verwertbaren Begründung ablehnt, dem Kläger sei es zuzumuten, die zur Abminderung des Lärms erforderlichen Aufwendungen selbst zu tragen.

3. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, für einen Ausgleichsanspruch stünden alle Tatbestandsmerkmale des § 906 BGB außer Zweifel bis auf die Frage der **Z u m u t b a r k e i t**. Es geht hiernach ersichtlich davon aus, daß die Einwirkung des Verkehrslärms von der Reuterstraße die ortsübliche Benutzung des

Wohngrundstücks oder dessen Ertrag beeinträchtigt (§ 906 Abs. 2 Satz 2 BGB). Dabei macht es aber nicht in der nach der bisherigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs für eine revisionsrechtliche Prüfung . erforderlichen Weise klar, ob hier "besonders schwere Verkehrsimmissionen" im Sinne der Entscheidungen BGHZ 49, 148 und 54, 384 vorliegen, namentlich also Einwirkungen gesundheitsgefährdender Art.

Wie der Revision zuzugeben ist, läßt sich ohne die genaue Kenntnis, in welchem Maße der Verkehrslärm die ortsübliche Benutzung des Wohnhauses beeinträchtigt und welche technischen Einrichtungen zur Lärmbekämpfung eingesetzt werden können, nicht beurteilen, welche Aufwendungen hier nötig sind, um die Beeinträchtigungen zu beseitigen oder nennenswert herabzusetzen (vgl. BGHZ 49, 148 Leitsatz c). Damit fehlt für die Abgrenzung, welche Aufwendungen dem Kläger zugemutet werden können und welche nicht, die notwendige tatsächliche Grundlage.

a) Das Berufungsgericht nimmt zutreffend an, daß die von dem Kläger bisher gemachten Aufwendungen für L ä r m s c h u t z e i n r i c h - t u n g e n nur einen von mehreren Schadensposten darstellen. Zur "Abmilderung" des bestehenden Zustandes kommen zusätzliche Einrichtungen in Betracht, zu denen das Berufungsgericht den Einbau von echten Doppelfenstern (nicht nur, wie hier, Doppelscheiben)

und von Rolläden rechnet. Offen bleibt aber auch insoweit, ob durch s o l c h e Einrichtungen die vom Kläger behauptete besonders starke, namentlich gesundheitsgefährdende Beeinträchtigung überhaupt b e - s e i t i g t oder nennenswert h e r a b g e - s e t z t werden kann. Die objektive Verkehrssituation im Bereich des betroffenen Anwesens kennzeichnet dieses als den Gegenstand besonders starker Verkehrsimmissionen. Besonders nachteilig wirkt sich insofern aus, daß über die R [REDACTED] - straße erhebliche Teile des Nord-Süd-Verkehrs, einschließlich des Schwerlastverkehrs fließen. Dieser überörtliche Verkehr dauert zum Teil auch während der Nachtstunden an. Weil sich im Bereich des betroffenen Anwesens eine Ampelanlage befindet, entstehen dort zusätzliche Anfahr- und Bremsgeräusche.

Nicht geklärt ist weiter, in welchem Umfang die objektiven Gegebenheiten des betroffenen Hauses ein Ausweichen der Bewohner in straßenabgewandte Räume gestatten (vgl. BGH aaO Leits. b). Nach der Darstellung des Klägers ist das Anwesen als Eckhaus so angelegt, daß auf seiner Rückseite die Lichtzufuhr mangelhaft ist und daher hier nur die kleinen Wirtschaftsräume liegen (S. 5 der Klageschrift). Hiernach ist fraglich, ob die Mieter in die hinteren Räume in nennenswertem Umfang ausweichen können. Dies kann dazu führen, daß in den von den Verkehrsimmissionen betroffenen Räumen

für die Lärmabwehr besonders hohe Aufwendungen anfallen, etwa für den Einbau hochschalldämmender Fenster mit zusätzlicher künstlicher Belüftung (vgl. dazu auch die zum Gesetz gegen den Fluglärm erlassene Schallschutzverordnung vom 5. April 1974 - BGBl I 903 -).

Bei diesem Sachverhalt ist nicht auszuschließen, daß für eine geeignete Lärmbekämpfung, namentlich zur Gewährleistung der Nachtruhe, Kosten anfallen, die dem Kläger als eigener Beitrag zum Lärmschutz zumindest nicht in vollem Umfang aufgebürdet werden können.

Hiernach bleibt nach den vom Tatrichter getroffenen Feststellungen offen, wie hoch der Betrag der Lärmschutzaufwendungen ist, der mit dem Wert des Grundstücks in Beziehung zu setzen ist (vgl. BGH aaO).

b) Auch der Wert des Grundstücks ist, was die Revision beanstandet, vom Berufungsgericht nicht rechtsfehlerfrei festgestellt. Die Schätzung auf 400.000 bis 500.000 DM, bezogen auf das Jahr 1971, hält der revisionsrechtlichen Prüfung nicht stand, weil nicht ersichtlich ist, worauf das Berufungsgericht die hierfür erforderliche besondere Sachkunde gründet. Der Kläger hatte insoweit geltend gemacht, der Verkehrswert liege bei 300.000 DM, er sei wegen der Lärmimmissionen nahezu um die Hälfte geringer als er sein würde, wenn der Verkehr auf der Reuterstraße sich normal entwickelt hätte. Das damit verbundene

Beweisangebot auf Einholung eines Sachverständigen-
gutachtens hätte vom Berufungsgericht nur bei entspre-
chender eigener Sachkunde, für die hier keine hinrei-
chende Gewähr besteht, übergangen werden dürfen.

Die weiteren Erwägungen des Berufungsgerichts,
der Wert des Hauses sei infolge der Ausdehnung von
Bonn als Bundeshauptstadt trotz der Lärmbehelligung
erheblich gestiegen, der Kläger könne einen sehr
beachtlichen Preis erzielen, zumal dann, wenn er
wirksamere Vorrichtungen zur Lärmabwehr anbringe,
geben keine ausreichende Grundlage für die Entschei-
dung, daß es dem Kläger zugemutet werden könne, die
Lärmimmissionen entschädigungslos hinzunehmen. Ob dem
Kläger angesonnen werden kann, weitere Aufwendungen
für den Lärmschutz zu machen, hängt u.a. von dem Ver-
hältnis dieser Aufwendungen zum Wert des Hauses ab,
wie es sich ohne dessen Ausstattung mit diesen Schutz-
einrichtungen ergibt. Es kann hiernach bei dem Vergleich
der Aufwendungen für den Lärmschutz mit dem Grundstücks-
wert nur von dem gegenwärtigen Wert ausgegangen werden.
Diesen hat, wie oben ausgeführt, das Berufungsgericht
nicht rechtsfehlerfrei festgestellt.

c) Auch die Ausführungen des Berufungsgerichts
zur Beeinträchtigung des E r t r a g s des Grund-
stücks halten der revisionsrechtlichen Prüfung nicht
stand. Das Berufungsgericht unterstellt, daß die er-
zielte (und erzielbare) Miete als Folge der Lärm-
immissionen unter dem Ortsüblichen liegt. Seine wei-
tere Erwägung, daraus könne der Kläger nichts für ihn

Günstiges herleiten, weil er sein Haus vor dem Kriege mit "sehr mäßigen" Baukosten errichtet habe, ist rechtsfehlerhaft. Eine immissionsbedingte Ertragseinbuße besteht in dem Umfang, in dem die Mieten im Haus des Klägers, bedingt durch den übermäßigen Verkehrslärm, unter den Mieten vergleichbarer, aber nicht lärmgeschädigter Wohnhäuser liegen. Dieser Betrag, ohne den wiederum nicht abgeschätzt werden kann, welche Ertragsminderung der Kläger gegebenenfalls noch entschädigungslos hinzunehmen hat, ist vom Berufungsgericht nicht festgestellt.

III.

Bei der Würdigung, welche Verkehrsimmissionen dem Kläger entschädigungslos z u g e m u t e t werden können, hat das Berufungsgericht darauf abgestellt, ob dem Betroffenen hier ein "untragbares Opfer" auferlegt werde (BU 5 unten). Der erkennende Senat vermag nicht auszuschließen, daß das Berufungsgericht zu Lasten des Klägers den Maßstab der Zumutbarkeit in einer Weise überspannt hat, die durch die Sozialbindung des Eigentums (Art. 14 Abs. 2 GG) nicht mehr zu rechtfertigen ist.

1. Die auch in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs vertretene Auffassung, eine Entschädigung bzw. ein Geldausgleich wegen zu erdulgender Verkehrsimmissionen komme nur a u s n a h m s w e i s e in

Betracht, wenn im Einzelfall die Beeinträchtigung besonders schwer sei (BGHZ 49, 148, 152; 54, 384, 391), bedarf wegen der im Bundesimmissionsschutzgesetz vom 15. März 1974 (BGBl I 721 - BImSchG -) getroffenen Wertentscheidung für gesunde, von schädlichen Umwelteinwirkungen möglichst frei zu haltende Wohnverhältnisse der Einschränkung.

a) Zweck des Bundesimmissionsschutzgesetzes ist es u.a., die Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen (§ 1). Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1).

Die neue gesetzliche Regelung erstrebt eine Verbesserung des Umweltschutzes. Freisein von Krankheit und körperliches, seelisches und soziales Wohlbefinden setzen neben anderem bestimmte, dem Menschen gemäße Lebensbedingungen voraus. Hierzu gehören auch die den Lebensraum prägenden Umweltbedingungen. Da der menschliche Organismus außerordentlich anpassungsfähig ist, vermag er die störenden Umwelteinwirkungen, die eine Erscheinung der heutigen Zivilisation sind, bis zu einem gewissen Grad auszugleichen. Eine allzu starke Verfremdung der adäquaten äußeren Lebensbedingungen erzeugt jedoch - offen oder versteckt - Krankheiten,

körperliche, seelische oder soziale Störungen oder begünstigt sie. In diesen Fällen werden Umweltstörungen zu Umweltgefahren (vgl. die Amtliche Begründung zu § 1 des Reg.Entwurfs des BImSchG, BT-Dr 7/179, teilw. abgedruckt bei Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht 2. Aufl. Band I § 1 BImSchG Anm. I 1). Soweit das Gesetz gegen schädliche Umwelteinwirkungen schützen oder ihnen vorbeugen will, dient es dem öffentlichen Interesse an einer dem Menschen gemäßen Umwelt, hat aber auch nachbarschützenden Charakter (vgl. § 3 Abs. 1; Feldhaus aaO § 3 BImSchG Anm. II 6).

b) Wegen der besonderen Bedeutung, die dem Verkehrsbereich im Immissionsschutzrecht zukommt, hat der Gesetzgeber u.a. auch den S t r a ß e n - b a u in das Gesetz einbezogen. Es sieht für diesen (und den Verkehrsbereich insgesamt) eine unter dem Gesichtspunkt des L ä r m s c h u t z e s lückenlose Regelung vor, und zwar in 3 Stufen (vgl. zum folgenden den Bericht des BT-Innenausschusses zum Reg. Entwurf des BImSchG, BT-Dr 7/1513):

Straßen müssen künftig so trassiert werden, daß schädliche Umwelteinwirkungen in Wohngebieten soweit wie möglich vermieden werden (§ 50).

Kann bei der Trassierung (Planung) dem Lärm-schutz nicht ausreichend Rechnung getragen werden, müssen die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen beim Bau der Verkehrswege getroffen werden, z.B. Lärmschutzwälle, -wände, -zäune, Tunnelung (§ 41 Abs. 1).

Nur wenn die für die Lärmschutzmaßnahmen aufzuwendenden Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Zweck stehen würden, kann von Lärmschutzmaßnahmen an den Verkehrswegen abgesehen werden. In diesen Fällen ist aber der Träger der Baulast verpflichtet, den durch Lärm Betroffenen Ersatz für Schallschutzmaßnahmen in den Wohngebieten zu leisten (§ 41 Abs. 2, § 42).

Einzelheiten werden durch Rechtsverordnung der Bundesregierung geregelt, namentlich der Immissionsgrenzwert (§ 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1); hierzu steht die entsprechende Rechtsverordnung noch aus.

c) Werden beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen die durch Rechtsverordnung nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 noch festzulegenden Immissionsgrenzwerte ("Lärmschwelle") überschritten, hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage gegen den Träger der Baulast einen Anspruch auf angemessene E n t s c h ä d i g u n g in Geld, es sei denn, daß die Beeinträchtigung wegen der besonderen Benutzung der Anlage zumutbar ist (§ 42 Abs. 1 Satz 1). Die Entschädigung ist zu leisten für S c h a l l - s c h u t z m a ß n a h m e n an den baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen, soweit sich diese im Rahmen der ebenfalls noch zu erlassenden Rechtsverordnung (§ 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3) halten; Vorschriften, die weitergehende Entschädigungen gewähren, bleiben unberührt (§ 42 Abs. 2).

d) Bei der in § 42 BImSchG gewährten Entschädigung handelt es sich um eine **E n t e i g n u n g s e n t - s c h ä d i g u n g**. Das wird durch die Verwendung des Begriffes "angemessene Entschädigung" im Gesetz und durch die Verweisung auf das nach den Enteignungsgesetzen der Länder abzuwickelnde Verfahren der Anfechtung von Festsetzungsbescheiden (§ 42 Abs. 3 Satz 2) klargestellt. Diese Auslegung wird durch die Gesetzesberatung gestützt, namentlich durch die dort gemachten Hinweise, daß die Nutzbarkeit des Eigentums zu Wohnzwecken ganz entfallen kann, wenn gewisse Schallpegel überschritten werden (vgl. die Niederschrift über die 374. Sitzung des BR-Innenausschusses vom 18. April 1973, In 0141 (374) Nr. 18/73 S. 11 ff, zu - dem später gestrichenen - § 8 a Abs. 8 des Reg.Entwurfs zum Zweiten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes - BT-Dr 7/1265 -).

Eine Entschädigung kann dem Kläger allerdings nicht in unmittelbarer Anwendung des § 42 BImSchG zuerkannt werden. Abgesehen davon, daß die in Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 der Vorschrift vorausgesetzten Rechtsverordnungen noch nicht erlassen sind, erfaßt § 42 nicht schlechthin alle Fälle entsprechender Verkehrsimmissionen, sondern beschränkt sich, wie die Bezugnahme auf den "Fall des § 41" erkennen läßt, auf Straßenbauvorhaben, die erst **n a c h** dem Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes und in Erfüllung der

hierdurch gestellten Anforderungen an die Sicherung gegen schädliche Umwelteinwirkungen abgewickelt werden. Dieses Ergebnis entspricht auch der oben dargelegten Systematik des Gesetzes, das die Entschädigungsregelung als die "letzte Stufe" der Beseitigung von Verkehrsimmissionen vorsieht, wenn die vorrangigen "aktiven Umweltschutzmaßnahmen" nicht die gewünschte Abhilfe bringen.

2. Die Wertentscheidung des Bundesimmissionschutzgesetzes für die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse hat andererseits insofern **a k t u e l l e** Bedeutung, als sie die Grenze bestimmt, von der ab der betroffene Eigentümer die Verkehrsimmissionen nicht mehr ohne Entschädigung hinzunehmen hat.

a) Die in § 42 BImSchG enthaltene Regelung der Entschädigung stellt sich, im Lichte dieser Wertentscheidung betrachtet, als eine Entscheidung des Gesetzgebers im Sinne von Art. 14 Abs. 3 Satz 3 GG dar. Sie enthält damit über ihren unmittelbaren Anwendungsbereich (vgl. oben 1d) hinaus eine Grundsatzentscheidung für die bei der Bestimmung der Entschädigung vorzunehmende Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Betroffenen. Insoweit wirkt sie sich auf die enteignungsrechtliche Würdigung auch derjenigen Verkehrsimmissionen aus, die zwar von "alten" Verkehrswegen ausgehen, jedoch das nachbarliche Eigentum über den Zeitpunkt des In-

krafttretens des Bundesimmissionsschutzgesetzes hinaus beeinträchtigen. Dieses Ergebnis wird dadurch gestützt, daß § 50 BImSchG den Schutz der dem Wohnen dienenden Gebiete auch gegen schädliche Umwelteinwirkungen, die von öffentlichen Verkehrsflächen ausgehen, zu einem v e r b i n d l i c h e n Ziel der staatlichen Planung gemacht hat. Dies knüpft an die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts an, das "den hohen Rang" des Schutzes von Wohngebieten zunehmend betont hat (vgl. BVerwGE 29, 286; BVerwG DÖV 1972, 825, 826; 1975, 101, 102 = NJW 1975, 841, 844 mit weiteren Nachweisen).

b) Das Anliegen des Bundesimmissionsschutzgesetzes, auch im Bereich der öffentlichen Verkehrsanlagen das Wohnen von "Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen" freizuhalten (§§ 1, 3 Abs. 1 BImSchG), geht einerseits über das hinaus, was der Eigentumsschutz nach Art. 14 GG fordert; die darin zum Ausdruck kommende Wertentscheidung des Gesetzes für eine V e r s t ä r k u n g des Umweltschutzes auch im Bereich der Verkehrsimmissionen wirkt sich andererseits aber auf den Maßstab aus, an dem der Inhalt und die sozialen Schranken des Wohneigentums auszurichten sind. Das dem Eigentümer "zumutbare" Maß von Einwirkungen (§ 906 Abs. 2 Satz 2 BGB) verringert sich in dem Umfang, in dem die Wohnfunktion des Eigentums rechtliche Anerkennung erfährt. Es entspricht dem gesteigerten Eigenwert dieses Schutzgutes, daß künftig für den betroffenen Anlieger die Zubilligung einer zweckgebundenen

(vgl. nachstehend 3) Entschädigung nicht mehr schlechthin die Ausnahme bilden soll.

c) Diese Aussage kann gemacht werden, bevor die Rechtsverordnung über den Immissionsgrenzwert (§ 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG) vorliegt. Das dafür vom Gesetz gegebene "Programm" (vgl. Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG) läßt sich dahin bestimmen, daß der Bereich der entschädigungslosen Sozialbindung des Eigentums durch Immissionsgrenzwerte, die zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden dürfen, **a l l g e m e i n** abgesteckt werden soll. Den Maßstab für eine nicht mehr zumutbare Duldung solcher Verkehrsimmissionen soll hiernach gerade nicht mehr der besonders liegende Einzelfall abgeben. Dies kommt auch in § 42 Abs. 1 Satz 1 BImSchG zum Ausdruck, wo - wenn die Einwirkungen der Verkehrsanlage die durch Rechtsverordnung zu bestimmende "Lärmschwelle" übersteigen - die Versagung der Entschädigung die Ausnahme bildet, wenn nämlich die Beeinträchtigung wegen der besonderen Benutzung der betroffenen Anlage zumutbar ist. Hier handelt es sich um den Fall, daß ein einzelner Anlieger die Verkehrsimmissionen weniger "zu spüren bekommt" als die übrigen Betroffenen. Aus dem Sinnzusammenhang dieser Entschädigungsregelung mit der Anerkennung des hohen Ranges gesunden Wohnens ist zu schließen, daß der Gesetzgeber im Bundesimmissionenschutzgesetz zugleich Inhalt und Schranken des beteiligten Eigentums in einer Weise bestimmt hat (Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG), die dem für Wohnzwecke genutzten Eigentum auch aus Gründen des öffentlichen Interesses an einer lebensadäquaten Umwelt (vgl.

oben 1 a) einen Rang von Rechtsqualität zuweist, mit dem es nicht zu vereinbaren ist, enteignende Eingriffe durch Verkehrsimmissionen nur ganz ausnahmsweise, d.h. bei b e s o n d e r s schwerer Beeinträchtigung im Einzelfall anzuerkennen.

Die Entschädigungsregelung in § 42 BImSchG beruht auf § 8 a Abs. 8 des Entwurfs eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (BT-Dr 7/1265). In Anlehnung an §§ 2 Abs. 2, 9 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl I 282) war ursprünglich als zur Entschädigung berechtigender Immissionswert ein äquivalenter Dauerschallpegel von mehr als 75 dB (A) vorgesehen, ausgenommen die Fälle, in denen die Beeinträchtigung wegen der besonderen Nutzung des Grundstücks zumutbar sei. U.a. wegen der Unterschiedlichkeit der zur Regelung anstehenden Fälle wurde im Laufe der Gesetzesberatungen von der Festsetzung eines einheitlichen Immissionsgrenzwertes abgesehen (vgl. Beschluß des Bundesrates vom 7. Juli 1972 - BR-Dr 302/72 S. 9, 10; Niederschrift über die 374. Sitzung des Innenausschusses des Bundesrates - In 0141 (374) Nr. 18/73 S. 11 ff). Einigkeit bestand ersichtlich aber darüber, daß künftig die Mindestanforderungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm nicht mehr unterschritten werden dürften (vgl. die o.a. Niederschrift). Die in § 42 BImSchG nunmehr getroffene Regelung hält an der ursprünglichen Konzeption insofern fest, als sie die Überschreitung bestimmter, noch festzu-

legender Immissionsgrenzwerte zur Voraussetzung der Entschädigung macht. Das drückt die Auffassung aus, daß bei entsprechender **S c h w e r e** der Beeinträchtigung die Berechtigung zu einer (zweckgebundenen) Entschädigung grundsätzlich nicht mehr durch Erwägungen der Zumutbarkeit in Zweifel gezogen werden soll, ausgenommen dann, wenn die besondere Nutzung des betroffenen Grundstücks eine Ausnahme nahelegt, z.B. bei Betrieben, die selbst Lärm verursachen oder baulichen Anlagen, die nicht zum Aufenthalt von Menschen bestimmt sind (vgl. BT-Dr 7/1265 S. 19).

d) Das Abstellen auf solche Voraussetzungen der Entschädigung erscheint bei voller Würdigung der berührten öffentlichen und privaten Belange auch aus allgemein enteignungsrechtlicher Sicht sachgerecht. In der Regel wird es so sein, daß die Schwere der Verkehrsimmissionen im umgekehrten Verhältnis zu dem besonderen Vorteil steht, den das für Wohnzwecke genutzte Eigentum aus der benachbarten Verkehrsanlage als solcher zieht. Namentlich die hier einzustufenden Wege des überörtlichen Verkehrs leisten - wenn überhaupt etwas - nur wenig für die Erschließung der von ihnen berührten Wohngebiete. In diesen Fällen gehen die Vorteile der Anlage für den Anlieger im wesentlichen in denen auf, die der Allgemeinheit zufließen. Demgegenüber wird dem Anlieger durch die von solchen Verkehrswegen ausgehenden Umweltbeeinträchtigungen einseitig eine Last aufgebürdet, die sich insoweit als "Sonderopfer"

darstellt, als sie spürbar über das hinaus geht, was den Straßenanliegern bei gebührender Berücksichtigung des insgesamt erheblich angewachsenen Verkehrs allgemein an Nachteilen und Belästigungen zugemutet wird.

3. Kann hiernach die dem Anliegereigentum gegenüber Verkehrsimmissionen immanente Sozialbindung nicht mehr so stark wie bisher veranschlagt werden, so führt andererseits die Eigenart des Eingriffs zu einer geänderten Auffassung über A r t und W e i s e der Entschädigungsleistung.

Während der Zweck der Enteignungsentschädigung im Regelfall darin besteht, dem Betroffenen für das "Genommene" einen Ausgleich in Geld zu gewähren, steht bei Verkehrsimmissionen das sowohl im öffentlichen als auch im Interesse des Betroffenen selbst angestrebte Ziel im Vordergrund, die betroffene Sache in einen Zustand zu versetzen, der den fortdauernden hoheitlichen "Eingriff" im Rahmen der bestehenden technischen Möglichkeiten von ihr abwehrt. Dem schutzwürdigen Interesse des Eigentümers an der Erhaltung seines Eigentums wird durch eine Entschädigung in Geld, die ihn in die Lage versetzt, die notwendigen L ä r m s c h u t z a n l a g e n anzubringen, in einer mit Art. 14 Abs. 3 Satz 3 GG zu vereinbarenden Weise Rechnung getragen. Diese Art der Entschädigung gewährleistet es am besten, daß der mit der gesteigerten Wertschätzung des zum Wohnen be-

stimmten Eigentums verfolgte Zweck, dem einzelnen erträgliche Lebensbedingungen zu verschaffen, auch tatsächlich erfüllt wird. Nicht zuletzt erscheint es auch im Interesse der Ausbildung gleicher Entschädigungsgrundsätze für das einheitliche Gebiet der Beeinträchtigung durch Verkehrsimmissionen geboten, sich insoweit der für künftige Fälle geltenden Entschädigungsregelung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (§ 42 Abs. 2 Satz 1; vgl. im übrigen auch § 9 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm) anzupassen.

4) Eine Enteignungsentschädigung, die sich am **M i n d e r w e r t** des betroffenen Eigentums ausrichtet, kommt demgegenüber erst in Betracht, wenn Lärmschutzeinrichtungen auf dem betroffenen Grundstück keine wirksame Abhilfe bringen oder unverhältnismäßige Aufwendungen erfordern. Der Anspruch setzt voraus, daß die zugelassene Nutzung des Straßengrundstücks die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändert und dadurch das benachbarte Eigentum schwer und unerträglich trifft (vgl. BVerwGE 32, 173 = NJW 1969, 1787 = DÖV 1969, 753; BVerwG DÖV 1972, 825; 1974, 381; 1975, 92; 1975, 101 = NJW 1975, 841).

Lassen sich nämlich die nachbarschädlichen Auswirkungen des Verkehrs auf dem Straßengrundstück nicht auf ein zumutbares Maß vermindern, so hätten schon bei der Aufstellung des Bebauungsplans für die öffentliche Verkehrsfläche die betroffenen Grundstücke

durch Aufhebung oder Änderung ihrer bisher zulässigen Nutzung ausdrücklich in Anspruch genommen werden müssen, wodurch die Voraussetzungen für eine Entschädigung der Eigentümer nach den §§ 40 ff BBauG geschaffen worden wären (BVerwG NJW 1975, 841, 845). Es erscheint gerechtfertigt, nach diesen Entschädigungsgrundsätzen auch dann zu verfahren, wenn im Einzelfall die wegen der Schwere der Verkehrsimmissionen gebotene rechts-satzmäßige Aufhebung oder Änderung der zulässigen Nutzung der betroffenen Grundstücke unterblieben ist.

IV.

1. Das Berufungsurteil muß hiernach aufgehoben werden. Der erkennende Senat ist nicht in der Lage zum Grund des Klageanspruchs selbst zu entscheiden, da hierfür wesentliche Tatsachengrundlagen fehlen (vgl. oben II 3). Die Sache ist daher zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

2. Für die Prüfung, welche Verkehrsimmissionen hier dem Kläger (ohne Entschädigung) z u g e - m u t e t werden können, erscheinen die folgenden Hinweise geboten:

Dem Eigentümer eines städtischen Wohnhauses ist es grundsätzlich zuzumuten, die nachteiligen Auswirkungen des städtischen Verkehrs durch ent-

sprechende bauliche Ausstattung seines Anwesens selbst aufzufangen. Dagegen wird er sich regelmäßig nicht darauf einzustellen haben, daß die Anliegerstraße zu einer innerstädtischen Schnellstraße umgewidmet wird, die autobahnähnlichen Zugschnitt hat und erhebliche Teile des staddurchquerenden Fernverkehrs einschließlich des Schwerlastverkehrs bei Tag und bei Nacht an seinem Anwesen vorbeiführt. Ein wirksamer Schutz gegen die besonders nachteiligen Umwelteinwirkungen solcher Anlagen wird möglicherweise nur zu erreichen sein, wenn nicht nur schalldämmende Fenster und Türen eingebaut, sondern auch die in der Hauptsache genutzten Räume baulich so angeordnet und errichtet werden, daß eine möglichst große Abschattung der Schallpegel erzielt wird (vgl. die zum Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm erlassene Schallschutzverordnung vom 1. April 1974 - BGBl I 903 -). Maßnahmen der zuletzt genannten Art werden jedoch regelmäßig nicht mehr durchführbar oder wirtschaftlich vertretbar sein, wenn eine Straße der beschriebenen Art nachträglich in ein bereits bestehendes Wohngebiet gelegt wird. In diesem Fall werden die nachteiligen Folgen einer späteren Veränderung der Situation, in der sich das Grundstück bei seiner Bebauung befunden hat, besonders spürbar.

Solche Straßen für den Fernverkehr werden üblicherweise am Stadtrand angelegt, wo die Geländeverhältnisse es gestatten, die Schutzzonen zu schaffen, die entlang der Fernstraßen im wesentlichen von einer

Wohnbebauung freigehalten werden sollen (§ 9 Abs. 1 FStrG). Die besonders nachteiligen Umwelteinwirkungen **s o l c h e r** Verkehrswege wird der Eigentümer eines nicht am Stadtrand, sondern im Stadttinnern gelegenen Wohngrundstücks regelmäßig nicht entschädigungslos hinzunehmen haben, soweit diese Nachteile sich nicht daraus ergeben, daß das Grundstück selbst in einer mit heutigen baurechtlichen Vorschriften nicht zu vereinbarenden Weise bebaut ist und diese baulichen Zustände ohne zumutbare Schwierigkeiten in der Weise geändert werden können, daß die Nachteile entfallen oder doch weitgehend verringert werden (vgl. BVerwG DÖV 1974, 381, 383).

Kreft

Peetz

Dr. Krohn

Lohmann

Dr. Tidow