



Fachbereich WD 3

Verkehrslärm an Bahnstrecken

Reichweite der grundrechtlichen Schutzpflichten

Verkehrslärm an Bahnstrecken

Reichweite der grundrechtlichen Schutzpflichten

Aktenzeichen:	WD 3 - 30000-0005-0002
Abschluss der Arbeit:	3. August 2026
Fachbereich:	WD 3: Verfassung und Verwaltung

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Fragestellung und Einführung	4
2.	Maßstäbe für staatliche Schutzpflichten	4
2.1.	Schutzpflicht der körperlichen Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG	4
2.1.1.	Schutz vor staatlichen Eingriffen	4
2.1.2.	Staatliche Schutzpflichten	5
2.2.	Eigentumsschutz nach Art. 14 GG	7
3.	Wahrnehmung der Schutzpflicht durch Gesetzgeber und Verwaltung	8
3.1.1.	Lärmvorsorge	8
3.1.2.	Lärmsanierung	9
4.	Fazit	10

1. Fragestellung und Einführung

Der Sachstand befasst sich mit den verfassungsrechtlichen Anforderungen an den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner von Bahnstrecken vor gesundheitsgefährdendem Verkehrslärm. Dabei wird gemäß der Fragestellung auf die Reichweite der staatlichen Schutzpflichten sowohl bei der Planung des Baus oder einer wesentlichen Änderung von Strecken als auch im Hinblick auf Bestandsstrecken eingegangen. Entsprechend der Fragestellung stellt die Arbeit nur den verfassungsrechtlich gebotenen Schutz dar. Sie geht nicht abschließend auf die einfachgesetzlichen Regelungen zum Schutz vor Lärmimmissionen an Bahngleisen ein.

2. Maßstäbe für staatliche Schutzpflichten

Grundrechtliche Anforderungen an den Lärmschutz an Bahngleisen ergeben sich sowohl aus dem Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG (vgl. dazu unter 2.1.) als auch aus dem durch Art. 14 GG geschützten Eigentumsrecht der Anwohnerinnen und Anwohner (vgl. dazu unter 2.2.).

2.1. Schutzpflicht der körperlichen Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG

Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG schützt das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.

Aufgrund der somatischen (also körperlichen) Auswirkungen von Lärm wie insbesondere Schlafstörungen muss insofern nicht entschieden werden, ob sich Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG nur auf das biologisch physiologische, oder auch auf das psychische Wohlbefinden erstreckt.¹ In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass die körperliche Unversehrtheit grundsätzlich durch starke Lärmeinwirkungen beeinträchtigt werden kann.

2.1.1. Schutz vor staatlichen Eingriffen

Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG schützt in erster Linie vor staatlichen Eingriffen in die körperliche Unversehrtheit. Ein Eingriff in das Recht auf körperliche Unversehrtheit liegt nicht nur vor, wenn der Staat den Schutzbereich gezielt beeinträchtigt, sondern auch bei Maßnahmen, die sich mittelbar oder faktisch auf die körperliche Unversehrtheit auswirken.² Ein Eingriff könnte somit vorliegen, wenn der Staat selbst Lärm verursacht, auch wenn der Lärm nur Mittel zum Zweck oder mit einer staatlichen Leistung verknüpft ist.³

Im Kontext des Bahnverkehrs könnte dies insbesondere relevant werden, wenn der Zugverkehr von öffentlichen bzw. gemischt-wirtschaftlichen Unternehmen betrieben wird, die – wie insbesondere auch die Deutsche Bahn AG – vollständig oder überwiegend in der Hand des deutschen Staates liegen und von diesem kontrolliert werden. Anders als juristische Personen in der Hand

1 Offenlassend auch BVerfG, Beschluss vom 14.01.1981 - 1 BvR 612/72; BVerfG, Beschluss vom 29.07.2009 - 1 BvR 1606/08.

2 Vgl. Lang, in: Epping/Hillgruber, BeckOK Grundgesetz, 65. Edition Stand: 01.03.2026, Art. 2 Rn. 244 f.

3 Vgl. Lang, in: Epping/Hillgruber, BeckOK Grundgesetz, 65. Edition Stand: 01.03.2026, Art. 2 Rn. 247.

Privater sind solche Unternehmen unmittelbar an Grundrechte gebunden.⁴ Jedenfalls wenn der Zugverkehr solcher Unternehmen für sich genommen Lärm in einem für die Anwohnerinnen und Anwohner gesundheitsschädlichen Ausmaß verursacht, könnte im Einzelfall ein Eingriff in deren körperliche Unversehrtheit vorliegen. Fraglich ist hingegen, ob auch in Fällen von einem Eingriff ausgegangen werden kann, in denen der Bahnlärm nicht für sich genommen, sondern erst in Kombination mit anderen Umgebungsgeräuschen ein potenziell gesundheitsschädliches Maß erreicht. In solchen Fällen bestehen jedenfalls Zweifel, ob die Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit dem Staat zugerechnet werden könnte.

Soweit im Einzelfall ein staatlicher Eingriff vorliegt, kann dieser gerechtfertigt sein, wenn er auf einer gesetzlichen Grundlage beruht und verhältnismäßig ist. Verhältnismäßig ist eine Maßnahme, wenn sie zur Erreichung eines legitimen Ziels geeignet, erforderlich und angemessen ist. Die Ermöglichung und Sicherstellung eines funktionierenden Schienenverkehrs ist ein legitimes Ziel. Diese Wertung spiegelt auch Art. 87e Abs. 4 GG wider. Danach gewährleistet der Bund, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Angemessen ist eine Maßnahme, wenn die mit der Maßnahme verfolgten Zwecke die beeinträchtigten Rechtsgüter überwiegen. Dabei könnten insbesondere die Schwere der Beeinträchtigung, die Vorbelastung eines Grundstücks und Möglichkeiten des Lärmschutzes, sowie die Schwere des verfolgten Zwecks eine Rolle spielen.

Ein staatlicher Eingriff liegt jedenfalls nicht vor, wenn der Bahnlärm nicht durch öffentliche oder gemischtwirtschaftliche, sondern private Unternehmen verursacht wird. Die behördliche Entscheidung im Rahmen der Planfeststellung, ob und unter welchen Bedingungen Bahngleise gebaut oder baulich wesentlich verändert werden dürfen, wird von der Rechtsprechung nicht als Eingriff geprüft, sondern regelmäßig nach den Maßstäben der staatlichen Schutzpflichten behandelt.⁵

2.1.2. Staatliche Schutzpflichten

Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG schützt nicht nur vor staatlichen Eingriffen. Vielmehr folgt aus seinem objektivrechtlichen Gehalt auch die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die genannten Rechtsgüter zu stellen und sie vor rechtswidrigen Eingriffen Dritter zu bewahren.⁶

4 Vgl. m.w.N. BVerfG, Urteil vom 22.02.2011, BVerfGE 128, 226; BVerfG, Urteil vom 07.11.2017 - 2 BvE 2/11, Rn. 241 ff; zum Streit in der Literatur: Möstl, in: Dürig/Herzog/Scholz, Grundgesetz, Werkstand: 109. EL Januar 2026, Art. 87e Rn. 100 ff.

5 Vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 28.10.1998 - 11 A 3-98, NVwZ 1999, 539; BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 C 9/95, NVwZ 1996, 1003 (1005).

6 Vgl. u.a. BVerfG, Beschluss vom 14.01.1981 - 1 BvR 612/72; BVerfG, Beschluss vom 02.07.2018 - 1 BvR 612/12, NVwZ 2018, 1555 (1557); BVerfG, Beschluss vom 29.07.2009 - 1 BvR 1606/08; Krüper, in: Dreier, Grundgesetz-Kommentar, 4. Aufl. 2023, Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Rn. 80.

Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat im Zusammenhang mit Fluglärm entschieden, dass die staatliche Schutzpflicht auch eine auf Grundrechtsgefährdungen bezogene Risikovorsorge umfasst.⁷ Der Staat ist deshalb jedenfalls dem Grunde nach verpflichtet, gesundheitsgefährdende Auswirkungen von Lärm zu bekämpfen. Dieser Verpflichtung wird er nicht schon durch die Vorgabe gerecht, das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß an Lärmwirkungen nicht zu überschreiten. Wenn die Lärmbekämpfung nach wissenschaftlichen Erkenntnissen im Interesse der körperlichen Integrität der Bürger geboten und deshalb eine grundrechtliche Pflicht ist, kann deren Erfüllung nicht ausschließlich davon abhängen, welche Maßnahmen gegenwärtig technisch machbar sind. Maßgebliches Kriterium kann in einer am Menschen orientierten Rechtsordnung nur sein, was dem Menschen unter Abwägung widerstreitender Interessen an Schädigungen und Gefährdungen zugemutet werden darf. Es wäre nicht verhältnismäßig, den Verkehrsbedürfnissen nach Maßgabe des Standes der Technik auch dann stets den Vorrang zu geben, wenn durch die damit verbundenen Lärmbelastigungen Dritte erheblich beeinträchtigt werden und wenn diese Beeinträchtigung auf andere Weise in vertretbarer Weise gemildert werden könnte.⁸

Allerdings haben die staatlichen Organe hinsichtlich der Art und Weise der Erfüllung dieser Schutzpflicht einen weiten Gestaltungsspielraum. Dieser Gestaltungsspielraum lässt auch Raum, konkurrierende öffentliche und private Interessen zu berücksichtigen. In aller Regel folgt aus dem Bestehen einer Schutzpflicht kein Anspruch auf eine konkrete Maßnahme.⁹ Das BVerfG überprüft nur, ob die staatlichen Organe und insbesondere der Gesetzgeber ihre Schutzpflicht evident verletzt haben.¹⁰ Maßstab dieser Kontrolle ist das sogenannte Untermaßverbot. Die Vorkehrungen des Gesetzgebers müssen für einen – unter Berücksichtigung entgegenstehender Rechtsgüter – angemessenen und wirksamen Schutz ausreichen und auf sorgfältigen Tatsachenermittlungen und vertretbaren Einschätzungen beruhen. Die Schutzpflicht ist verletzt, wenn Gesetzgeber und Verwaltung gar keine, offensichtlich ungeeignete oder völlig unzulängliche Vorkehrungen zum Schutz der körperlichen Unversehrtheit treffen oder wenn ihre Maßnahmen erheblich hinter dem Schutzziel zurückbleiben.¹¹

Aus der Schutzpflicht kann eine Überprüfungs- und Nachbesserungspflicht des Gesetzgebers folgen, wenn die Grundlage der bestehenden Regelungen durch neue, im Zeitpunkt des Gesetzeserlasses noch nicht abzusehende Entwicklungen entscheidend infrage gestellt wird. Das kann insbesondere in Betracht kommen, wenn der Staat durch die Schaffung von

7 Vgl. m.w.N. BVerfG, Beschluss vom 02.07.2018 - 1 BvR 612/12, NVwZ 2018, 1555 (1557); BVerfG, Beschluss vom 29.07.2009 - 1 BvR 1606/08.

8 Vgl. BVerfG, Beschluss vom 14.01.1981 - 1 BvR 612/72; BVerfG, Beschluss vom 29.07.2009 - 1 BvR 1606/08; BVerfG, Beschluss vom 02.07.2018 - 1 BvR 612/12, NVwZ 2018, 1555 (1557).

9 Vgl. m.w.N. BVerfG, Beschluss vom 29.07.2009 - 1 BvR 1606/08; BVerfG, Beschluss vom 02.07.2018 - 1 BvR 612/12, NVwZ 2018, 1555 (1557); VG Düsseldorf, Urteil vom 22.01.2014 - 16 K 8547/13, Rn. 18; Krüper, in: Dreier, Grundgesetz-Kommentar, 4. Aufl. 2023, Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Rn. 82 f.

10 Vgl. BVerfG, Beschluss vom 14.01.1981 - 1 BvR 612/72; BVerfG, Beschluss vom 29.07.2009 - 1 BvR 1606/08.

11 Vgl. m.w.N. BVerfG, Beschluss vom 29.07.2009 - 1 BvR 1606/08; BVerfG, Beschluss vom 02.07.2018 - 1 BvR 612/12, NVwZ 2018, 1555 (1557); VG Düsseldorf, Urteil vom 22.01.2014 - 16 K 8547/13, Rn. 18; Lang, in: Epping/Hillgruber, BeckOK Grundgesetz, 65. Edition Stand: 01.03.2026, Art. 2 Rn. 269 f.

Genehmigungsvoraussetzungen und durch die Erteilung von Genehmigungen eine Mitverantwortung für etwaige Grundrechtsbeeinträchtigungen übernommen hat.¹² Letzteres ist beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Bahnstrecken grundsätzlich der Fall. Neue wissenschaftliche Erkenntnisse sind einer Planungs- oder Zulassungsentscheidung nach der Rechtsprechung allerdings in der Regel erst dann zugrunde zu legen, wenn sie sich in der wissenschaftlichen Diskussion durchgesetzt haben. Es ist in erster Linie Aufgabe des Normgebers, den Erkenntnisfortschritt der Wissenschaft mit geeigneten Mitteln zu beobachten und zu bewerten, um gegebenenfalls weitergehende Schutzmaßnahmen treffen zu können. Eine Verletzung seiner Nachbesserungspflicht kann gerichtlich erst festgestellt werden, wenn evident ist, dass eine ursprünglich rechtmäßige Regelung zum Schutz der Gesundheit aufgrund neuer Erkenntnisse oder einer veränderten Situation untragbar geworden ist.¹³ Aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG folgt insbesondere keine generelle Regel, nach der bei einem wissenschaftlichen Meinungsstreit der Lärmwirkungsfor- schung im Zweifel immer der stärkere Lärmgrenzwert zugrunde zu legen wäre.¹⁴

2.2. Eigentumsschutz nach Art. 14 GG

Art. 14 GG schützt das Eigentum. Nach Art. 14 Abs. 1 Satz 2 werden sein Inhalt und seine Schranken durch die Gesetze bestimmt. Im Rahmen von Planfeststellungsverfahren muss auch der Schutz des Eigentums der Anwohnerinnen und Anwohner in die planungsrechtliche Abwägungsentscheidung einfließen.¹⁵ Das beruht auch auf der Überlegung, dass das Eigentumsrecht beeinträchtigt wäre, wenn privates Wohneigentum aufgrund der Lärmimmissionen nicht mehr genutzt werden könnte.¹⁶ Vorschriften, die den in Folge einer Planfeststellung hinzunehmenden Verkehrslärm regeln, werden deshalb in der Regel als Inhalts- und Schrankenbestimmungen des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG betrachtet. Als solche müssen sie der verfassungsrechtlich garantierten Eigentumsstellung und dem Gebot einer sozialgerechten Eigentumsordnung in gleicher Weise Rechnung tragen. Die schutzwürdigen Interessen der Beteiligten sind dabei in einen gerechten Ausgleich und ein ausgewogenes Verhältnis zu bringen.¹⁷ Entsprechendes gilt auch für Einzelmaßnahmen der Verwaltung, wenn die Verwaltung einen Spielraum bei der Anwendung eigentumsbestimmender Normen hat.¹⁸

Bei der Bewertung, ob die Beeinträchtigung des Eigentumsrechts durch den Schienenverkehrslärm noch zumutbar ist, ist insbesondere die aus der Eigenart der Umgebung herzuleitende Schutzbedürftigkeit und -würdigkeit zu berücksichtigen. Typischerweise wird in

12 Vgl. m.w.N. BVerfG, Beschluss vom 14.01.1981 - 1 BvR 612/72.

13 Vgl. m.w.N. BVerfG, Beschluss vom 29.07.2009 - 1 BvR 1606/08; BVerfG, Beschluss vom 02.07.2018 - 1 BvR 612/12, NVwZ 2018, 1555 (1557 f.).

14 Vgl. für einen Planfeststellungsbeschluss über die Anlage eines Flughafens BVerfG, Beschluss vom 29.07.2009 - 1 BvR 1606/08.

15 Vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 28.10.1998 - 11 A 3-98, NVwZ 1999, 539 (541).

16 Vgl. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 11.03.2004 - 22 B 02.1653, Rn. 29.

17 Für Fluglärm vgl. BVerfG, Beschluss vom 29.07.2009 - 1 BvR 1606/08; für Straßenverkehrslärm vgl. BVerfG, vom 30.11.1988, BVerfGE 79, 174 (191 ff.).

18 BVerfG, Beschluss vom 29.07.2009 - 1 BvR 1606/08.

Gewerbegebieten mehr Verkehrslärm zumutbar sein als in reinen oder allgemeinen Wohngebieten, was sich in den abgestuften immissionsschutzrechtlichen Grenzwerten niederschlägt.¹⁹ Auch in Bezug auf den Eigentumsschutz hat der Staat grundsätzlich einen weiten Gestaltungsspielraum zur Gewährleistung eines ausreichenden Lärmschutzes. In Betracht kommt dabei neben Maßnahmen des aktiven Schallschutzes beispielsweise auch die Feststellung eines Entschädigungsanspruchs für ausreichenden passiven Schallschutz.²⁰

3. Wahrnehmung der Schutzpflicht durch Gesetzgeber und Verwaltung

Gesetzgeber und Verwaltung sind im Hinblick auf den Lärmschutz an Schienenwegen nicht untätig geblieben. Dabei wird zwischen Lärmvorsorgemaßnahmen, die beim Neubau oder der Änderung von Schienenwegen getroffen werden, und Lärmsanierungsmaßnahmen im Hinblick auf Bestandsstrecken differenziert.²¹

3.1.1. Lärmvorsorge

Bei Neubauten oder wesentlichen Änderungen von Schienenwegen besteht mit den §§ 41 ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)²² in Verbindung mit der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV)²³ eine konkrete Anspruchsgrundlage für Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnstrecken, wenn die festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.²⁴ Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden die Lärmeinwirkungen in die Abwägungsentscheidung der zuständigen Behörde einbezogen.²⁵ Die verfassungsrechtliche Schutzpflicht würde durch eine Planfeststellung jedenfalls verletzt, wenn diese das Eigentum oder die Gesundheit der Betroffenen unzumutbar beeinträchtigen würde.²⁶ Das gilt grundsätzlich auch, wenn die Verwirklichung eines Vorhabens zwar nicht für sich genommen,

19 Vgl. BVerwG, Urteil vom 28.10.1998 - 11 A 3-98, NVwZ 1999, 539 (541); für Straßenverkehrslärm auch: BVerwG, Urteil vom 21.05.1976 - IV C 80/74.

20 Vgl. BVerwG, Urteil vom 28.10.1998 - 11 A 3-98, NVwZ 1999, 539 (541).

21 Vgl. im Einzelnen Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Lärmschutz an Eisenbahnstrecken, Kurzinformation vom 26.04.2024, [WD 8 - 3000 - 018/24](#).

22 Bundes-Immissionsschutzgesetz ([BImSchG](#)) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 18.06.2026 (BGBl. 2026 I Nr. 183).

23 Verkehrslärmschutzverordnung ([16. BImSchV](#)) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 04.11.2020 (BGBl. I S. 2334).

24 Vgl. im Einzelnen Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Lärmschutz an Eisenbahnstrecken, Kurzinformation vom 26.04.2024, [WD 8 - 3000 - 018/24](#), S. 2 ff.

25 Vgl. Bracher, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand: 109. EL Januar 2026, BImSchG § 41 Rn. 4; BVerwG, Urteil vom 28.10.1998 - 11 A 3-98, NVwZ 1999, 539 (541).

26 Vgl. Jarass, in: Jarass/Pieroth, Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, 19. Aufl. 2026, Art. 2 Rn. 118; BVerwG, Urteil vom 28.10.1998 - 11 A 3-98, NVwZ 1999, 539 (541).

aber in Kombination mit dem bestehenden Umgebungslärm gesundheitsgefährdend wäre.²⁷ In Rechtsprechung und Literatur wird als Grenze der entschädigungslos zumutbaren Lärmbelastung im Hinblick auf den Eigentumsschutz regelmäßig auf den Außenpegel abgestellt. Diese Zumutbarkeitsschwelle soll in Wohngebieten grundsätzlich bei einem Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen.²⁸ Für die Frage der Gesundheitsbeeinträchtigung wird zudem auf die Innenraumpegel abgestellt, wobei nachts in Schlafräumen ein Dauerschallpegel von 30 bis 35 dB(A) einzuhalten sei und Pegelspitzen eine Größenordnung von 40 dB (A) nicht überschreiten sollten.²⁹

Wenn nach Unanfechtbarkeit eines Planfeststellungsbeschlusses Lärmimmissionen entstehen, die in diesem Ausmaß bei der Planfeststellung nicht vorhersehbar waren, kann aus § 75 Abs. 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes³⁰ ein Anspruch auf Schutzvorkehrungen oder eine Entschädigung folgen.

Im Bereich der Lärmvorsorge liegt eine Schutzpflichtverletzung des Gesetzgebers angesichts der konkreten Regelungen zum Lärmschutz und der Berücksichtigung der Lärmschutzbelange innerhalb des Planfeststellungsverfahrens fern.³¹ Anders wäre dies allenfalls zu beurteilen, wenn sich in der wissenschaftlichen Diskussion künftig die Auffassung durchsetzen würde, dass die bislang gültigen Grenzwerte für den Gesundheitsschutz der Anwohner völlig unzureichend seien.

3.1.2. Lärmsanierung

Im Fall bestehender Bahnstrecken besteht kein vergleichbarer einfachgesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz. Die §§ 47c f. BImSchG sehen eine Lärmkartierung und das Aufstellen von Lärmaktionsplänen für Ballungsräume und Haupteisenbahnstrecken vor. Zur Verringerung der gesundheitlichen Gefährdungen durch Schienenverkehrslärm hat die Europäische Kommission zudem die Einführung des Lärmschutzkonzeptes sogenannter „leiserer Strecken“ beschlossen und dafür die Verordnung (EU) Nr. 1304/2014³² angepasst. Auf solchen leisen Strecken ist der Betrieb

27 Vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 C 9/95, NVwZ 1996, 1003 (1005); für ein genehmigungspflichtiges Vorhaben: Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 11.03.2004 - 22 B 02.1653, Rn. 29.

28 Vgl. m.w.N. Bracher, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand: 109. EL Januar 2026, § 41 BImSchG Rn. 53; BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 - 9 A 72/07, Rn. 68; BVerwG, Urteil vom 15.12.2011 - 7 A 11/10; BVerwG, Urteil vom 12.06.2024 - 11 A 13.23, Rn. 48. Für andere Gebietsarten gelten allerdings abweichende Schwellenwerte.

29 Vgl. Bracher, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand: 109. EL Januar 2026, § 41 BImSchG Rn. 53; BVerwG, Beschluss vom 25.05.2005 - 9 B 41/04; BVerwG, Urteil vom 07.03.2007 - 9 C 2.06; VG Düsseldorf, Urteil vom 22.01.2014 - 16 K 8547/13, Rn. 18.

30 [Verwaltungsverfahrensgesetz](#) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Art. 15 Abs. 2 des Gesetzes vom 03.07.2026 (BGBl. 2026 I Nr. 199).

31 Vgl. auch VG Düsseldorf, Urteil vom 22.01.2014 - 16 K 8547/13, Rn. 18.

32 Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26.11.2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU Text von Bedeutung für den EWR.

bestimmter Güterwägen, die aufgrund ihrer Bauweise lauter sind, untersagt.³³ Die Durchsetzung dieser Verordnung regelt in Deutschland das Gesetz zum Schienenlärmschutz.³⁴ Darüber hinaus hat der Bund ein freiwilliges Programm zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes aufgesetzt. Das Gesamtkonzept für die Lärmsanierung wurde in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG erarbeitet und sieht vor, dass bevorzugt Streckenabschnitte saniert werden, an denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohner betroffen sind.³⁵

Somit sind Gesetzgeber und Verwaltung auch in Bezug auf den Lärmschutz an bestehenden Schienenwegen jedenfalls nicht untätig geblieben. Angesichts des weiten Spielraumes des Gesetzgebers im Bereich der Schutzpflichten und dem erheblichen öffentlichen Interesse an dem weiteren Betrieb des Schienenverkehrs drängt es sich auch nicht auf, dass die Schutzvorkehrungen gänzlich ungeeignet oder völlig unzureichend wären.

Das Bundesverwaltungsgericht hielt die unterschiedliche Ausgestaltung des Lärmschutzes im Rahmen der Lärmvorsorge und -sanierung 1996 für verfassungskonform. Dazu hat es ausgeführt:

„Die tatsächliche Ungleichbehandlung der von Verkehrslärm Betroffenen wird vom Gesetzgeber indes mit verfassungsrechtlich nicht zu beanstandenden Gründen hingenommen. Eine einheitliche Zumutbarkeitsschwelle gegenüber jeglichem Verkehrslärm auf dem Niveau etwa der Grenzwerte der 16. BImSchV hätte nach der Einschätzung des Gesetzgebers die öffentlichen Haushalte überfordert. Dies wäre – wenn Lärmschutz gegenüber allen Verkehrswegen umfassend normiert worden wäre – angesichts der entstehenden finanziellen Belastungen nur zu erheblich höheren Grenzwerten möglich gewesen. Wenn sich der Gesetzgeber bei dieser Sachlage dazu entschied, in erster Linie einen Lärmschutz auf höherem Schutzniveau zunächst in solchen Fällen anzustreben, in denen der Staat eine neue Eingriffslage schafft, nämlich durch den Bau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen, so ist dies verfassungsrechtlich hinzunehmen. Der Gesetzgeber überschreitet mit derartigen Erwägungen nicht den ihm zustehenden gesetzgeberischen Gestaltungsfreiraum.“³⁶

4. Fazit

Aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG und Art 14 GG folgt über den Schutz vor staatlichen Eingriffen hinaus jedenfalls dem Grunde nach auch eine staatliche Pflicht zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor den Auswirkungen des Schienenverkehrslärms. Bei der Ausgestaltung des staatlichen Schutzes haben Gesetzgeber und Verwaltung allerdings einen weiten Gestaltungsspielraum, der es erlaubt, widerstreitende private und öffentliche Interessen in Ausgleich zu bringen und der gerichtlich nur eingeschränkt überprüft werden kann. Dabei können die

33 Vgl. dazu Eisenbahn-Bundesamt, Schienenlärmschutzgesetz, eba.bund.de, Stand: 28.07.2025.

34 [Gesetz zum Schienenlärmschutz](#) vom 07.11. 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 301).

35 Vgl. zur Lärmsanierung Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Lärmschutz an Eisenbahnstrecken, Kurzinformation vom 26.04.2024, [WD 8 - 3000 - 018/24](#); Bundesministerium für Verkehr, Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Schienenwegen, [bmrv.de](#), Artikel vom 19.09.2025.

36 BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 C 9/95, NVwZ 1996, 1003 (1005).

staatlichen Stellen grundsätzlich auch ein abgestuftes Schutzkonzept vorsehen, das nach der Eigenart des betroffenen Gebietes – also insbesondere zwischen Wohngebieten und anderen Gebietsarten – unterscheidet. Auch die unterschiedliche Ausgestaltung des Lärmschutzes in Bezug auf neu zu bauende Bahnstrecken und bestehende Strecken wurde durch die Rechtsprechung gebilligt.

* * *