



HESSISCHER LANDTAG

10. 01. 2020

Kleine Anfrage

Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 09.12.2019

Klage gegen den Lärmaktionsplan Hessen – Teilplan Flughafen Frankfurt/Main Antwort

Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Vorbemerkung Fragesteller:

Am 28.11.2019 hatte das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass die Klage von Anwohnern gegen den Lärmaktionsplan Hessen – Teilplan Flughafen Frankfurt/Main – mangels Klagebefugnis unzulässig ist (BVerwG 7 C 2.18, Vorinstanz: VGH Kassel, 9 C 873/15.T, Urteil vom 26.10.2017).

Die Klägerin wendet sich als betroffene Anwohnerin gegen den Lärmaktionsplan, da dieser nach ihrer Auffassung nicht den Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes über die Lärminderungsplanung und der Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union genügt. Die Klage wurde vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof abgewiesen. Das Bundesverwaltungsgericht hat die hiergegen gerichtete Revision zurückgewiesen, da die Klägerin im Unterschied zu anerkannten Umweltvereinigungen nicht von der Notwendigkeit der Geltendmachung einer Verletzung in eigenen Rechten befreit ist.

Der auf Fachplanungen bezogene Lärmaktionsplan trifft lärmbeeinträchtigten Dritten gegenüber keine Regelung im Sinne des § 35 VwVfG. Er entfaltet auch weder die für die Bewertung als Verwaltungsakt im Sinne des § 35 Satz 1 VwVfG erforderliche Außenwirkung, noch kommt diesem der für eine Bewertung als untergesetzliche Rechtsnorm notwendige abstrakt-generelle Regelungsgehalt zu. Da zudem weder in der Umgebungslärmrichtlinie noch in den Ausführungsbestimmungen in §§ 47a ff. BImSchG verbindliche – auf den Schutz lärmbeeinträchtigter Dritter abzielende – Grenzwerte enthalten sind, kann eine Klagebefugnis von Anwohnern gegen einen Lärmaktionsplan auch aus unionsrechtlichen Regelungen oder der Aarhus-Konvention nicht hergeleitet werden. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs kann ein Einzelner die Einhaltung einer durch eine Richtlinie auferlegten Verpflichtung nur dann einfordern, wenn er unmittelbar von der Verletzung betroffen ist, wobei die Verpflichtung klar und nicht an Bedingungen gebunden sein. Die Umgebungslärmrichtlinie erfüllt diese Voraussetzungen nicht. Im Ergebnis ist daher der Lärmaktionsplan Hessen – Teilplan Flughafen Frankfurt/Main mangels Klagebefugnis durch die betroffenen Anwohner nicht angreifbar. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts offenbart eine Regelungslücke, die es lärmbeeinträchtigten Anwohnern verwehrt, Regelungen, die zu deren Schutz getroffen werden – wie etwa den Lärmaktionsplan – einer gerichtlichen Prüfung unterziehen zu lassen.

Eine materielle Prüfung durch das Gericht erfolgte insoweit nicht. Die Klägerin hatte u.a. vorgetragen, dass der Lärmaktionsplan insoweit rechtswidrig sei, als bei dessen Aufstellung das Ermessen durch die Behörde nicht ordnungsgemäß ausgeübt worden sei, da diese von falschen rechtlichen Rahmenbedingungen ausgegangen sei und zudem fehlerhaft zugrunde gelegt habe, dass für die Lärmaktionsplanung die Lärmkarten zur Schutzbereichsermittlung nach dem Fluglärmschutzgesetz maßgeblich seien, und nicht die nach der 34. BImSchV ermittelten Lärmkarten. Die zugrunde gelegten Lärmkarten würden deshalb nicht mit den nach der RL 2202/49EG maßgeblichen Lärmindizes L den und L nicht übereinstimmen. Dadurch sei der maßgebliche Anknüpfungspunkt für die Lärmaktionsplanung fehlerhaft auf einen Zeitpunkt in die Zukunft gelegt worden. Alleine aus diesem Grund sei nicht mehr erkennbar, ob nicht bereits aufgrund des Ist-Zustandes entsprechende Maßnahmen gleichen Ausmaßes erforderlich gewesen wären.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wird sich die Landesregierung dafür einsetzen, dass die durch das zitierte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts erkennbare Regelungslücke hinsichtlich der gerichtlichen Überprüfbarkeit des Lärmaktionsplans durch lärmbeeinträchtigten Anwohner zukünftig geschlossen wird?

Die Richtlinie 2002/49/EG ist in §§ 47 a- f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt worden. Die Lärmaktionsplanung ist die verwaltungsmäßige Umsetzung der europäischen Richtlinie bzw. des deutschen Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Da sowohl die europäische Richtlinie als auch das bundesweit gültige BImSchG keinen Anspruch auf gerichtliche Überprüfbarkeit der Lärmaktionspläne für die Bürgerinnen und Bürger vorsieht, sieht die Hessische Landesregierung keinen Bedarf und keine Gesetzgebungskompetenz um eine hessische Sonderklagebefugnis zu schaffen.

Frage 2. Falls Frage 1 zutreffend: Welche Maßnahmen sieht die Landesregierung als zielführend bzw. wird sie ergreifen, um diese Regelungslücke zu schließen?

Frage 3. Falls Frage 2 unzutreffend: Auf welche Weise beabsichtigt die Landesregierung sicherzustellen, dass durch den Lärmaktionsplan zukünftig die im Verfahren angeführten Anforderungen erfüllt werden bzw. deren Einhaltung sichergestellt wird?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BVerwG hat im Verlauf der mündlichen Verhandlung mehrfach betont, dass es sich bei der Lärmaktionsplanung um eine strategische Aufgabe mit Managementansatz handelt. Diesem Grundsatz folgend, wird die Hessische Landesregierung auch bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans Hessen Runde 3 – Teilplan Flughafen Frankfurt am Main die einschlägigen Vorgaben der Richtlinie 2002/49/EG, der §§ 47 a- f BImSchG sowie des § 14 i.V.m. § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) beachten. Hierzu finden regelmäßige Rücksprachen der planaufstellenden Behörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt, mit dem Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz sowie dem für den Fluglärmschutz zuständigen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen statt.

Zudem hat die Europäische Kommission im Rahmen der Überprüfung der Lärmaktionspläne keinerlei Beanstandungen gegen den Lärmaktionsplan Flughafen Frankfurt festgestellt und diesen damit als unionsrechtskonform eingestuft.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass die vom Fragesteller angeführte Einvernehmensregelung des § 1 Abs. 1 Satz 2 der Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung bereits mit der Novelle vom 26. November 2014 entfallen ist. Dies liegt darin begründet, dass eine Maßnahmenfestlegung nur dann vorgenommen werden darf, wenn sie nach dem jeweiligen Fachrecht zulässig ist.

Wiesbaden, 20. Dezember 2019

Priska Hinz