

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

BESCHLUSS

BVerwG 9 B 49.02

VGH 22 A 01.40017 (vormals VGH 20 A 01.40017)

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
am 11. Februar 2003
durch den Präsidenten des Bundesverwaltungsgerichts
H i e n und die Richter am Bundesverwaltungsgericht
Dr. S t o r o s t und Dr. E i c h b e r g e r

beschlossen:

Die Beschwerde der Kläger gegen die Nichtzulassung der Revision im Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 12. April 2002 wird zurückgewiesen.

Die Kläger tragen als Gesamtschuldner die Kosten des Beschwerdeverfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

Der Wert des Streitgegenstandes wird für das Beschwerdeverfahren auf 90 000 € festgesetzt.

G r ü n d e :

Die Beschwerde kann keinen Erfolg haben. Die zu ihrer Begründung angeführten Gesichtspunkte rechtfertigen die Zulassung der Revision nicht.

1. Ein für das angefochtene Urteil erheblicher Verfahrensmangel, der zur Zulassung der Revision gemäß § 132 Abs. 2 Nr. 3 VwGO führen könnte, ergibt sich aus dem Beschwerdevorbringen nicht.

a) Die Rüge, der Verwaltungsgerichtshof habe unter Verstoß gegen § 86 Abs. 1 VwGO die im Zusammenhang mit der Anerkennung des Schienenbonus für erheblich erkannten Tatsachen nicht ausreichend aufgeklärt, weil er den schriftsätzlichen

Beweisanträgen zu den auftretenden Spitzeninnenraumpegeln sowie der bestehenden Gesundheitsgefährdung bzw. dem bestehenden Gesundheitsgefährdungspotential bei Dauerschallpegeln von 55 dB(A) nicht nachgegangen sei, ist - ihre Zulässigkeit unterstellt - jedenfalls unbegründet.

Wegen ungenügender Sachaufklärung ist die Revision nur zuzulassen, wenn sich dem Verwaltungsgerichtshof die Notwendigkeit der von der Beschwerde vermissten weiteren Aufklärungsmaßnahmen hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 20. Februar 1962 - BVerwG 8 B 190.61 - Buchholz 310 § 132 VwGO Nr. 30; stRspr). Davon kann hier entgegen der Auffassung der Kläger keine Rede sein.

Soweit sie die Nichterhebung von Beweisen zu den auftretenden Spitzeninnenraumpegeln beanstanden, räumen sie selbst - zutreffend - ein, dass das Spitzenpegelkriterium nach der für die Beurteilung des Verfahrens maßgeblichen materiellrechtlichen Auffassung des Verwaltungsgerichtshofs nicht entscheidungserheblich war. Ebenso wenig musste sich im Zusammenhang mit der Anerkennung des Schienenbonus dem Verwaltungsgerichtshof die von den Klägern schriftsätzlich angeregte Einholung einer amtlichen Auskunft des Umweltbundesamtes zu der in einem Diskussionsbeitrag von Mitarbeitern dieses Amtes vertretenen These aufdrängen, dass bei Straßenverkehrslärmbelastungen mit Mittelungspegeln von mehr als 65/55 dB(A) (tags/nachts, außen) nach jetzigem Kenntnisstand eine Zunahme des Risikos für Herzinfarkt um ca. 20 % zu befürchten sei. Denn der Verwaltungsgerichtshof ist davon ausgegangen, dass unter dem Gesundheitsaspekt die Innenraumpegel entscheidend seien und diese wegen des für die Kläger bei Überschreitung der Nachtrichtwerte bestehenden Anspruchs auf passiven Lärmschutz trotz Anwendung des Schienenbonus weit von einer Gesundheitsgefährdung entfernt seien.

b) Die Kläger sehen einen Verstoß gegen die sich aus § 108 Abs. 1 Satz 1 VwGO ergebende Pflicht des Gerichts, nach seiner freien, aus dem Gesamtergebnis des Verfahrens gewonnenen Überzeugung zu entscheiden, darin, dass das Gericht die durch den Schleifvorgang erreichbare Pegelminderung durch lineare Halbierung gemittelt habe, obwohl es "unter Berücksichtigung der geltenden Naturgesetze" erforderlich sei, diese Mittelung logarithmisch vorzunehmen. Mit dieser Rüge einer fehlerhaften Verwertung des dem Gericht vorliegenden Tatsachenmaterials wird jedoch zunächst nur ein - angeblicher - Fehler in der Sachverhaltswürdigung angesprochen. Ein solcher Fehler ist revisionsrechtlich regelmäßig nicht dem Verfahrensrecht, sondern dem sachlichen Recht zuzuordnen und kann deshalb einen Verfahrensmangel im Sinne von § 132 Abs. 2 Nr. 3 VwGO grundsätzlich nicht begründen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 2. November 1995 - BVerwG 9 B 710.94 - Buchholz 310 § 108 VwGO Nr. 266 S. 18 f.). Der hier allein in Betracht kommende Ausnahmefall einer gegen die Denk- oder Naturgesetze verstoßenden oder sonst von Willkür geprägten Sachverhaltswürdigung setzt voraus, dass die Vorinstanz von einem zweifelsfrei, also ohne weitere Beweiserhebung offensichtlich unrichtigen oder unvollständigen Sachverhalt ausgegangen ist, weil sie in tatsächlicher Hinsicht einen Schluss gezogen hat, der schlechterdings nicht gezogen werden kann. Dass der Verwaltungsgerichtshof den Mittelwert der Beurteilungspegelminderung linear und nicht logarithmisch errechnet hat, fällt nicht in diesen Bereich des ohne weitere Beweiserhebung offensichtlich Fehlsamen. Dass das mit dieser Rechenmethode gewonnene Ergebnis nicht zwingend oder nicht überzeugend oder sogar unwahrscheinlich sein mag, reicht dafür nicht aus (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24. Mai 1996 - BVerwG 8 B 98.96 - Buchholz 310 § 108 VwGO Nr. 270).

2. Aus dem Beschwerdevorbringen ergibt sich auch nicht, dass die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung im Sinne des § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO hat. Dies wäre nur der Fall, wenn für die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs eine konkrete, jedoch

fallübergreifende Rechtsfrage von Bedeutung war, deren noch ausstehende höchstrichterliche Klärung im Revisionsverfahren zu erwarten ist und zur Erhaltung der Einheitlichkeit der Rechtsprechung oder zu einer bedeutsamen Weiterentwicklung des Rechts geboten erscheint (vgl. BVerwGE 13, 90 <91>; stRspr). Die von den Klägern in der Beschwerdebegründung bezeichneten Fragen erfüllen diese Anforderungen nicht.

a) Hinsichtlich der von der Beklagten angesetzten Lärminderung von 3 dB(A) für das Besonders überwachte Gleis halten die Kläger zunächst die Frage für klärungsbedürftig, ob im Rahmen der Prüfung der amtlichen Anmerkung zur Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV die konkrete für die Strecke vom Vorhabensträger gefertigte Verkehrsprognose bzw. Streckenbelastung zu berücksichtigen ist. Diese Frage ist durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dahin beantwortet, dass bei der Bestimmung des Lärminderungseffekts des Besonders überwachten Gleises kein anderer Maßstab angelegt werden darf als bei der Festlegung der Korrekturwerte der Tabelle C durch den Ordnungsgeber selbst, in der eine Gewichtung des Anteils der unterschiedlichen Zugarten nicht stattgefunden hat; es darf also nicht auf die ungünstigsten Zugarten und ihren Anteil an der konkreten Streckenbelastung abgestellt werden. Auch der Korrekturwert Besonders überwachtes Gleis ist also gemittelt über alle Zugarten festzustellen (vgl. BVerwGE 110, 370 <375 f.>).

Die in diesem Zusammenhang weiter gestellte Frage, unter welchen Voraussetzungen bei der Prüfung eines dauerhaften Nachweises der Lärminderung aufgrund besonderer Vorkehrungen im Sinne der amtlichen Anmerkung zur Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV eine bestimmte Zugart unberücksichtigt bleiben kann, war für die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs im Ergebnis nicht von Bedeutung. Denn die Beklagte hat die insoweit in Rede stehende Zugart "klotzgebremste Nahverkehrszüge" durch eine darauf bezogene Änderung des streitigen Planfeststellungsbeschlusses

berücksichtigt, indem sie die "besonderen Vorkehrungen" zur dauerhaften Lärminderung für den Fall des weiteren regelmäßigen Verkehrs dieser Zugart entsprechend modifiziert hat.

Die Kläger werfen ferner die Frage auf, ob der dauerhafte Nachweis der Lärminderung aufgrund besonderer Vorkehrungen im Sinne der amtlichen Anmerkung zur Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV den Nachweis erfordert, dass der mit dem Schienenschleifen einhergehende Lärminderungseffekt auch bei Berücksichtigung der planfestgestellten Lärmschutzwände noch vorhanden ist. Diese Frage bedarf keiner Klärung in einem Revisionsverfahren. Denn aus Wortlaut und Systematik der Anlage 2 ergibt sich ohne weiteres, dass die der Tabelle C einschließlich der dazu gehörenden Fußnote zu entnehmende Korrektur zur Berücksichtigung unterschiedlicher Fahrbahnen den Lärminderungs- oder -erhöhungseffekt der Fahrbahnen isoliert betrachtet und nicht auf die konkreten Umstände der jeweils planfestgestellten Anlage abstellt.

Die zusammenfassende Frage der Kläger, ob § 41 Abs. 1 BImSchG es erfordert, den Nachweis einer weitergehenden dauerhaften Lärminderung im Sinne der Tabelle C des Anhangs 2 zu § 3 der 16. BImSchV streckenparameterunabhängig oder streckenparameterabhängig zu bestimmen, ist hiernach, ohne dass es dazu eines Revisionsverfahrens bedarf, auf der Grundlage der Gesetzes- und Verordnungssystematik und der bisherigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zusammenfassend dahin zu beantworten, dass der Nachweis streckenparameterunabhängig geführt sein muss.

Anschließend stellen die Kläger die Frage, ob es die amtliche Anmerkung zu Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV erlaubt, Lärminderungen, die durch das Befahren von Schienen nach dem Schleifvorgang und nicht unmittelbar durch das Schienenschleifen entstehen, beim Nachweis einer dauerhaften Lärminderung zu berücksichtigen. Auch diese Frage bedarf keiner

Klärung in einem Revisionsverfahren. Denn eine Lärminderung "aufgrund besonderer Vorkehrungen" setzt nach dem insoweit eindeutigen Wortlaut der in Rede stehenden Fußnote nicht voraus, dass sie unmittelbar durch diese Vorkehrungen entsteht. Sie darf berücksichtigt werden, sofern sie als notwendige Folge der Vorkehrungen eintritt.

Im Zusammenhang mit der Bestimmung der erreichbaren Pegelminderungen durch das Besonders überwachte Gleis halten die Kläger schließlich die Frage für klärungsbedürftig, ob es die amtliche Anmerkung zu Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV erlaubt, eine Mittelwertbildung zwischen den Lärmpegeln vor und nach dem Schleifvorgang linear vorzunehmen, obwohl nach den lärmphysikalischen Gesetzen die Pegelminderung logarithmisch erfolgt. Höchstrichterlich geklärt ist insoweit, dass die Fußnote zur Tabelle C eine am Mittelwert orientierte Betrachtung des zwischen den Schleifzyklen bestehenden Lärminderungseffekts zulässt (vgl. BVerwGE 110, 370 <379>). Wie dieser Mittelwert zutreffend gebildet werden kann, ist eine außerrechtliche Fachfrage, die in der Tatsacheninstanz im Wege der Sachverhaltsermittlung - ggf. mit Hilfe Sachverständiger - zu klären ist. Dass der Verwaltungsgerichtshof nach Auffassung der Kläger insoweit lärmphysikalisch fehlerhaft vorgegangen und deshalb zu einem unrichtigen Ergebnis gelangt ist, wirft keine grundsätzlichen Rechtsfragen auf.

Hinsichtlich des Schleifvorgangs wollen die Kläger geklärt wissen, welche Anforderungen die amtliche Anmerkung zur Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV an das Kontrollmessverfahren stellt, mit dem die Erforderlichkeit, die Schienen wieder zu schleifen, ermittelt wird. Höchstrichterlich geklärt ist insoweit, dass das Kontrollmessverfahren die Dauerhaftigkeit der den Korrekturwerten entsprechenden Lärminderung sicherstellen muss, solange die Strecke mit ihrer Fahrbahnart in Betrieb ist (vgl. BVerwGE 110, 370 <376 f.>). Ob dies der Fall ist, ist

wiederum eine außerrechtliche Fachfrage, die in der Tatsacheninstanz im Wege der Sachverhaltsermittlung - ggf. mit Hilfe Sachverständiger - zu klären ist und nicht Gegenstand eines auf Rechtsfragen beschränkten Revisionsverfahrens sein kann.

Die in diesem Zusammenhang schließlich aufgeworfene Frage, ob es die Verpflichtung einer dauerhaften Lärminderung in der amtlichen Anmerkung zur Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV oder die Verpflichtung in § 41 Abs. 1 BImSchG, sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen entstehen, zulässt, die Schallkontrollmessungen zugarten- und streckenparameterunabhängig vorzunehmen, ist auf der Grundlage der Gesetzes- und Verordnungssystematik und der bisherigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ebenso zu bejahen wie die bereits behandelte Frage nach der Streckenparameterunabhängigkeit des erforderlichen Nachweises weitergehender dauerhafter Lärminderung. Denn die Schallkontrollmessungen sind Voraussetzung dieses Nachweises und können deshalb keinen anderen Anforderungen unterliegen als dieser selbst. Demzufolge genügt für die Kontrollmessungen die Verwendung einer Zugart, da die so gewonnenen Messergebnisse den jeweils verbleibenden Lärminderungseffekt der akustischen Gleispflege für die anderen Zugarten entsprechend repräsentieren.

b) Hinsichtlich der Nichtbeachtung von Spitzenpegeln im Rahmen der Verkehrslärmschutzverordnung halten die Kläger zunächst die Frage für klärungsbedürftig, unter welchen Voraussetzungen die aus Art. 2 Abs. 2 und Art. 14 Abs. 1 GG folgenden grundrechtlichen Schutzpflichten, das aus Art. 20 Abs. 3 GG abgeleitete Abwägungsgebot oder § 41 Abs. 2 BImSchG ergänzend zum in Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsmodus (Dauerschallleistungspegel mit Schienenbonus) eine gesonderte, über die 16. und 24. BImSchV hinausgehende Beurteilung der Lärmschutzansprüche auf der Grundlage des allgemeinen Abwägungsgebots oder eine Modifikation des der Verkehrslärmschutzverordnung zugrunde liegenden Berechnungsverfahrens fordern. Diese Frage ist durch die

Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dahin geklärt, dass die mehr als nur geringfügig zunehmende Lärmbetroffenheit von Anwohnern einer planfeststellungsbedürftigen Baumaßnahme bei der Abwägung der Planfeststellungsbehörde auch dann einzustellen und zu berücksichtigen ist, wenn sie keine Schutzansprüche nach der 16. oder 24. BImSchV auslöst, und dies insbesondere dann gilt, wenn eine Verletzung grundrechtlich geschützter Rechtsgüter substantiiert geltend gemacht wird oder sich deren Möglichkeit der Behörde angesichts der konkreten Situation aufdrängen muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 20. Mai 1998 - BVerwG 11 C 3.97 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 18 S. 50 f. m.w.N.). Wie weit einer solchen Betroffenheit bei der Planung Rechnung zu tragen ist, bestimmt sich nicht nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung, sondern allein nach allgemeinen Abwägungsgrundsätzen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 1. September 1999 - BVerwG 4 BN 25.99 - NVwZ-RR 2000, S. 146 <148>).

Die daran anschließende Frage, ob es zulässig ist, bei der Beurteilung von Verkehrsgeräuschmissionen im Rahmen der Anwendung der §§ 41 ff. BImSchG Spitzenpegel unberücksichtigt zu lassen, wenn aufgrund des vorhandenen Erkenntnisstands über Lärmwirkungen die Möglichkeit besteht, dass insbesondere durch Vorbeifahrtspitzenpegel innerhalb von Schlafräumen gesundheitliche Beeinträchtigungen verursacht werden können, war für den Verwaltungsgerichtshof nicht von Bedeutung. Denn er hat - mangels zulässiger und begründeter Verfahrensrügen für das Revisionsgericht bindend - festgestellt, dass die Kläger auch ohne Berücksichtigung des Schienenbonus keinen gesundheitsgefährdenden Pegelspitzen im Innern ihrer Räume ausgesetzt sein werden (Urteilsabdruck S. 29). Abgesehen davon wäre es, wie die Beigeladene zutreffend hervorhebt, nach den vorgenannten Grundsätzen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, wenn im Einzelfall Spitzenpegel zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen können und dies substantiiert geltend gemacht wird oder sich der Planfeststellungsbehörde angesichts der konkreten Situation aufdrängen muss.

Hinsichtlich der Anwendung des Schienenbonus werfen die Kläger schließlich die Frage auf, ob bzw. unter welchen Voraussetzungen bei Berücksichtigung von Spitzenpegeln und der durch das Regelungssystem der 16. und 24. BImSchV erreichbaren Innenpegel der Schienenbonus von 5 dB(A) als Korrekturparameter S gemäß Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV aufgrund der aktuellen Erkenntnislage im Jahr 2001 hinsichtlich physiologischer Lärmwirkungen noch mit der aus § 41 BImSchG folgenden Verpflichtung, sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen entstehen, hilfsweise mit Art. 2 Abs. 2, Art. 14 Abs. 1 GG vereinbar ist. Insoweit ist höchstrichterlich geklärt, dass dem Verordnungsgeber im Rahmen der ihm durch § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG auferlegten Verpflichtung, bei der Bestimmung von Grenzwerten, die zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden dürfen, den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen, ein normatives Ermessen zukommt, das angesichts fortbestehender technisch-wissenschaftlicher Unsicherheiten in der Lärmwirkungsforschung einen weiten Gestaltungsspielraum in sich schließt (vgl. BVerwGE 104, 123 <133>; 106, 241 <247>). Ebenso ist geklärt, dass der Verordnungsgeber verpflichtet bleibt, die Fortentwicklung der Lärmwirkungsforschung zu beobachten, insoweit den Schienenbonus unter Kontrolle zu halten und ggf. entstehende neue Erkenntnisse zu bewerten und zu gewichten (vgl. BVerwGE 106, 241 <249>). Ob dies angesichts der aktuellen Erkenntnislage im Jahr 2001 hinsichtlich physiologischer Lärmwirkungen ausreichend geschehen ist, ist im Wesentlichen eine Frage tatrichterlicher Würdigung. Über die genannten Grundsätze hinausgehender rechtlicher Klärungsbedarf in einem Revisionsverfahren besteht insoweit nicht.

c) Zum sekundären Luftschall halten die Kläger die Frage für grundsätzlich klärungsbedürftig, ob bzw. unter welchen Voraussetzungen bei der Beurteilung, ob der sekundäre Luftschall

nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG verursacht, der in § 3 der 16. BImSchV normierte Schienenbonus berücksichtigt werden darf. Diese Frage war für die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs nicht von Bedeutung, nachdem die Beklagte durch eine Ergänzung des streitigen Planfeststellungsbeschlusses der Beigeladenen im Rahmen eines Entscheidungsvorbehalts auferlegt hat, bei einer Erhöhung der derzeit vorhandenen Vorbelastung um mehr als 2 dB(A) unabhängig von einem Grenzwert Maßnahmen zu einer entsprechenden Reduzierung der Erhöhung zu treffen, und, wie der Verwaltungsgerichtshof festgestellt hat, keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass bereits die Vorbelastung unzumutbar, insbesondere gesundheitsgefährdend ist.

d) Zur Auslegung des § 41 Abs. 2 BImSchG werfen die Kläger die Frage auf, inwieweit diese Vorschrift einen der gerichtlichen Prüfung entzogenen Abwägungsspielraum gibt, in dessen Rahmen Abwägungsfehler nach § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG unschädlich sein können. Diese Frage ist durch die Rechtsprechung des beschließenden Senats dahin geklärt, dass bei der durch § 41 Abs. 2 BImSchG gebotenen wertenden Betrachtung, ob das Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt, ein Abwägungsspielraum verbleibt, der einer gerichtlichen Überprüfung nicht mehr zugänglich ist, und dass etwaige Abwägungsfehler dementsprechend unter den Voraussetzungen des § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG unschädlich sein können (BVerwGE 110, 370 <383>). Ein Revisionsverfahren würde zu keiner weitergehenden Klärung führen, zumal der 4. Senat des Bundesverwaltungsgerichts seine im dogmatischen Ansatz abweichende Auffassung, § 41 Abs. 2 BImSchG enthalte striktes Recht (vgl. BVerwGE 108, 248 <256 f.>), bisher nicht entscheidungstragend verlautbart hat und zudem die Auffassung vertritt, die § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG entsprechende Fehlerfolgenregelung des § 17 Abs. 6 c FStrG sei auch auf Fehler zu erstrecken, die darauf beruhen, dass die planende Behörde durch Abwägung nicht zu überwindende Schranken nicht beachtet hat (vgl. BVerwGE 112, 140 <165>).

Die weiter aufgeworfene Frage, in welchem Umfang bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit der Kosten der Schutzmaßnahme zum Schutzzweck im Rahmen des § 41 Abs. 2 BImSchG die Lärmvorbelastung schutzmindernd berücksichtigt werden kann, ist durch die Rechtsprechung des beschließenden Senats dahin geklärt, dass sich die Vorbelastung insoweit schutzmindernd auswirkt (vgl. BVerwGE 104, 123 <139>; 110, 370 <385>; BVerwG, Urteil vom 21. April 1999 - BVerwG 11 A 50.97 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 28 S. 38). In welchem Umfang dies zu erfolgen hat, ist eine Frage des Einzelfalles und als solche einer revisionsgerichtlichen Klärung nicht zugänglich.

Abschließend wollen die Kläger die Frage geklärt wissen, ob die Verhältnismäßigkeitsprüfung im Rahmen des § 41 Abs. 2 BImSchG es erfordert, die Kosten für den aktiven Lärmschutz, mit dem an allen Immissionsorten die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, mit den Kosten der Entschädigung (Außenwohnwertentschädigung, passiver Lärmschutz), die ohne jeglichen aktiven Lärmschutz anfallen würden, in Beziehung zu setzen. Insoweit ist durch die Rechtsprechung des beschließenden Senats geklärt, dass es nicht zulässig ist, das Ergebnis der Lärmschutzplanung generell an einer "Verhältnismäßigkeitsschwelle" zu messen, die sich aus den Kosten des aktiven und des passiven Lärmschutzes errechnet. Ausschlaggebend ist vielmehr, ob bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände das Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt (vgl. BVerwGE 110, 370 <383>). Dies ist eine Frage des Einzelfalles, die sich weiterer rechtsgrundsätzlicher Klärung entzieht und insbesondere keine generelle Aussage dazu erlaubt, welche Positionen im Einzelnen in Beziehung zu setzen sind.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 2 und § 159 Satz 2 VwGO, die Streitwertfestsetzung auf § 13 Abs. 1, § 14 GKG.

Hien

Dr. Storost

Dr. Eichberger