

Urteil Az. 5 K 1491/13*

VG Freiburg

25. Juli 2014

Leitsätze

Hat eine Gemeinde in ihrem Lärmaktionsplan Maßnahmen festgelegt, die von der Deutschen Bahn AG oder einer ihrer Tochtergesellschaften auszuführen wären (hier "Besonders überwachtes Gleis"), kann sie diese jedenfalls nicht im Klageweg durchsetzen.

Tenor

- 1 Die Klage wird abgewiesen.
- 2 Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens.
- 3 Die Berufung wird zugelassen.

Tatbestand

- 4 Die Klägerin begehrt von der Beklagten die Einführung der Lärminderungsmaßnahme „Besonders überwachtes Gleis“ aufgrund eines von ihr beschlossenen Lärmaktionsplans.
- 5 Die klagende Stadt Mahlberg liegt im Ortenaukreis und hat ca. 4.800 Einwohner. Zu ihr gehört seit dem Jahr 1973 die ehemals selbständige Gemeinde Orschweier.
- 6 Die Gemarkungen Mahlberg und Orschweier werden von mehreren Haupt-Verkehrswegen durchzogen. Dazu gehören neben der Bundesautobahn A 5 und der Bundesstraße B 3 auch die Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel mit einer Strecke von

*<http://openjur.de/u/710674.html> (= openJur 2014, 16897)

2.750 m.

- 7 Die Beklagte als Betreiberin der Schienenwege im Gemeindegebiet der Klägerin ist zu 100 % Tochter der DB AG, an der der Bund sämtliche Anteile hält.
- 8 Die Bundesautobahn A 5 und die Rheintalbahn zählen zu den Verkehrswegen, für die vom Eisenbahn-Bundesamt auf der Grundlage der EG-Umgebungslärmrichtlinie und des Bundesimmissionsschutzgesetzes in einer ersten Stufe bis zum 30.06.2007 strategische Lärmkarten zu erstellen waren. Die Bundesstraße B 3 wurde von der sogenannten zweiten Stufe der Lärmkartierung erfasst und im Jahr 2012 als Hauptverkehrsstraße mit mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr kartiert.
- 9 Im Zuge des geplanten viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn werden verschiedene Trassenführungen diskutiert. Die sogenannte Antrags-Trasse verläuft parallel zu den bestehenden Gleisen. Alternative Vorschläge zur Trassenführung - auch seitens der Klägerin - bevorzugen eine Verlegung des dritten und vierten Gleises an die A 5 (in Tieflage mit Teildeckelung). In einem Projektbeirat läuft eine politische Entscheidungsfindung über die Trassenführung am Oberrhein.
- 10 Die Klägerin wurde bislang nicht in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes für Haupteisenbahnstrecken aufgenommen.
- 11 Mit Gemeinderatsbeschluss vom 12.03.2012, bekannt gemacht am 30.03.2012, stellte die Klägerin u. a. nach Beteiligung der Deutschen Bahn AG einen Lärmaktionsplan auf. Dabei wurden für den über die Gemarkungen Mahlberg und Orschweier verlaufenden Streckenabschnitt der Rheintalbahn u. a. das Verfahren „Besonders überwachtetes Gleis“ festgesetzt. Dabei legte die Klägerin eine von ihr in Auftrag gegebene Lärmkartierung des Ingenieurbüros H. und J. zu Grunde, nachdem das Eisenbahn-Bundesamt die Überlassung seiner Lärmkarte vom Abschluss einer urheberrechtlichen Vereinbarung mit der Klägerin abhängig gemacht hatte, die diese nicht abschließen wollte.
- 12 Die Maßnahme „Besonders überwachtetes Gleis“ - „BüG“ - dient der Gleispflege aus akustischen Gründen. Die Gleise werden regelmäßig daraufhin überprüft, ob der Schallpegel seit der letzten Kontrolle zugenommen hat. Ist dies der Fall, wird das überprüfte Gleis geschliffen. Durch das Schleifen werden die wellenartigen Unebenheiten der Schienen beseitigt, die durch das Befahren der Schienen mit der Zeit entstehen. Überrollt ein Zug diese Unebenheiten, entsteht ein mit zunehmender Geschwindigkeit zunehmender Heulton, der gegenüber einer glatten Schiene zu einem 3 dB(A) und mehr höheren Fahrgeräuschpegel führen kann. Die Minderungsmaßnahme „Besonders überwachtetes Gleis“ würde nach den Berechnungen des Lärmaktionsplans die Anzahl der Betroffenen von Lärmbelastungen über 70 dB(A) am Tag um 42 auf 9 Personen und von Lärmbelastungen über 60 dB(A) nachts um 217 auf 97 Personen reduzieren.
- 13 Mit Schreiben vom 18.10.2012 beantragte die Klägerin bei der Beklagten die

Umsetzung der festgelegten Lärminderungsmaßnahme „BüG“. Mit Schreiben vom 29.11.2012 teilte die Beklagte mit, sie werde sich um Möglichkeiten zur Umsetzung von Lärmschutz aus Mitteln des Lärmsanierungsprogramms entlang der Rheintalbahn bemühen. Auf ein Schreiben des Prozessbevollmächtigten der Klägerin vom 04.12.2012 antwortete die Beklagte mit Schreiben vom 10.01.2013, dass die festgesetzte Maßnahme nicht umgesetzt werde.

- 14 Am 08.08.2013 hat die Klägerin Klage erhoben. Sie trägt vor: Ihr Lärmaktionsplan entfalte eine verwaltungsinterne Bindungswirkung für alle Träger öffentlicher Verwaltung. Dazu gehöre auch die Beklagte u. a. bei der Unterhaltung des Schienennetzes. Das „BüG“ sei nicht etwa eine planungsrechtliche Maßnahme, sondern diene allein der Wartung und somit der Erhaltung der Schienenwege. Diese Maßnahme sei fehlerfrei im Lärmaktionsplan festgelegt worden. Sie, die Klägerin, sei befugt gewesen, im Wege der „Selbsthilfe“ eine eigene Lärmkartierung zu Grunde zu legen. Die Maßnahme habe relativ niedrige Investitionskosten. Sie sei schnell umsetzbar und bewirke sofort eine spürbare Entlastung der Betroffenen um ca. 3 dB(A). Die Deutsche Bahn AG sei auch angemessen an der Aufstellung des Lärmaktionsplans und an der Abwägung der festzulegenden Lärminderungsmaßnahmen beteiligt worden. Sie habe schon mit Schreiben vom 22.01.2009 zum Entwurf des Lärmaktionsplans Stellung genommen und habe auch bei einer förmlichen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eine Äußerung zum Lärmaktionsplan abgegeben. Sie selbst habe ein subjektives Recht darauf, dass die Beklagte die in der Lärmaktionsplanung festgelegte und an sie adressierte Maßnahme „BüG“ umsetze. Zwar sei im Falle des Schienenverkehrslärms die Lärmquelle in ein überörtliches Infrastrukturnetz eingebunden, die Lärmbelastung wirke gleichwohl vor Ort in der Gemeinde und rufe dort die zu lösenden Probleme hervor.
- 15 Die Klägerin beantragt,
- 16 die Beklagte zu verurteilen, die Schallschutzmaßnahme „Besonders überwachtes Gleis“ („BüG“) für die Gleisabschnitte auf Gemarkung Mahlberg und Orschweier als vorübergehende Schutzmaßnahme bis zur Realisierung baulicher Lärmschutzmaßnahmen einzuführen und die Beklagte zu verurteilen, der Klägerin alle sechs Monate Nachricht über den Pflegezustand der Gleise zu erstatten.
- 17 Die Beklagte beantragt,
- 18 die Klage abzuweisen.
- 19 Sie trägt vor: Die Klage entspreche kommunaler Rechtsanmaßung. Die Klägerin habe keinen Anspruch darauf, dass die Beklagte die im Lärmaktionsplan der Klägerin vorgesehene aktive Schallschutzmaßnahme „BüG“ auf dem Streckenabschnitt der Rheintalbahn umsetze, der - zufällig - auf der Gemarkung der Klägerin liege. Die Beklagte sei nicht an kommunale Lärmaktionspläne gebunden. Die anlagenbezogenen Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes gäl-

ten nicht für öffentliche Verkehrswege. Die Beklagte sei keine Behörde im funktionalen Sinne. Sie sei lediglich der Kontrolle des Eisenbahn-Bundesamtes und der Bundesnetzagentur unterworfen. Nach §47d Abs. 2a BImSchG seien öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen lediglich verpflichtet, an der Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken und für Ballungsräume mit Eisenbahnverkehr mitzuwirken. Eine Bindung an den Inhalt eines Lärmaktionsplans werde hierdurch gerade nicht ausgesprochen. §41 BImSchG liege die bewusste gesetzgeberische Entscheidung zugrunde, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu Schallschutzmaßnahmen an seinen Schienenwegen nur im Falle des Neubaus oder der wesentlichen Änderung des Schienenwegs verpflichtet sein solle, nicht aber im Fall von Lärmerhöhungen durch die bloße Zunahme des Verkehrs bei einer baulich nicht veränderten Strecke. Eine wesentliche Änderung an der Rheintalbahn habe sie im Bereich der Gemarkung der Klägerin nicht vorgenommen. Im Übrigen stehe der Klägerin aus §47d BImSchG i. V. m. ihrem Lärmaktionsplan kein subjektiv öffentliches Recht im Sinne eines Anspruchs gegen die Beklagte auf Umsetzung der aktiven Schallschutzmaßnahme „BüG“ zu. Die Lärmaktionsplanung sei nicht Gegenstand der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie. Dabei handele es sich um eine staatliche Aufgabenübertragung vergleichbar mit der Übertragung von Befugnissen der unteren Baurechtsbehörde auf die Gemeinde. Die Minderung der nicht nur an einem einzelnen Ort, sondern an jedem Ort entlang der gesamten Strecke in ähnlicher Weise auftretenden örtlichen Belastungen sei wegen der Entstehung aus der überörtlichen Verkehrsabwicklung als eine überörtlich geprägte Aufgabe anzusehen. Gehöre die Lärmaktionsplanung damit zum übertragenden Wirkungskreis, so bedeute dies, dass der Gemeinde aus der eigenen Lärmaktionsplanung keine subjektiv öffentlichen Rechte erwachsen könnten. Es sei auch nicht ersichtlich, dass allein die Nichtumsetzung des „BüG“ die Durchsetzbarkeit der Lärmaktionsplanung der Klägerin wesentlich beeinträchtigen würde. Offensichtlich sei das Gemeindegebiet der Klägerin auch in erheblichem Maße von Straßenverkehrslärm betroffen. Im Übrigen seien die tatsächlichen Feststellungen des Lärmaktionsplanes der Klägerin unrichtig. Die Lärmaktionsplanung müsse auf der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamts aufbauen. Diese habe die Klägerin nicht benutzt. Vielmehr sei der Lärmaktionsplan auf der Grundlage einer Lärmkartierung des Ingenieurbüros H. und J. vom September 2008 entwickelt worden. Ferner habe die Klägerin die Kosten für die Maßnahme „BüG“ auf dem Streckenabschnitt deutlich zu niedrig angesetzt. Allein der Messwagen koste jährlich 7.400 EUR pro Jahr, die Kosten für ein einmaliges Schleifen betrügen mindestens 150.000 EUR, was bei einem fünfjährigen Schleifintervall 30.000 EUR pro Jahr ergebe - insgesamt also 37.400 EUR pro Jahr. Lasse man die beiden Überholgleise nördlich des Bahnhofs Orschweier weg, beliefen sich die jährlichen Kosten immer noch auf knapp 28.000 EUR. Über den buchhalterischen Ansatz würden sich abgezinste Gesamtkosten in Höhe von 1,1 Mio. Euro ergeben.

- 20 Wegen des weiteren Vorbringens der Beteiligten wird auf den Inhalt der Gerichtssakte einschließlich Anlagen verwiesen.

Gründe

- 21 Die als allgemeine Leistungsklage zulässige Klage ist nicht begründet. Dabei kann offenbleiben, ob der Lärmaktionsplan der Klägerin vom 12.03.2012 wirksam ist. Gleiches gilt für die Frage, ob die Beklagte als privates Wirtschaftsunternehmen Träger öffentlicher Verwaltung und ob sie objektiv an die Festlegungen des Lärmaktionsplans der Klägerin gebunden ist. Denn jedenfalls steht der Klägerin kein wehrfähiges (subjektives) Recht auf Durchsetzung ihres Lärmaktionsplans gegen die Beklagte zu.
- 22 Im Einzelnen:
- 23 Es ist bereits fraglich, ob ein wirksamer Lärmaktionsplan im Sinne von Art. 8 der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - im Folgenden: Umgebungslärm - Richtlinie - i. V. m. §47d BImSchG vorliegt. So hat die Klägerin ihrem Lärmaktionsplan nicht die vom Eisenbahn-Bundesamt zu erstellende Lärmkarte zu Grunde gelegt (vgl. §47e Abs. 3 BImSchG), sondern eine Lärmkartierung, die von einem von ihr beauftragten Ingenieurbüro erstellt worden ist. Allerdings war das Eisenbahn-Bundesamt im Sommer 2008 nicht bereit, die voraussetzungslose Nutzung der Daten durch die Klägerin zuzulassen. Vor diesem Hintergrund könnte die Klägerin berechtigt gewesen sein, eine eigene fachgerechte Kartierung ihrer Lärmaktionsplanung zu Grunde zu legen, weil sie (eigentlich bis 18.07.2008) ihrer Pflicht nachkommen musste, einen Lärmaktionsplan aufzustellen (§47d Abs. 1 Satz 1 BImSchG). Ferner stehen die in den Lärmaktionsplänen genannten Maßnahmen im Ermessen der zuständigen Behörde (§47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG, Art. 8 Abs. 1 b der Umgebungslärmrichtlinie). Ob die Klägerin dieses ihr zustehende Ermessen fehlerfrei ausgeübt hat, könnte ebenfalls fraglich sein. So bestehen zwischen den Beteiligten bereits Differenzen hinsichtlich der jährlichen Kosten für die Maßnahme „BüG“. So hat die Klägerin die jährlichen Kosten für das Schleifen der Schienen mit 15.000 EUR ermittelt, die Beklagte hingegen jährliche Kosten von 37.000 EUR bzw. von knapp 28.000 EUR ohne die beiden Überholgleise nördlich des Bahnhofs Orschweier. Auch im Übrigen hat eine Abwägung der verschiedenen Interessen und Prioritäten nicht bzw. nur äußerst knapp stattgefunden. Der Lärmaktionsplan enthält im Wesentlichen die Belange, die das Stadtgebiet der Klägerin betreffen, nicht aber eine Abwägung hinsichtlich der Interessen der Beklagten, die bundesweit Eisenbahninfrastrukturbelange wahrnehmen muss. Allerdings hat die DB Mobility Networks Logistik im Rahmen der Anhörung zum Lärmaktionsplan mit Schreiben vom 22.01.2009 und 20.06.2011 nichts weiter über ihre bundesweiten Belange bzw. Prioritäten mitgeteilt.
- 24 Geht man zugunsten der Klägerin davon aus, dass der Lärmaktionsplan wirk-

sam ist, so erscheint weiterhin zweifelhaft, ob die Beklagte an ihn gebunden ist. Eine solche Bindung ist weder im Bundesimmissionsschutzgesetz noch in der Umgebungslärmrichtlinie ausdrücklich geregelt. Sie ergibt sich auch nicht aus der Rechtsnatur des Lärmaktionsplans, der weder ein Gesetz noch eine Rechtsverordnung noch eine Satzung ist.

- 25 Entgegen der Auffassung der Klägerin dürfte eine entsprechende Bindung der Beklagten auch nicht aus §47d Abs. 6 i. V. m. §47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG folgen.
- 26 Danach sind die Maßnahmen, die die Lärmaktionspläne festlegen, durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften i. V. m §47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG durchzusetzen.
- 27 Zwar könnte die Beklagte Trägerin öffentlicher Verwaltung im Sinne der genannten Vorschriften sein, auch wenn sie als juristische Person des Privatrechts, die mit dem Bau, der Unterhaltung und dem Betrieb von Schienenwegen befasst ist, keine Behörde im organisations-rechtlichen Sinne ist. Denn sie nimmt als bundeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen materiell Aufgaben der öffentlichen Verwaltung war und zwar im Sinne eines verfassungsrechtlichen Infrastrukturauftrags für den Bund als Pflichtaufgabe (vgl. Art. 87 e Abs. 3 und 4 GG). Damit dürfte sie gewissermaßen als „verlängerter Arm des Staates“ Trägerin öffentlicher Verwaltung im Sinne des §47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG sein (BVerwG, Urt. v. 25.10.2007, BVerwGE 129, 381).
- 28 Dennoch gibt §47d Abs. 6 i. V. m. §47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG für eine Bindung der Beklagten an den Lärmaktionsplan der Klägerin wohl nichts her. Denn die genannten Regelungen stellen nach Sinn und Zweck selbst keine Ermächtigungsgrundlage zum Eingriff in Rechte Dritter dar. Vielmehr können Private nur aufgrund von Befugnisnormen zur Umsetzung eines Lärmaktionsplans verpflichtet werden, die sich aus der Rechtsordnung im Übrigen ergeben. Danach haben die Träger öffentlicher Verwaltung einen Lärmaktionsplan im Rahmen ihrer Befugnisse aufgrund von Fachgesetzen um- und durchzusetzen. Allerdings gibt es keine Ermächtigungsgrundlage, die eine Behörde berechtigen könnte, gegenüber der Beklagten Lärmschutzmaßnahmen durchzusetzen. Das Bundesimmissionsschutzgesetz enthält lediglich die Regelung, dass öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet sind, an der Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Orte in der Nähe der Haupteisenbahnstrecken und für Ballungsräume mit Eisenbahnverkehr mitzuwirken (§47d Abs. 2 a BImSchG).
- 29 Diese im Grunde defizitäre Regelung war auch Anlass für jüngste gesetzgeberische Aktivitäten. Die Empfehlung des federführenden Verkehrsausschusses und des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit an den Bundesrat, das allgemeine Eisenbahngesetz dahingehend zu ändern, dass die zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden gegenüber den Eisenbahnen Anordnungen zum Schutz der Umwelt treffen können, ist jedoch nicht aufgegriffen.

en worden (vgl. BR-Drucks. 11/1/13 v. 21.01.2013). In der Begründung zum Vorschlag für eine entsprechende Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes heißt es, dieses enthalte keine Anforderungen zum Lärm- und Erschütterungsschutz. Auch das Bundesimmissionsschutzgesetz heile dieses Defizit nicht, so dass u. a. im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmaktionsplanung die Schaffung entsprechender Befugnisse des Eisenbahn-Bundesamtes und der Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder unabdingbar sei.

- 30 In die gleiche Richtung weist auch §47e Abs. 4 BImSchG. Danach ist (erst) ab dem 01.01.2015 das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit. Zur Begründung dieser Gesetzesänderung ist in den genannten Empfehlungen der Ausschüsse an den Bundesrat ausgeführt, die kommunalen Behörden verfügten weder über den technischen Sachverstand zur Durchführung einer Lärmaktionsplanung für Schienenwege noch besäßen sie ordnungsrechtliche Instrumente zur Durchsetzung von Maßnahmen. Unterstützung erhielten sie lediglich durch die Regelungen des §47d Abs. 2a BImSchG, wonach die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Mitwirkung an der Lärmaktionsplanung in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken und für Balusträume mit Eisenbahnverkehr verpflichtet seien. Auch dies deutet darauf hin, dass eine unmittelbare Bindung der Beklagten an einen kommunalen Lärmaktionsplan nach der gegenwärtigen Konzeption des Gesetzgebers ausgeschlossen ist.
- 31 Entgegen der Auffassung der Klägerin ist §47d Abs. 6 i. V. m. §47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG auch nicht „richtlinienkonform“ in dem Sinne auszulegen, dass die Beklagte an kommunale Lärmaktionspläne gebunden ist. Der Umstand, dass (bis zum 01.01.2015) eine auch im europarechtlichen Sinn effektive Lärmaktionsplanung für Eisenbahnstrecken nicht geregelt ist, mag der Umgebungslärmrichtlinie nicht genügen. Dem könnte aber durch verschiedene Regelungen begegnet werden, etwa durch die im Gesetzgebungsverfahren bislang gescheiterte Schaffung einer entsprechenden Durchsetzungsbefugnis des Eisenbahn-Bundesamts.
- 32 Auf all dies kommt es aber - wie dargelegt - im Ergebnis nicht an, denn der Klägerin erwächst aus ihrem Lärmaktionsplan jedenfalls kein subjektives öffentliches Recht (Anspruch) gegen die Beklagte auf Umsetzung der aktiven Schallschutzmaßnahme „BüG“.
- 33 Die Beteiligten sind sich darin einig, dass ein solches Durchsetzungsrecht der Gemeinden nicht allein aus dem Recht auf kommunale Selbstverwaltung (Art. 28 Abs. 2 GG) folgen kann.
- 34 Auch aus der Sicht der Klägerin erwächst es erst aus der Zuweisung der Lärmaktionsplanung an die Gemeinden. Dem vermag die Kammer jedoch nicht zu folgen.

- 35 Nach §47e Abs. 1 BImSchG sind die zuständigen Behörden u. a. für die Erstellung von Lärmaktionsplänen zwar die Gemeinden. Die Vorschrift sieht aber ausdrücklich vor, dass durch Landesrecht etwas Anderes bestimmt werden kann.
- 36 Schon der Umstand, dass der Bundesgesetzgeber die in §47e Abs. 1 BImSchG angeordnete gemeindliche Zuständigkeit zur Disposition des Landesgesetzgebers stellt, deutet darauf hin, dass es sich hier um eine allein staatliche Aufgabenübertragung handelt, vergleichbar mit der Übertragung von Aufgaben und Befugnissen der Unteren Baurechtsbehörde auf die Gemeinde (Berkemann, Straßenverkehrslärm im Rahmen eines (unionsrechtlichen) Lärmaktionsplanes, NuR 2012, 517, 529; a. A. Sparwasser/Engel, Aktionspläne des Luftreinhalte- und Lärmschutzrechts im Spannungsfeld zwischen deutschem und europäischem Recht, NVwZ 2010, 1513 ff.; Kupfer, Lärmaktionsplanung - effektives Instrument zum Schutz der Bevölkerung vor Umgebungslärm?, NVwZ 2012, 784).
- 37 Dem entspricht die Beschränkung der Lärmaktionsplanung nach §47d BImSchG auf Ballungsräume und Orte in der Nähe von Hauptlärmquellen. Darin zeigt sich ihre Funktion zur strategischen Lenkung überregionaler infrastruktureller Sachverhalte, die ein einklagbares (eigenes) Recht der Gemeinden z. B. entlang der überregionalen Haupteisenbahnstrecken ausschließen.
- 38 Anders als etwa bei §45 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 5 StVO (vgl. BVerwG, Urt. v. 29.06.1983, NVwZ 1983, 610 und Urt. v. 20.04.1994, NVwZ 1995, 165) hat der Gesetzgeber in §§47a ff. BImSchG nicht erkennen lassen, dass er die Aufgaben der Lärmaktionsplanung mit der gemeindlichen Planungshoheit verknüpfen und den Gemeinden insoweit ein wehrfähiges Recht einräumen will (offengelassen für den Fall einer fachaufsichtlichen Weisung zur Aufhebung einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung nach §45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO zur Umsetzung eines Lärmaktionsplans in: OVG Lüneburg, Beschl. v. 10.01.2014, NdsVBl. 2014, 203)
- 39 Anderes wäre auch fragwürdig, denn gerade bei überregionalen Verkehrswegen könnte die kommunale Durchsetzung einer auf das Gemeindegebiet beschränkten Lärmaktionsplanung auch unter Berücksichtigung der auf eine abgestimmte strategische Lenkung der Gesamtentwicklung zielenden Umgebungslärm-Richtlinie zu sachwidrigen Ergebnissen führen. So bliebe es Gemeinden vorbehalten, z. B. die Durchführung der Lärminderungsmaßnahme „BüG“, aber etwa auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung jeweils auf ihrem Gemeindegebiet zu erstreiten. Ein sich daraus ggf. ergebender „Flickenteppich“ von Lärminderungsmaßnahmen an Hauptverkehrsstrecken ist ersichtlich weder vom EU-Recht vorgegeben noch vom deutschen Gesetzgeber gewollt.
- 40 Die Kostenentscheidung beruht auf §154 Abs. 1 VwGO.
- 41 Die Berufung ist zuzulassen, da die Frage, ob einer Gemeinde ein wehrfähiges Recht auf Umsetzung ihres Lärmaktionsplans zusteht, von grundsätzlicher Be-

deutung ist (§124 a Abs. 1 Satz 1 i. V. m. §124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO).