

Dr. Peter Wysk

Richter am Bundesverwaltungsgericht, Leipzig

Lehrbeauftragter an der Humboldt-Universität zu Berlin

**Viel Lärm um Lärm:
Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts
zum Schutz vor den Geräuschen von Straße, Schiene und Luft**

Vortrag auf der Wintertagung der Arbeitsgemeinschaft für Verwaltungsrecht
im Deutschen Anwaltverein
Münster, 24. November 2017

A. Einleitung

I. Warum interessieren sich Juristen für Lärm?

1. Leben mit Lärm: Geräusche als nicht vermeidbarer Nebeneffekt gesellschaftlich bedeutsamer Tätigkeiten und Anlagen
2. Lärmschutz als Element der Zulassung störender Anlagen
3. Gebot der Problembewältigung in der Bauleit- und Fachplanung

II. Der Gesetzgeber als Mediator

1. Relativität der Geräuschbewertung
2. Ausgleich zwischen kollidierenden Grundrechtspositionen

III. Wie erreicht der Lärm das BVerwG?

1. Lärmschutz in Revisionsverfahren
2. Lärmschutz in erstinstanzlichen Klageverfahren

B. Was ist Lärm? Einige Begriffe

I. Schall, Geräusch, Lärm

II. Rechtliche Erfassung von Geräuschen

III. Die Abhängigkeit von Akustik und Lärmwirkungsforschung

1. Ermittlung von Lärmwirkungen
2. Wirkungsbezogene Geräuschbeschreibung (Deskriptoren)
3. Expositions-Wirkungen-Kurven
(Reiz-Reaktion – Belastung-Belästigung/Wirkung)

4. Ein Warnschild: Akustik als anti-intuitiver Wissenschaftszweig
 - a) Logarithmische Stufung
 - b) Wahrnehmungsgesetzlichkeiten
 - c) Dezibel ist keine Einheit

C. Lärmbewertung im Recht

I. Lärmquellenartspezifische Bewertung

1. Begriff der "Quelle"
2. Gründe für die lärmquellenspezifische Betrachtung
 - a) Wirkungsbezogene Gründe
 - b) Wirtschaftliche Gründe
3. Lärmquellenspezifische Rechtsgrundlagen (Fachplanungsgesetze, BImSchG/BImSchV, FluglärmG, VwVfG)

II. Bildung von Grenzwerten

1. Grenze zwischen dem Zumutbaren und dem Nicht(mehr)zumutbaren;
2. Der Streit um Kenngrößen
 - a) Arten von Kenngrößen (L_{eq} , L_{max} , NAT)
 - b) Mittelungspegel \leftrightarrow Beurteilungspegel
 - c) Sinn von Kenngrößen am Beispiel der Mittelungspegel
 - Beschreibung der Wirklichkeit?
 - Wegmitteln von Geräuschspitzen?
 - Korrelation mit Wirkungen!
 - d) Kenngrößen und Berechnungsverfahren

3. Erklärungswert/Vorhersagekraft von Kenngrößen
 - a) Kenngrößen als Teil von Expositions-Wirkungs-Kurven
 - b) Die „Ein-Drittel-These“ und Grenzen der Aufklärbarkeit
 - c) Moderatoren (die individuelle Reaktion auf Geräusch wird durch subjektive Einflüsse verstärkt)
4. Gesundheitsgefährdung als absolute Grenze?

III. Summation der Geräusche mehrerer einwirkender Quellen

1. Möglichkeit zur Zusammenrechnung? (VDI 3722 Blatt 2)
2. Grundsatz: keine Befugnis zur Zusammenrechnung (verursacherbezogene Betrachtung)
3. Ausnahme: Zusammenrechnung bei Überschreiten der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle

D. Lärmbewältigung

I. Pflichten zur Lärmbewältigung

1. Verursacherbewältigung bei unzumutbarem Lärm
2. Eigenbewältigung bei zumutbarem fremdverursachten Lärm

II. Instrumente der Lärmbewältigung

1. Der "Dreiklang" der Lärmbewältigungsmaßnahmen in Planungsverfahren
2. Aktive Maßnahmen der Geräuschkürzung
 - a) Beschaffenheit der Quelle "Fahrzeug" (technische Normung, § 38 BImSchG), EU-Normung; ICAO-Vorgaben für Flugzeuge
 - b) Maßnahmen am Fahrweg (Trassenführung; Gleisbettung/Fahrbahnbelag, BüG, Troglage, Tunnel)
 - c) Maßnahmen auf dem "Geräuschweg"/Transmission (Lärmschutzwände)
3. Passiver (baulicher) Schallschutz (§ 42 BImSchG)
4. Surrogat-Entschädigung (§ 42 Abs. 2 S. 2 BImSchG i.V.m. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG)

5. Der Übernahmeanspruch
 - a) Rechtsgrundlage (§ 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG)
 - b) Voraussetzungen (Grundstückssituation, die trotz Ausschöpfung aller gesetzlich gebotenen Lärminderungsmaßnahmen das Verbleiben auf dem Grundstück unzumutbar macht)
 - c) Streitwert (sprunghafter Anstieg vom Regelwert auf Grundstückswert)

III. Das Lärmbewältigungsmodell für Bodenverkehrswege

1. Das Modell der §§ 41-43 BImSchG
 - a) Zulassung nach Fachplanungsgesetz
 - b) Implementierung eines speziellen Lärmreduzierungsmodells zentral im BImSchG
2. Aussagen des § 41 Abs. 1 BImSchG
 - a) Festlegung der Verkehrswege (Straßen, Eisenbahnen, Straßenbahnen usw.)
 - b) Verkehrsgeräusche aus Betrieb (nicht: Baulärm; nicht: Erschütterungen)
 - c) Schädlichkeitsgrenze
 - d) Vorbehalt: technische Vermeidbarkeit
Maßstab: „Stand der Technik“ (Def. § 3 Abs. 6 BImSchG)
3. Welche Maßnahmen erlaubt die Vorschrift?
 - a) Finale Norm ("ist sicherzustellen, dass...")
 - b) Vorrang des Trennungsgrundsatzes (§ 50 BImSchG)
 - c) Maßnahmen am Verkehrsweg
 - d) Geschwindigkeitsbegrenzungen?
BVerwG, Urteil vom 17.11.2016 – 3 C 5.15 – BVerwGE 156, 306
4. Kosten-Nutzen-Vorbehalt für aktive Maßnahmen (§ 41 Abs. 2 BImSchG)
 - a) "Kosten der Schutzmaßnahme stehen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck"
 - b) Ein Rechenmodell für die Dimensionierung von Lärmschutzwänden

5. (Unter)Gesetzliche Immissionsgrenzwerte
 - a) Festlegung in der 16. BImSchV
 - b) Verbindlichkeitsgrad
 - c) Sanierung auf Vorsorgewerte bei wesentlichen Änderungen
6. Das Rechenmodell der Schall03 (1990/2014)
Vgl. BVerwG, Urteil vom 29.6.2017 - 3 A 1.16 – juris.
7. Der Schienenbonus und die Übergangszeit (§ 43 Abs. 1 S. 2 BImSchG)
8. Ergänzender baulicher Schallschutz (§ 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG i.V.m. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG)

IV. Das Lärmbewältigungsmodell für Flugplätze

1. Rechtsgrundlagen: LuftVG; FluglärmG
2. Aktive Maßnahmen im FluglärmSchutz
(= Betriebsbeschränkungen)
3. Verhältnis von aktivem zu passivem Lärmschutz
 - a) Kein gesetzlicher Vorrang des aktiven Lärmschutzes
 - b) Maßgeblichkeit der Abwägungsgrundsätze
4. Gesetzliche Grenzwerte für passiven Schallschutz (§ 13, § 9 f. FluglärmG)

E. Fazit