

constitutional
thinking
beyond
borders

Priv.-Doz. Dr.

[Konrad Lachmayer](#)

Meldemannstraße 18/1.03

1200 Vienna // Austria

+43 676 5665992

konrad@lachmayer.eu

www.lachmayer.eu

**Verfassungsrechtliche Beurteilung
der Lärmvorschriften
gem § 145b LFG
iZm §§ 17, 24f UVP-G und der LuLärmIV**

Rechtswissenschaftliches Fachgutachten

Priv.-Doz. Dr. Konrad Lachmayer

Inhaltsverzeichnis

1. Sachverhalt & Rechtsfrage

- A. Sachverhalt
- B. Rechtsfrage

2. Rechtsgrundlagen

3. Bestehende verfassungsrechtliche Auseinandersetzungen mit dem Lärmschutz

- A. Einleitung
- B. Grundrechtlicher Lärmschutz als Gesundheits- und Belästigungsschutz
- C. Weitergehende verfassungsrechtliche Grundlagen des Lärmschutzes
- D. Schlussfolgerungen

4. Verfassungsrechtliche Beurteilung des § 145b LFG

- A. Einleitung
- B. Einfachgesetzliche Entstehungsgeschichte
- C. Verfassungsrechtliche Bruchstellungen
- D. Schlussfolgerungen

5. Zusammenfassung

Bibliografie

Verfassungsrechtliche Beurteilung der Lärmvorschriften gem § 145b LFG iZm §§ 17, 24f UVP-G und der LuLärmIV

Konrad Lachmayer

1. Sachverhalt & Rechtsfrage

A. Sachverhalt

Der Flughafen Wien plant aus wirtschaftlichen Erwägungen den Bau einer dritten Start- und Landebahn („3. Piste“) am Flughafen Wien-Schwechat. Gegen den Bewilligungsbescheid im UVP-Verfahren wurde beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde eingelegt. Über die einfachgesetzlichen Rechtsfragen hinaus bestehen verfassungsrechtliche Fragestellungen in Hinblick auf die adäquate Berücksichtigung des Gesundheits- und Belästigungsschutzes im Rahmen der Genehmigung von Flughäfen und deren Erweiterungen nach dem UVP-G und dem LFG. Die verfassungsrechtlichen Probleme beziehen sich insbesondere auf die gesetzliche Ausgestaltung des § 145b LFG, insbesondere in Hinblick auf die fehlende Unterscheidung zwischen Gesundheitsschutz und Schutz vor Belästigung sowie hinsichtlich der differenzierten Behandlung von Wohnflächen einerseits und Büroräumlichkeiten sowie Flächen im Freien andererseits. Kein finanzieller Ersatz baulicher Maßnahmen (insbesondere hinsichtlich Lärmschutzfenster) wäre überdies etwa bei Kindergärten oder Spitälern vorgesehen.

B. Rechtsfrage

Es stellt sich daher die verfassungsrechtliche Frage, ob die Lärmvorschriften im Genehmigungsrecht für UVP-pflichtige Flughäfen verfassungswidrig sind und wenn ja, wo der Sitz der Verfassungswidrigkeit im UVP-G oder LFG zu verorten ist?

2. Rechtsgrundlagen

A. Verfassungsrechtliche Grundlagen

Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) BGBl. Nr. 1/1930 idF BGBl. I Nr. 102/2014

Artikel 7. (1) Alle Staatsbürger sind vor dem Gesetz gleich. ...

Europäische Menschenrechtskonvention BGBl. Nr. 210/1958 idgF

Artikel 8 (1) Jedermann hat Anspruch auf Achtung seines Privat- und Familienlebens, seiner Wohnung und seines Briefverkehrs.

(2) Der Eingriff einer öffentlichen Behörde in die Ausübung dieses Rechts ist nur statthaft, insoweit dieser Eingriff gesetzlich vorgesehen ist und eine Maßnahme darstellt, die in einer demokratischen Gesellschaft für die nationale Sicherheit, die öffentliche Ruhe und Ordnung, das wirtschaftliche Wohl des Landes, die Verteidigung der Ordnung und zur Verhinderung von strafbaren Handlungen, zum Schutz der Gesundheit und der Moral oder zum Schutz der Rechte und Freiheiten anderer notwendig ist.

Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung BGBl. I Nr. 111/2013

§ 3. (1) Die Republik Österreich (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich zum umfassenden Umweltschutz.

(2) Umfassender Umweltschutz ist die Bewahrung der natürlichen Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen vor schädlichen Einwirkungen. Der umfassende Umweltschutz besteht insbesondere in Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft, des Wassers und des Bodens sowie zur Vermeidung von Störungen durch Lärm.

B. Einfachgesetzliche Grundlagen

Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 UVP-G 2000) StF: BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 14/2014

2. ABSCHNITT

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG UND KONZENTRIERTES GENEHMIGUNGSVERFAHREN

Entscheidung

§ 17. (1) Die Behörde hat bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Abs. 2 bis 6 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden. Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Die Genehmigung ist in diesem Fall jedoch unter dem Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte zu erteilen.

(2) Soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, gelten im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich nachstehende Genehmigungsvoraussetzungen:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

(3) Für Vorhaben der Z 9 bis 11 und Z 16 des Anhanges 1 sind an Stelle des Abs. 2 die Kriterien des § 24f Abs. 1 und 2 anzuwenden. Gleiches gilt für Vorhaben der Z 14, sofern sie Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, betreffen; für diese Vorhaben der Z 14 sowie für Vorhaben der Z 9 bis 11 des Anhanges 1 sind weiters die Bestimmungen des §

24f Abs. 15 Satz 1 und 2 sowie die Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes anzuwenden.

(4) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

(5) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten.

....

3. ABSCHNITT UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG FÜR BUNDESSTRASSEN UND HOCHLEISTUNGSTRECKEN

Entscheidung

§ 24f. (1) Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder

c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

(1a) Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

(2) 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 gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. **Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.**

...

**Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz –LFG).
StF: BGBl. Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 108/2013**

Vorhaben gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz

§ 145b. (1) Für Vorhaben, die Flughäfen (§ 64) betreffen und die einer Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, bedürfen, gelten ergänzend zu den Bestimmungen des UVP-G 2000 die nachstehenden Bestimmungen.

(2) Die Vorsorge gegen durch das Vorhaben bedingte Beeinträchtigungen von Nachbarn kann auch dadurch erfolgen, dass vom Zivilflugplatzhalter auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers oder des sonst Berechtigten geeignete objektseitige Maßnahmen, wie insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, gesetzt werden. Die Maßnahmen sind nur bei jenen Gebäuden zu setzen, für die im Zeitpunkt der Kundmachung gemäß § 9 UVP-G 2000 eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt. **Bei Beeinträchtigungen von durch das Vorhaben bedingtem Fluglärm sind jene Maßnahmen zu setzen, die mit Verordnung gemäß Abs. 4 festgelegt worden sind.** Wird die Zustimmung verweigert, ist der Nachbar so zu behandeln, als wären die Maßnahmen gesetzt worden.

(3) Für die Beurteilung von durch das Vorhaben bedingtem Fluglärm hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nach Maßgabe der Erfordernisse des Lärmschutzes mit Verordnung Immissionsschwellenwerte und die Art und Weise der Berechnung dieser Lärmindizes festzulegen. Werden diese Immissionsschwellenwerte überschritten, sind geeignete objektseitige Maßnahmen bei jenen Wohneinheiten zu setzen, für die im Zeitpunkt der Kundmachung gemäß § 9 UVP-G 2000 eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt.

(4) Geeignete objektseitige Maßnahmen im Sinne des Abs. 3 sind Schallschutzmaßnahmen für Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen. Diese Maßnahmen sind mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nach Maßgabe der Erfordernisse des Lärmschutzes festzulegen.

(5) Für die Berechnung der Immissionen sind der genehmigte Ist-Zustand zum Prognosezeitpunkt (Nullszenario) und der durch das Vorhaben geänderte Zustand zum Prognosezeitpunkt (Planszenario) heranzuziehen. Diesen Szenarien ist der Betrieb im Prognosezeitpunkt zugrunde zu legen, wobei mittel- und langfristige technische und betriebliche Entwicklungen zu berücksichtigen sind. Der Prognosezeitpunkt muss mindestens 10 Jahre nach Antragstellung liegen.

...

C. Weitere Rechtsgrundlagen

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs (Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung – LuLärmIV) StF: BGBl. II Nr. 364/2012

Präambel/Promulgationsklausel

Auf Grund von § 62 Abs. 4 und § 145b des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 77/2012, wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft verordnet:

Anwendungsbereich

§ 1. (1) **Mit dieser Verordnung werden Regelungen hinsichtlich der Schallimmissionen, die durch Vorhaben bedingt sind, welche**

1. Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes - LFG, BGBl. Nr. 253/1957 in der jeweils geltenden Fassung, oder Militärflugplätze, die gemäß § 62 Abs. 3 LFG für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, betreffen und

2. einer Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der jeweils geltenden Fassung, bedürfen, erlassen.

(2) Im Anwendungsbereich dieser Verordnung tritt im Falle von Militärflugplätzen, die gemäß § 62 Abs. 3 LFG für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, an die Stelle des Zivilflugplatzhalters der Inhaber der Bewilligung gemäß § 62 LFG.

(3) Diese Verordnung entbindet nicht von anderen im Sinne des ausgewogenen Ansatzes durchzuführenden Maßnahmen zur Reduktion von Auswirkungen des Fluglärms, wie insbesondere eine die jeweilige Fluglärmsituation berücksichtigende Raumplanung und Flächenwidmung der Länder in der Umgebung von Flughäfen.

Immissionsschwellenwerte für Fluglärm

§ 2. Für die Beurteilung von durch das Vorhaben bedingter unzumutbarer Belästigung der Nachbarn durch Fluglärm gelten folgende Immissionsschwellenwerte:

1. Tag:

Antragstellung bis zum Ablauf des 31. Dezember 2014:

$L_{Aeq\ Tag} = 62\ dB(A)$ Außenpegel,

Antragstellung ab 1. Jänner 2015:

$L_{Aeq\ Tag} = 60\ dB\ (A)$ Außenpegel

2. Nacht:

Antragstellung bis zum Ablauf des 31. Dezember 2014:

$L_{Aeq\ Nacht} = 52\ dB(A)$ Außenpegel

$L_{Amax} = 6\text{-mal } 68\ dB(A)$ Außenpegel

Antragstellung ab 1. Jänner 2015:

$L_{Aeq\ Nacht} = 50\ dB(A)$ Außenpegel

$L_{Amax} = 6\text{-mal } 68\ dB(A)$ Außenpegel.

Ermittlung der Lärmbelastung

§ 3. (1) Die Ermittlung der Lärmbelastung hat wie nachstehend zu erfolgen:

1. LAeq Tag ist der A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 2007, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils in der Zeit zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr (§ 2 Z 1) erfolgen,
2. LAeq Nacht ist der A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 2007, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr (§ 2 Z 2) erfolgen,
3. LAmax ist der A-bewertete maximale Pegel.

Die Werte sind nach dem ECAC Doc. No. 29, 3. Auflage, Ausgabe vom 7. Dezember 2005, für das gesamte Jahr zu berechnen, mit der Maßgabe, dass nur die spezifische Immission des Fluglärms relevant ist und andere Schallquellen außer Betracht zu bleiben haben sowie die berechnete Immission vor Wohngebäuden auf 4 Meter über dem Boden anzuwenden ist. Zwischen innen und außen gilt ein Pegelunterschied von 15 dB(A). Liegen sämtliche für ein Grundstück ermittelten Schallpegel unterhalb der Immissionsschwellenwerte, so gelten diese für auf dem Grundstück befindliche Wohngebäude jedenfalls als eingehalten.

(2) Immissionen, die von Luftfahrzeugen im militärischen oder polizeilichen Dienst oder in Durchführung von Rettungsflügen ausgehen, haben für die Berechnung der Lärmindizes außer Betracht zu bleiben.

(3) Für die Berechnung der Fluglärmimmissionen sind der genehmigte Ist-Zustand zum Prognosezeitpunkt (Nullszenario) und der durch das Vorhaben geänderte Zustand zu dem nach § 145b Abs. 5 LFG festgelegten Prognosezeitpunkt (Planszenario) heranzuziehen.

Objektseitige Maßnahmen

§ 4. (1) Werden die Immissionsschwellenwerte gemäß § 2 überschritten, sind zur Vorsorge gegen durch das Vorhaben bedingte Beeinträchtigungen von Nachbarn (§ 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000) Schallschutzmaßnahmen gemäß Abs. 2 für Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn- oder Schlafzwecken dienen, vorzunehmen. Diese Maßnahmen sind bei jenen Wohneinheiten zu setzen, für die im Zeitpunkt der Kundmachung gemäß § 9 UVP-G 2000 eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt.

(2) Die für die Erteilung der Genehmigung gemäß dem UVP-G 2000 zuständige Behörde hat dem Zivilflugplatzhalter die Durchführung folgender Schallschutzmaßnahmen vorzuschreiben, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren:

1. LAeq Tag > 62 dB(A) bzw. ab 1. Jänner 2015: LAeq Tag > 60 dB(A) Außenpegel: Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Räumlichkeiten, die überwiegend Wohn- oder Schlafzwecken dienen,

2. LAeq Nacht > 52 dB(A) bzw. ab 1. Jänner 2015: LAeq Nacht > 50 dB(A) bzw. L_{Amax} öfter als 6-mal 68 dB(A) Außenpegel: Einbau von Schalldämmlüftern in zum Schlafen bestimmten Räumen ohne Austausch bestehender Fenster,

3. LAeq Nacht > 62 dB(A) bzw. ab 1. Jänner 2015: LAeq Nacht > 60 dB(A) Außenpegel: Austausch bestehender Fenster gegen Schallschutzfenster in Kombination mit Schalldämmlüftern in zum Schlafen bestimmten Räumen. Gegebenenfalls Kastenfenster oder Nachrüstung bestehender Fenster mit Fenstervorsatzschalen (absorbierende Verkleidung der Fensterleibungen) und zusätzlicher Verglasung in Kombination mit Schalldämmlüftern in zum Schlafen bestimmten Räumen sowie schalltechnische Verbesserung der Außenbauteile (insbesondere Dächer).

Diese Maßnahmen sind vom Zivilflugplatzhalter auf eigene Kosten durchzuführen.

(3) Der Zivilflugplatzhalter hat den Eigentümer oder sonst Berechtigten von der beabsichtigten Durchführung der Schallschutzmaßnahmen gemäß Abs. 2 zu informieren. Der Anspruch auf Durchführung bleibt für den Eigentümer oder sonst Berechtigten für 36 Monate aufrecht. Wird die Zustimmung des Eigentümers oder des sonst Berechtigten zur Durchführung der im Abs. 2 genannten Schallschutzmaßnahmen oder zur Einholung dafür allenfalls erforderlicher Bewilligungen oder zur Erstattung allenfalls erforderlicher Anzeigen verweigert, ist der Nachbar so zu behandeln, als wären die Maßnahmen gesetzt worden.

(4) Der Eigentümer oder sonst Berechtigte hat Anspruch auf eine einmalige Vornahme der Schallschutzmaßnahmen gemäß Abs. 2. Die Wartung und Erhaltung der eingebauten Schallschutzmaßnahmen obliegt dem Eigentümer oder sonst Berechtigten auf eigene Kosten.

Vereinbarungen

§ 5. Vom Zivilflugplatzhalter abgeschlossene Vereinbarungen, die von § 2 abweichende Immissionsschwellenwerte und/oder von § 4 Abs. 2 abweichende Schallschutzmaßnahmen festlegen und dabei keinen schlechteren Schutzstandard vorsehen, sowie die Durchsetzbarkeit etwaiger daraus folgender zivilrechtlicher Ansprüche bleiben unberührt. Soweit diese Vereinbarungen erfüllt worden sind, gelten die gemäß § 4 Abs. 2 vorgeschriebenen Maßnahmen als gesetzt.

Sprachliche Gleichbehandlung

§ 6. Soweit sich die in dieser Verordnung verwendeten Bezeichnungen auf natürliche Personen beziehen, gilt die gewählte Form für beide Geschlechter. Bei der Anwendung dieser Bezeichnungen auf bestimmte natürliche Personen ist die jeweils geschlechtsspezifische Form zu verwenden.

Inkrafttreten

§ 7. Diese Verordnung tritt mit 1. November 2012 in Kraft.

Übergangsbestimmung

§ 8. Für Vorhaben, für die bis zum Ablauf des 31. Oktober 2013 ein Antrag gemäß § 5 UVP-G 2000 eingebracht worden ist, ist an Stelle der in § 3 genannten Berechnung der Fluglärmimmissionen nach dem ECAC Doc. No. 29, 3. Auflage, Ausgabe vom 7. Dezember 2005, eine Berechnung nach ÖAL-Richtlinie Nr. 24 Blatt 1 Punkt 7 (Ausgabe Jänner 2004) für das gesamte Jahr zulässig.

3. Bestehende verfassungsrechtliche Auseinandersetzungen mit dem Lärmschutz

A. Einleitung

Unterschiedliche verfassungsrechtliche Ansätze bzw Argumentationen setzen sich mit dem Lärmschutz auseinander und tragen zu einem verfassungsrechtlichen Lärmschutz bei. Die grundrechtlichen Erwägungen stützen sich dabei zu allererst auf Art 8 EMRK, der im Rahmen des Privat- und Familienlebens sowie der Achtung der Wohnung auch einen Gesundheitsschutz sowie einen lärmbezogenen Belästigungsschutz beinhaltet. Die grundrechtlichen Garantien des Art 8 EMRK sind auch im Kontext des Art 7 GRC zu verstehen. Der Verhältnismäßigkeit zwischen Eingriff zwecks öffentlichen Interesses und grundrechtlicher Position der Betroffenen kommt dabei besondere Bedeutung zu.

Über den Grundrechtsschutz aus Art 8 EMRK hinaus sind auch gleichheitsrechtliche Gesichtspunkte iSd Art 7 B-VG sowie das Sachlichkeitsgebot bei der Lärmimmissionen von besonderer Relevanz. Die Ausgestaltung des Lärmschutzes hat dabei sachgerechten Kriterien zu folgen.

Bei der verfassungsrechtlichen Überlegungen zu einem sachgerechten Lärmschutz sind auch die allgemeinen Staatszielbestimmungen zu berücksichtigen, wie sie sich aus § 3 BVG Nachhaltigkeit ergeben, der einen umfassenden Umweltschutz normiert. Darunter fällt explizit gem § 3 Abs 2 letzter Satz BVG Nachhaltigkeit auch die „Vermeidung von Störung durch Lärm“. Als europäisches Prinzip ist ebenfalls Art 37 GRC heranzuziehen, der ein „hohes

Umweltschutzniveau“, insbesondere auch die „Verbesserung der Umweltqualität“ einfordert.¹

B. Grundrechtlicher Lärmschutz als Gesundheits- und Belästigungsschutz

a. Art 8 EMRK in der Rsp des EGMR

Der grundrechtliche Schutz des Art. 8 EMRK² in Hinblick auf Gesundheit und Belästigung durch unterschiedliche Immission wurde im Bereich des Fluglärmschutzes durch die EGMR-Fälle *Powell und Rayner*³ sowie *Hatton*⁴ etabliert.⁵ Der Schutzbereich des Art 8 EMRK erfasst daher ein verfassungsgesetzlich gewährleistetes Recht auf eine verhältnismäßige Begrenzung des Fluglärms. Unabhängig von der Konstruktion des Grundrechts⁶

¹ Siehe dazu *Madner*, Art. 37, Umweltschutz, in Holoubek/Lienbacher (Hrsg.), GRC-Kommentar (2014) 484.

² Siehe zu den Fällen des EGMR *Grabenwarter/Pabel*, Europäische Menschenrechtskonvention⁵ (2012) 234f; 261f.

³ EGMR 21.2.1990, *Powell und Rayner*, ÖJZ 1990,

⁴ EGMR 8.7.2003, *Hatton* ÖJZ 2005, 642

⁵ Siehe dazu insbesondere *Ennöckl/Painz*, *Gewährt die EMRK ein Recht auf Umweltschutz?*, *juridikum* 2004, 163; *Grabenwarter*, *Risikoentscheidungen aus der Sicht der Europäischen Menschenrechtskonvention*, in Hauer (Hrsg.), *Risikoentscheidungen im Umweltrecht* (2009) 29; *Kohl*, *Fluglärm. Rechtslage in Österreich vor dem Hintergrund des Gemeinschaftsrechts und der Europäischen Menschenrechtskonvention* (2005).

⁶ EGMR 8.7.2003 *Hatton* ÖJZ 2005, 642: „Es ist klar, dass die Lärmbelästigung im vorliegenden Fall nicht vom Staat oder von staatlichen Organen verursacht wurde, sondern dass sie von Tätigkeiten privater Unternehmen ausging. Man kann argumentieren, dass die durch das Schema von 1993 bewirkten Änderungen einen unmittelbaren staatlichen Eingriff in die Rechte der Betroffenen nach Art 8 MRK darstellen. Auf der anderen Seite kann aber die Verantwortung des Staats in Umweltsachen auch im Versäumnis begründet sein, die Privatindustrie in einer Weise zu regulieren, die den gebührlchen Respekt der Rechte unter Art 8 MKR gewährleistet. Wie oben (Z 98) bemerkt wurde, sind die anwendbaren Grundsätze weitgehend ähnlich, welchen analytischen Ansatz man auch wählen mag - den der positiven Verpflichtung oder den eines Eingriffs -, die anwendbaren Grundsätze betreffend die Rechtfertigung nach Art 8 Abs 2 MRK sind weitgehend ähnlich. Der GH muss daher nicht entscheiden, in welche Kategorie die vorliegende Beschwerde fällt. Die Frage ist vielmehr, ob ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den widerstreitenden Interessen der betroffenen Personen und der Allgemeinheit erreicht wurde. (Z 119)“

als Beschränkung des Eingriffs oder als Gewährleistungsrecht⁷ verlangt der EGMR eine ausreichende verfahrensrechtliche Auseinandersetzung mit den Problemstellungen des Fluglärmschutzes und eine inhaltliche Abwägung⁸, wobei der EGMR insbesondere in den genannten Fällen den Mitgliedsstaaten einen weiten Ermessensspielraum bei der Ausgestaltung der Berücksichtigung des Fluglärmschutzes belässt.

Jenseits der Fälle des Fluglärmschutzes hat der EGMR in den letzten 20 Jahren, etwa ausgehend von der EGMR-Rsp im Fall *Lopez Ostra*⁹ den Gesundheitsschutz und Belästigungsschutz¹⁰, insbesondere auch den Lärmschutz¹¹, weiter ausdifferenziert.¹²

Ausgangspunkt ist zusammenfassend die grundrechtliche Relevanz von Umweltbeeinträchtigungen im Allgemeinen sowie in Hinblick auf den Fluglärm im Besonderen. In diesem Sinne formuliert der EGMR etwa im Fall *Lopez Ostra* sowie

⁷ Siehe zu der Debatte *Raschauer*, Umweltrecht Allgemeiner Teil, in *Raschauer/Wessely* (Hrsg.), Handbuch Umweltrecht² (2010) 13; *Holoubek*, Grundrechtliche Gewährungspflichten - Ein Beitrag zu einer allgemeinen Grundrechtsdogmatik (1997); *Grabenwarter*, Risikoentscheidungen aus der Sicht der Europäischen Menschenrechtskonvention, in *Hauer* (Hrsg.), Risikoentscheidungen im Umweltrecht (2009) 29.

⁸ EGMR 8.7.2003 *Hatton* ÖJZ 2005, 642: „Der GH findet, dass für die Beurteilung eines Falls wie dem vorliegenden, wo es um staatliche Entscheidungen mit Auswirkungen auf Umweltangelegenheiten geht, zweierlei Aspekte relevant sind. Erstens kann der GH die staatlichen Entscheidungen inhaltlich beurteilen, um sicherzustellen, dass diese mit Art 8 MRK vereinbar ist. Zweitens kann er den Entscheidungsprozess bewerten, um sicherzustellen, dass den Interessen des Einzelnen ausreichendes Gewicht zugekommen ist. (Z 99)“

⁹ EGMR 29.6.1999, *Bernard*, EGMR 29.9.2009 *Galev*, EGMR 10.11.2004, *Taskin*, EGMR 7.4.2009, *Branduse*, EGMR 16.11.2004 *Morena Gomez*, EGMR 20.5.2010 *Oluic* Nr. 61260/08.; EGMR 9.11.2010 *Dees*, EGMR 25.11.2010 *Mileva* Nr. 43449/02 und 21475/04; EGMR 12.5.2009 *Greenpeace NVwZ* 2011, 93.

¹⁰ Siehe dazu *Kley-Struller*, Der Schutz der Umwelt durch die Europäische Menschenrechtskonvention, *EuGRZ* 1995, 507.

¹¹ Siehe etwa EGMR 25.11.2010, *Mileva* gg. Bulgarien, Nr. 43449/02 und 21475/04; EGMR 20.10.2010, *Oluic* gg. Kroatien, 61260/08.

¹² Siehe dazu *Grabenwarter/Pabel*, Europäische Menschenrechtskonvention⁵ (2012) 234f; 261f. *Kahl/Schmidt*, Neuere höchstrichterliche Rechtsprechung zum Umweltrecht, *JZ* 2006, 126; *Kahl*, Neuere höchstrichterliche Rechtsprechung zum Umweltrecht – Teil 2, *JZ* 2008, 120; *Grabenwarter*, Risikoentscheidungen aus der Sicht der Europäischen Menschenrechtskonvention, in *Hauer* (Hrsg.), Risikoentscheidungen im Umweltrecht (2009) 29.

Greenpeace: „Bei schwerwiegenden Umweltverschmutzungen findet Art. 8 EMRK Anwendung, weil sie das Wohlbefinden einzelner beeinträchtigen und sie in der Nutzung ihrer Wohnung derart behindern können, dass ihr Privat- und Familienleben beeinträchtigt wird, auch wenn ihre Gesundheit dadurch nicht ernsthaft gefährdet ist“.¹³

b. Art 8 EMRK in der Rsp des VfGH

Im Gegensatz zum EGMR hat der VfGH im Bereich des Lärm- und Belästigungsschutzes Art. 8 EMRK nicht zentral herangezogen.¹⁴ Allerdings bestätigt die Rsp des VfGH schon bisher die rechtliche Relevanz des Art. 8 EMRK in Hinblick auf gesundheitsbezogene Fragestellungen, etwa im Kontext von fremden- und asylrechtlichen Angelegenheiten¹⁵, und finden sich Bezüge in einschlägiger Rsp des VfGH zum Lärmschutz.¹⁶

c. Zur Grundrechte-Charta (GRC)

Die verfassungsrechtliche Relevanz der GRC beruht auf der Rsp des VfGH.¹⁷ Dieser erklärte in seinem *leading case*, dass „[a]uf Grund der innerstaatlichen Rechtslage [...] der Äquivalenzgrundsatz zur Folge [hat], dass auch die von der Grundrechte-Charta garantierten Rechte vor dem Verfassungsgerichtshof als verfassungsgesetzlich gewährleistete Rechte [...] geltend gemacht werden können“. In Hinblick auf den vorliegenden Fall ist die UVP-RL 2011/92/EU

¹³ Siehe EGMR 9.12.1994, Lopez Ostra, ÖJZ 1995, 347; EGMR 15.2.2009, Greenpeace, NVwZ 2011, 93.

¹⁴ Siehe dazu sogleich unter C.

¹⁵ Siehe etwa VfGH 11.06.2014, B623/2013: „Die belangte Behörde hat in beiden angefochtenen Bescheiden zwar eine Interessenabwägung iSd Art 8 EMRK vorgenommen und hat sich aber dabei nicht mit der Frage auseinandergesetzt, inwieweit die psychischen Beeinträchtigungen der Beschwerdeführerin zu einer höheren Schutzwürdigkeit ihres im Bundesgebiet entfalteten Familienlebens führen“.

¹⁶ Siehe dazu etwa VfGH 2.10.2013, B 327/2012, B 373/2012, Rz 6.

¹⁷ VfSlg 19.632/2012.

einschlägig. Damit liegen die Fragestellungen auch im Anwendungsbereich des Unionsrechts und die GRC ist aufgrund der Rsp des VfGH anwendbar.

Art 52 Abs 3 GRC wiederum normiert, dass - soweit diese Charta Rechte enthält, die den durch die EMRK garantierten Rechten entsprechen – diese Rechte „die gleiche Bedeutung und Tragweite [haben], wie sie ihnen in der genannten Konvention verliehen“ werden. Aufgrund dieser Ausgangssituation ist im Rahmen des Art 7 GRC (Recht auf Achtung ihres Privat- und Familienlebens; Wohnung) auch die Rsp des EGMR rechtlich relevant. Dies bedeutet, dass auch die Grundrechte-Charta bei einer verfassungsrechtlichen (europarechtlichen) Beurteilung zu berücksichtigen ist.

C. Weitergehende verfassungsrechtliche Grundlagen des Lärmschutzes

Der VfGH hat sich in seiner Rsp zum verfassungsrechtlichen Lärmschutz vor allem im Hinblick auf Gastgärten und Schienenverkehr auf gleichheitsrechtliche Überlegungen bzw. daraus erfließenden Sachlichkeitserwägungen gestützt. Die verfassungsrechtliche Verankerung des Lärmschutzes in § 3 Abs 2 BVG Nachhaltigkeit wird dabei zu Interpretationszwecken ebenfalls herangezogen:

„Das BVG Umweltschutz enthält zwar kein verfassungsgesetzlich gewährleistetetes subjektives Recht. Seine als Umschreibung einer Staatsaufgabe zu verstehenden Inhalte (VfSlg. 11.294/1987, 12.009/1989) sind jedoch bei der Beurteilung gesetzlicher Regelungen am Maßstab des Gleichheitsgrundsatzes zu berücksichtigen (VfSlg. 12.485/1990). Zu diesen Inhalten gehört insbesondere auch die Vermeidung von Störungen durch Lärm.“¹⁸

In Hinblick auf dem Lärmschutz bei Gastgärten hat der VfGH verfassungsrechtlich relevante Aussagen zum Immissionsschutz bei Lärm getroffen.¹⁹ Der VfGH hielt

¹⁸ VfSlg 19.584/2011.

¹⁹ VfSlg 19.584/2011; siehe dazu auch *Merli*, Unzumutbare Gesetzgebung. Die neue Gastgartenregelung in der Gewerbeordnung, JRP 2011, 195.

zur fest, dass eine Einzelprüfung geboten sei und ein allgemeines System als nicht ausreichend anzusehen ist:

„Die Wertung des Gesetzgebers bzw. dessen Annahme, dass die durch die von Gastgärten ausgehenden Lärmimmissionen betroffenen Schutzinteressen des §74 Abs2 GewO bereits durch die Erfüllung der in den Z1 bis 3 genannten Voraussetzungen hinreichend geschützt sind, ist angesichts dessen, dass bei der schalltechnischen und lärmmedizinischen Beurteilung in jedem Fall auf die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten abgestellt werden müsste, nicht nachvollziehbar. So wären bei einer ordnungsgemäßen Beurteilung der zu erwartenden Lärmemissionen etwa der Abstand zwischen der Lärmquelle zum nächsten Anrainer, die Verbauungsdichte und das Bestehen bzw. die Beschaffenheit von Reflektionsflächen sowie der tatsächlich während der Betriebszeit gegebene Umgebungslärm (etwa die Verringerung des Verkehrsaufkommens in den Abendstunden) zu berücksichtigen; insbesondere gehen öffentliche Verkehrsflächen - etwa im Fall von wenig frequentierten Straßen, Sackgassen oder Fußgängerzonen - nicht zwingend mit einer hohen akustischen Vorbelastung einher. Es ist nicht zu erwarten und muss daher im Einzelfall geprüft werden, dass die spezifischen Immissionen allein durch eine Begrenzung auf 75 Verabreichungsplätze und ein bestimmtes, durch Hinweistafeln angezeigtes und durch den Gastgewerbetreibenden durchzusetzendes Verhalten an der Lärmquelle begrenzt werden“.²⁰

Aufgrund dieser Einschätzung kommt der VfGH daher zu dem folgenden Ergebnis:

„Ein angemessener Ausgleich zwischen den verfassungsrechtlich geschützten Interessen des durch die Lärmerregung durch Gastgärten beeinträchtigten Personenkreises und der ebenfalls verfassungsrechtlich geschützten Erwerbsfreiheit der Gastgewerbetreibenden sowie den allgemeinen Interessen der Bevölkerung am Betrieb von Gastgärten wird durch die Regelung des §76a GewO jedenfalls nicht erzielt.“²¹

Der VfGH stellte klar, dass Lärmemissionen im Einzelfall zu prüfen sind und nicht pauschal durch das Gesetz festgelegt werden sollen. An dieses Erkenntnis anschließend stellte der VfGH in einem weiteren Verfahren VfSlg 19.875/2014

²⁰ VfSlg 19.584/2011; zur Bedeutung des verfassungsrechtlichen Lärmschutzes im Zusammenhang mit dem Betrieb von Gastgärten siehe bereits VfSlg. 17.559/2005.

²¹ VfSlg 19.584/2011.

wiederum im Zusammenhang mit Gastgärten fest, dass der Gesundheitsschutz ohne Belästigungsschutz eine Verletzung des Gleichheitssatzes darstellt:

„Eine vergleichbare Ungleichbehandlung enthält § 76a Abs. 8 GewO 1994 idF BGBl. I 66/2010. Nach dieser Bestimmung können zwar nachträgliche Auflagen iSd §§ 79 und 79a GewO 1994 zur Vermeidung der Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen, nicht aber Auflagen zur Vermeidung von unzumutbaren Belästigungen vorgeschrieben werden, während für sonstige Betriebsanlagen keine solche Beschränkung besteht. Diese Ungleichbehandlung ist ebenso wenig zu rechtfertigen wie die mit dem Erkenntnis VfSlg. 19.584/2011 beseitigte Privilegierung in § 76a Abs. 1 Z 4 GewO 1994 aF von Gastgärten gegenüber sonstigen Betriebsanlagen.“²²

Mit diesem Erkenntnis differenzierte der VfGH nicht nur seine Rsp zu Gastgärten weiter aus, sondern stellte auch klar, dass der Belästigungsschutz eigenständig neben dem Gesundheitsschutz Berücksichtigung finden muss.

Neben den Gastgärten-Fällen hat sich der VfGH mit den Fragen des Belästigungs- und Gesundheitsschutzes auch im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr auseinandergesetzt. Im Fall hinsichtlich der Summerauer Bahn bestätigte der VfGH die Verfassungskonformität von § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G und argumentierte im Hinblick auf die Verfassungskonformität der SchIV mit einem großen rechtspolitischen Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers:

„Verfassungsgerichtshof hegt anlässlich der Beschwerden keine Bedenken gegen die Verfassungsmäßigkeit des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G bzw. keine – über die bereits erfolgte Verordnungsprüfung hinausgehenden – Bedenken gegen die SchIV (siehe zu diesen Bestimmungen zB VfSlg. 18.322/2007). Die Sonderregelung für Eisenbahnvorhaben nach § 24f Abs. 2 UVP-G sowie die Regelung des § 2 Abs. 4 SchIV liegt angesichts des Interesses der Öffentlichkeit an der Verwirklichung solcher Infrastrukturvorhaben und angesichts der unterschiedlichen Sachlage (zB größere Anzahl betroffener Personen, unterschiedliche Art der Lärmausbreitung und geringere Störwirkung von Schienenverkehrslärm) im rechtspolitischen Ermessen und wirft weder

²² VfSlg 19.875/2014.

im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz noch im Hinblick auf andere verfassungsgesetzlich gewährleistete Rechte (insbesondere Art. 8 EMRK) verfassungsrechtliche Bedenken auf, zumal die SchIV zahlreiche – vorrangig bahnseitige – Lärmschutzmaßnahmen vorsieht. Ein Gebot, Eisenbahnvorhaben einerseits und andere umweltverträglichkeitsprüfungspflichtige Vorhaben andererseits gleich zu behandeln, ist aus dem Gleichheitsgrundsatz nicht abzuleiten. Die Sonderregelung des § 24f Abs. 2 UVP-G in der zum Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides geltenden Fassung (BGBl. I 87/2009) greift ausschließlich dort, wo es um die Zumutbarkeit möglicher Belästigungen der Nachbarn iSd § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G geht; zu einer Gesundheitsgefährdung darf es nach § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G in keinem Fall kommen.“²³

Bei der Beurteilung des VfGH standen Belästigungen der Nachbarn im Vordergrund. Er stellte fest, dass es zu keinen Gesundheitsgefährdungen kommen darf. Überdies betonte der VfGH, dass die „SchIV zahlreiche – vorrangig bahnseitige – Lärmschutzmaßnahmen vorsieht“ und daher „weder im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz noch im Hinblick auf andere verfassungsgesetzlich gewährleistete Rechte (insbesondere Art. 8 EMRK) verfassungsrechtliche Bedenken“ bestehen.

D. Schlussfolgerungen

Zusammenfassend kann daher in Bezug auf die verfassungsrechtliche Ausgangssituation des Lärmschutzes festgehalten werden, dass aufgrund unterschiedlicher verfassungsgesetzliche Bestimmungen ein Lärmschutz besteht. Dabei sind insbesondere Art. 8 EMRK iVm Art 3 Abs 2 BVG Nachhaltigkeit iVm Art 7 B-VG sowie Art 7 GRC iVm Art 52 sowie Art 37 GRC zu nennen. Der VfGH verlangt in Hinblick auf den Lärmschutz als Belästigungsschutz – trotz des bestehenden rechtspolitischen Gestaltungsspielraums des Gesetzgebers – eine sachlich

²³ VfGH 02.10.2013, B327,373/2012; siehe dazu *Altenburger/Berger/Meister*, Schienenbonus und besondere Immissionsschutzvorschriften vor dem Hintergrund der aktuellen Rechtsprechung, RdU-UT 2014, 26.

gerechtfertigte Regelung. Diesbezüglich wird der Gesundheitsschutz vom VfGH außer Streit gestellt.

Um eine sachgerechte Bestimmung hinsichtlich des Lärmschutzes zu erzielen, die den verfassungsrechtlichen Rahmenbestimmungen entspricht, ist daher sowohl eine verfahrensrechtliche Auseinandersetzung mit den Problemstellungen des Lärmschutzes im konkreten Fall erforderlich und eine inhaltliche Abwägung der unterschiedlichen verfassungsrechtlich geschützten Interessen erforderlich. Dabei ist ein angemessener Ausgleich der unterschiedlichen Interessen sowohl in der Sache als auch prozedural herzustellen.

4. Verfassungsrechtliche Beurteilung des § 145b LFG

A. Einleitung

Im Zentrum der verfassungsrechtlichen Beurteilung steht § 145b LFG. Als Sonderbestimmung zu § 24f UVP-G sind nach dieser „besonderen Immissionsschutzvorschrift“ die Gefährdung der Gesundheit im Sinn des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G und damit entscheidende Genehmigungsvoraussetzungen iSd § 17 Abs 2 UVP-G²⁴ zu beurteilen.

Die Regelung des § 145b LFG sieht vor, dass der Zivilflugplatzhalter auf betroffenen Grundstücken objektseitige Maßnahmen bei Beeinträchtigungen setzen muss (Abs. 2), wenn durch Verordnung festgesetzte Immissionsschwellenwerte überschritten werden (Abs. 3). Als geeignete objektseitige Maßnahmen sieht Abs. 4 „Schallschutzmaßnahmen für Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen“ vor. Details zu diesen gesetzlichen Vorgaben finden sich in der Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV), die sowohl Grenzwerte festgelegt als auch die objektseitigen Maßnahmen konkretisiert, also insbesondere Schallschutzfenster (unter anderem in Kombination mit Schalldämmlüftern) vorsieht.

²⁴ Siehe dazu § 17 Abs 3 UVP-G sowie N. Raschauer, in Ennöckl/Raschauer/Bergthaler, Kommentar zum UVP-G³ (2013) § 17 Rz 71.

Für die nachfolgende verfassungsrechtliche Analyse des § 145b LFG ist für das Verständnis der Bestimmung die einfachgesetzliche Entstehungsgeschichte von Relevanz.

B. Einfachgesetzliche Entstehungsgeschichte

a. Die Gesetzeswerdung des § 145b LFG

Mit der LFG-Novelle BGBl I 2006/149 wurde § 145b als Sonderbestimmung für „Vorhaben gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz“ in das LFG eingefügt. Bemerkenswert ist, dass die Bestimmung erst in der 2. Lesung als Abänderungsantrag im Plenum eingeführt wurde, ohne dass eine signifikante Diskussion über den Inhalt stattfinden konnte, da dieser nicht bekannt war.²⁵ Die den Abänderungsantrag beigelegten Materialien halten hinsichtlich des Grund für diese Bestimmung fest:

„emitterseitige Maßnahmen (am Luftfahrzeug) zur Emissionsminderung sind faktisch nicht möglich, es kann lediglich die Emission durch laufende technische Weiterentwicklung reduziert werden; die Dosis-Wirkungsbeziehungen insbesondere bei Fluglärm sind spezifisch; das zu betrachtende Immissionsgebiet (Untersuchungsgebiet) ist ungewöhnlich groß und mit herkömmlichen Methoden nicht bzw. nicht sinnvoll erfassbar [...] Die Wahl von An- und Abflugrouten ist schon aus meteorologischen Gründen nur bedingt frei disponibel. Auf Grund der Lage der Schallquelle sind Schirmungen und Absorptionseigenschaften im Bodenbereich de facto unwirksam. Mit dem neuen § 145b soll diesen Besonderheiten Rechnung getragen werden. [...] Da quellenseitige (emissionsseitige) Maßnahmen vielfach (zB bei Fluglärm) nicht möglich sind, sollen mit Abs. 2 objektseitige Maßnahmen zum Immissionsschutz ermöglicht werden.“

Damit bringt der Gesetzgeber zum Ausdruck, dass andere Maßnahmen als objektseitige Maßnahmen nicht möglich wären. Daraus folgt aber im Rahmen der konkreten Bestimmung des § 145b LFG, dass ausschließlich objektseitige

²⁵ Siehe die Stenographischen Protokolle des NR vom 13.7.2006, 22. GP, 78-94.

Maßnahmen zugelassen werden und überdies mit diesen das Auslangen gefunden werden muss.

In Hinblick auf die objektseitigen Maßnahmen konkretisieren die Materialien weiters wie folgt:

„Bei Festlegung der Maßnahmen, die ab Überschreiten der Immissionsschwellenwerte zu setzen sind, wird zu beachten sein, dass objektseitige Maßnahmen jedenfalls so zu gestalten sind, dass die zur Nutzung des Wohnraums unumgänglich erforderlichen Bedürfnisse gegeben sind. Es sind dies einerseits Kommunikationsbedürfnisse am Tag, abendliche Erholungsbedürfnisse und das Bedürfnis an ungestörtem Schlaf in der Nacht. Gleichzeitig muss die hygienisch erforderliche Luftqualität sichergestellt werden. Auf Grund der durch geschlossene Fenster verminderten Schlafqualität wird in belasteten Gebieten der Einbau von mechanischen Be- und Entlüftungsgeräten notwendig sein. Am Tag ist eine Stoßbelüftung durch geöffnete Fenster zumutbar.“

Damit beschränkt der Gesetzgeber – offenbar private Wohnhaushalte vor Augen – den Lärmschutz einerseits auf ganz bestimmte Raumnutzungen und andererseits auf Innenräume, womit etwa Gärten und andere öffentliche Aufenthaltsbereiche ausgenommen werden.

Mit derselben Novelle wurde auch § 17 UVP-G novelliert und der Belästigungsschutz durch Verweis auf die besonderen Immissionsschutzvorschriften und damit auch auf die neugeschaffene Regelung gem § 145b LFG ersetzt.²⁶ Die parlamentarischen Materialien des Abänderungsantrages halten dazu fest:

„Für die Genehmigung von Linienvorhaben im öffentlichen Interesse (Eisenbahn, Straße), die in aller Regel durch die Betroffenheit sehr vieler Einzelpersonen gekennzeichnet ist, wurden bereits

²⁶ So lautete § 17 Abs 3 letzter Satz UVP-G alte Fassung (vor der UVP-G Novelle 2012): „Für Vorhaben der Ziffer 14, sofern sie Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, betreffen, ist die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 2 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.“

durch die UVP-G-Novelle 1996, BGBl. Nr. 773/1996, davon abweichende Standards festgelegt (§ 17 Abs. 3 i.V.m. § 24h Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 i.d.g.F.). Für Eisenbahnvorhaben wurde dabei bestimmt, dass die Zumutbarkeit einer Belästigung nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen ist. Solche sind in Bezug auf Lärm in der Schienenverkehrs-Immissionsschutzverordnung, BGBl. Nr. 415/1993, enthalten. Diese stellt aus der Sicht des Nachbarschutzes einen tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn/Nachbarinnen vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung eines Bahnvorhabens dar.

UVP-pflichtige Vorhaben an Flughäfen (§ 64 des Luftfahrtgesetzes) betreffen in der Regel eine noch größere Anzahl von Personen, wobei eine Genehmigung derartiger Vorhaben nach der für Gewerbeanlagen entwickelten Judikatur von vornherein nicht möglich erscheint, ja schon die Berechnung der Änderung der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse nicht immer durchführbar ist. Da solche Vorhaben jedoch im öffentlichen Interesse stehen können, werden mit der Novelle des Luftfahrtgesetzes in Artikel 1 spezielle Immissionsschutzvorschriften einschließlich einer Verordnungsermächtigung zur Festlegung von Immissionsschwellenwerten und Schutzmaßnahmen für derartige Flugplatzvorhaben geschaffen, die – ebenso wie die SchIV für Eisenbahnvorhaben – als Maßstab für den Belästigungsschutz betroffener Nachbarn in der UVP herangezogen werden können.

Dabei ist davon auszugehen, dass im Regelfall bei Erfüllung der Immissionsschwellenwerte bzw. nach Setzung der mit Verordnung festzulegenden objektseitigen Maßnahmen nicht nur auszuschließen ist, dass ein Nachbar/eine Nachbarin durch vom Vorhaben ausgehenden Fluglärm unzumutbar beeinträchtigt wird, sondern auch eine Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen werden kann. Ist es der betreffenden Person zumutbar, sich in (durch objektseitige Maßnahmen) geschützten Innenräumen aufzuhalten, so können auch keine gesundheitlich nachteiligen Folgen auftreten.²⁷

Die Materialien proklamieren eine Gleichstellung mit anderen Infrastrukturprojekten, insbesondere mit Eisenbahnvorhaben. Allerdings werden nicht die inhaltlichen oftmals bahnseitig vorgesehenen Maßnahmen in § 145b LFG übernommen, sondern ausschließlich objektseitige Maßnahmen und diese auch nur beschränkt vorgesehen. Die Gleichstellung bezieht sich daher nur auf die

²⁷ Siehe die Stenographischen Protokolle des NR vom 13.7.2006, 22. GP, 91.

Regelungstechnik (Verweis auf besondere Immissionsschutzvorschriften) und nicht auf den inhaltlichen Standard der Regelungen.

Zusammenfassend besagen die Materialien, dass Maßnahmen von Seiten des Flughafens bzw. der Flugzeuge technisch bedingt nicht möglich sind und daher nur objektseitigen Maßnahmen bei den Betroffenen in Frage kommen. Der Kompromiss wird explizit an die Situation im Schienenverkehr angelehnt und wird als vergleichbar qualifiziert, wobei sodann aber nicht die inhaltlichen Standards aus dem Eisenbahnbereich übernommen werden, sondern eine Beschränkung auf objektseitige Maßnahmen stattfindet. Die objektseitigen Maßnahmen werden sodann auf Wohn- und Schlafsituationen nochmals beschränkt. § 145b LFG stellt daher die Vermutung auf, dass bei Überschreiten von Grenzwerten objektseitige Maßnahmen im Wohn- und Schlafbereich einen Belästigungsschutz ausreichend garantieren. Eine Einzelfallbetrachtung wird somit ausgeschlossen.

Es wird in den Materialien überdies davon ausgegangen, dass bei der Festlegung objektseitiger Maßnahmen nicht nur eine unzumutbare Beeinträchtigung, sondern auch nachteilige gesundheitliche Folgen ausgeschlossen sind; allerdings bleibt § 145b LFG in systematischer Zusammenschau mit § 17 UVP-G vor der UVP-G Novelle BGBl I 2012/77 ausschließlich dem Belästigungsschutz verpflichtet. Eine Beurteilung der gesundheitlichen Folgen hatte zu diesem Zeitpunkt in Hinblick auf die gesetzlichen Regelungen gesondert zu erfolgen.

b. Konzeptionelle Verschiebungen durch BGBl I 2012/77

Während § 145b LFG in seinem Kern seither nicht mehr verändert wurde,²⁸ sind durch die Novellierung des UVP-G nachträglich mit der Novelle BGBl I 2012/77

²⁸ Siehe aber die Einfügung von § 145b Abs 6 LFG, der im konkreten Fall nicht von weiterer Relevanz ist.

weitere konzeptionelle Verschiebungen vorgenommen worden. Der in § 17 Abs 3 UVP-G vorgesehene direkte Verweis auf „besondere Immissionsschutzvorschriften“ wurde durch einen Verweis auf die Regelungen in § 24f UVP-G, also die besonderen Bestimmungen für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken, ersetzt. Als Begründung für diese Veränderung sprechen die Erläuterungen zur RV von der „Vereinheitlichung der Immissionsschutzvorschriften für Verkehrsvorhaben“.²⁹

Die Bestimmungen, auf die § 17 Abs 3 UVP-G nun verweist, wurden allerdings auch verändert und zwar in dem Sinne, dass § 24f Abs 2 UVP-G sich nicht mehr nur auf den Schutz vor Belästigung bezieht, sondern auch auf den Schutz der Gesundheit. Begründen führen die Materialien an:

„Bestehen weiters für den betroffenen Vorhabentyp besondere Immissionsschutzvorschriften, das sind besondere, durch Gesetz oder Verordnung erlassene Bestimmungen, die auch verbindlich festgelegte Grenzwerte für die zulässige Gesundheitsbelastung bzw. Belästigung enthalten, so sollen in Zukunft diese als Grenzwerte für einen ausreichenden Gesundheits- und Belästigungsschutz gelten. Die Beschränkung dieser Regelung auf den Belästigungsschutz wird aufgegeben, da es sich als nicht sinnvoll erwiesen hat, es den Nachbarn zuzumuten, sich zum Schutz vor unzumutbarer Belästigung im Haus aufzuhalten, zum Schutz vor Gesundheitsschäden jedoch unbegrenzten Freiraumschutz zu gewähren. Im Übrigen ist die Unterscheidung zwischen Gesundheitsschutz und Schutz vor unzumutbaren Belästigungen in der Praxis oftmals kaum möglich – länger andauernde Belästigungswirkungen führen oft zu Gesundheitsschäden – und wird auch in der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zur Gewerbeordnung nicht differenziert.“

Der Gesetzgeber hat auf diese Weise die Differenzierung von Gesundheits-Belästigungsschutz – nicht wie die Materialien es indizieren – nivelliert oder aufgelöst, sondern auf den Materiengesetzgeber und die damit verbundenen besonderen Immissionsschutzvorschriften überlagert. Überdies werden nun

²⁹ RV 1809 BlgNR, 24. GP, 6.

Vorhaben im Flughafenbereich mit Vorhaben im Schienenbereich auf Ebene der allgemeinen Vorschriften des UVP-G gleichgesetzt.

Die Gesetzesnovelle geht also davon aus, dass – unter Gleichsetzung von Schienenverkehr und Luftverkehr – die Maßnahmen des § 145b LFG ausreichen, um nicht nur als Belästigungsschutz dienen, sondern auch die Beurteilung einer Gesundheitsgefährdung obsolet machen. Im Gegensatz zu den Sonderbestimmungen im Schienenverkehr, die sich primär auf bauliche Maßnahmen an der Eisenbahnstrecke, sind im Bereich des Luftverkehrs primär objektzeitige Maßnahmen bei den Betroffenen vorgesehen. So betont auch der VfGH, dass keine verfassungsrechtlichen Bedenken im Hinblick auf § 2 Abs. 4 SchIV, da die SchIV „zahlreiche – vorrangig bahnseitige – Lärmschutzmaßnahmen vorsieht“.³⁰ Darüber hinaus stellte der VfGH fest, dass es jedenfalls „zu einer Gesundheitsgefährdung [...] nach § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G in keinem Fall kommen“³¹ darf. Die verfassungsrechtliche Unbedenklichkeitsqualifikation der Bestimmungen des § 24f UVP-G durch den VfGH bezog sich auf die Rechtslage vor Inkrafttreten der Novelle BGBl I 2012/77.

Bei Einführung dieser Rechtslage betonen die Materialien überdies, dass sich ein unbegrenzter Freiraumschutz zum Schutz vor Gesundheitsschäden als nicht sinnvoll erweist. Anstatt eines unbegrenzten Freiraumschutz – so die Überlegung – wird gem § 145b UVP-G gar kein Freiraumschutz mehr gewährleistet, selbst dann, wenn diese Situation zu Gesundheitsschäden führen kann.

³⁰ VfGH 2.10.2013, B 327/2012, B 373/2012, Rz 6; siehe auch *Altenburger/Berger/Meister*, Schienenbonus und besondere Immissionsschutzvorschriften vor dem Hintergrund der aktuellen Rechtsprechung, RdU-UT 2014, 26.

³¹ VfGH 2.10.2013, B 327/2012, B 373/2012, Rz 6.

c. Erlassung der Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV)

Die UVP-G Novelle BGBl II 2012/364 trat im August 2012 in Kraft. Ein paar Monate später wurde auch die Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV) erstmals erlassen und trat mit 1. November 2012 in Kraft. Auf dem Konzept von § 145b LFG aufbauend sieht die Verordnung Immissionsschwellenwerte für Fluglärm vor, wobei für die Beurteilung von unzumutbarer Belästigung der Nachbarn Schwellenwerte vorgesehen werden, die mit dem Jahr 2015 geringer ausfallen als für Projekte, die davor beantragt werden. Für den Fall des Überschreitens dieser Schwellenwerte werden gemäß § 4 LuLärmIV ausschließlich objektseitigen Maßnahmen vorgesehen, wobei ebenfalls auf Räumlichkeiten fokussiert wird, die „zumindest überwiegend Wohn- oder Schlafzwecken dienen“. Die Verordnung geht also auch implizit davon aus, dass durch objektseitige Maßnahmen Fluglärm ab einem bestimmten Schwellenwert so abgemildert werden kann, dass weder Belästigungen durch den Lärm noch Gesundheitsgefährdungen auftreten können.

C. Verfassungsrechtliche Bruchstellungen

a. Übersicht

Ausgehend von einem verfassungsrechtlich bestehenden Lärmschutz, der sowohl einen Belästigungsschutz als auch darüber hinausgehend einen Gesundheitsschutz beinhaltet, sind bei der gesetzlichen Ausgestaltung der Bewilligung von Infrastrukturprojekten im Verkehrsbereich – trotz des bestehenden großen rechtspolitischen Gestaltungsspielraums des Gesetzgebers – sachgerechte Kriterien zu entwickeln, um den verfassungsrechtlich garantierten

Lärmschutz zu entsprechen. Dabei ist auch eine angemessene Abwägung der unterschiedlichen verfassungsgesetzlich garantierten Rechte zu gewährleisten.

In Hinblick auf diese verfassungsrechtliche Ausgangslage weist § 145b LFG mehrere Bruchstellen auf, die den verfassungsgesetzlichen Vorgaben nicht entsprechen:

1. § 145b LFG differenziert nicht zwischen Belästigungsschutz und Gesundheitsschutz.
2. § 145b LFG fokussiert ausschließlich auf objektseitigen Maßnahmen.
3. § 145b LFG beschränkt objektseitige Maßnahmen auf Wohn- und Schlafbereiche.

In all diesen Zusammenhängen erfüllt § 145b LFG nicht die verfassungsrechtlichen Vorgaben einer sachlichen Rechtfertigung. Durch das - einer Prüfung der Auswirkungen von Lärm im Einzelfall entzogene - System in Form von ausschließlich objektseitigen Maßnahmen bei Überschreitung von Schwellenwerten, die überdies auf bestimmte Bereiche beschränkt werden, findet kein angemessener Ausgleich zwischen den verfassungsrechtlich geschützten Interessen des durch die Lärmerregung durch Luftverkehr beeinträchtigten Personenkreises und der Erwerbsfreiheit der Flughafenbetreiber sowie den allgemeinen Interessen der Bevölkerung am Betrieb von Flughäfen statt.

b. Belästigungsschutz ohne Gesundheitsschutz?

§ 145b LFG ist im Sinne des UVP-G als „besondere Immissionsschutzvorschrift“ zu verstehen. So knüpft auch § 145b Abs. 1 LFG an das UVP-G an. Während bereits § 145b Abs 2 LFG das Setzen von objektseitigen Maßnahmen vorsieht, so verpflichtet § 145b Abs. 3 LFG zur Setzung derartiger „geeigneter objektseitiger Maßnahmen“, wenn Immissionsschwellenwerte, die durch Verordnung des BMVIT

festgesetzt werden, überschritten werden. § 145b Abs. 3 LFG stellt damit gesetzlich fest, dass bei Überschreiten der Immissionsschwellenwerte eine Lärmbeeinträchtigung der betroffenen Personen vorliegt und dass diese Beeinträchtigung ausschließlich durch objektseitige Maßnahmen beseitigt würde. Eine tatsächliche Beurteilung im Einzelfall wird aufgrund der gesetzlichen Vermutung nicht mehr erforderlich.

Wie die Entwicklungsgeschichte des § 145b LFG zeigt, war diese Sonderbestimmung anfänglich nur zum Schutz vor Lärmbelästigungen vorgesehen. Erst durch die Novelle BGBl I 2012/77 wurde durch Veränderung der Bestimmungen im UVP-G § 145b LFG nicht nur der Schutz vor Lärmbelästigungen, sondern auch die Gewährleistung des Gesundheitsschutzes übertragen.³² Der Vermutung, dass durch den Belästigungsschutz auch der Gesundheitsschutz abgedeckt sei, kann allerdings nicht gefolgt werden. So sieht § 145b LFG zwar Immissionsschwellenwerte vor, aber keinen Höchstwert, bei dessen Überschreitung eine Gesundheitsgefährdung vorliegen würde. Überdies wird durch die Einschränkung auf Wohn- und Schlafräumlichkeiten bei Weiten nicht die gesamte Lebensrealitäten in einem vom Fluglärm betroffenen Bereich abgedeckt.³³

Es bestehen unterschiedliche Möglichkeiten der Gesundheitsgefährdung, die durch bloß objektseitiger Maßnahmen nicht adressiert werden können. Durch die Novelle BGBl I 2012/77 wird aber die Überprüfung der Gesundheitsgefährdung aufgrund der gesetzlich vorgesehenen objektseitigen Maßnahmen vollständig aufgegeben. § 145b LFG hätte daher mit der Novelle BGBl I 2012/77 angepasst werden müssen, um den neuen Funktionen, die dieser Bestimmung durch § 24f UVP-G zu gesonnen wurden, entsprechen zu können. Dem – im Vergleich zum

³² Zur Problematik aus Perspektive des § 24f UVP-G siehe sogleich den Exkurs unter c.

³³ Siehe zu dieser Fragestellung unter f.

bloßen Belästigungsschutz – besonders verfassungsgesetzlich bewerteten Gesundheitsschutz wird aber durch die unveränderte Bestimmung des § 145b LFG nicht entsprochen. Gesonderte Maßnahmen, Schwellenwerte oder Überprüfungsverpflichtungen bestehen für den Gesundheitsschutz nicht. Nachdem allerdings § 24f UVP-G sich durch die Novelle BGBl I 2012/77 nicht mehr gesondert mit dem Gesundheitsschutz auseinandersetzt, verbleiben ausschließlich die objektseitig gesetzten Maßnahmen und die gesetzliche Vermutung, dass damit dem Gesundheitsschutz genüge getan wird. Im Einzelfall ist allerdings davon auszugehen, dass gerade der so wichtige Gesundheitsschutz nicht mehr überprüft wird. Eine gesonderte Möglichkeit diesen zu überprüfen besteht für den Einzelfall aufgrund des Konzepts des § 145b LFG nicht mehr.

Der gesetzgeberische Gestaltungsspielraum die Gefährdung der Gesundheit von Menschen zuzulassen ist als wesentlich geringer anzusehen als eine Lärmbelästigung, die im Rahmen einer adäquaten Abwägung Betroffenen zuzumuten ist. Insoweit stellt der Gesundheitsschutz ein besonderes wichtiges Kriterium dar, das bei Bewilligung von großen Infrastrukturvorhaben auch einer eigenständigen Überprüfung bedarf. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Belästigungsschutz durch eindimensionale, also objektseitige Maßnahmen gewährleistet werden soll und eine konkrete Überprüfung in Hinblick auf notwendige Maßnahmen – auch jenseits objektseitiger Maßnahmen – bei Überschreiten der Immissionsschwellenwerte nicht mehr erfolgt. Es fehlt daher an der verfassungsrechtlich gebotenen Abwägung der unterschiedlich betroffenen Rechte im Einzelfall.

Bereits aufgrund dieser unsachlichen Nichtberücksichtigung des Gesundheitsschutzes durch § 145b Abs 2-4 LFG ist diese Bestimmung als

verfassungswidrig zu beurteilen.³⁴ Der Übertragung der Funktion des Gesundheitsschutzes auf § 145b LFG hätte sich in der Novelle BGBl I 2012/77 in Form einer Anpassung § 145b LFG hinsichtlich der neuen Funktion niederschlagen müssen. Durch die Nicht-Veränderung der Bestimmung ist diese im systematischen Interpretationszusammenhang mit § 24f UVP-G als verfassungswidrig zu qualifizieren.

c. Exkurs zu §24f UVP-G

Mit der UVP-G Novelle BGBl I 2012/77 wurden gemäß § 17 Abs. 3 UVP-G die Kriterien des Immissionsschutzes für den Flugverkehr durch Verweis auf die Kriterien im Bereich Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken im Schienenverkehr aufgelockert. Gleichzeitig wurden auch die Kriterien in § 24f UVP-G verändert.

Die erste Konsequenz für Genehmigungen von Flugpisten ist, dass das sogenannte Entlastungsprivileg gemäß § 24f UVP-G ebenfalls zur Anwendung kommt. Dieses erscheint allerdings für den Bereich des Flugverkehrs im konkreten Zusammenhang nicht weiter relevant, da es zu keiner Entlastung kommt.³⁵

Die zweite Konsequenz besteht in der Übernahme der besonderen Immissionsschutzvorschriften sowohl in Hinblick auf die Zumutbarkeit der Belästigung als auch in Hinblick auf eine Gefährdung der Gesundheit von Menschen. Wie besprochen, wurde mit der UVP-G Novelle BGBl I 2012/77 ergänzend zum Belästigungsschutz auch der Gesundheitsschutz aus dem

³⁴ An dieser Stelle sind auch die Rückschlüsse des VfGH in VfSlg 19.875/2014 zu berücksichtigen, der eine eigenständige gesetzliche Absicherung sowohl des Belästigungsschutzes als auch des Gesundheitsschutzes einfordert. Diesen Vorgaben kommt § 145b LFG nicht nach und ist daher als unsachlich zu qualifizieren.

³⁵ Siehe dazu *Berger/Raschauer*, Fluglärmimmissionen, Minimierungsgebot und Entlastungsprivileg im UVP-Verfahren, RdU-U&T 2015, 19 (20ff).

Regelungskonzept des UVP-G ausgelagert und die Möglichkeit geschaffen, durch besondere Immissionsschutzvorschriften je nach Verkehrsbereich eigenständige Regelungen zu normieren. Insoweit erweist sich die Regelung des § 24f Abs. 2 UVP-G auch nicht als verfassungswidrig, da durch den Verweis weder Vorgaben an ein bestimmtes Schutzniveau zum Ausdruck gebracht werden noch eine Differenzierung zwischen Gesundheitsschutz und Belästigungsschutz ausgeschlossen wird. Es liegt daher vielmehr an den besonderen Immissionsschutzvorschriften des jeweiligen Materiengesetzes die verfassungsrechtlichen Vorgaben des Lärmschutzes zu erfüllen.

Die Konsequenz der Neuregelung des § 24f UVP-G ist allerdings, dass die Bestimmungen des jeweiligen Materiengesetzes nun nicht mehr nur für den Belästigungsschutz, sondern auch für den Gesundheitsschutz herangezogen werden müssen. Da es im konkreten Fall zu keinen Änderungen des § 145b LFG gekommen ist, dieser Bestimmung aber neue Funktionen aufgrund des Verweises gem § 24f Abs 2 UVP-G zukommen, ist die Bestimmung des § 145b LFG in Hinblick auf diese neuen Funktionen verfassungsrechtlich zu überprüfen.

Wie diese Überprüfung bereits gezeigt hat, erfüllt § 145b LFG in Hinblick auf den Gesundheitsschutz die notwendigen verfassungsrechtlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf die sachliche Rechtfertigung dieser Bestimmung nicht.

d. Objektseitige Maßnahmen

Während die UVP-G Novelle BGBl I 2012/77 die Vergleichbarkeit mit dem Schienenverkehr betont, so zeigt sich im Umgang mit den notwendigen Lärmschutzmaßnahmen ein erheblicher Unterschied zwischen dem Schienen- und dem Flugverkehr. Während im Rahmen der Schienenverkehrs vor allem

bahnseitige Maßnahmen vorgesehen werden und objektseitigen Maßnahmen bei Betroffenen ergänzend herangezogen werden, so wird der Lärmschutz gem § 145b LFG in Hinblick auf die Bewilligung von Flughäfen und Flugpisten ausschließlich (!) von objektseitigen Maßnahmen, insbesondere Lärmschutzfenster, abhängig gemacht. Die objektseitigen Maßnahmen werden dann vorgesehen, wenn die Immissionsschwellenwerte bereits überschritten wurden. In welchem Ausmaß diese Schwellenwerte überschritten werden dürfen, wird sodann nicht festgelegt. Es kommt allein auf die Umsetzung objektzeitiger Maßnahmen an und nicht auf eine mögliche oder konkret anzunehmende Gefährdung der Gesundheit oder Belästigung in Einzelfall.

Durch die verfahrensrechtliche Integration von flughafenbezogenen Infrastrukturprojekten in den Bereich von Projekten hinsichtlich Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken sind die verfassungsrechtlichen Bewertungen in diesem Sachzusammenhang von besonderem Interesse. Die Judikatur des VfGH zum Schienenverkehr zeigt deutlich auf, dass eine verfassungsrechtliche Beurteilung des Lärmschutzes hinsichtlich des Schienenverkehrs in besonderer Weise einer Kontrolle des Gesundheitsschutzes bedarf.³⁶ Überdies betonte der VfGH, dass „die SchIV zahlreiche – vorrangig bahnseitige – Lärmschutzmaßnahmen vorsieht“. Genau diese verfassungsrechtlich relevante Vorgabe verfehlt allerdings § 145b LFG, in dem nur objektseitiger Maßnahmen vorgesehen werden und diese überdies zur Erfüllung der Anforderungen des Belästigung- und Gesundheitsschutzes im Sinne des § 24 f UVP-G als gesetzlich ausreichend gelten.

Diese Vorgangsweise kann weder im Sinne des Belästigungsschutzes noch im Hinblick auf den Gesundheitsschutz als ausreichend angesehen werden, um den verfassungsgesetzlichen Vorgaben für den Lärmschutz Rechnung zu tragen. Dies

³⁶ VfGH 02.10.2013, B327, 373/2012.

insbesondere deswegen, weil weder absolute Grenzwerte vorgesehen werden, noch andere Maßnahmen, die sich auf den Flugverkehr selbst beziehen (etwa die Anflugart oder die Einflugschneise).³⁷ Überdies werden objektseitigen Maßnahmen nur beschränkt im Hinblick auf Wohn- und Schlafräume vorgesehen.³⁸ Der Gesetzgeber differenziert nicht, sondern verhindert durch die Vermutung, dass objektseitigen Maßnahmen den notwendigen Lärmschutz vollständig gewährleisten können, dass die zuständige Behörde im Einzelfall eine sachgerechte Lösung unter Abwägung der unterschiedlichen Interessen und Rechte entwickelt. Selbst Garantien des Gesundheitsschutzes stehen und fallen mit dieser gesetzlichen Vermutung. Diese gesetzliche Vermutung lässt sich allerdings weder sachlich begründen noch können die Maßnahmen als ausreichend angesehen werden. Im Gegenteil, sie sind weder geeignet einen adäquaten Belästigungsschutz zu bieten noch Gesundheitsgefährdung zu verhindern. Es erweisen sich in diesem Sinne die Regelungen gemäß § 145b Abs 2-3 LFG als verfassungswidrig.

e. Können andere als objektseitige Maßnahmen überhaupt vorgesehen werden?

Die Materialien zu § 145b LFG indizieren³⁹, dass ausschließlich objektseitige Maßnahmen möglich wären. Dies ist allerdings nicht der Fall. Exemplarisch seien Anflugsrouten oder Anflugarten erwähnt, die sich ebenso auf die Lärmbelastung im besiedelten Gebiet auswirken. Ebenso können zeitliche oder quantitative Beschränkungen oder absolute Dezibelgrenzwerte, die niemals überschrittenen dürfen möglich, einen signifikanten Beitrag zum Lärmschutz leisten.

³⁷ Siehe dazu sogleich unter e.

³⁸ Siehe dazu sogleich unter f.

³⁹ Siehe die Stenographischen Protokolle des NR vom 13.7.2006, 22. GP, 89-91.

Neben dieser faktischen Betrachtung der rechtspolitischen Möglichkeiten für den Gesetzgeber stellt sich aber auch die Frage, inwieweit derartige andere Maßnahmen im Rahmen des UVP-G Berücksichtigung finden könnten. In Hinblick auf die Flugroutenverteilung haben jüngst *Berger* und *B. Raschauer* ausgeführt, dass es sich bei Flugrouten im Rahmen des UVP-Verfahrens nicht um eine Frage des Antragsgegenstandes, sondern um eine Frage des Beurteilungsgegenstandes handelt.⁴⁰ Die Konsequenz dieser Aussage ist allerdings nicht, dass der Beurteilungsgegenstand irrelevant wäre, sondern sehr wohl im Verfahren zur Beurteilung Berücksichtigung finden muss. Durch die Behörde normierte Bedingungen im UVP-Verfahren, die „vom Handeln Dritter oder einer Behörde abhängen“, können jedoch nur vorgesehen werden, „soweit diese Vorschreibung in den Materiengesetzen oder § 17 bzw § 24 f UVP-G Deckung finden“.⁴¹ Es ist also rechtlich nicht unmöglich entsprechende Kriterien gesetzlich vorzusehen. Im Gegenteil, es bedarf allerdings des Gesetzgebers solche Kriterien festzulegen. Aufgrund des Verweises von § 24f UVP-G auf „besondere Immissionsschutzvorschriften“ wäre es Aufgabe des Gesetzgebers in § 145b LFG entsprechende gesetzliche Kriterien, die über objektseitiger Maßnahmen hinausgehen und sodann von der Behörde Berücksichtigung finden müssten vorzusehen, anstatt in § 145b LFG die sachlich nicht gerechtfertigte Vermutung aufzustellen, dass objektseitiger Maßnahmen zur Herstellung des Belästigungs- und Gesundheitsschutzes zur Verhinderung von Lärmbeeinträchtigungen ausreichen würden.

⁴⁰ *Berger/Raschauer*, Fluglärmimmissionen, Minimierungsgebot und Entlastungsprivileg im UVP-Verfahren, RdU-U&T 2015, 19 (25f).

⁴¹ Ein Beispiel für derartige Kriterien sind etwa lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen. Diese werden gem. BG über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen, BGBl. I Nr. 40/2005, auch explizit vorgesehen und die damit verbundenen Maßnahmen sind gem § 4 Abs 2 leg cit im Rahmen eines UVP-Verfahrens zu berücksichtigen. Siehe dazu Bergthaler, Öffentliches Lärmrecht, in N. Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht² (2010) 456 (478).

Ohne eine gesetzliche Regelung geht der Lärmschutz fehl; an den konkreten Möglichkeiten fehlt es nicht. Der Gesetzgeber schränkt vielmehr zu Lasten des Lärmschutzes auf pauschale Weise die von der Behörde setzbaren Maßnahmen ein ohne im konkreten Einzelfall aus einer Vielzahl von Maßnahmen wählen zu können. Der Gesetzgeber verhindert auf diese Weise die verfassungsrechtlich gebotene Abwägung zwischen den unterschiedlichen Interessen der Betroffenen und verstößt auf diese Weise gegen das Sachlichkeitsgebot.

f. Jenseits der Wohn- und Schlafräume

§ 145b Abs 4 LFG konkretisiert, was unter „geeigneten objektseitigen Maßnahmen“ im Sinne des Abs. 3 zu verstehen ist. Es handelt sich dabei um „Schallschutzmaßnahmen für Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen“. Die Materialien des Abänderungsantrages aus 2006 nehmen dazu wie folgt Stellung: „Bei Festlegung der Maßnahmen, die ab Überschreiten der Immissionsschwellenwerte zu setzen sind, wird zu beachten sein, dass objektseitige Maßnahmen jedenfalls so zu gestalten sind, dass die zur Nutzung des Wohnraums unumgänglich erforderlichen Bedürfnisse gegeben sind. Es sind dies einerseits Kommunikationsbedürfnisse am Tag, abendliche Erholungsbedürfnisse und das Bedürfnis an ungestörtem Schlaf in der Nacht.“⁴²

Der Gesetzgeber hat bei Erlassung dieser Regelung offensichtlich an die Standardsituation eines Wohnhauses gedacht. Durch die gesetzliche Regelung des § 145b Abs. 4 LFG hat der Gesetzgeber allerdings die Notwendigkeit der objektseitigen Maßnahmen auf diese Standardsituation beschränkt. Dies bedeutet, dass dem gesetzlich gebotenen Belästigungsschutz und Gesundheitsschutz dann genüge getan ist, wenn objektseitige Maßnahmen,

⁴² Siehe die Stenographischen Protokolle des NR vom 13.7.2006, 22. GP, 89-91.

insbesondere Form von Schallschutzfenstern, in Wohn- und Schlafräumen zur Verfügung gestellt werden.

Dabei übersieht die gesetzliche Regelung allerdings eine Vielfalt anderer Nutzungen von Gebäuden. Dabei geht es nicht um Nebenräume wie Badezimmer oder Abstrandräume für die kein Belästigungsschutz von Nöten sein wird, sondern vielmehr um andere Nutzungen, wie etwa Büroräumlichkeiten oder eine Vielzahl von öffentlichen Nutzungen, zB Schulen, Krankenhäuser oder Kindergärten. Die Immissionsbelastungen führen in all diesen Räumlichkeiten ebenfalls zu einer erheblichen Lärmbelastung sowie potenziell auch zu einer Gesundheitsgefährdung. § 145b Abs 4 LFG erweist sich daher aufgrund der Einschränkung von objektseitigen Maßnahmen auf Wohn- und Schlafbereiche, um dem Lärmschutz Genüge zu tun, als sachlich nicht gerechtfertigt. Es werden aus Lärmschutzperspektive entgegen den Vorgaben des Art. 7 B-VG gleichartige Sachverhalte ohne sachliche Begründung rechtlich unterschiedlich behandelt.

Schließlich ist aber auch eine Begrenzung auf Innenräume von Gebäuden zu hinterfragen, da es den betroffenen Personen nicht zugemutet werden kann bestehende eigene Gartenanlagen oder etwa öffentliche Spielplätze nicht zu nutzen, damit keine Gesundheitsgefährdung eintritt. Die lapidare Aussage, dass kein „umfassender Freiraumschutz“ gewährleistet wird⁴³, entbindet den Gesetzgeber nicht seinen Pflichten in Hinblick auf den Lärmschutz in angemessener Weise nachzukommen und damit überhaupt einen Freiraumschutz zu bieten.

Es wäre vielmehr Aufgabe des Gesetzgebers bei entsprechender Abwägung der unterschiedlichen verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte eine sachlich differenzierte Lösung vorzusehen und nicht von vornherein unter Ausschluss aller

⁴³ RV 1809 BlgNR, 24. GP, 6.

anderen regelungstechnischen Möglichkeiten durch das Vorsehen von objektseitigen Maßnahmen in einem kleinen Teilbereich den verfassungsrechtlich gebotenen Lärmschutz zu beschränken. Im Gegenteil, es wäre Aufgabe des Gesetzgebers eine entsprechende Differenzierung vorzusehen und insbesondere im Bewilligungsverfahren auch die Möglichkeiten zu schaffen, eine sachgerechte Lösung vorzusehen, die eine Abwägung der unterschiedlichen verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte ermöglicht. Aus dieser Perspektive ist auch § 145b Abs. 4 LFG als verfassungswidrig zu qualifizieren.

g. Zur Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV)

Die LuLärmIV vollzieht die verfassungswidrigen Regelungen des § 145b LFG nach und leidet daher ebenso unter denselben verfassungsrechtlichen Defiziten. Hervorzuheben ist allerdings, dass § 1 Abs 3 LuLärmIV betont, dass „[d]iese Verordnung [...] nicht von anderen im Sinne des ausgewogenen Ansatzes durchzuführenden Maßnahmen zur Reduktion von Auswirkungen des Fluglärms, wie insbesondere eine die jeweilige Fluglärmsituation berücksichtigende Raumplanung und Flächenwidmung der Länder in der Umgebung von Flughäfen“ entbindet. Eine derartige Bestimmung lässt § 145b LFG vermissen.

Darüber hinaus ist die LuLärmIV auch insoweit verfassungsrechtlich zu problematisieren, als unterschiedliche Immissionsschwellenwerte vorgesehen werden, je nachdem ob ein Antrag vor Ablauf des 31.12.2014 oder danach gestellt wurde. Im Hinblick auf § 145b Abs. 3 LFG sind Immissionsschwellenwerte festzulegen. Weder aus dem Gesetz noch aus sachlicher Perspektive lässt sich begründen, wieso Anträge vor oder nach dem angegebenen Datum unterschiedlich zu behandeln sind. Auch wenn eine Senkung der Immissionsschwellenwerte aus Perspektive des Lärmschutzes zu begrüßen sind, so ergibt sich kein Anhaltspunkt, wieso die besseren Immissionsschwellenwerte

nicht bereits vor dem Ende 30.12.2014 zur Anwendung hätten kommen sollen. Nachdem § 8 LuLärmIV ohnedies bereits eine Übergangsbestimmung für Vorhaben, die bis zum Ablauf des 31. Oktober 2013 eingereicht wurden, vorsieht, erscheint die Differenzierung von Immissionsschwellenwerten in Hinblick auf den 31.12.2014 umso fragwürdiger. Gibt es aber keine sachliche Rechtfertigung für diese Differenzierung der Immissionsschwellenwerte, so erweist sich diese ebenso als verfassungs- und gesetzwidrig.

D. Schlussfolgerungen

Die Bestimmungen des §145b Abs 2-4 LFG erweisen sich somit aus unterschiedlichen Gründen als verfassungswidrig:

1. § 145b LFG stellt die Vermutung auf, dass ausnahmslos objektseitige Maßnahmen in der Lage wären jegliche Form des Lärmschutzes in ausreichender Weise zu gewährleisten. Diese gesetzliche Verengung beschränkt die Abwägung der unterschiedlichen, verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte durch die Behörde in unsachlicher Weise.
2. § 145b LFG differenziert nicht zwischen Belästigungsschutz und Gesundheitsschutz. Es kann daher keine behördlichen Überprüfung in Hinblick auf allfällige Gesundheitsgefährdungen mehr stattfinden. Es wird vielmehr pauschal angenommen, dass durch objektseitigen Maßnahmen ohnedies keine Gesundheitsgefährdung möglich ist. Davon ist aber nicht auszugehen, da objektseitige Maßnahmen sich ausschließlich auf das Gebäudeinnere und überdies gemäß § 145b Abs. 4 LFG nur auf Wohn- und Schlafräume beziehen.
3. § 145b Abs 4 LFG beschränkt Schallschutzmaßnahmen auf Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen. Damit

werden sowohl Büroräumlichkeiten als auch andere Räumlichkeiten, die zu öffentlichen Zwecken genutzt werden, wie etwa Kindergärten, Schulen oder Krankenhäuser, vollständig unberücksichtigt gelassen. Es wird aus Lärmschutzperspektive Gleiches ungleich behandelt. Ein Freiraumschutz wird überdies unterbunden.

§ 145b LFG entzieht die Prüfung der Auswirkungen von Lärm der Behörde im Einzelfall, in dem ausschließlich objektseitige Maßnahmen zugelassen werden und überdies mit diesen das Auslangen gefunden werden muss. § 145b LFG erweist sich nicht in der Lage die Gefährdung der Gesundheit im Sinn des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G ausreichend zu überprüfen. Die Bestimmung kann daher als nicht sachlich gerechtfertigt in Hinblick auf die Vorgaben des § 24f UVP-G verstanden werden.

Gesetzliche Lärmschutzmaßnahmen sind aufgrund der verfassungsrechtlichen Vorgaben in der Weise auszugestalten, dass im Einzelfall sowohl der Belästigungsschutz als auch der Gesundheitsschutz angemessene Berücksichtigung finden können. Dabei ist eine Gesamtabwägung der Rechte und Interessen der betroffenen Gruppen notwendig, die in dem Verfahren involviert sind. Trotz der großen Bedeutung der Errichtung einer weiteren Flugpiste für die wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklung eines Landes sind dabei Lärmschutzinteressen der Betroffenen sachgerecht zu berücksichtigen und vornehmlich auch der Gesundheitsschutz der Betroffenen zu garantieren.

In unterschiedlicher Weise beschränkt § 145b LFG die Möglichkeiten der Behörde den verfassungsgesetzlich vorgegebenen Lärmschutz zu berücksichtigen. Die Beschränkung von Lärmschutzmaßnahmen auf objektseitigen Maßnahmen im Hinblick auf Wohn- und Schlafräumlichkeiten ist unzureichend. Sie lässt vielfältige

andere Möglichkeiten außer Acht und übersieht, dass nicht nur Lärmbelästigungen, sondern Gesundheitsgefährdungen im Freien oder in anderen Räumlichkeiten, die ganztags genützt werden, erfolgen können. Überdies werden flugseitige Maßnahmen vollständig ausgeblendet oder absolute Lärmbeschränkungen nicht vorgesehen, obwohl diese nur aufgrund einer gesetzlichen Regelung durch die Behörde Berücksichtigung finden können. Auf diese Weise verhindert aber § 145b LFG ohne sachliche Rechtfertigung eine angemessene Abwägung der Rechte der Betroffenen sowie der öffentlichen Interessen an der Erweiterung eines Flughafens.

Insgesamt sind daher §145b Abs 2-4 LFG als verfassungswidrig zu qualifizieren.

5. Zusammenfassung

- Insbesondere Art. 8 EMRK iVm Art 3 Abs 2 BVG Nachhaltigkeit iVm Art 7 B-VG sowie Art 7 GRC iVm Art 52 sowie Art 37 GRC besteht ein verfassungsrechtlicher Lärmschutz. Der VfGH verlangt in Hinblick auf den Lärmschutz als Belästigungsschutz – trotz des bestehenden rechtspolitischen Gestaltungsspielraums des Gesetzgebers – eine sachlich gerechtfertigte Regelung. Diesbezüglich wird der Gesundheitsschutz vom VfGH außer Streit gestellt.
- Um eine sachgerechte Bestimmung hinsichtlich des Lärmschutzes zu erzielen, die den verfassungsrechtlichen Rahmenbestimmungen entspricht, sind sowohl eine verfahrensrechtliche Auseinandersetzung mit den Problemstellungen des Lärmschutzes im konkreten Fall und eine inhaltliche Abwägung der unterschiedlichen verfassungsrechtlich geschützten Interessen erforderlich. Dabei ist ein angemessener Ausgleich der unterschiedlichen Rechte sowohl in der Sache als auch prozedural herzustellen.
- § 145b LFG stellt die Vermutung auf, dass ausnahmslos objektseitige Maßnahmen in der Lage wären jegliche Form des Lärmschutzes in ausreichender Weise zu gewährleisten. Diese gesetzliche Verengung beschränkt die Abwägung der unterschiedlichen, verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte durch die Behörde in unsachlicher Weise. Ein angemessener Ausgleich kann aufgrund der einfachgesetzlichen Rechtslage durch die Behörde nicht mehr hergestellt werden.
- § 145b LFG differenziert nicht zwischen Belästigungsschutz und Gesundheitsschutz. Es kann daher keine behördliche Überprüfung in Hinblick auf allfällige Gesundheitsgefährdungen mehr stattfinden. Es wird vielmehr pauschal angenommen, dass durch objektseitigen Maßnahmen

ohnedies keine Gesundheitsgefährdung möglich ist. Davon ist aber nicht auszugehen, da objektseitige Maßnahmen sich ausschließlich auf das Gebäudeinnere und überdies gemäß § 145b Abs. 4 LFG nur auf Wohn- und Schlafräume beziehen.

- § 145b Abs 4 LFG beschränkt Schallschutzmaßnahmen auf Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen. Damit werden sowohl Büroräumlichkeiten als auch andere Räumlichkeiten, die zu öffentlichen Zwecken genutzt werden, wie etwa Kindergärten, Schulen oder Krankenhäuser, vollständig unberücksichtigt gelassen. Es wird aus Lärmschutzperspektive Gleiches ungleich behandelt. Ein Freiraumschutz wird überdies unterbunden.
- In unterschiedlicher Weise beschränkt § 145b LFG die Möglichkeiten der Behörde den verfassungsgesetzlich vorgegebenen Lärmschutz zu berücksichtigen. Die Beschränkung von Lärmschutzmaßnahmen auf objektseitigen Maßnahmen im Hinblick auf Wohn- und Schlafräumlichkeiten ist unzureichend. Sie lässt vielfältige andere Maßnahmen außer Acht, wie etwa flugseitige Maßnahmen vollständig ausgeblendet oder absolute Lärmbeschränkungen, obwohl diese nur aufgrund einer gesetzlichen Regelung durch die Behörde Berücksichtigung finden können. Auf diese Weise verhindert aber § 145b LFG ohne sachliche Rechtfertigung eine angemessene Abwägung der Rechte der Betroffenen sowie der öffentlichen Interessen an der Erweiterung eines Flughafens.
- Insgesamt sind daher §145b Abs 2-4 LFG als verfassungswidrig zu qualifizieren.

Bibliografie

Altenburger/Berger/Meister, Schienenbonus und besondere Immissionsschutzvorschriften vor dem Hintergrund der aktuellen Rechtsprechung, RdU-UT 2014, 26

Berger/Raschauer, Fluglärmimmissionen, Minimierungsgebot und Entlastungsprivileg im UVP-Verfahren, RdU-U&T 2015, 19

Bergthaler, Öffentliches Lärmrecht, in Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht² (2010) 456

Ennöckl/Painz, Gewährt die EMRK ein Recht auf Umweltschutz?, *juridikum* 2004, 163

Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler, Kommentar zum UVP-G³ (2013)

Grabenwarter, Risikoentscheidungen aus der Sicht der Europäischen Menschenrechtskonvention, in Hauer (Hrsg), Risikoentscheidungen im Umweltrecht IV (2009) 29

Grabenwarter/Pabel, Europäische Menschenrechtskonvention⁵ (2012)

Holoubek, Grundrechtliche Gewährungspflichten - Ein Beitrag zu einer allgemeinen Grundrechtsdogmatik (1997)

Kahl/Schmidt, Neuere höchstrichterliche Rechtsprechung zum Umweltrecht, *JZ* 2006, 126

Kahl, Neuere höchstrichterliche Rechtsprechung zum Umweltrecht – Teil 2, JZ 2008, 120

Kohl, Fluglärm. Rechtslage in Österreich vor dem Hintergrund des Gemeinschaftsrechts und der Europäischen Menschenrechtskonvention (2005)

Kley-Struller, Der Schutz der Umwelt durch die Europäische Menschenrechtskonvention, EuGRZ 1995, 507

Madner, Art. 37, Umweltschutz, in Holoubek/Lienbacher (Hrsg.), GRC-Kommentar (2014) 484

Merli, Unzumutbare Gesetzgebung. Die neue Gastgartenregelung in der Gewerbeordnung, JRP 2011, 195

Raschauer, Umweltrecht Allgemeiner Teil, in Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht² (2010) 13