Baurekursgericht
des Kantons Zürich

2. Abteilung

G.-Nr. R2.2012.00012
BRGE II Nr. 0108/2012

Entscheid vom 3. Juli 2012

Mitwirkende Abteilungspräsident Peter Rütimann, Ersatzrichter Peter Schuster, Baurichter Adrian Bergmann, Gerichtsschreiber Robert Durisch

in Sachen **Rekurrierende**

E. und C. S. [….]

gegen **Rekursgegnerin**

1. Baukommission A. [….]

Mitbeteiligte

2.- 7. [….]

betreffend Baukommissions-Verfügung vom 8. Dezember 2011; Abweisung der Lärmklage betr. Immissionen aus Tiefgarage

---

hat sich ergeben:

A.
Mit Beschluss vom 8. Dezember 2011 wies die Baukommission A. die Lärmklage von C. S. und E. G. betreffend Immissionen aus einer Tiefgarage ab.

B.
Gegen diesen Entscheid erhoben C. S. und E. G. mit Eingabe vom 18. Januar 2012 fristgerecht Rekurs beim Baurekursgericht des Kantons Zürich und beantragten im Wesentlichen die Aufhebung des Entscheides unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Vor-instanz.

C.
Mit Präsidialverfügung vom 23. Januar 2012 wurde der Rekurseingang vorgemerkt und das Vernehmlassungsverfahren eröffnet.

D.
Mit Eingabe vom 22. März 2012 beantragte die Vorinstanz die Abweisung des Rekurses unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Rekurrierenden.

Die Mitbeteiligten (Grundeigentümer der streitbetroffenen Tiefgarage) beantragten mit Eingabe vom 13. Februar 2012 ebenfalls die Abweisung des Rekurses unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Rekurrierenden.

E.
Mit Eingabe vom 17. April 2012 nahmen die Rekurrierenden zu den Rekursantworten Stellung. In Ergänzung zu ihren Anträgen beantragten sie Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Mitbeteiligten, eventualiter zulasten der Rekursgegnerin.

F.

Mit Präsidialverfügung vom 19. April 2012 wurden die Rekursgegnerin und die Mitbeteiligten eingeladen, zur Replik der Rekurrierenden Stellung zu nehmen. Mit Eingaben vom 8. bzw. 9. Mai 2012 reichten die Rekursgegnerin und die Mitbeteiligten ihre Stellungnahmen ein, wobei sie an ihren Anträgen festhielten.

G.

Mit Präsidialverfügung vom 3. Mai 2012 wurde das Gesuch der Rekurrierenden um Beizug des Leiters der kantonalen Fachstelle Lärmschutz zum Augenschein abgewiesen.

H.

Am 4. Juni 2012 führte eine Delegation der 2. Abteilung des Baurekursgerichtes im Beisein der Parteien einen Augenschein auf dem Lokal durch.

I.

Auf die Vorbringen der Parteien und die anlässlich des Lokaltermins gemachten Feststellungen wird, soweit für den Entscheid erforderlich, in den nachfolgenden Erwägungen Bezug genommen.

Es kommt in Betracht:

[….]

2.

Die streitbetroffene Tiefgarage sowie die rekurrentische Liegenschaft, die einzig durch den H.-weg voneinander getrennt sind, liegen in der Wohnzone W2 (Empfindlichkeitsstufe II) gemäss Bau- und Zonenordnung der Stadt

A. (BZO). Sowohl die Tiefgarage wie das Wohnhaus der Rekurrierenden wurden im Jahr 2008 im Rahmen derselben Gesamtüberbauung erstellt.

Mit ihrer Lärmklage verlangten die Rekurrierenden Lärmmessungen zur Ermittlung der durch die Tiefgarage verursachten Lärmimmissionen auf ihre Liegenschaft. Weiter seien die Grundeigentümer der Tiefgarage zu verpflichten, die Garage mit einem schalldichten Tor zu versehen und eventuell zusätzlich das Garageninnere und die Garagenzufahrt mit schallabsorbierendem Material auszukleiden. Die Vorinstanz gelangte zusammengefasst zum Schluss, aufgrund der von den Rekurrierenden beigebrachten Kurzzeitmessung der Fachstelle Lärmschutz der Baudirektion sowie des von der Stadt A. in Auftrag gegebenen Lärmgutachtens (ohne weitere Lärmmessungen) sei nicht von der Überschreitung der massgebenden Planungswerte auszugehen. Aus Gründen der Verhältnismässigkeit könnten gestützt auf das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip keine schalldämmenden Massnahmen verlangt werden.

3.1.

Die Rekurrierenden beanstanden, dass die Tiefgarage mit einem lärmdurchlässigen Gittertor versehen sei, weshalb alle Geräusche (Gespräche, Schritte, Türknallen, Startgeräusche, Manövrieren und Warten vor dem geschlossenen Tor) innerhalb der Garage durch Reflexionen an den schallharten Garagenwänden nach aussen getragen würden. Zusätzlich wirke das Garagenportal wie ein Trichter. Das Tor sei genau auf die rund 15 m entfernten Wohn- und Schlafräume des rekurrentischen Wohnhauses ausgerichtet. Aufgrund der Charakteristika des Lärms (Impulshaftigkeit, Dauer, tiefe Frequenzen), der Häufung der Immissionen in den Morgen- und Abendstunden und da es sich um ein äusserst ruhiges Wohnquartier handle, werde der Garagenlärm als massiv störend, lästig und umgebungsfremd wahrgenommen. Demgegenüber würden die quartierüblichen Immissionen vom Befahren des H.-wegs nicht als störend empfunden, da hier keine Trichter- und Portalwirkung entstehe. Die Tiefgarage sei auf falschen Grundlagen bewilligt worden, da im Baubewilligungsverfahren keine hinreichende Lärmbeurteilung vorgenommen worden sei.

Die auf Veranlassung der Rekurrierenden vorgenommenen Messungen durch die Fachstelle Lärmschutz der Baudirektion hätten ergeben, dass die

Lärmimmissionen bis zu 25 dB(A) über dem Umgebungsgeräuschpegel von 40 dB(A) liegen würden und damit deutlich über dem Niveau, der von gleichen Geräuschen im Freien zu erwarten wäre. Die Immissionen eines einzigen Ausfahr- und Manövriervorganges würden mindestens 10 dB(A) über dem Umgebungsgeräusch liegen und damit über der Schwelle der Zumutbarkeit und Geringfügigkeit. Das Problem liege darin, dass der Garagenlärm den sehr tiefen Umgebungspegel deutlich übersteige und die Rekurrierenden wegen des undichten Garagentors verlängerten Lärmphasen ausgesetzt seien. Die massgebenden Planungswerte würden nicht überschritten. Trotzdem seien gestützt auf Art. 11 Abs. 2 und 3 des Umweltschutzgesetzes (USG) weitere vorsorgliche Massnahmen zur Emissionsbegrenzung anzuordnen. In der Zone W2 (ES II) seien höchstens geringfügige Störungen hinzunehmen.

Mit dem Anbringen eines schalldicht schliessenden Tores könnten die Immissionen durch die Vorgänge im Garageninneren wesentlich verringert werden. Die Vorinstanz habe die damit verbundenen Kosten sowie die Möglichkeit anderer emissionsbegrenzender Massnahmen nicht einlässlich geprüft. Als Alternative zu einem schalldichten Tor sei das Garageninnere mit schallabsorbierenden Materialien auszukleiden. Allein die Dämmung der Decke würde gemäss Beurteilung einer spezialisierten Firma (act. 5.2) zu einer erheblichen Reduktion um bis zu 6 dB(A) führen. Zusätzlich könnte das bestehende Garagentor schalldicht ausgekleidet werden, wodurch eine erhebliche Verringerung des impulshaltigen Lärms um 25-50 %, d.h. um −12 dB(A) erreicht würde. Diese Vorkehrungen seien technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar. Eine ausreichende natürliche Belüftung der Garage bliebe gewährleistet oder es reiche eine mechanische Lösung, bestehend aus einem kleinen Ventilator mit integriertem Schallschutz.

3.2.

Die Vorinstanz entgegnet, Parkierungslärm gehöre selbst in immissionsarmen Wohnquartieren zum üblichen Umgebungslärm und könne nicht als umgebungsfremd bezeichnet werden. Die fragliche Tiefgarage diene einer Wohnüberbauung und löse verhältnismässig wenige Parkierungsvorgänge aus. Die dabei entstehenden Immissionen seien von untergeordneter Bedeutung und grundsätzlich hinzunehmen. Ein schalldichtes Tor, sei es durch Ersatz oder durch Abdichtung des bestehenden Tores, mache eine

mechanische Lüftung notwendig, was mit Mauerdurchbrüchen und Abluftkaminen übermässige Kosten verursachen würde. Die schalldämmende Beplankung des bestehenden Tores würde mit ihrem Gewicht die Funktionalität des Tores beeinträchtigen und übermässige Folgekosten zur Verstärkung von Antrieb, Halterung und Konstruktion nach sich ziehen. Die schallabsorbierende Verkleidung des Garageninneren und der Ausfahrt führe nach der überzeugenden Auffassung des Gutachters nicht zu einer wesentlichen Verbesserung.

3.3.

Die Mitbeteiligten weisen darauf hin, dass die Kurzzeitmessung einen maximalen durchschnittlichen Messpegel von 50,1 dB(A) ergeben habe, was einer "normalen Wohnung, ruhigen Ecke" entspreche. Auch die impulsartigen Geräusche würden kaum 60 dB(A) erreichen, entsprechend dem Schallpegel "normaler Sprache in 1 m Abstand". Objektiv betrachtet würden somit bloss normale Umgebungsgeräusche vorliegen. Auch die Häufigkeit der Emissionen liege im Bagatellbereich. Es handle sich um eine kleine, privat genutzte Sammelgarage mit lediglich 12 Parkplätzen, wovon nur deren zehn mit geringer Frequenz effektiv genutzt würden. Die gegen die Garage gerichtete Minergie-Standard Verglasung der Schlafzimmer des rekurrentischen Gebäudes könnten nicht geöffnet werden. Das Wohnzimmer liege vertieft, was einen natürlichen Lärmschutz bewirke. Die von den Rekurrierenden mit den beantragten Massnahmen erwartete Reduktion um 6 dB(A) sei – ausgehend von einer Maximalbelastung im Bagatellbereich – marginal. Das Garagentor öffne sich, sobald eine Person die Garage betrete, bzw. es bleibe offen, bis ein einfahrendes Fahrzeug parkiert sei. Die Isolation des Tors würde darum nur in Einzelfällen und auch dann nur eine äusserst minime Reduktion der Immissionsdauer herbeiführen. Ausserdem setze diese Lösung eine mechanische Lüftung oder eine Kohlenmonoxid-Warnanlage voraus, es sei denn, die Intervalle von Öffnung und Schliessung des Tors würden zwecks Frischluftzufuhr massiv ausgedehnt, was wiederum die Isolation unnütz mache und die Sicherheit beeinträchtige.

3.4.1.

Nach Art. 11 Abs. 2 USG sind Emissionen (Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen) im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (vorsorgliche Emissionsbegrenzung). Der rechtliche Ansatz zur Be-

urteilung der wirtschaftlichen Tragbarkeit ist auf gewinnorientierte Unternehmungen bezogen. Wird der Ansatz auch auf Anlagen angewendet, die nicht (nur) nach marktwirtschaftlichen Prinzipien betrieben werden, so verdichtet sich die Verwandtschaft mit dem allgemeinen Grundsatz der Verhältnismässigkeit zur völligen Identität (Schrade/Loretan, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 2. Aufl., Hrsg. Vereinigung für Umweltrecht/Helen Keller, Zürich 1998 ff., Art. 11 Rz. 35a).

Gemäss Art. 11 Abs. 3 USG werden die Emissionsbegrenzungen verschärft, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden (verschärfte Emissionsbegrenzung), andernfalls bestimmt Abs. 2 das erforderliche Mass der Emissionsbegrenzung abschliessend. Für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen legt der Bundesrat Immissionsgrenzwerte fest (Art. 13 USG). Diese sind so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören (Art. 15 USG). Hinsichtlich Lärm gilt, dass Anlagen ohne Belastungsgrenzwerte, deren Lärmemissionen sich – wie vorliegend – auf Wohnzonen der Lärmempfindlichkeitsstufe II (vgl. Art. 43 Abs. 1 lit. b der Lärmschutz-Verordnung [LSV]) auswirken, nach der Rechtsprechung ein Immissionsniveau einzuhalten haben, bei welchem höchstens geringfügige Störungen auftreten.

3.4.2

Parkierungsanlagen wie die vorliegende haben die Belastungsgrenzwerte für Industrie und Gewerbelärm einzuhalten (Anhang 6 Ziff. 1 Abs. 1 lit. d in Verbindung mit Ziff. 2 LSV; VB.2004.00394 vom 23. Februar 2005, E. 4.2.2), wobei vom üblichen Nachtruhefenster von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr auszugehen ist, wie es auch in Anhang 3 LSV (Belastungsgrenzwerte für Strassenverkehrslärm) statuiert wird, und nicht vom strengeren, auf Industrie- und Gewerbelärm zugeschnittenen Nachtwert bereits ab 19.00 Uhr (BRKE I Nr. 0149/2008 vom 4. Juli 2008, E. 4.2.1). Demnach ist dafür zu sorgen, dass die durch die Anlage allein erzeugten Lärmimmissionen zu keiner Überschreitung der Planungswerte (Art. 25 Abs. 1 USG; Art. 7 Abs. 1 lit. b LSV) bzw. zusammen mit dem Lärm anderer Anlagen zu keiner Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (Art. 11 Abs. 3 USG) führen. Darüber hinaus sind die Lärmemissionen einer neuen Anlage nach

dem Vorsorgeprinzip zu begrenzen (Art. 11 Abs. 2 USG; Art. 7 Abs. 1 lit. a LSV).

3.4.3.

Die vorliegend massgebenden Planungswerte betragen 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht. Im ersten Schriftenwechsel erschien die Einhaltung der Planungswerte zunächst unbestritten. In ihrer Replik relativierten die Rekurrierenden ihre Aussage betreffend Einhaltung der Planungswerte dahingehend, dass wegen der fehlenden Messungen nicht abschliessend beurteilt werden könne, ob kein Grenzwertproblem vorliege. Die Kurzzeitmessung der Fachstelle Lärmschutz habe punktuell eine Überschreitung der zulässigen Planungswerte ergeben. Dabei beziehen sich die Rekurrierenden offensichtlich auf die innerhalb der gemessenen Lärmphasen (Ein-/ Ausfahrvorgang) festgestellten Lärmspitzen. Für die Ermittlung des Planungswerts (= Beurteilungspegel L_r) nach Anhang 6 Ziffer 3 LSV sind indes nicht die Lärmspitzen massgebend, sondern die Mittelungspegel L_{eq} während der einzelnen Lärmphasen (Teilbeurteilungspegel L_r,i), deren Dauer und Anzahl, sowie allfällige Pegelkorrekturen als Faktor für die Störung/ Lästigkeit, z.B. für den Impulsgehalt des Lärms (s. Anhang 6 Ziffer 33 Abs. 3 LSV).

Die Kurzzeitmessungen ergaben einen maximalen mittleren Messpegel L_{eq} von 50,7 dB(A). Die Dauer der Lärmphasen (Manövrieren und Ausfahrt eines Autos, Manövrieren ohne Ausfahrt) belief sich auf 2 bis 3 Minuten und an einem Werktag wurde zwischen 06.30 und 08.30 Uhr die Ausfahrt von vier Fahrzeugen (davon ein Motorrad) beobachtet. Dieses Verkehrsaufkommen entspricht der im Jahresdurchschnitt zu erwartenden Fahrtenzahl: Für Parkplätze von Wohnungen gilt ein spezifisches Verkehrspotenzial von 2,5 Fahrten pro Parkfeld und Tag. Bei Tiefgaragen bis und mit 100 Parkplätzen fallen 10 % der Fahrten auf 8 Nachtstunden, bei Parkierungsanlagen mit über 100 Parkplätzen sind es 25 % des gesamten Verkehrs auf 12 Nachtstunden (www.tba.zh.ch). Bei der streitbetroffenen Tiefgarage mit lediglich 12 Abstellplätzen ist somit mit 30 Fahrten pro Tag zu rechnen, davon 3 nachts. Es liegt im Bereich der allgemeinen Erfahrung, dass die wenigen Zu- und Wegfahrten derart kleiner Parkierungsanlagen nicht zu einer Überschreitung der Planungswerte führen, wovon zu Recht auch die Fachstelle Lärmschutz in ihrer Stellungnahme zur Kurzzeitmessung ausging (act. 5.1, S. 4).

Auch im Baubewilligungsverfahren für die Tiefgarage bestand kein Grund zur Annahme, dass die Planungswerte überschritten sein könnten. Weitere Ermittlungen in Form einer Lärmprognose waren daher nicht geboten (im Sinne von Art. 25 Abs. 1 Satz 2 USG und Art. 36 ff. LSV). Im Übrigen wäre eine allfällig mangelhafte Lärmbeurteilung im Baubewilligungsverfahren für das vorliegende Verfahren nicht relevant und würde nicht zur Aufhebung der angefochtenen Verfügung führen. Auch steht die Rechtskraft einer Baubewilligung der Anordnung zusätzlicher Massnahmen zur Begrenzung der Emissionen nicht von vornherein entgegen. Verursacht eine rechtskräftig bewilligte neurechtliche Anlage nachträglich unzulässige Emissionen, obschon die Auflagen der Baubewilligung eingehalten sind, kommt wegen der Rechtskraft der Bewilligung in der Regel zwar keine Beseitigung der Anlage mehr infrage. Es sind aber auch noch nachträglich zusätzliche Massnahmen anzuordnen, soweit sie unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismässigkeit zumutbar sind. Bei der Interessenabwägung zwischen der richtigen Durchsetzung des Rechts auf der einen und der Wahrung der Rechtssicherheit sowie dem Vertrauensschutz auf der anderen Seite darf berücksichtigt werden, dass sich die künftigen Auswirkungen einer Anlage im Voraus oft nicht genau ermitteln lassen. Zudem lässt sich die Wirksamkeit von baulichen und betrieblichen Massnahmen zur Lärmbegrenzung nicht immer ausreichend vorausbestimmen. Die Bewilligung steht in diesen Fällen unter dem Vorbehalt einer späteren Ergänzung der Massnahmen zur Emissionsbegrenzung (VB.2008.00003 vom 10. Dezember 2008, E. 1.1., mit Hinweis).

3.4.4.

Da die Liegenschaft der Rekurrierenden in einem sehr ruhigen Wohnquartier gelegen ist und die streitbetroffene Tiefgarage die Planungswerte offensichtlich einhält, kann ausgeschlossen werden, dass die Emissionen aus der Tiefgarage zusammen mit dem übrigen vorherrschenden, tiefen Schallpegel zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gemäss Anhang 6 Ziff. 2 LSV führen. Damit fallen verschärfte Emissionsbegrenzungen nach Art. 11 Abs. 3 USG ausser Betracht und es stellt sich allein die Frage, ob gestützt auf das Vorsorgeprinzip eine weitere Reduktion des Lärms verlangt werden kann.

Mit den Planungswerten wird – von der Immissions-Seite her betrachtet – in generell-abstrakter Form das mindestens erforderliche Mass an Vorsor-

ge bestimmt. Diese Wertung beeinflusst die Beurteilung der Verhältnismässigkeit – und damit der wirtschaftlichen Tragbarkeit – der Massnahmen auf der Emissionsseite. Mehr als die Einhaltung der Planungswerte zu verlangen, kann mithin nur dann wirtschaftlich tragbar sein, wenn bereits mit geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreicht werden kann. Dort wo nur "äusserst geringe Emissionen" (Bagatellemissionen) vorliegen, besteht grundsätzlich kein Anlass zu besonderen Anordnungen im Sinne der Vorsorge (Schrade/Loretan, Kommentar USG, Art. 11 Rz. 34b und 35). Dies bedeutet aber nicht, dass Massnahmen der Vorsorge bei niedrigen Emissionswerten von vornherein weder geprüft noch ergriffen werden müssen. Richtig betrachtet gelangt das Vorsorgeprinzip auch bei geringen Emissionen zur Anwendung; doch hat der Grundsatz der Verhältnismässigkeit in der Regel zur Folge, dass sich besondere Anordnungen in solchen Fällen nicht rechtfertigen (Griffel/Rausch, Kommentar USG, Ergänzungsband zur 2. Auflage, Art. 11, N 14, mit Hinweis u.a. auf BGE 133 II 169, E. 3.2.). Geringfügige, nicht erhebliche Störungen sind hinzunehmen (Art. 15 USG; BGE 126 II 366 E. 2b S. 368 mit Verweisungen).

Im Rahmen der Einzelfallbeurteilung sind Intensität und Charakter des Lärms, Zeitpunkt und Häufigkeit seines Auftretens sowie die Lärmempfindlichkeit bzw. Lärmvorbelastung zu berücksichtigen. Dabei ist nicht auf das subjektive Lärmempfinden einzelner Personen abzustellen, sondern eine objektivierte Betrachtung unter Berücksichtigung von Personengruppen mit erhöhter Empfindlichkeit (Art. 13 Abs. 2 USG) vorzunehmen.

3.4.5.

Bezüglich der vorsorglichen Emissionsbegrenzung nach Art. 11 Abs. 2 USG und Art. 7 Abs. 1 lit. a LSV ist anzufügen, dass bereits die Erstellung einer Unterniveaugarage eine Verbesserung im Sinn des Vorsorgeprinzips darstellt. Sodann sind kleinere Parkierungsanlagen, d.h. solche mit Abstellplätzen für insgesamt bis zu zehn bis zwölf Personenwagen, grundsätzlich nicht geeignet, übermässige Immissionen zu verursachen. Solche Anlagen lösen, insbesondere wie vorliegend bei nur 12 Autoabstellplätzen, die einer Wohnüberbauung dienen, vergleichsweise wenige Fahrzeugbewegungen aus. Die von kleineren Parkplatzanlagen oder Unterniveaugaragen ausgehenden Immissionen sind daher von untergeordneter Bedeutung und von den Nachbarn grundsätzlich hinzunehmen (BRKE I Nr. 0344/2003 vom

12. Dezember 2003; BRKE II Nr. 0204/1997 vom 23. September 1997; BRKE III Nr. 147/1996 vom 17. Juli 1996; BRKE I Nr. 4 und 5/1983 in BEZ 1983 Nr. 32). Nach gefestigter Rechtsprechung geht selbst von Tiefgaragen, die ein Mehrfaches an Abstellplätzen für Wohnungen aufweisen als die vorliegend streitbetroffene Anlage, in der Regel lediglich der quartierübliche Lärm aus, den jedermann hinzunehmen hat. (VB.2004.00394 vom 23. Februar 2005 [24 Parkplätze]; BRKE I Nr. 0029/2000 vom 18. Februar 2000 [39 Parkplätze]).

3.4.6.

Vorliegend ist die lärmdämmende Wirkung der Tiefgarage insofern zu relativieren, als sie nicht über ein schalldichtes, geschlossenes Tor verfügt, weshalb der im Garageninneren entstehende Lärm nach aussen dringt (Portaleffekt). Die Beanstandung der Rekurrierenden betrifft explizit den Parkierungslärm aus dem Garageninneren (Türen und Heckklappen schliessen, Startvorgang, Standgeräusch, Manövrieren) sowie dort geführte Gespräche. Nicht gerügt wird der Lärm der Zu- und Wegfahrt ausserhalb der Garage. Zu beurteilen ist daher die Schallabstrahlung der Einfahrtsöffnung des eingehausten Teils der Einfahrt und Ausfahrt der Tiefgarage. Dabei stellt sich insbesondere die Frage, ob sich die Tiefgarage in Bezug auf die Lärmimmissionen gegenüber einer offenen Parkfläche sogar nachteilig auswirkt, weil Schallreflexionen an der Decke, am Boden und den Wänden von Tiefgaragen in der Regel zur Erhöhung des Schallpegels führen, wobei die Pegeldifferenz u.a. von der Raumgeometrie und den Absorptionseigenschaften der Begrenzungsflächen abhängig ist (vgl. Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, Parkplatzlärmstudie, 6. überarbeitete Auflage, Augsburg, 2007, Ziff. 6.4, http://bvbm1.bib-bvb.de/publish/viewer/6/171288.html).

3.4.7.

Zu den räumlichen Verhältnissen ist festzuhalten, dass die Längsachse der Garage, die mittig durch das ca. 4 m breite Tor verläuft, ungefähr auf das südliche Ende der Westfassade mit dem Gartensitzplatz und der Schiebetüre zu den Wohn- und Essräumen trifft. Aufgrund der Hanglage liegt der Gartensitzplatz ca. 0,9 m unter dem Niveau der Parkfläche. Die leicht abgewinkelt zur Längsachse der Garage verlaufende Zufahrtsrampe weist ein geringes Gefälle von 0,4 % auf und ist auf einer Länge von 2,5 bis 3 m eingehaust. Die Entfernung vom Garagentor bzw. vom eingehausten Teil der

Garage zu der in Fahrtrichtung gelegenen Westfassade des rekurrentischen Gebäudes beträgt ca. 20 m bzw. 17,5 m. Garagenzufahrten, die sich zur Strasse hin öffnen und die gegenüber von Wohnbauten liegen, sind nichts Ungewöhnliches und hinsichtlich Lärm in aller Regel unproblematisch. Insofern ist die Lage und Ausgestaltung der streitbetroffenen Tiefgarage in Bezug auf das Wohnhaus der Rekurrenten hinsichtlich der Lärmimmissionen nicht in aussergewöhnlich ungünstig.

In Bezug auf den Charakter des Lärms ist zu bedenken, dass der im Zusammenhang mit dem Motorfahrzeugverkehr von Anwohnern verbundene Lärm zur zonenkonformen Wohnnutzung gehört und in diesem Sinne nicht als umgebungsfremd bezeichnet werden kann, bloss weil er sich von den übrigen Geräuschen in dieser ruhigen Gegend abhebt. Wie erwähnt, sind die Anzahl der Fahrzeugbewegungen und damit die Zahl der Lärmereignisse bei lediglich 12 Abstellplätzen sehr gering, wobei es werktags morgens und abends zu den üblichen Stosszeiten erwartungsgemäss zu einer Häufung kommt. Die Rekurrierenden bringen auch vor, dass jeweils am Samstag ein reger Verkehr herrsche (s. Protokoll S. 8). Zu diesen Zeiten herrscht indes generell eine erhöhte Aktivität, so dass sich Lärm in der Regel weniger störend auswirkt. Auf die Nachtstunden dürften nur ganz vereinzelte Fahrzeugbewegungen entfallen. Eine Störung der Nachtruhe machen die Rekurrierenden jedenfalls nicht geltend. Schliesslich ist die Dauer der einzelnen Lärmphasen mit ca. zwei bis drei Minuten sehr kurz, wobei sich die Rekurrierenden über den Impulsgehalt des Lärms beklagen, der vor allem durch das Zuschlagen der Wagentüren entsteht.

Die Kurzzeitmessungen ergaben, dass der mittlere Messpegel L_{eq} der Lärmphasen ca. 10 dB(A) über dem vorherrschenden Umgebungsgeräusch lag, für welches ein mittlerer Messpegel L_{eq} von 40 dB(A) ermittelt wurde. Ein mit nicht mehr als 40 dB(A) belastetes Wohnquartier gilt als ruhig. Bei 55 dB(A) fühlen sich etwa 15 % der Betroffenen erheblich gestört. Eine Veränderung um 10 dB(A) wird als Verdoppelung bzw. Halbierung des Lärms empfunden, eine Veränderung um 5-10 dB(A) als deutlich wahrnehmbare Veränderung und eine solche von 2-5 dB(A) ist eine gerade noch wahrnehmbare, kleine Veränderung (vgl. Heribert Rausch/Arnold Marti/Alain Griffel, Umweltrecht, Zürich 2004, N 281 f; Kurt Eggenschwiler, Dezibel & Co. – zu den Grundlagen der Akustik, URP 1994, S. 396 ff.; s. auch act. 15.9, S. 4). Beim Parkierungslärm ist im Allgemeinen davon

auszugehen, dass der Tongehalt nicht, der Impulsgehalt aber deutlich hörbar ist (SN 640 578, Ziff. 14.3; vgl. Pegelkorrekturen im Anhang 6 Ziff. 33 LSV).

Die in den Kurzzeitmessungen gemessene Schallpegelzunahme eines Ein−/Ausfahrvorgangs entspricht nach dem Gesagten einer deutlich wahrnehmbaren Veränderung bzw. einer Verdoppelung des Lärms, allerdings gegenüber dem sehr ruhigen Grundpegel. Mit der anlässlich des Lokaltermins durchgeführten Demonstration eines Ein-/Ausfahrvorgangs liess sich dies nachvollziehen, wobei der Schallpegel in dem Moment deutlich zunahm, als das Fahrzeug beschleunigte und aus der Garage ausfuhr. Diese Phase wird von den Rekurrierenden aber gerade nicht als störend empfunden. Die Geräusche des Startvorgangs, das Standgeräusch, das Manövrieren und Gespräche waren demgegenüber eher schwach zu hören, wobei es selbstverständlich auf das jeweilige Fahrzeug und das individuelle Fahrverhalten ankommt. Deutlich zu hören war wiederum das Schliessen der Wagentüren als dumpfes, nachhallendes Geräusch. Besondere akustische Auffälligkeiten, etwa eine ausserordentliche Verstärkung der Geräusche auf Grund der räumlichen Gegebenheiten, waren keine festzustellen.

Die anlässlich des Augenscheins gewonnenen Eindrücke entsprachen dem, was auf Grund der Aktenlage und der allgemeinen Erfahrung in Bezug auf die Hörbarkeit von Geräuschen aus dem Inneren einer Tiefgarage bei einem geöffneten oder nicht schalldicht schliessenden Tor zu erwarten ist. Eine mehr als geringfügige Störung durch die Parkierungsgeräusche ist bei einer objektiven Betrachtung nicht auszumachen. Dies gilt insbesondere für den Startvorgang, das Standgeräusch, das Manövrieren und die Gespräche, aber auch für das Zuschlagen der Wagentüren, welches sich wohl vom tiefen Grundpegel deutlich abhebt, aber keine besonders störende Intensität aufweist. Ausschlaggebend für diese Beurteilung sind insbesondere die geringe Häufigkeit und die kurze Dauer der Lärmvorgänge im Garageninneren.

3.4.8.

Die schallabsorbierende Auskleidung des Garagenraums und die schalldichte Ausgestaltung des Tores sind als Schalldämmmassnahmen einzeln oder in Kombination mit einem nicht unerheblichen Aufwand verbunden (vgl. act. 5.2). Bei einem schalldichten Garagentor ist zudem davon auszu-

gehen, dass eine natürliche Belüftung nicht mehr gewährleistet wäre. Die gesamte Querschnittfläche der Lüftungsöffnungen muss mindestens 0,4 m^2 je Wagenbewegung pro Stunde betragen. Für diese Berechnung ist von 0,5 Wagenbewegungen pro Stunde und Stellplatz auszugehen, was vorliegend eine Fläche von 2,4 m^2 ergibt (6 WB/h à 0,4 m^2 = 2,4 m^2; s. act. 15.13 und 15.33). Die vorliegend vorhandenen drei Abluftöffnungen ergeben zusammen eine Fläche von nur 1,44 m^2, so dass für eine natürliche Belüftung am Garagentor eine zusätzliche Fläche von mindestens 0,96 m^2 offen bleiben muss. Andernfalls müsste eine mechanische Lüftung eingerichtet werden, was mit zusätzlichen Kosten für Installation, Betrieb (Energie, Unterhalt) und Amortisation sowie möglicherweise mit Lärmimmissionen verbunden wäre. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen könnte schliesslich nur eine teilweise Verbesserung erreicht werden, insbesondere was das Zuschlagen von Autotüren anbelangt, weil nach dem Einfahren in die Garage das (schalldichte) Tor häufig noch nicht geschlossen wäre, wenn die Autotüren zugeschlagen werden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die streitbetroffene Tiefgarage lediglich geringe Emissionen verursacht, die – wenn überhaupt – nur mit einem erheblichen Aufwand soweit reduziert werden könnten, dass eine wesentliche Verbesserung der Situation eintreten würde. Die lärmrechtliche Beurteilung im angefochtenen Beschluss ist daher nicht zu beanstanden, was zur Abweisung des Rekurses in diesem Punkt führt.

4.1.

Die Rekurrierenden wenden sich mit ihrem Rekurs sodann gegen die ihnen mit dem angefochtenen Beschluss auferlegten Verwaltungs- und Schreibgebühren von insgesamt Fr. 4'710.--. Gemäss Art. 48 USG in Verbindung mit der Gebührenverordnung zum Vollzug des Umweltrechts (GebV UR) seien sie als Anzeigeerstatter nicht gebührenpflichtig. Ausserdem sei die Gebührenauflage im angefochtenen Entscheid unzureichend begründet worden und die Höhe der Gebühr verletze das Äquivalenzprinzip.

4.2.

Die Vorinstanz hält dafür, die Kontrolle im Sinne von § 3 lit. b GebV UR sei bereits im Baubewilligungsverfahren durchgeführt worden. Die Verfahrenskosten seien richtigerweise nach Massgabe des Verursacher- und des Un-

terliegerprinzips gemäss § 13 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG) in Verbindung mit § 63 VRG (recte wohl § 63 Gemeindegesetz) verlegt worden. Die Rekurrierenden hätten das Lärmgutachten verursacht und seien in der Sache unterlegen, weshalb an der Kostenauflage festgehalten werde.

4.3.

Wie die Rekurrierenden zu Recht ausführen, richtet sich die Kostenauflage bei Lärmklagen nach den umweltrechtlichen Vorschriften, namentlich nach der Gebührenverordnung zum Vollzug des Umweltrechts (GebV UR). Auf das von der Vorinstanz angerufene "Unterliegerprinzip" kommt mit Bezug auf die Kosten, die den Gemeinden durch ihre Tätigkeit nach dem Umweltschutzgesetz erwachsenen und die von diesen auf die Verursacher zu überwälzen sind, zum vornherein nichts an. Gemäss § 3 lit. b GebV UR sind aufgrund von Hinweisen vorgenommene Kontrollen, bei denen es sich nicht um die gesetzlich vorgeschriebenen Kontrollen handelt, nicht gebührenpflichtig, sofern keine Verletzung von materiellen Umweltschutzvorschriften festgestellt wird. Somit bleibt der Anzeigeerstatter zufolge dieser ausdrücklichen dahingehenden Bestimmung selbst dann kostenfrei, wenn keinerlei Verletzungen von materiellen Umweltschutzvorschriften festgestellt worden sind. In diesen Fällen dürfte grundsätzlich der Staat die mit den getroffenen Kontrollen verbundenen Kosten zu tragen haben. Allerdings haben die Behörden nicht auf jedes Begehren eines Dritten einzutreten, und können sie, wenn aus ihrer Sicht kein Grund zur Annahme von Rechtsverletzungen besteht, auf die dementsprechend als nicht erforderlich erachteten Kontrollen verzichten. Gegen eine entsprechende Weigerung könnte dann eine (kostenpflichtige) Rechtsverzögerungsbeschwerde erhoben werden. Erweist sich eine bestehende (d.h. vor Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes erstellte) Anlage als sanierungspflichtig (s. Art. 13 ff. LSV), treffen die im Rahmen der Kontrolle und der angeordneten Sanierung angefallenen Kosten kraft des Verursacherprinzips den Anlagebetreiber, der aufgrund der Sanierungsbedürftigkeit seiner Anlage das behördliche Einschreiten notwendig gemacht hat (vgl. BRKE III Nr. 0173/2008 in BEZ 2009 NR. 39, www.baurekursgericht-zh.ch). Das Gleiche muss für neue und geänderte Anlagen gelten, die den Umweltvorschriften nicht entsprechen.

Damit ergibt sich, dass die Anzeige erstattenden Rekurrierenden keine Gebührenpflicht trifft. Dispositivziffer 3 der angefochtenen Verfügung ist daher in Teilgutheissung des Rekurses aufzuheben.

[….]