

## Aktennotiz / Memorandum

---

Betreff: LS Brandenburg / Ausbau L 33 (Hönow - Landesgrenze)Datum: 4. April 2017

---

**A. Sachverhalt**

Der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) plant den **vierstreifigen Ausbau** der Landesstraße L 33 (Hönow - Stendaler Straße, Berlin) auf einer Länge von 2,430 km.

Die Planung umfasst den Ausbau der Landesstraße L 33, Abschnitt 425 - von km 0+505 bis km 0+000, Abschnitt 420 - von km 1+987 bis km 0+064. Die Planung umfasst am Bauanfang einen innerörtlichen Teil mit einer Länge von ca. 300 m zwischen dem Knoten Stendaler Straße und der Tankstelle (Landsberger Chaussee). Danach folgt in östlicher Richtung der außerörtliche Teil mit einer Länge von ca. 1,44 km (freie Strecke, Berliner Straße). Den Abschluss bildet ein innerörtlicher Abschnitt von ca. 700 m Länge in der Ortslage Hönow.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (Erörterungstermin Berlin/Brandenburg im März 2014) wurde ein **erneuter Variantenvergleich** im Bereich der nördlichen Bebauung in Hönow vom Orts- eingang Hönow (aus Richtung Berlin) bis zur Straße Am Haussee (Bau-km 1+400 bis Bau-km 2+200) unter Berücksichtigung der sog. „Gemeindevariante“ und der sog. „Anwohnervariante“ gefordert. Dafür wurden folgende sechs Varianten untersucht:

- **Variante 1:** ausgelegte Planfeststellungsvariante (keine LS-Wand, keine Anliegerstraße, Deckbelag von -4 dB(A))
- **Variante 2:** modifizierte ausgelegte Planfeststellungsvariante (Deckbelag von 0/-2 dB(A))
- **Variante 3:** Gemeindevariante (Anliegerstraße - LS-Wand - Verlust südl. Baumreihe, L 33 mit 70 km/h, Bepflanzung der LS-Wand, Schutteinrichtung vor LS-Wand)
- **Variante 4:** minimierte Variante 3 (L 33 mit 50 km/h, keine Bepflanzung der LS-Wand, keine Schutteinrichtung, Reduzierung Fahrbahn und Mittelstreifen)

- **Variante 5:** Anwohnervariante (Baumallee erhalten – Anliegerstraße – LS-Wand, L 33 mit 70 km/h, Bepflanzung der LS-Wand, Schutteinrichtung vor LS-Wand)
- **Variante 6:** (minimierte Variante 5, L 33 mit 50 km/h, keine Bepflanzung der LS-Wand, keine Schutteinrichtung, Reduzierung Fahrbahn und Mittelstreifen)

Nach dem Variantenvergleich scheiden die Varianten 1 und 2 aus, da sie den Bestimmungen der 16. BImSchV in Verbindung mit der VLärmSchR nicht entsprechen. Es wird kein schalltechnischer Vollschutz erreicht.

Die Varianten 3 bis 6 erfüllen grundsätzlich die Bedingungen des Artenschutzes und der Verordnung des Landschaftsschutzgebietes „Hönower Weiherkette“. Allerdings scheiden die Varianten 5 und 6 aufgrund der sehr hohen Kosten aus.

Von den Varianten 3 und 4 ist nach dem Variantenvergleich diejenige auszuwählen, die im Sinne des Artenschutzes und der Verordnung zum Landschaftsschutzgebietes „Hönower Weiherkette“ die geringsten Auswirkungen hat. Das ist die **Variante 4**. Sie ist außerdem kostengünstiger als die Variante 3, während beide Varianten bezogen auf Verkehr und Lärmschutz gleichwertig sind.

## **B. Fragestellung**

Mit Blick auf die Ergebnisse der Variantenuntersuchung stellen sich folgende Fragen:

1. Welche Immissionsgrenzwerte sind an der Bebauung Berliner Straße 1 bis 9, 15366 Hoppegarten (Ortsteil Hönow) einzuhalten?

Im 4. Entwurf des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Hoppegarten (Stand: Januar 2016) ist das entsprechende Gebiet als **Mischgebiet** ausgewiesen. Demgegenüber geht der LS Brandenburg bislang davon aus, dass das Gebiet als allgemeines Wohngebiet zu qualifizieren ist und hat auf dieser Basis den Lärmschutz ermittelt.

2. Wie ist die Verhältnismäßigkeit der geplanten Lärmschutzmaßnahmen der Variante 4 zu bewerten?

Der LS hatte im Variantenvergleich (Schalltechnische Unterlage) auf Basis der Grenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet den passiven Schallschutz mit ca. 104.000 EUR für alle

neun Häuser und als aktiven Lärmschutz eine Lärmschutzwand mit Kosten von ca. 340.000 EUR ermittelt. Der Verkehrswert wurde eingeschätzt und mit den Lärmschutzmaßnahmen verglichen; im Ergebnis ergab sich ein Vorzug der Lärmschutzwand (aktiver Schallschutz) gegenüber dem passiven Schallschutz.

Im Rahmen weiterer, detaillierterer Untersuchungen wurde nun festgestellt, dass für eine Lösung mit einer 2,5 m hohen Lärmschutzwand 157.295 EUR, für eine Lösung mit einer 2 m hohen Lärmschutzwand einschließlich erforderlicher passiver Schallschutzmaßnahmen 136.651 EUR und für eine Lösung mit ausschließlich passiven Lärmschutzmaßnahmen 36.155 EUR als Kosten anfallen würden.

Diese Ergebnisse werden im Folgenden gutachterlich bewertet.

### **C. Rechtliche Würdigung**

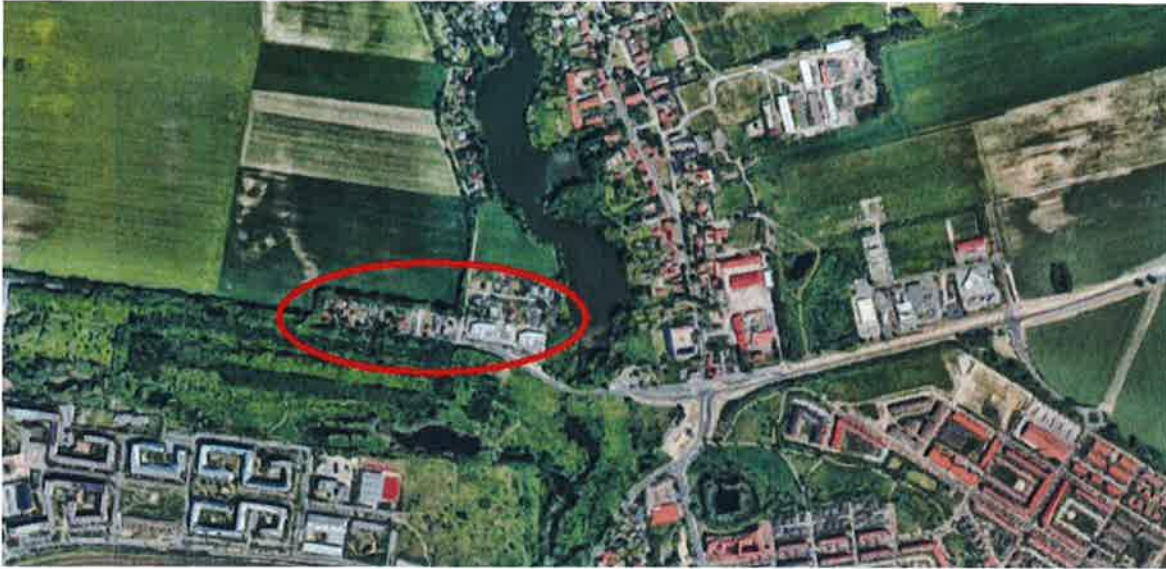
Im Folgenden werden die Einstufung des Gebiets nördlich der Berliner Straße (I.) und die Verhältnismäßigkeit der geplanten Schallschutzmaßnahmen (II.) rechtlich untersucht.

## Inhaltsverzeichnis

<b>I.</b>	<b>Einstufung des Gebiets nördlich der Berliner Straße .....</b>	<b>5</b>
1.	Maßgebliche Immissionsgrenzwerte .....	5
	a) Ermittlung des Schutzniveaus .....	7
	b) Bestimmung des Gebietstyps .....	7
	aa) Vorhandene Nutzungen in der näheren Umgebung .....	8
	bb) Bewertung des Gebiets nördlich der Berliner Straße .....	9
	(1) Wohnnutzungen im östlichen Teil .....	10
	(2) Autohandelsunternehmen (Schmidt und Weber) .....	10
	(i) Keine zulässige Ausnahme .....	11
	(ii) Umfang der gewerblichen Nutzung .....	13
	(iii) Qualifizierung als Mischgebiet .....	13
	(3) Kein eigenständiges Wohngebiet .....	14
	(4) Berücksichtigung der gesamten Nutzung nördlich der Berliner Straße .....	15
2.	Ergebnisse .....	17
<b>II.</b>	<b>Verhältnismäßigkeit der Lärmschutzmaßnahmen .....</b>	<b>18</b>
1.	Mehrstufiges Lärmschutzkonzept .....	18
2.	Einschränkung des Anspruchs auf Vollschutz .....	19
3.	Erstellen einer Kosten-Nutzen-Analyse .....	20
4.	Bewertung des Ausbaus der L 33 .....	21
	a) Ermittlung der anspruchsberechtigten Lärmbetroffenen .....	21
	b) Ermittlung des Aufwands für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte .....	22
	c) Verzicht auf Vollschutz (Verhältnismäßigkeitsgrundsatz) .....	23
5.	Ergebnis .....	25

## I. Einstufung des Gebiets nördlich der Berliner Straße

Zunächst ist zu klären, welche Immissionsgrenzwerte im Bereich der Berliner Straße einzuhalten sind.



### 1. Maßgebliche Immissionsgrenzwerte

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Die Erheblichkeits- bzw. Zumutbarkeitsgrenze des § 41 Abs. 1 BImSchG wird durch die **Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV** konkretisiert (BVerwGE 101, 1, 2). Im Regelfall sind daher für die Bestimmung dieser Grenze die Grenzwerte und das zugehörige Beurteilungsverfahren der 16. BImSchV anzuwenden; auf die allgemeinen Vorgaben des § 41 Abs. 1 BImSchG kommt es grundsätzlich nicht an. Nur in Sonderfällen, in denen die Verordnung hinter den Vorgaben des § 41 BImSchG zurückbleibt, muss auf die gesetzliche Regelung zurückgegriffen werden.

Nach § 1 der 16. BImSchV gilt die Verordnung für den **Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen** sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege).

Eine Änderung ist danach wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Im Übrigen ist eine Änderung auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden **Immissionsgrenzwerte** nicht überschreitet:

	Tag Dezibel (A)	Nacht Dezibel (A)
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64	54
4. in Gewerbegebieten	69	69

Die genannten Werte sind keine Orientierungswerte, sondern **strikt einzuhalten** (vgl. BR-Drs. 661/89 vom 27. November 1989, S. 35) und gelten unabhängig von der bestehenden Vorbelastung. Es sind also die gesamten von dem Verkehrsweg verursachten Lärmimmissionen zu berücksichtigen, nicht nur die durch die Änderung hinzutretenden Immissionen.

#### a) Ermittlung des Schutzniveaus

Entspricht die **Eigenart der näheren Umgebung** einem der Baugebiete, die in § 2 Abs. 1 Nr. 2 bis 4 der 16. BImSchV aufgezählt sind, so sind für das Schutzniveau grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte maßgeblich, die in dieser Vorschrift – nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit gestaffelt – bestimmten Gebietsarten zugeordnet sind. Damit gelten für ein Wohnhaus in einem faktischen Mischgebiet die Grenzwerte 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV) und für ein Wohnhaus in einem faktischen allgemeinen Wohngebiet die Grenzwerte 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV).

Für die Bestimmung der genannten Baugebiete ist auf die Baunutzungsverordnung abzustellen. Für die Abgrenzung der näheren Umgebung ist auf die Maßstäbe von § 34 Abs. 2 BauGB zurückzugreifen.

Wirken die Immissionen auf ein Gebiet ein, das nach § 34 Abs. 2 BauGB keinem der in der BauN-VO bezeichneten Baugebiete entspricht, richtet sich die **Schutzbedürftigkeit nach der Nutzung der einzelnen Anlagen**. Dabei ist die Eigenart der näheren Umgebung, die den bodenrechtlichen Charakter des Grundstücks, auf dem sich die schutzbedürftigen Anlagen befinden, prägt, unter Berücksichtigung der wechselseitigen Beziehungen in die Beurteilung der Schutzbedürftigkeit der Anlagen einzubeziehen (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.03.1996, BRS 58 Nr. 84).

#### b) Bestimmung des Gebietstyps

Für die Berliner Straße 1 bis 9 existiert kein wirksamer Bebauungsplan.

Zwar liegt der 4. Entwurf des Flächennutzungsplans der Gemeinde Hoppegarten (Stand: Januar 2016) vor, der für den Bereich der Berliner Straße 1 bis 9 eine Ausweisung als Mischgebiet vorsieht. Diese (geplante) Ausweisung ist aber **keine Festsetzung im Sinne von § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV**. Deshalb ist die Schutzbedürftigkeit der Wohnnutzungen gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 2 ("Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen") zu beurteilen (vgl. VGH München, Urt. v. 17.09.1991, Az. 8 A 91.40001).

Fraglich ist daher, ob das Gebiet nördlich der Berliner Straße im Sinne von § 34 Abs. 2 BauGB einem der in der **Baunutzungsverordnung normierten Baugebiete** entspricht. Dafür ist zunächst zu klären, wie der maßgebliche Bereich abzugrenzen ist und welche Nutzungen in dem relevanten Bereich vorhanden sind.



**aa) Vorhandene Nutzungen in der näheren Umgebung**



Die Bebauung nördlich der Berliner Straße ist im westlichen Teil (Gemarkung Hönow, Flur 2, Flurstücke 55 bis 63) durch freistehende Wohngebäude gekennzeichnet (vgl. **Anlagen 1 und 2**). Das östlichste dieser Grundstücke, Berliner Straße 9 (Gemarkung Hönow, Flur 2, Flurstück 63), grenzt unmittelbar an das derzeit nicht genutzte Grundstück Gemarkung Hönow, Flur 2, Flurstück 64 und 65. Die benachbarten Grundstücke werden durch eine dichte, knapp 2 m hohe Hecke getrennt (vgl. **Anlage 3**). Das aktuell zur Vermietung stehende Grundstück ist eingezäunt. Im hinteren Grundstücksbereich befinden sich ein kleines Gebäude und ein Glaspavillon (**Anlage 4 und 5**). Ausweislich der Luftbildaufnahmen wurde es in der Vergangenheit ebenfalls für einen Autohandel genutzt.

Das sich Richtung Osten anschließende Grundstück (Gemarkung Hönow, Flur 2, Flurstück 66) ist ebenfalls eingezäunt und im vorderen Bereich mit einem leerstehenden Gebäude bebaut (**Anlage 6**). Zudem werden auf dem Grundstück einzelne Fahrzeuge abgestellt.

Auf den sich Richtung Osten anschließenden Grundstücken Berliner Straße 13 und 14, die ebenfalls westlich der Straße Am Haussee liegen, befinden sich zwei Autohandelsbetriebe (Weber, Gemarkung Hönow, Flur 2, Flurstück 67, **Anlage 7** und Schmidt, Gemarkung Hönow, Flur 2, Flurstück 68, **Anlage 8**). Die Grundstücke, die als Ausstellungsfläche für jeweils ca. 40 bzw. 50 Autos genutzt werden, sind vollständig eingezäunt und mit Pflastersteinen befestigt. Zudem befinden sich auf den Grundstücken Werbeschilder und Bürocontainer.

Der gerade beschriebene Bereich wird durch die Straße am Haussee (**Anlagen 9 und 10**) von den weiter östlich liegenden Autohäusern Nickel (Gemarkung Hönow, Flur 2, Flurstück 2405, **Anlagen 11 und 12**) und Eichhorn (Gemarkung Hönow, Flur 2, Flurstück 1038, **Anlagen 13 und 14**) getrennt. Hierbei handelt es sich um klassische Autohäuser, die neben Innen- und Außenflächen für den Neu- und Gebrauchtwagenverkauf auch über eine Reparaturwerkstatt verfügen.



Nördlich der beiden Autohäuser Nickel und Eichhorn schließt sich ein weiteres Wohngebiet nördlich und südlich der Straße Am Herrenfurth mit freistehenden Wohnhäusern und einer gewerblichen Nutzung (Futterhandlung Kraska) an.

Ordnet man die skizzierten Nutzungen planungsrechtlich ein, ergibt sich folgende Differenzierung:

- Wohnnutzung im westlichen Teil
- Autohandelsunternehmen westlich der Straße Am Haussee
- Autohäuser Nickel und Eichhorn
- Wohnbebauung mit einer nicht störenden Gewerbenutzung im Norden



#### **bb) Bewertung des Gebiets nördlich der Berliner Straße**

Für die Ermittlung der näheren Umgebung ist die Rechtsprechung zu § 34 BauGB heranzuziehen.

Bei der Bestimmung der „näheren Umgebung“ im Sinne von § 34 Abs. 2 BauGB ist danach darauf abzustellen, inwieweit sich einerseits das geplante Vorhaben auf die Umgebung und andererseits die Umgebung auf das Baugrundstück prägend auswirken kann. Die Grenzen der näheren Umgebung lassen sich dabei nicht schematisch festlegen, sondern sind nach der tatsächlichen städtebaulichen Situation zu bestimmen, in die das für die Bebauung vorgesehene Grundstück eingebettet ist (BVerwG, Beschl. v. 28.08.2003, Az. BVerwG 4 B 74.03). Dabei kann sich die Art der Bau- und Nutzungsstruktur auf den Umkreis der zu berücksichtigenden Umgebung auswirken. Bei einer kleinteiligen Bau- und Nutzungsstruktur kann auf eine Umgebung mit vergleichsweise geringerem Umkreis abzustellen sein (vgl. OVG Berlin, Urt. v. 15.08.2003).

**(1) Wohnnutzungen im westlichen Teil**

Betrachtet man die Wohnnutzung im östlichen Teil isoliert, wäre dieser Bereich als **faktisches allgemeines Wohngebiet** einzuordnen.



Allgemeine Wohngebiete im Sinne von § 4 BauNVO dienen vorwiegend dem Wohnen. Zulässig sind in allgemeinen Wohngebieten Wohngebäude, die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handelsbetriebe und Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Nur ausnahmsweise können sonstige störende Gewerbebetriebe zugelassen werden.

Vor dem Hintergrund der ausschließlichen Wohnnutzung ist von einem faktischen allgemeinen Wohngebiet auszugehen.

**(2) Autohandelsunternehmen (Schmidt und Weber)**

Bezieht man in die Betrachtung die derzeit ungenutzten Flächen sowie die beiden Autohandelsbetriebe Schmidt und Weber ein, lässt sich ein faktisches allgemeines Wohngebiet planungsrechtlich im Ergebnis nicht begründen.



Neben den westlichen Wohnnutzungen gibt es im östlichen Bereich die beiden Gebrauchtwagenhändler Schmidt und Weber, die ihre Grundstücke als Ausstellungs- und Verkaufsfläche nutzen. Außerdem finden sich auf den Grundstücken Bürocontainer und Werbetafeln. Das auf dem Luftbild ebenfalls als Autohandelsfläche genutzte Grundstücke Berliner Straße 10 führt dazu, dass der gesamte östliche Bereich (Gemarkung Hönow, Flur 2, Flurstücke 64 bis 68) gewerblich genutzt wird bzw. werden kann. Zwar findet eine entsprechende Nutzung aktuell nicht statt. Da die Fläche aber zur Vermietung steht, kann eine Wiederaufnahme der Nutzung nicht ausgeschlossen werden.

Es bestehen erhebliche Zweifel daran, dass der Bereich westlich der Straße Am Haussee als **vorwiegend dem Wohnen** dienendes Gebiet im Sinne von § 4 Abs. 1 BauNVO zu qualifizieren ist.

#### (i) **Keine zulässige Ausnahme**

Zwar könnte man erwägen, dass die Flächen der Autohändler **ausnahmsweise als „nicht störendes Gewerbebetriebe“** in einem allgemeinen Wohngebiet zugelassen werden dürfen und damit einer Einordnung als allgemeines Wohngebiet nicht entgegenstehen. In diesem Sinne hat das OVG Berlin-Brandenburg ausgeführt:

*„§ 34 Abs. 2 BauGB ist nicht nur anwendbar, wenn die Eigenart der näheren Umgebung einem der Baugebiete der Baunutzungsverordnung mit seinen darin vorgesehenen allgemein zulässigen Nutzungen entspricht, denn der zu bestimmende Gebietscharakter wird nicht durch bauliche Nutzungen in Frage gestellt, die nach den Bestimmungen der Baunutzungsverordnung in den Baugebieten nur ausnahmsweise zugelassen werden können. Dies gilt jedenfalls dann, wenn die erkennbaren „Grundzüge der Planung“ (vgl. § 31 Abs. 2 BauGB) nicht berührt werden (Ernst/Zinkahn/Bielenberg, a. a. O., § 34 Rn. 79; vgl. BVerwG, Beschluss vom 11. Februar 2000, - BVerwG 4 B 1/00, a. a. O., juris Rn. 34).“*

OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 14.03.2012, Az. OVG 10 N 34.10.



Dies würde aber voraussetzen, dass die nur ausnahmsweise zulässigen Autohandelsbetriebe sich tatsächlich auf Ausnahmen beschränken und **keine eigene prägende Wirkung** auf die Umgebung ausüben (vgl. BVerwG, Urt. v. 11.12.1992, Az. 4 B 1.00, BRS 63, Nr. 102; Rieger, in: Schroedter, BauGB, 8. Aufl. 2015, § 34 Rn. 76).

Allerdings sieht die Rechtsprechung in „Gebrauchtwagenhändlern“ regelmäßig keine „nicht störende Gewerbebetriebe im Sinne von § 4 Abs. 3 Nr. 3 BauNVO“ (vgl. VGH München, Beschl. v. 05.12.2002, Az. 14 ZB 01.2506). Eine solche Argumentation dürfte auch mit Blick auf die **Rechtsprechung des OVG Berlin** nicht erfolgsversprechend sein:

*„Der Senat folgt in diesem Zusammenhang zwar nicht der dem angefochtenen Urteil des VG vom 29.03.2001 unter Berufung auf die Rechtsprechung des VGH Mannheim (VBIBW 1987, 342f.) zu Grunde gelegten Annahme, dass bei einem Autohandelsbetrieb stets von typischen Störungen durch Lärmimmissionen des motorisierten Kundenverkehrs, durch ständiges Öffnen, Schließen und Zuschlagen von Türen, Motorhauben und Kofferraumdeckeln sowie durch Probefahrten mit Bremsversuchen und gelegentlichem Aufheulenlassen des Motors auszugehen sei. Eine solche Geräuschkulisse dürfte typischerweise eher im Zusammenhang mit Reparaturwerkstätten oder auch teilweise auf Tankstellen zu erwarten sein, als auf einem Ausstellungsgelände für Kraftfahrzeuge, zumal auf dem Grundstück selbst neben der für die Wagen in Anspruch genommenen Stellfläche für etwaige Fahr- und Bremsversuche kaum noch Platz sein dürfte.*

[...]

*Für die Frage der Gebietsverträglichkeit und der Gefährdung des Gebietscharakters können aber neben den typischerweise von einer Nutzung ausgehenden Störungen in Form von Lärmeinwirkungen auch andere Gesichtspunkte allein oder ergänzend maßgebend sein (vgl. BVerwGE 116, 155 = NVwZ 2002, 1118f.), denn die wertende Betrachtung muss auch die Frage einbeziehen, ob ein Kraftfahrzeughandel der vorliegenden Art auf Grund seines optischen Erscheinungsbildes und dessen Wirkungen auf den Gebietscharakter überhaupt dem Typus der in allgemeinen Wohngebieten zulässigen Gewerbebetriebe entspricht. Anders als ein Autohandel in Geschäfts- und Ausstellungsräumen, der sich schon äußerlich eher einem allgemeinen Wohngebiet anpasst, soweit er jedenfalls auch größtmäßig entsprechend beschränkt ist, stellt ein Autohandelsplatz auf ca. 600 qm Grundstücksfläche mit Warenpräsentation im Freien, kombiniert mit zahlreichen betriebszugehörigen, provisorisch wirkenden baulichen Anlagen in Form von Containern, Fahnenmasten und branchentypischen Werbeanlagen ein gewerbliches Element innerhalb des hier anzutreffenden einheitlichen Wohngebietscharakters dar, dessen Erscheinungsbild eine optisch störende, nicht mehr gebietsadäquate Dominanz entfaltet. Die vorwiegend auf das Wohnen ausgerichtete Zweckbestimmung allgemeiner Wohngebiete setzt zugleich eine optische Unterordnung gewerblicher Nutzungen voraus, die hier jedenfalls nicht mehr gegeben ist. Vielmehr verändert das auffällig hervortretende gewerbliche Erscheinungsbild des Betriebs den Umgebungscharakter.“*

OVG Berlin, Urt. v. 15.08.2003, Az. 2 B 18/01, NVwZ 2004, 556.

Das Vorhandensein der Autohandelsbetriebe spricht somit deutlich gegen die Einordnung der Flächen westlich der Straße Am Haussee als allgemeines Wohngebiet.

## **(ii) Umfang der gewerblichen Nutzung**

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass in der Vergangenheit offenbar auch die derzeit ungenutzten Grundstücke (**Anlagen 4 bis 6**) als Autohandelsbetriebe genutzt wurden. Insoweit lässt sich auch nicht argumentieren, dass eine Ausnahme die Einordnung als allgemeines Wohngebiet nicht in Frage stellt.

Vielmehr ist davon auszugehen, dass von dem ca. 276 m langen Bereich westlich der Straße Am Haussee 172 m für Wohnnutzung und bis zu 104 m für gewerbliche Nutzungen zur Verfügung stehen. Damit haben die gewerblichen Nutzungen einen Umfang erreicht, der einer Einordnung als Wohngebiet mit einer „ausnahmsweise“ zugelassenen gewerblichen Nutzung entgegensteht. Folgerichtig ist von einer **prägenden Wirkung der gewerblichen Nutzungen** auszugehen.

## **(iii) Qualifizierung als Mischgebiet**

Die neben der Wohnnutzung vorhandenen Flächen für gewerbliche Nutzungen legen somit nahe, dass der Bereich westlich der Straße Am Haussee als **Mischgebiet** im Sinne von § 6 BauNVO zu qualifizieren ist.

Nach § 6 Abs. 1 BauNVO dient ein Mischgebiet dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Bei der Prüfung, ob ein Betrieb zu den „nicht wesentlich störenden“, wohnverträglichen Gewerbebetrieben im Sinne von § 6 Abs. 1 BauNVO zählt, ist in aller Regel nicht von den konkreten Verhältnissen des jeweiligen Betriebs, sondern von einer typisierenden Betrachtungsweise auszugehen (BVerwG v. 10.7.1964, BRS 15 Nr.17). Eine Abweichung von der typisierenden Betrachtungsweise und Würdigung der Umstände des konkreten Betriebs kommt nur bei Fallgestaltungen in Betracht, in denen ein Betrieb nicht das branchentypische Erscheinungsbild zeigt, sondern hiervon abweicht (BVerwG v. 7.5.1971, BRS 24 Nr. 15).

Als ein störender Gewerbebetrieb im Sinne von § 6 Abs. 1 BauNVO werden Kfz- Gebrauchtwagenhandel regelmäßig nicht angesehen, da Besichtigungen und Probefahrten und die damit verbundenen Geräusche wie Türeenschlagen und Anlassen des Motors anders als die Auswirkungen von Maschinen oder Werkstattarbeiten selbst in einem Wohngebiet nicht ungewöhnlich sind. Sie sind vielmehr mit einer Wohnnutzung zwangsläufig verbunden (BayVGH v. 14.10.1994, Az: 26 B 92.3797). Nach der Ortsbesichtigung ist davon auszugehen, dass auf den Grundstücken selbst

keine Besichtigungen und Probefahrten stattfinden, so dass von dem Betrieb keine für ein Mischgebiet untypischen Immissionen zu erwarten sind.

Die Einordnung als Mischgebiet setzt auch nicht voraus, dass in dem Gebiet das Wohnen und die gewerbliche Nutzung gleichberechtigt sind. Für das „Gemischtsein“ ist ein bestimmtes Verhältnis nicht angegeben. Es ist dabei nicht zu verlangen, dass in jedem Teil des Gebiets Wohngebäude und Gewerbebetriebe nebeneinander vorhanden sind. Es steht einer Einordnung als Mischgebiet deshalb nicht entgegen, dass in einem Teil des Mischgebiets vorwiegend Wohngebäude und in einem anderen Teil vorwiegend gewerbliche Anlagen vorhanden sind.

### **(3) Kein eigenständiges Wohngebiet**

Damit kommt es für die Einordnung der Wohnnutzungen im Bereich der Berliner Straße 1 bis 9 entscheidend darauf an, ob eine Aufteilung der näheren Umgebung in die westliche Wohnbebauung und die östliche gewerblichen Nutzung begründbar ist.

Ebenso wie im Anwendungsbereich des § 34 BauGB verbietet es sich im Rahmen des § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV, zur Bestimmung des Charakters der näheren Umgebung lediglich die baulichen Verhältnisse auf dem betroffenen Grundstück und den angrenzenden Grundstücken in den Blick zu nehmen. In die Betrachtung mit einzubeziehen ist vielmehr die gesamte Umgebung, auf die sich die bauliche Nutzung, die auf dem Grundstück ausgeübt wird, **auswirken kann und die ihrerseits den bodenrechtlichen Charakter dieses Grundstücks prägt**. Diese wechselseitige Prägung beurteilt sich nicht allein danach, welche Bebauung in der unmittelbaren Nachbarschaft überwiegt. Reicht die prägende Wirkung entsprechend weit, so ist dem bei dem räumlichen Umgriff Rechnung zu tragen (zu § 34 BauGB, vgl. BVerwGE 55, 369).

Die Ansammlung der neun Wohngebäude erfüllt im Verhältnis zu den sonstigen nördlich der Berliner Straße ausgeübten Grundstücksnutzungen bei Anlegung dieser Maßstäbe **nicht** die Qualifikationsmerkmale eines von ihrer Umgebung abtrennbaren eigenständigen „Gebiets“. Die Ortsbesichtigung hat gezeigt, dass die Wohnbebauung unmittelbar an die gewerbliche Nutzung anschließt und die vorhandenen Autohandelsbetriebe für den Bereich westlich der Straße Am Haussee prägend sind. Deshalb können diese Nutzungen bei der Ermittlung der städtebaulichen Prägung nicht außer Betracht bleiben.

Für eine Gesamtbetrachtung der Flächen westlich der Straße Am Haussee spricht zudem, dass die insgesamt 14 Flurstücke auf einer Länge von lediglich 276 m einheitlich an der Berliner Straße angeordnet sind und im hinteren Bereich durch eine Baumreihe über einen gemeinsamen Abschluss verfügen. Zudem gibt es keine **topographischen Besonderheiten**, die eine Trennung der Wohnnutzung von der gewerblichen Nutzung nahelegen. Als solche kämen etwa Dämme, Bö-

schungen, Gräben oder Flüsse in Betracht. Auch Straßen und Wege können eine trennende Wirkung begründen (vgl. *Rieger*, in: Schrödter, Baugesetzbuch, 8. Auflage 2015, § 34 Rn.18).

Die bestehende Hecke auf dem Grundstück Berliner Straße 10 reicht zur Begründung einer topographischen Besonderheit nicht aus. Insoweit erscheint eine Aufteilung der Bebauung westlich der Straße Am Haussee künstlich und ist städtebaulich nicht plausibel zu begründen.

#### **(4) Berücksichtigung der gesamten Nutzung nördlich der Berliner Straße**

Schließlich läge es planungsrechtlich nahe, auf eine Aufteilung der Bereiche westlich und östlich der Straße Am Haussee zu verzichten und stattdessen eine **einheitliche Betrachtung der Bebauung nördlich der Berliner Straße** vorzunehmen. Danach würde die nähere Umgebung aus den skizzierten Bereichen (1) Wohnnutzung im östlichen Teil, (2) Autohandelsunternehmen westlich der Straße Am Haussee, (3) Autohäuser Nickel und Eichhorn und (4) Wohnbebauung mit einer nicht störenden Gewerbenutzung im Norden bestehen.

Ob man im Fall der Bebauung nördlich der Berliner Straße von einer einheitlichen „näheren Umgebung“ ausgeht oder diesen Bereich in einen Teil westlich der Straße Am Haussee und in einen Teil östlich der Straße Am Haussee aufteilt, hängt maßgeblich von der Bedeutung der Straße Am Haussee ab (vgl. **Anlagen 9 und 10**).

Welche Bedeutung eine vorhandene Straße für die Abgrenzung der näheren Umgebung hat, hängt vom Einzelfall ab. Das Bundesverwaltungsgericht hat klargestellt, dass eine Straße sowohl **trennende** als auch **verbindende Wirkung** haben (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.10.1973, Az. 4 C 3.72, DVBl. 1974, 238; Urt. v. 06.07.1984, Az. 4 C 28.83, NJW 1985, 1569; Beschl. v. 11.06.2002, Az. 4 B 31/02).

Bei der Straße Am Haussee handelt es sich um eine schmale, etwa 6,5m breite Straße, die zum einen das Wohngebiet nördlich der beiden Autohäuser und zum anderen die Bebauung östlich des Haussees erschließt.

Grundsätzlich wird einseitig bebauten Straßen häufig eine trennende Wirkung zugestanden. Allerdings ist im vorliegenden Fall zu berücksichtigen, dass auf eine Länge von ca. 50 m westlich der Straße der Autohandelsbetrieb Weber und östlich der Straße das Autohaus Nickel liegen. Erst im weiteren Verlauf handelt es sich für ca. 90 m um eine einseitig bebaute Straße, die anschließend weiter nach Norden führt. Dem Eindruck nach entspricht die Straße damit eher einer ruhigen Anliegerstraße, so dass ihr keine künstliche Trennwirkung zukommen dürfte.





Damit wären zusätzlich zu den bereits diskutierten Nutzungen die beiden Autohäuser (Nickel und Eichhorn) und die sich im Norden anschließende Wohnbebauung zu berücksichtigen. Da nach den vorliegenden Luftbildern im Norden **ganz überwiegend Wohngebäude** vorhanden sind und einzig die Futterhandlung Kraska als „nicht störender Gewerbebetrieb“ zu qualifizieren ist, würde diese Nutzung einer Einordnung als Mischgebiet nicht entgegenstehen (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 14.03.2012, Az. OVG 10 N 34.19).

Ob die beiden **Autohäuser Nickel und Eichhorn** einer Gebietseinstufung als Mischgebiet entgegenstehen, erscheint fraglich. Zur Qualifizierung von Autohäusern hat das OVG Münster ausgeführt:

*„Wegen des unterschiedlichen Störgrads der in ihnen durchgeführten Arbeiten fallen sie je nach dem konkreten Typ unter den Begriff der im Mischgebiet zulässigen „sonstigen (nicht wesentlich störenden) Gewerbebetriebe“ oder gehören schon zu den das Wohnen wesentlich störenden Betrieben i. S. d. § 6 Abs. 1 BauNVO (Vgl. BVerwG, Urteil vom 7. Februar 1986 - 4 C 49/82, a. a. O.). Ob sie in einem Mischgebiet zugelassen werden können, hängt also von ihrer jeweiligen Anlagen- und Betriebsstruktur sowie von der konkreten Gebietssituation ab. Je nach Größe und Umfang des Betriebs sowie Betriebsweise und Gestaltung der Arbeitsabläufe kann sich eine unterschiedliche Bewertung ergeben. Maßgeblich ist, ob sich die Störwirkungen, welche die konkrete Anlage bei funktionsgerechter Nutzung erwarten lässt, innerhalb des Rahmens halten, der durch die Gebietseigenart vorgegeben wird (Vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 22. November 2002 4 B 72.02 -, a. a. O., und vom 18. August 1998 - 4 B 82.98 -, a. a. O.).*

*Geboten ist eine Einzelfallprüfung des Ausmaßes der zu erwartenden Störungen, wobei diese allerdings in der Regel nicht konkret und bezogen auf die gegebenen Grundstücksverhältnisse zu ermitteln sind. Vielmehr ist im Ausgangspunkt - vorbehaltlich besonderer Umstände des Einzelfalls - in einer Art „typisierenden“ Betrachtung abzuschätzen, ob die zugelassene Nutzung generell geeignet ist, eine Wohnnutzung wesentlich zu stören (Vgl. BayVGh, Urteil vom 17. März 2008 - 1 B 06.3146 -, juris.)“*

OVG Münster, Beschl. v. 18.06.2010, Az. 7 A 896/09.

Betrachtet man den Bereich nördlich der Berliner Straße als einheitliche nähere Umgebung, kommt auch für die optisch prägenden Autohäuser eine Einordnung als Mischgebiet grundsätzlich in Betracht. Nur sofern sich im Rahmen einer Einzelfallprüfung herausstellen sollte, dass das Ausmaß der zu erwartenden Störungen nicht mehr mit einem Mischgebiet verträglich ist, wäre von einer Gemengelage auszugehen.

Letztlich kann diese Frage dahinstehen, da dieser Ansatz allenfalls dazu führen könnte, dass es sich bei der Gesamtbebauung nördlich der Berliner Straße nicht um ein Baugebiet im Sinne der Baunutzungsverordnung handeln würde. Der Bereich wäre vielmehr als Gemengelage zu qualifizieren, also als ein Gebiet mit einem engen Nebeneinander von unterschiedlichen, sich wechselseitig beeinträchtigenden Nutzungen (Nebeneinander von Wohnen einerseits sowie Handel und Gewerbe andererseits). Dies würde im Ergebnis wegen der erheblichen gewerblichen Nutzung keinen weitergehenden Schutzanspruch begründen.

## **2. Ergebnisse**

Für eine Einordnung der Bebauung nördlich der Berliner Straße als allgemeines Wohngebiet sehen wir wegen der vorhandenen gewerblichen Nutzung keine überzeugende Grundlage.

- (1) Betrachtet man isoliert die Wohnbebauung an der Berliner Straße 1 bis 9, ist von einem Wohngebiet auszugehen und die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) überzeugend.
- (2) Betrachtet man die Bebauung westlich der Straße Am Haussee als nähere Umgebung, scheidet die Qualifizierung dieses Bereichs als allgemeines Wohngebiet aufgrund des erheblichen Umfangs der gewerblichen Nutzung aus. Zudem sieht die Rechtsprechung in Autohandelsbetrieben auch keine „nicht störenden Gewerbebetriebe“, die ausnahmsweise in einem allgemeinen Wohngebiet zugelassen werden können.
- (3) Überzeugende Gründe für die Aufteilung des Bereichs westlich der Straße Am Haussee sind nicht ersichtlich. Den neun Wohngebäuden kommt nicht das Gewicht eines abtrennbaren, eigenständigen Wohngebiets zu. Zudem sind die zwei aktuell betriebenen Autohandelsbetriebe und die weiteren aktuell zur Vermietung stehenden Flächen durchaus prägend für diesen Bereich. Schließlich sind auch keine topographischen oder anderen städtebaulichen Gründe erkennbar, die eine isolierte Betrachtung rechtfertigen.

- (4) Planungsrechtlich erscheint es überzeugend, die gesamte Bebauung nördlich der Berliner Straße, also auch die Autohäuser Nickel und Eichhorn sowie das nördliche Wohngebiet als „nähere Umgebung“ zu betrachten. In diesem Fall wäre von einem Mischgebiet oder – wenn der Störungsgrad der Autohäuser nicht mischgebietsverträglich ist – von einer Gemengelage auszugehen, die keinem Baugebiet der Baunutzungsverordnung entspricht.

Erkennt man eine Gemengelage, würde dieser Ansatz dazu führen, dass die Schutzbedürftigkeit entsprechend der Nutzung der einzelnen Anlagen zu ermitteln wäre. Dies würde aber im Ergebnis wegen der erheblichen gewerblichen Nutzung keinen weitergehenden Schutzanspruch begründen.

## **II. Verhältnismäßigkeit der Lärmschutzmaßnahmen**

Im Folgenden ist zu prüfen, wie die Verhältnismäßigkeit der geplanten Lärmschutzmaßnahmen der Variante 4 zu bewerten ist.

### **1. Mehrstufiges Lärmschutzkonzept**

Nach § 50 BImSchG ist auf der ersten – planerischen – Stufe eine schonende Trassierung anzustreben, die Wohngebieten und sonstigen schutzbedürftigen Raumnutzungen möglichst ausweicht (**Trennungsgrundsatz**).

Sofern Lärmbeeinträchtigungen die in der 16. BImSchV konkretisierte Erheblichkeitsschwelle überschreiten, bestimmt § 41 Abs. 1 BImSchG, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Maßnahmen am Verkehrsweg zu vermeiden sind, soweit dies nach dem Stand der Technik möglich ist. Diese Vermeidungspflicht ist auf den **aktiven Lärmschutz** gerichtet. Zu den aktiven Schallschutzmaßnahmen zählen sowohl Maßnahmen, die die Entstehung von Lärmimmissionen verhindern als auch solche, die den Übertragungsweg betreffen, insbesondere **Lärmschutzwände** (Hoppe/Schlarmann/Buchner/Deutsch, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturvorhaben, 4. Aufl. 2011, S. 245).

**Passive Lärmschutzmaßnahmen** an den betroffenen Wohn- und Aufenthaltsräumen (insbes. Schallschutzfenster) werden auf der dritten Stufe gemäß § 42 Abs. 1 BImSchG für diejenigen Fälle gefordert, in denen hinreichender aktiver Schallschutz, der die Immissionen auf ein zumutbares Maß reduziert, technisch nicht möglich oder unverhältnismäßig teuer ist.

## 2. Einschränkung des Anspruchs auf Vollschutz

Betroffene haben grundsätzlich einen Anspruch auf **Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen**, von dem aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG „Abstriche“ möglich sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.06.2004, Az. 9 A 14.03; Urt. v. 03.03.2004, Az. 9 A 15.03, NVwZ 2004, 986; BVerwG, Urt. v. 15.03.2000, Az. 11 A 42/97; NVwZ 2001, 71,74).

Ein Verweis auf den passiven Lärmschutz kommt nur ausnahmsweise in Betracht, wenn der aktive Lärmschutz nicht möglich oder mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden ist. Für die Frage, ob die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unverhältnismäßig sind, ist eine **Kosten-Nutzen-Analyse** anzustellen, die neben dem angestrebten Schutzzweck und dem Vorrang des aktiven vor dem passiven Lärmschutz auch zu berücksichtigen hat, für wie viele Personen Belästigungen vermindert oder vermieden werden, in welchem Maßstab die Vorgaben des 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV überschritten werden und welchen Lärminderungseffekt die unterschiedlichen Minderungsmaßnahmen aufweisen (BVerwG, Urt. v. 23.11.2005, Az. 9 A 28.04, BVerwGE 124, 334).

Das Bundesverwaltungsgericht hat die Maßstäbe wie folgt zusammengefasst:

*„Nach der Rechtsprechung des BVerwG entspricht es nicht den Vorgaben des § 41 BImSchG, die Unverhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Lärmschutzes allein daraus herzuleiten, dass die nach § 42 II BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz – wie regelmäßig – erheblich billiger wären (vgl. BVerwGE 110, 370 [390] = NVwZ 2001, 71, und BVerwG, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 34, S. 85 = NVwZ 2001, 81). Vielmehr ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (so genannte Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind – ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau – schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.*

*Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls (vgl. BVerwG, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 5, S. 2). Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (vgl. BVerwGE 110, 370 [382] = NVwZ 2001, 71; BVerwG, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 39, S. 103 = NVwZ 2004, 340, und BVerwG, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 40, S. 113 = NVwZ 2004, 986). Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebiets, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädli-*

*chen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (vgl. BVerwGE 110, 370 [383] = NVwZ 2001, 71)".*

BVerwG, Ur. v. 13.05.2009, Az. 9 A 72/07, BVerwGE 134, 45 ff.

Die Ausführungen verdeutlichen, dass keine allgemeingültigen Regeln zur Bestimmung der Verhältnismäßigkeit existieren, sondern vielmehr im konkreten Einzelfall eine **spezifische Kosten-Nutzen-Analyse** durchzuführen ist.

### 3. Erstellen einer Kosten-Nutzen-Analyse

Nach der Rechtsprechung (vgl. BVerwG, Ur. v. 20.01.2010, Az. 9 A 22/08, NVwZ 2010, 1151 ff.) sind folgende Schritte für die Erstellung einer ordnungsgemäßen Kosten-Nutzen-Analyse geboten:

- (1) Ermittlung der anspruchsberechtigten Lärmbetroffenen.
- (2) Ermittlung des Aufwandes, der für eine optimale, also die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicherstellende Schutzanlage aufzuwenden wäre.
- (3) Sind die Kosten ermittelt, ist zu entscheiden, ob ein teilweiser oder vollständiger Verzicht auf den grundsätzlich gebotenen Vollschutz im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt ist. Dabei sind folgende Kriterien anerkannt:
  - Vorbelastung des betroffenen Gebiets,
  - Schutzbedürftigkeit des betroffenen Gebiets,
  - Größe des betroffenen Gebiets,
  - Zahl der betroffenen Personen,
  - Ausmaß der prognostizierten Grenzüberschreitungen,
  - zu erwartende Wertverlust für die betroffenen Grundstücke,
  - öffentliche Belange, etwa das Stadtbild und
  - Verhältnis der Kosten für den Vollschutz zu den Kosten des Gesamtvorhabens
- (4) Sollte ein Vollschutz unverhältnismäßig erscheinen, sind ausgehend vom erzielbaren Schutzniveau „schrittweise Abschlüsse“ zu machen, um so die „mit gerade noch verhältnis-

mäßigen Aufwand“ zu leistenden maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei haben solche Varianten außer Betracht zu bleiben, die die nur einzelne Lärmbetroffenen Vollschutz verschaffen und anderen, gleich Betroffenen einen gleich wirksamen Schutz ohne sachlich vertretbaren Grund vorenthalten. Die verbleibenden Varianten sind hinsichtlich der Kosten je Schutzfall zu vergleichen.

Das Bundesverwaltungsgericht stellt klar, dass selbst durch eine noch so differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse **nicht ein bestimmter Punkt** auszumachen sei, an dem die unverhältnismäßigen Kosten in verhältnismäßige Kosten umschlagen (BVerwG, Urt. vo. 15.03.2000, Az. 11 A 42/97, NVwZ 2001, 71 ff.). Bei der Abwägung zwischen Kosten und Verbesserungseffekt sind als Faustregel „Je-desto-Formeln“ anerkannt, die auf den Einzelfall abstellen. Danach sollen die Kosten für Lärmschutzmaßnahmen umso weniger unverhältnismäßig sein, je nachhaltiger die Schwellenwerte für die Zumutbarkeit überschritten werden und sich der Lärm dem Bereich des Gesundheitsrisikos nähert. Umgekehrt ist umso eher eine Unverhältnismäßigkeit zu bejahen, je geringfügiger die Lärmbelastungen beziehungsweise die Grenzwertüberschreitungen sind (vgl. *Uechtritz*, DVBl. 1999, 198, 203).

Nach der Rechtsprechung genügt es zudem nicht, allein auf den Vergleich mit den nach § 42 Abs. 2 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für Maßnahmen des regelmäßig erheblich billigeren passiven Lärmschutzes abzustellen. Entscheidend ist vielmehr, welcher Erfolg dem aktiven Lärmschutz im Einzelnen zuzuschreiben ist. (BVerwG, Urt. v. 13.05.2009, Az. 72/07, BVerwGE 134, 45 f.). Allerdings kann ein **offensichtliches Missverhältnis** zwischen den **Kosten für den aktiven und passiven Schallschutz** ein Indiz für eine Unverhältnismäßigkeit im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG sein.

#### **4. Bewertung des Ausbaus der L 33**

Wendet man die dargelegten Grundsätze auf den Ausbau der Berliner Straße an, sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

##### **a) Ermittlung der anspruchsberechtigten Lärmbetroffenen**

Nach der Variantenuntersuchung Trassenverschiebung Hönow (Bau-km 1+400 bis 2+200) zum vierstreifigen Ausbau der L 33 Hönow – Stendaler Straße (Berlin) gibt es bei Zugrundelegung eines Mischgebiets mit den Immissionsgrenzwerten 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts) folgende Grenzwertüberschreitungen:

Bezeichnung des Immissionsortes	Ge- biets- nut- zung	max. Beurteilungs- pegel Tag [dB(A)]	IGW-Über- schreitung Tag [dB(A)]	max. Beurteilungs- pegel Nacht [dB(A)]	IGW-Über- schreitung Nacht [dB(A)]
N 2-01 Berliner Straße 1	MI	68	4	57	3
N 2-02 Berliner Straße 2	MI	63		52	
N 2-03 Berliner Straße 3	MI	68	4	57	3
N 2-04 Berliner Straße 4	MI	68	4	57	3
N 2-05 Berliner Straße 5	MI	67	3	56	2
N 2-06 Berliner Straße 6	MI	65	1	54	
N 2-07 Berliner Straße 7	MI	64		53	
N 2-08 Berliner Straße 8	MI	68	4	58	4
N 2-09 Berliner Straße 9	MI	68	4	58	4
Betroffenheit / Schutzfälle			Tag 7	Nacht 6	

Die Tabelle zeigt 7 Grenzwertüberschreitungen tags und 6 Grenzwertüberschreitungen nachts, also insgesamt 13 Schutzfälle. Zusätzlich sind bei den betroffenen Anwesen insgesamt 9 Außenwohnbereiche zu entschädigen. Betroffen sind von den Grenzwertüberschreitungen nach Auskunft der Gemeinde Hoppegarten vom 2. Februar 2017 derzeit insgesamt 29 gemeldete Personen.

#### **b) Ermittlung des Aufwands für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte**

Im nächsten Schritt ist der Aufwand zu ermitteln, der für eine optimale, also die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicherstellende Schutzanlage aufzuwenden wäre.

Die Variantenuntersuchung zeigt, dass die 13 Schutzfälle mit einer Lärmschutzwand in Höhe von 2,5 m von Bau-km 1,718 bis 1,933 (Länge 215 m) gelöst werden können; es würden also alle Grenzwerte eingehalten. Bei Gesamtkosten in Höhe von 157.295 EUR für die 2,5 m hohe Lärmschutzwand ergeben sich Kosten pro gelösten Schutzfall in Höhe von 12.099,62 EUR. Damit wird ein Vollschutz der betroffenen Bebauung einschließlich der Außenwohnbereiche ermöglicht.

Die Lärmschutzwand von Bau-km 1,718 bis 1,933 (Länge 215 m) mit einer Höhe von 2,0 m löst 12 der insgesamt 13 Schutzfälle. Bei dieser Lärmschutzvariante verbleibt tags am Immissionsort N 2-09 (Berliner Straße 9) ein ungelöster Schutzfall. Ein vollständiger Schutz ist mit dieser Lösung nicht möglich. Bei Gesamtkosten in Höhe von 134.312 EUR für die 2,0 m hohe Lärmschutzwand



ergeben sich Kosten pro gelösten Schutzfall in Höhe von 11.192,67 EUR. Zu diesen Kosten sind noch 2.339 EUR für passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude Berliner Straße 9 zu addieren.

Bei einer Lösung ohne Lärmschutzwand ergeben Kosten für Lärmschutzfenster in Höhe von 23.907 EUR und für Lüfter in Höhe von 7.748 EUR. Hinzu kommen 4.500 EUR für die Entschädigung der 9 betroffenen Außenwohnbereiche. Damit fallen für die Variante ohne Lärmschutzwand Kosten in Höhe von 36.155 EUR an.

Daraus ergibt sich für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte folgender Aufwand:

Variante	Kosten Lärmschutz-Wand (EUR)	Gelöste Schutzfälle (tags / nachts)	Kosten je gelöster Schutzfall	Verbleibende Schutzfälle	Kosten passiver Lärmschutz	Kosten Lärmschutz gesamt
Ohne Lärmschutzwand				13	36.155 EUR	36.155 EUR
Lärmschutzwand 2,5 m	157.295 EUR	13 (7 / 6)	12.099,62 EUR	0		157.295 EUR
Lärmschutzwand 2,0 m	134.312 EUR	12 (6 / 6)	11.192,67 EUR	1	2.339 EUR	136.651 EUR

### c) Verzicht auf Vollschutz (Verhältnismäßigkeitsgrundsatz)

Die schalltechnische Untersuchung zum Variantenvergleich zeigt, dass es den Fassaden von sieben Gebäuden zu Grenzwertüberschreitungen gibt. Es gibt 7 Grenzwertüberschreitungen tags und 6 Grenzwertüberschreitungen nachts, also insgesamt 13 Schutzfälle. Dabei werden die Grenzwerte um bis zu 5 db(A) überschritten. Zusätzlich sind bei den betroffenen Anwesen insgesamt 9 Außenwohnbereiche zu entschädigen. Betroffen sind von den Grenzwertüberschreitungen nach Auskunft der Gemeinde Hoppegarten derzeit insgesamt 29 gemeldete Personen. Durch die 2,5 m hohe Lärmschutzwand wird eine Pegelminderung von bis zu 7 db(A) erreicht. Dadurch können die 13 Schutzfälle gelöst und eine Entschädigung für die Außenwohnbereiche vermieden werden.

Es bleibt daher zu prüfen, ob ein teilweiser oder vollständiger Verzicht auf diesen Vollschutz im Lichte des **Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes** gerechtfertigt ist.

Für den Vollschutz durch eine 2,5 m hohe Lärmschutzwand sind Kosten in Höhe von **157.295 EUR** aufzuwenden. Pro gelösten Schutzfall bedeutet dies Kosten in Höhe von **12.099,62 EUR**. Dem stehen Kosten in Höhe von **136.651 EUR** für eine 2 m hohe Lärmschutzwand, zusätzlich erforderlichen passiven Lärmschutz (1.839 EUR) und die Entschädigungen für 9 Außenwohnbereiche

(4.500 EUR) gegenüber. Bei dieser Variante betragen die Kosten pro gelösten Schutzfall **11.192,67 EUR**.

Aufgrund des verhältnismäßig geringen Unterschieds zwischen den Kosten pro gelösten Schutzfall bei der 2,5 m Lärmschutzwand (12.099,62 EUR) und den Kosten pro gelösten Schutzfall bei der 2,0 m hohen Lärmschutzwand (11.192,67 EUR) erscheint ein **Verzicht auf den Vollschutz zu Lasten des Anwesens Berliner Straße 9 nicht verhältnismäßig**. An diesem Anwesen bliebe ein Schutzfall ungelöst und es wären 2 Schallschutzfenster als passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Dafür würden Kosten zusätzliche Kosten in Höhe von 2.229 EUR anfallen. Dabei ist im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu berücksichtigen, dass die Lärmschutzkonzeption den Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen zu berücksichtigen hat.

Bei dem Vergleich der Variante mit einer 2,5 m hohen Lärmschutzwand und der Variante mit ausschließlich passiven Lärmschutzmaßnahmen ist daran zu erinnern, dass die Betroffenen grundsätzlich einen **Anspruch auf Vollschutz** durch aktive Lärmschutzmaßnahmen und nur im Falle der Unverhältnismäßigkeit dieser Maßnahmen nach § 41 Abs. 2 BImSchG „Abstriche“ möglich sind. Eine „Lösung mit Abstrichen“, etwa durch eine 2 m hohe Lärmschutzwand, bietet sich aber wie gezeigt wegen des relativ geringen Kostenunterschiedes nicht. Es verbleibt damit die Wahl zwischen den 2,5 m hohen Lärmschutzwand und dem vollständigen Verzicht auf aktive Schallschutzmaßnahmen. Dabei stehen den Kosten für einen Vollschutz mit einer 2,5 m hohen Lärmschutzwand in Höhe von 157.295 EUR Kosten für passiven Schallschutz in Höhe von 36.155 EUR gegenüber. Damit sind die **Kosten für den Vollschutz 4,35 mal höher** als die Kosten für passiven Schallschutz und zu zahlende Entschädigungen.

Dass die Kosten für passive Maßnahmen und die Entschädigung für sonstige Wertverluste wesentlich niedriger als die Kosten für aktive Schutzmaßnahmen liegen, macht die aktiven Schutzmaßnahmen nicht unverhältnismäßig, da dem aktiven Lärmschutz der Vorrang vor dem passiven Lärmschutz zukommt (BVerwGE 110, 370, 390; 134, NVwZ 2009, 1498, NVwZ 2004, 341). Die Rechtsprechung sieht vielmehr erst ein **offensichtliches Missverhältnis** zwischen den Kosten für den aktiven und passiven Schallschutz als Indiz für eine Unverhältnismäßigkeit. Dies ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts etwa der Fall, wenn ein Kostenvergleich zwischen erforderlichen Aufwendungen für passiven Schallschutz und den zehnmal höheren Kosten für aktiven Schallschutz ein Missverhältnis indiziere (vgl. Beschl. 10.10.1995, Az. 11 B 100.95, NVwZ-RR 1997, 336 f. und Beschl. v. 03.04.2007, Az. 9 PKH 2/06 sowie VG Schleswig, Urt. v. 17.03.2005, Az. 12 A 153/02). In einem anderen Fall wurde eine Unverhältnismäßigkeit angenommen, da die Lärmschutzwand nur dem Schutz eines einzigen Anwesens gegen ausschließlich zur Nachtzeit und nur in den Obergeschossen auftretende Grenzwertüberschreitungen dienen würde und zugleich die Kosten für den aktiven Schallschutz diejenigen des passiven Schallschutzes um mehr als das Achtfache übersteigen würde (BVerwG, Beschl. v. 09.01.2006, Az. V 21.05).

Mit diesen Fällen ist der Faktor 4,35 für den Schutz von 7 Anwesen mit insgesamt 13 Schutzfällen und 9 betroffenen Außenwohnbereichen nicht vergleichbar. Der Faktor 4,35 liegt deutlich unter den aus der Rechtsprechung bekannten Fällen, in denen Gerichte ein „offensichtliches Missverhältnis“ zwischen den Kosten für aktiven und passiven Schallschutz angenommen haben. Hinzukommt, dass es auch nicht nur um den Schutz eines einzelnen Anwesens geht, sondern durch die Lärmschutzwand immerhin 9 Häuser vor Grenzwertüberschreitungen geschützt werden.

Die vorhandene Verkehrsbelegung der L 33 mit 25.000 Kfz/24 ist als verkehrsbedingte Vorbelastung zu berücksichtigen. Für das Jahr 2025 wird ein Anstieg auf 31.063 Kfz/24h prognostiziert. Vorbelastungen wirken sich im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung schutzmindernd aus, da eine vorgefundene, rechtmäßig verursachte Vorbelastung grundsätzlich als zumutbar hinzunehmen ist (BVerwGE 110, 370). Trotz der genannten Vorbelastungen ist nach den Gutachten von Dr. Horst Grade von einem **Verkehrswert in Höhe von insgesamt 1.838.000 EUR** für die 9 Anwesen auszugehen. Insoweit kann nicht plausibel argumentiert werden, dass ein weiterer Wertverlust für die betroffenen Grundstücke ausscheidet.

Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die Kosten für die aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von 157.295 EUR lediglich **2,4%** der insgesamt veranschlagten Gesamtkosten des Vorhabens in Höhe von aktuell 6.537.000 EUR betragen und damit vergleichsweise gering sind.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass die Errichtung der Lärmschutzwand keine negativen städtebaulichen Effekte hätte und auch kein zusätzlicher Grunderwerb notwendig ist. Die L 33 steht im Eigentum des Landes Brandenburg. Der gesamte vorhandene Gehweg zwischen der nördlichen Baumreihe an der L 33 und den Grundstückseinzäunungen wird von der Maßnahme nicht berührt.

## 5. Ergebnis

Betroffene haben grundsätzlich einen Anspruch auf **Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen**. „Abstriche“ vom Vollschutz sind nur bei Unverhältnismäßigkeit der aktiven Lärmschutzmaßnahmen möglich. Beim vierstreifigen Ausbau der L 33 ist eine solche Unverhältnismäßigkeit der 2,5 m hohen Lärmschutzwand nicht ersichtlich.

Insgesamt würde der Ausbau der L 33 ohne Lärmschutzwand im Bereich nördlich der Berliner Straße zu 13 Schutzfällen (7 tags und 6 nachts) an 9 Anwesen führen. Durch die 2,5 m hohe Lärmschutzwand wird eine Pegelminderung von bis zu 7 db(A) erreicht. Dadurch können Grenzwertüberschreitungen von bis zu 5 db(A) verhindert werden. Außerdem entfallen durch die Lärmschutzwand auch entschädigungspflichtige Belastungen an 9 Außenwohnbereichen.

Auch wenn das Gebiet nördlich der Berliner Straße durch Verkehrslärm bereits vorbelastet ist, belegen die Verkehrswertgutachten von dem Gutachter Dr. Horst Grade insgesamt einen Verkehrs-

wert in Höhe von 1.838.000 EUR. Insoweit kann auch nicht argumentiert werden, dass ein weiterer Wertverlust bereits aufgrund der Vorbelastung ausscheidet.

Die Kosten für die aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von 157.295 EUR betragen lediglich 2,4% der insgesamt veranschlagten Gesamtkosten des Vorhabens und sind damit vergleichsweise gering. Zu berücksichtigen ist schließlich auch, dass die Kosten für den Vollschutz mit einer 2,5 m hohen Lärmschutzwand 4,35 mal höher als die Kosten für passiven Schallschutz und zu zahlende Entschädigungen sind. Ein offensichtliches Missverhältnis zwischen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen, wie es die Rechtsprechung zum Teil bei 8- bis 10-fach höheren Kosten für die aktiven Schallschutzmaßnahmen anerkannt hat, ist folglich nicht erkennbar.



Dr. Stefan Geiger  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

### Quellenverzeichnis

1.	Erläuterungsbericht zur Planfeststellung des vierstreifigen Ausbau der L 33
2.	Schalltechnische Untersuchung, Erläuterungsbericht 03/2017, ISU Plan GbR
3.	Schreiben des Landesbetriebs Straßenwesen an das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (Referat 45 - Straßenbau) 08.03.2016 zum vierstreifigen Ausbau der L 33 (Variantenvergleich)
4.	Schreiben des Landesbetriebs Straßenwesen an das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (Referat 45 - Straßenbau) 30.06.2015 zum vierstreifigen Ausbau der L 33 (Variantenvergleich Bau-km 1+400 - 2+400)
5.	Variantenvergleich Bau-km 1+400 - 2+400, vierstreifigen Ausbau der L 33 Hönow bis Stendaler Straße, Stand 03.06.2015
6.	Ergänzende Schalltechnische Untersuchung zur Variantenuntersuchung Trassenverschiebung Hönow (Bau-km 1+400 - 2+400), ISU Plan 1/2015
7.	Flächennutzungsplan Gemeinde Hoppegarten, Stand: 4. Entwurf, Januar 2016
8.	Bundesrats-Drucksache 661/89 vom 27. November 1989, S. 35
9.	Verkehrswertgutachten Berliner Straße 1 vom 13.01.2017, Dr. Horst Grade
10.	Verkehrswertgutachten Berliner Straße 3 vom 15.01.2017, Dr. Horst Grade
11.	Verkehrswertgutachten Berliner Straße 4 vom 16.01.2017, Dr. Horst Grade
12.	Verkehrswertgutachten Berliner Straße 5 vom 16.01.2017, Dr. Horst Grade
13.	Verkehrswertgutachten Berliner Straße 6 vom 17.01.2017, Dr. Horst Grade
14.	Verkehrswertgutachten Berliner Straße 7 vom 13.01.2017, Dr. Horst Grade
15.	Verkehrswertgutachten Berliner Straße 8 vom 17.01.2017, Dr. Horst Grade
16.	Verkehrswertgutachten Berliner Straße 8a/9 vom 18.01.2017, Dr. Horst Grade
17.	Auskunft der Gemeinde Hoppegarten vom 2. Februar 2017 zu den im Bereich der Berliner Straße 1 bis 9 gemeldeten Personen