

Offene Fragen in der Rechtsprechung oder was den Gerichten an Lärm so um die Ohren saust

Christian Baumgartner

Einleitung

Es ist wohl nicht weiter überraschend, dass in Genehmigungsverfahren für umweltrelevante Großbauvorhaben, insbesondere Infrastrukturvorhaben für Straße, Schiene und Flughäfen immer wieder ungelöste Fragen zur Lärmbelastung der Anrainer auftreten. Über ein paar solcher Fragen soll berichtet werden

1. Gesamtlärm

Verfahren *Götzendorf Spange*, abgeschlossen mit Erkenntnis des BVwG vom 26.11.2014, W102 2000176-1 (Landesstraße und HL-Eisenbahnstrecke parallel in der Nähe des Flughafens):

Hier rügte eine **Bürgerinitiative** die **unterbliebene gemeinsame Betrachtung der Auswirkungen von Lärm** auf die Umwelt durch Bahn, Straße und Flughafen im momentanen Zustand und nach dem geplanten zusätzlichen Flughafenausbau.

Ebenso fordern die **Standortgemeinden** eine Untersuchung der kumulativen Auswirkungen der Belastungen sowohl durch den Flug- als auch durch den Bahn- und Straßenlärm. Um für eine solche Betrachtungsweise einen Ansatz zu finden, habe das Land NÖ eine Studie beauftragt, die auch Gegenstand des Verfahrens geworden sei. Die Behörde habe aber eine kumulative Betrachtung abgelehnt, weil eine „Gesamtlärmbetrachtung“ auf der Grundlage der SchIV rechtlich nicht möglich sei. Nach Ansicht der Standortgemeinden sei aus medizinischer Sicht zu beurteilen gewesen, ob das Zusammentreffen mehrerer Lärmquellen verschiedener Verkehrsträger bei der betroffenen Bevölkerung Auswirkungen habe.

Die **Projektwerber** (ÖBB und Land NÖ) verweisen auf die Methodik der im behördlichen UVP-Verfahren eingeholten Sachverständigengutachten bzw. der UVE. Das gegenständliche Vorhaben bestehe aus zwei Bestandteilen, die für sich genommen UVP-pflichtig seien und jeweils für sich genommen Schallemissionen bewirkten. Die Bewertung der jeweiligen Schallemissionen sei getrennt voneinander erfolgt, d.h. es seien die prognostizierten Zusatzbelastungen einerseits für Straßenlärm, andererseits für Bahnlärm dem Stand der Technik entsprechend ermittelt worden. Die so ermittelten zu erwartenden durch beide Bestandteile bedingten Zusatzbelastungen seien sodann sowohl in der UVE als auch im Teilgutachten „Umwelthygiene“ einer humanmedizinischen Beurteilung unterzogen worden, sodass damit für sämtliche vorhabensbedingten Schallemissionen sowohl eine schalltechnische als auch eine humanmedizinische Beurteilung erfolgte.

Nach den vorliegenden lärmtechnischen Gutachten sei eine gemeinsame (kumulierte) Berechnung beider vorhabensbedingter Zusatzbelastungen (Straßen- und Bahnlärm) schon deswegen nicht sinnvoll, weil die Charakteristik beider Lärmarten unterschiedlich sei. Dies liege daran, dass sich der Beurteilungspegel für Straßenlärm aus einem nahezu gleichmäßigen, dauerhaften Geräusch zusammensetze. Hingegen handle es sich beim Beurteilungspegel für Bahnlärm um einen solchen, der aus mehreren, zeitlich auseinanderliegenden Einzelereignissen bestehe. Überdies enthalte der Beurteilungspegel für Bahnlärm nach den bestehenden besonderen Immissionsvorschriften den Anpassungswert – fünf dB. Daraus folgerten die lärmtechnischen Sachverständigen, dass eine kumulierte Betrachtung (Summenpegel) nach dem Stand der Technik nicht angezeigt sei.

Eine kumulierte Betrachtung beider Lärmarten sei aber auch nach den vorliegenden humanmedizinischen Beurteilungen in der UVE und im Teilgutachten „Umwelthygiene“ und damit auch auswirkungsbezogen nicht erforderlich. Dies habe den Grund darin, dass nach den humanmedizinischen Beurteilungen die Geräusche der jeweiligen Emittenten aufgrund ihrer unterschiedlichen Frequenzen beim Menschen auch unterschiedlich wahrgenommen würden. Da darüber hinaus kumulative Effekte dieser unterschiedlichen Lärmimmissionen nach dem medizinischen Stand der Technik bis dato nicht nachgewiesen worden wären, seien die humanmedizinischen Gutachter zu dem Ergebnis gelangt, dass durch die

Emissionen des gegenständlichen Vorhabens keine Gesundheitsgefährdung für Menschen zu erwarten sei.

Die Beschwerdeführer replizierten darauf, dass die Argumentation der Projektwerber die Tatsache vernachlässige, dass derzeit als Ausgleich für den höchst belästigenden Fluglärm am Tag die Nacht als Ruhepause zugestanden werde. Das eingereichte Projekt ignoriere die Nachtruhe und verschlechtere die Bedingungen für die angrenzenden Siedlungsgebiete. Die Gesamtbewertung der Auswirkungen werde „insbesondere durch den Wegfall der Ruhepausen zwischen dem lauten Flugzeuglärm durch permanenten Bahn- und Autolärm und Lärmkumulierung ...schwerwiegende Belastungen ergeben, die ein erträgliches Maß überschreiten“ würden. Auch wenn „nach der gesetzlichen Anordnung die Zumutbarkeit der Belästigung nach der SchIV zu beurteilen ist“, verbiete das Gesetz nicht die „als Minimalvariante geforderte Einhausung der Bahn und Straße im Nahbereich des Siedlungsgebietes“.

Der – zu Beginn noch zuständige – **Umweltsenat** machte bereits vor der mündlichen Verhandlung klar, dass

für die Beurteilung des Vorliegens einer **Gesundheitsgefahr** für Menschen im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 ist auf eine gefestigte **Rechtsprechung des VwGH zu § 74 Abs. 2 Z 1 GewO 1994** zurückzugreifen. Demnach ist die Frage, ob eine nach den Umständen des Einzelfalls voraussehbare Gefährdung von Leben und Gesundheit iSd § 74 Abs. 2 Z 1 GewO 1994 vermieden werde, **unter Berücksichtigung der in der Umwelt bereits vorhandenen Gefährdungen** zu beurteilen. Dieser Beurteilung sei daher die durch das Hinzutreten der durch die beantragte Anlage bewirkten Immissionen zu der – aus anderen Quellen stammenden - Grundbelastung entstehende **Gesamtsituation zu Grunde zu legen**. Maßgeblich ist nicht, wie sich die Veränderung der Gesamtsituation auf Leben und Gesundheit iSd § 74 Abs. 2 Z 1 GewO 1994 auswirkt, sondern vielmehr die Auswirkungen der veränderten Gesamtsituation (vgl. VwGH vom 26.05.1998, 98/0470022; vom 29.06.2005, 2004/04/0048 und 2003/04/0103).

Vor diesem Hintergrund seien zunächst die aus dem **Vorhaben resultierenden Lärmimmissionen der bereits bestehenden Grundbelastung** durch den

Flughafen Wien-Schwechat hinzuzurechnen und sodann die Frage zu beantworten, ob diese **Gesamtlärmsituation** eine Gesundheitsgefährdung für Menschen bedeutet. Demnach ist **sowohl der Gesamtlärmpegel zu ermitteln** (vgl. dazu implizit US 5B/2004/11-18 vom 03.12.2004, Spielberg und VwGH vom 29.05.2009, 2006/03/0156) **als auch die gesamthaften Auswirkungen der verschiedenartigen Lärmimmissionen auf die Gesundheit zu beurteilen**.

Der US und später das BVwG haben sich daher in diesem Fall ganz im Sinn dessen festgelegt, was **DI Lechner später in seinem Artikel „Gesamtlärmbeurteilung“** in der RdU-U&T 2015 so beschrieben hat:

„Wenn eine Immission geringfügig unter dem von einem Verordnungsgeber für zulässig erklärten Grenzwert liegt und eine weitere, einer anderen Verordnung unterliegende Schallquelle eine Immission bewirkt, die sich gleich verhält, dann ist es verständlich, dass jemand, der dies gemeinsam wahrnimmt, dies auch als zusätzliche Belastung empfindet und eine erhöhte Belästigung einwendet. Wäre dies nicht der Fall, wären alle Immissionsveränderungen aus Betriebsanlagen im Vergleich zum Straßenverkehr irrelevant. Bei vorhandenen Grenzwertregimen ist es immer so, dass es jenen berühmten Tropfen gibt, der das Fass zum Überlaufen bringt. Es entspricht auch der Erfahrung des täglichen Lebens, dass dies nicht zwingend ein Tropfen sein muss, der derselben Flüssigkeit wie die schon im Fass befindliche entspricht.“

Es wurden daher vom ehemaligen Umweltsenat **ergänzende Gutachten** aus den Fachbereichen Schalltechnik und Umweltmedizin eingeholt. Diese Gutachten standen auch im Mittelpunkt der mündlichen Verhandlung.

Der vom Gericht bestellte lärmtechnische SV erstellte ein Gutachten, das so wie im erwähnten Artikel beschrieben, gemäß dem Auftrag des Umweltsenates eine Gesamtlärmbetrachtung zusätzlich zur Betrachtung nach den einzelnen Lärmarten auf Basis der im Good Practise Guide der EU beschriebenen Dosiswirkungskurven von **Miedema** unternahm.

Die **umweltmedizinische Sachverständige** sah sich auf Basis dieses Gutachtens jedoch **außerstande**, eine humanmedizinische Beurteilung durchzuführen und stützte ihre Beurteilung nur auf die Ergebnisse der Betrachtungen der separat erhobenen Wirkungen des Lärms aus den einzelnen Quellen.

Bei der mündlichen Verhandlung betonte auch die **belangte Behörde** nochmals, warum sie eine Gesamtlärbetrachtung ablehne: Zum Einen aus rechtlichen Gründen, insbesondere im Hinblick auf die besonderen Immissionsschutzvorschriften (SchilV). Zum Anderen, weil eine derartige Methode nicht dem Stand der Technik betreffend Einzelfallbeurteilungen in Anlagengenehmigungsverfahren entspreche. Aus dem Gutachten selbst sei abzuleiten, dass die angewandte Methode allenfalls nur für die Beurteilung in besonderen Fällen, wie Hotspot Analysen geeignet sei. Im Übrigen habe auch die bisherige Diskussion gezeigt, dass die einzelnen Lärmquellen beurteilungsrelevant seien und nicht die Gesamtlärbetrachtung.

In seinem **Erkenntnis** folgert das BVwG zu Lärm:

In den Beschwerden wurde eine Gesamtlärbetrachtung gefordert. Der Umweltsenat und in der Folge das Bundesverwaltungsgericht haben diese Forderung als berechtigt angesehen und haben entschieden, eine derartige Gesamtlärbetrachtung in Auftrag zu geben. Der lärmtechnische Sachverständige hat ein Gutachten angefertigt, dass eine Gesamtlärbetrachtung enthält. Der medizinischen Sachverständigen war es jedoch nicht möglich, aufgrund der Gesamtlärbetrachtung ein medizinisches Gutachten zu erstellen. Sie hat sich bei ihrer Beurteilung der Auswirkungen des Lärms auf die menschliche Gesundheit auf eine gesonderte Beurteilung der Auswirkungen des Lärms der einzelnen Verkehrsträger gestützt, weil sie nur dafür ausreichende Beurteilungsgrundlagen vorgefunden hat. Aus Sicht der umweltmedizinischen Sachverständigen war damit die Grenze der wissenschaftlichen Machbarkeit erreicht. Wenn die medizinische Sachverständige ihre Beurteilung auf Grundlage der ihr derzeit zur Verfügung stehenden Instrumente durchgeführt hat, so muss das Bundesverwaltungsgericht zur Kenntnis nehmen, dass in diesem Verfahren damit die möglichen Grenzen der wissenschaftlichen Erkenntnisfindung erreicht sind.

Fragen daraus:

- Ist eine Gesamtlärbetrachtung möglich und auch als Stand der Technik zu bezeichnen?
- Wenn ja, wie lässt sich das auch humanmedizinisch abbilden?

- Ist die Gesamtlärbetrachtung durchzuführen, auch wenn für den Lärm aus den Einzelquellen spezielle Immissionsschutzvorschriften bestehen (bei *Götzendorf Spange* nicht der Fall – nur SchIV für die Schiene, für die Landesstraße gab es keine Immissionsschutzvorschrift, daher Beurteilung nach GewO!) bzw. nur für eine Quelle und für die andere nicht?

Dazu als Erläuterung die geltende Rechtslage (zit. aus der Entscheidung *Götzendorf Spange*):

- **Grundsätzlich** gilt der Schutz vor Gesundheitsgefährdungen und Belästigungen der Nachbarn wie nach GewO, dh auf jedem Punkt des Grundstückes, auf dem Berechtigung zu gewöhnlichem Aufenthalt besteht, auch im Freien und auch in der Nacht. Passive, also objektseitige Lärmschutzmaßnahmen, sind nicht zulässig.

- Wird im **Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet** als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gelten unzumutbare Belästigungen vermieden, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zwecke wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann (sog. „Entlastungsprivileg“).

- Bestehen für den betroffenen Vorhabentyp (Straße, Bahn, Starkstromweg, Flughafen) besondere **Immissionsschutzvorschriften**, so wird angenommen, dass diese den Schutz vor Gesundheit ebenso wie vor unzumutbarer Belästigung sicherstellen, und der Schutz der Gesundheit und des Eigentums ebenso wie der Schutz vor unzumutbarer Belästigung gilt als sichergestellt, wenn diese besonderen Immissionsschutzvorschriften erfüllt sind. Als Immissionsschutzvorschriften gelten jedoch nur durch allgemeinverbindliche Rechtsvorschrift, also Gesetz oder Verordnung erlassene Bestimmungen, die auch verbindlich festgelegte Grenzwerte für die zulässige Gesundheitsbelastung und Belästigung enthalten. Keine Immissionsschutzvorschrift ist die Festlegung allein, dass Immissionsschutz durch objektseitige Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt werden kann (zu diesem Abs., insbesondere auch zur Begründung der Einbeziehung des Gesundheitsschutzes siehe RV 1809 24.GP, Erläuterungen zu § 24f Abs. 2).

Derartige Immissionsschutzvorschriften bestehen derzeit zu den Vorhabentypen Eisenbahn, Bundesstraßen und Flughäfen:

Schienenverkehrslärm-ImmissionsschutzV – SchIV, BGBl 1993/415,
Luftverkehr-LärmimmissionsschutzV – LuLärmIV, BGBl II 2012/364,
Bundesstraßen-LärmimmissionsschutzV – BstLärmIV, BGBl II 2014/215.

2. Vorhabenseitige versus objektseitige Lärmschutzmaßnahmen bei Linienvorhaben

§§ 8, 9 BStLärmIV: Lärmschutz bei Verkehr auf einer neuen Bundesstraßentrasse vorrangig durch straßenseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen. Wenn Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 6 dieser V nur unter einem **unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand** umsetzbar: objektseitige Maßnahmen zulässig.

Aus einem Verbesserungsauftrag in einem aktuellen Beschwerdeverfahren beim BVwG:

„Bei allen Grundstücken, für die statt straßenseitiger (aktiver) Lärmschutzmaßnahmen gem. § 8 Abs. 1 der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV) objektseitige Maßnahmen gem. § 9 Abs. 1 BstLärmIV vorgesehen sind, ist der Nachweis zu erbringen,

- dass aktive Lärmschutzmaßnahmen technisch nicht realisierbar sind oder
- wo aktive Lärmschutzmaßnahmen technisch realisierbar sind,
 - welche lärmreduzierende Wirkung diese aktiven Maßnahmen auf die diesen Grundstücken zugeordneten Immissionspunkte hätten (Zusatz- und Gesamtbelastung bei Realisierung),
 - welche Kosten aus diesen Maßnahmen im Vergleich zu den vorgeschlagenen objektseitigen Maßnahmen resultierten würden, und
 - welche nachvollziehbaren und dem Stand der Technik entsprechenden Kriterien für die Beurteilung nach § 9 Abs. 1 BStLärmIV herangezogen wurden, um zu beurteilen, ob diese Maßnahmen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck nur unter einem unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar sind.“

D.h. wir wollen und müssen von einer Bestimmung der Verhältnismäßigkeit des wirtschaftlichen Aufwandes von aktiven Lärmschutzmaßnahmen ad hoc „Daumen mal Pi“ oder auf Basis jederzeit politisch veränderbarer Faustregeln in internen Dienstanweisungen wegkommen hin zu aus volkswirtschaftlicher und humanmedizinischer Sicht gut begründeten, allgemein anwendbaren Entscheidungsgrundlagen.

Fragen daraus:

- Wie können solche Entscheidungsgrundlagen aussehen?

- Welche Vorbilder dazu gibt es in Österreich und in anderen europäischen Ländern?

3. Irrelevanzkriterium bei Lärm?

- Aus dem Erkenntnis VwGH 25.5.2016, 2013/07/0147, zu einer Abfallbehandlungsanlage in Mistelbach:

In der **Beschwerde** werde u.a. kritisiert, die Behörde zur Lärmtechnik habe nur lapidar auf den "bereits vorhandenen besonders starken Verkehr auf der B 40", durch den die Erhöhung der Ist-Lärmsituation unter der Wahrnehmungsgrenze sein werde, verwiesen. Die in den Gutachten getroffenen Annahmen erschienen nicht zuletzt deshalb unplausibel, weil zusätzlicher Verkehr bei dem laut Befund "bereits vorhandenen besonders starken Verkehr" sogar im besonderen Maß relevant sei. Bei Verkehrswegen, die sich bereits knapp an ihrer Kapazitätsgrenze befänden, könne jede geringfügig erscheinende Zunahme des Verkehrsaufkommens und jede Änderung der Verkehrsströme zu erheblichen Folgewirkungen führen.

Die **Behörde** (der Umweltsenat) habe im Bescheid festgehalten, die erstinstanzliche Behörde habe den Fahrzeugverkehr nicht nur rein auf der Betriebsanlage beurteilt, sondern auch in Einbindung in die und entlang der betroffenen Landesstraße. Die **Erhöhung** der Ist-Lärmsituation liege im Hinblick auf den bereits vorhandenen besonders starken Verkehr auf dieser Landesstraße **unter der relevanten Wahrnehmungsgrenze von 1 dB** und werde **praktisch nicht vernehmbar** sein. Dabei stütze sie sich auf schlüssige und nachvollziehbare gutachterliche Äußerungen, die auch nicht durch das Vorbringen, bei vorhandenem besonders starken Verkehr sei jeder zusätzliche Verkehr in besonderem Maß relevant, in Zweifel gezogen werden könnten. Daher: Abweisung der Beschwerde!

- Die BStLärmIV

legt ein Irrelevanzkriterium von 1 dB für den Bereich zwischen 60,0 und 65 dB in Bezug auf den Lden und für den Bereich zwischen 50,0 und 55,0 dB für den Bereich des Lnight fest. Sind aber die Immissionsgrenzwerte für Gesundheitsgefährdung von 65,0 dB Lden und 55,0 dB Lnight überschritten, ist für eine Erhöhung der Schallimmission durch das Vorhaben um höchstens 1,0 dB eine medizinische Einzelfallprüfung durchzuführen, Erhöhungen über 1 dB sind unzulässig.

- Aus einer Anfechtung der BStLärmIV beim VfGH durch das BVwG vom 30.11.2015:

„In § 6 Abs. 2 der Verordnung wird ein Irrelevanzkriterium eingeführt, wonach Immissionen aus dem Straßenverkehr auch dann als zumutbar gelten, wenn die vorhabensbedingten Immissionserhöhungen, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, im angeführten Bereich 1,0 dB nicht übersteigen. **Für dieses Irrelevanzkriterium findet sich im Akt keine medizinische Begründung.**

Das Gutachten XXXXXX enthält ein eigenes Kapitel dazu („3.2. Zur Frage eines wissenschaftlich fundierten Irrelevanzkriteriums“). Darin heißt es u.a.:

„In der Begutachtungspraxis hat man sich darauf geeinigt, ein Irrelevanzkriterium festzulegen, d.h. wenn sich der Dauerschallpegel um maximal 1 dB durch den Eintrag des neuen Immittenten erhöht, so wird dies – weil von den meisten Menschen nicht wahrnehmbar – als irrelevant und damit aus humanmedizinischer Sicht als akzeptabel bewertet.

Zur ‚Wahrnehmbarkeit‘ oder ‚Hörbarkeit‘ sei hier ausgeführt, dass es um die Frage geht, wann wird für das Individuum aus ‚leise‘ – ‚etwas weniger leise‘ bzw. wann wird aus ‚laut‘ – ‚etwas lauter‘: Hierzu muss aus medizinischer Sicht zwischen absoluter und relativer Wahrnehmungsschwelle (‚Fühlschwelle‘) unterschieden werden. Es wird festgestellt, wie stark die Reizung eines gegebenen Sinnesorgans sein muss, damit eine Reaktion erfolgt. Durch Adaptationseffekte kann die Wahrnehmungsschwelle in verschiedenen Kontexten erheblich variieren. Da es sich beim Menschen um ein psychobiologisches System handelt, ist die absolute Wahrnehmungsschwelle zusätzlich zum individuellen Sensorium von der Aufmerksamkeit abhängig. Sensible Menschen, die ihre ganze Aufmerksamkeit einem erwarteten Reiz widmen, werden bei niedrigerer Reizstärke eine Wahrnehmung haben als Menschen die weniger empfindlich und/oder die dem Geschehen eine geringere Aufmerksamkeit widmen (zum Beispiel wenn sie durch andere Tätigkeiten oder Reize abgelenkt sind).

Des Weiteren kann der relative Schwellenwert, die Fähigkeit eines Individuums zur Reizunterscheidung untersucht werden. Er legt fest, wie verschieden intensiv zwei Reize sein müssen, damit sie in einem gegebenen Kontext als unterschiedlich empfunden werden (Unterschiedsschwelle, relative Wahrnehmungsschwelle):

Unterschiedsempfindung beim unmittelbaren Vergleich ähnlicher Geräusche:

±10 dB → Verdoppelung/Halbierung der empfundenen Lautstärke

±3 dB → wahrnehmbar

±1 dB → nicht wahrnehmbar (von sehr geübten Personen gerade wahrnehmbar)

Von schalltechnischer bzw. physikalischer Seite wird darauf hingewiesen [25], dass Berechnungen und Messungen Fehler von bis zu 1 dB aufweisen. Diese können

symmetrisch (+/-) auftreten. Weiters ist in der Begutachtungspraxis darauf zu achten, dass die bei Projekten verwendeten (berechneten) Schallpegel im Gutachten nicht auf ganze Dezibel gerundet addiert und subtrahiert werden.

Für das Gehör wird diese Unterschiedsschwelle mit $\pm 1,0$ dB festgelegt (der Unterschied ist von sehr geübten Personen gerade wahrnehmbar). Aus humanmedizinischer Sicht ist daher bis zu dem Bereich von 60 dB tagsüber und 50 dB nachts ein Irrelevanzkriterium von 1,0 dB akzeptabel. SOWEIT DAS ZITAT DES MED. GUTACHTENS, DAS VERORDNUNGSGRUNDLAGE WAR.

Dazu ist zunächst festzustellen – so das BVwG in seinem Aufhebungsantrag – dass nach der Literatur die **Hörbarkeit eines Unterschiedes von 1dB von der Art des Geräusches abhängt**, dem der Hörende ausgesetzt ist. Eine Hörbarkeit wird bei der bloßen Erhöhung eines gleichmäßigen, breitbandigen Geräusches, wie dem einer Lüftungsanlage, tatsächlich nicht gegeben sein. Die Erhöhung des Dauerschallpegels einer Straße, der sich aus vielen Einzelereignissen zusammensetzt, um 1 dB bringt aber eine Änderung der Anzahl dieser Einzelereignisse von 26 % mit sich, was sehr gut wahrnehmbar sein kann (vgl. die Beispiele in *Ortscheid/Wende*, Sind 3dB wahrnehmbar?, in: Zeitschrift für Lärmbekämpfung, H 51, 2004, 80). In dieser Hinsicht enthält jedoch das Gutachten in dem oben vollständig zitierten Kapitel 3.2. keine medizinische Begründung für die Zulässigkeit des Irrelevanzkriteriums. Die Tatsache, dass die Verordnung die Verwendung dieses Kriteriums im Bereich der Gesundheitsgefährdung (Abs. 3) nicht mehr zulässt, zeigt, dass es eine Wirkung der Erhöhung des Dauerschallpegels von 1 dB auf den Menschen geben muss.

In erster Linie manifestiert sich eine Gesetzeswidrigkeit dieses Kriteriums jedoch aus einer nicht auflösbaren Widersprüchlichkeit des humanmedizinischen Gutachtens. Während Kap. 3.2. – begründungslos – davon spricht, dass die Anwendung dieses Kriteriums bis zu dem Bereich von 60 dB tagsüber und 50 dB nachts akzeptabel sei, wird in Kap. 3.6. – nach der reinen Darstellung des dahingehenden schalltechnischen Vorschlages von XXXXXX – plötzlich, ohne jegliche Begründung, festgestellt, dass aus humanmedizinischer Sicht ein Irrelevanzkriterium von 1,0 dB(A) bis zu einem $L_{den} < 65$ dB bzw. einem $L_{night} < 55$ dB akzeptabel sei.

Damit ist dieses Irrelevanzkriterium, das eine Zusatzbelastung bei bestehender unzumutbarer Vorbelastung erlaubt, nicht ausreichend medizinisch begründet.“

Fragen daraus:

- Gibt es ein universell anwendbares Irrelevanzkriterium und wie ist es zu begründen?
- Wenn nein, welche Kriterien für eine Irrelevanz von Schall wurden entwickelt bzw. könnten entwickelt werden?
- Beispiele aus anderen Ländern