

## Verkehrsträgerübergreifender Lärmschutz

Wolfgang Eberle<sup>1</sup>, Sven-Oliver Wessolowski<sup>2</sup>

Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten Rheinland-Pfalz, Kaiser-Friedrich-Str. 1, 55116 Mainz

<sup>1</sup>E-Mail: wolfgang.eberle@mulewf.rlp.de

<sup>2</sup>E-Mail: sven-oliver.wessolowski@mulewf.rlp.de

### Einleitung

Die Betrachtung des Gesamtlärms war am 22. September 2014 Gegenstand der ganztägigen Veranstaltung „Gesamtlärm“ des Arbeitsrings Lärm der Deutschen Akustischen Gesellschaft (ALD), bei der technische und rechtliche Aspekte vorgestellt und erörtert wurden [1]. Es soll hier reflektiert werden, ob die Gesamtlärmbetrachtung eine Utopie von Lärmbetroffenen, eine Voraussetzung für die Modernisierung der Infrastruktur oder ein Stück Realität ist.

Lärm beeinträchtigt gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse in Europa und auch in Deutschland. Mit dem Grünbuch der Europäischen Kommission „Zukünftige Lärmschutzpolitik“ von 1996 sind nicht nur Regelungen zu Emissionen von Quellen, sondern auch der Schutz vor Immissionen Gegenstand der Lärmschutzpolitik der Europäischen Union geworden. Eine Konsequenz daraus ist die Umgebungslärmrichtlinie von 2002, die 2005 in Deutschland als neuer Sechster Teil „Lärminderungsplanung“ in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) aufgenommen wurde.

### Lärmwirkungen

Bereits im Grünbuch der Kommission war 1996 ein Wert von 65 dB(A)<sup>1</sup> tagsüber „allgemein als akzeptabel angesehener Grenzwert“ bezeichnet worden. Seither wurde dieser Wert durch weitere Studien bestätigt. So wird in den „Guidelines on Community Noise“ der WHO von 1999 dieser Wert bestätigt. Bezüglich der Nacht hat die WHO Europa mit den „Night Noise Guidelines for Europe“ 2009 ihre Empfehlung bereits aktualisiert. Um nachteilige Gesundheitseffekte zu vermeiden, sollte der nächtliche Mittelungspegel einen Wert von 40 dB(A) nicht überschreiten. Falls dies nicht kurzfristig zu erreichen ist, soll zumindest ein „Interimswert“ von 55 Dezibel in der Nacht unterschritten werden. Auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen empfiehlt die Schutzziele von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht zur Vermeidung der Gesundheitsschädlichkeit.

Die schädliche Auswirkung von Lärm haben die WHO Europa und die Gemeinsame Forschungsstelle der Europäischen Kommission (Joint Research Center, JRC) nach anerkannten Methoden 2011 im Bericht „WHO Europe - Burden of disease from environmental noise“ zusammengestellt. Nach dem WHO-Bericht ist tagsüber jeder Dritte durch Verkehrslärm belästigt und jeder fünfte beim Schlaf gestört. Es besteht der epidemiologische Nachweis, dass

diejenigen, die dauerhaft hohen Umweltschallpegeln ausgesetzt sind, ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Krankheiten haben. Lärm wird daher nicht nur als Umweltfaktor betrachtet, der die empfundene Lebensqualität beeinträchtigt, sondern auch als eine Bedrohung der öffentlichen Gesundheit („public health“). [...] Unter konservativen Annahmen wird geschätzt, dass durch Umweltlärm in der europäischen Union und weiteren westeuropäischen Ländern 61.000 gesunde Lebensjahre aufgrund von ischämischen Herzkrankheiten verloren gehen („DALYs lost“), 903.000 Jahre aufgrund von Schlafstörungen, 45.000 Jahre aufgrund von kognitiven Beeinträchtigungen bei Kindern, 22.000 Jahre aufgrund von Tinnitus und 587.000 Jahre aufgrund von erheblicher Belästigung. Insgesamt gehen somit jährlich mindestens eine Million gesunde Lebensjahre in West-Europa durch Umweltlärm verloren“ so die Zusammenfassung in den Informationen des Umweltbundesamtes „Krankheitslast durch Umweltlärm – Quantifizierung des Verlustes an gesunden Lebensjahren in Europa“.

### Daten zum Lärm

Die Lärmkartierung nach der Umgebungslärmrichtlinie zeichnet erstmals ein objektives Bild der Lärmbelastung in Europa und Deutschland. So ist in den „Eckpunkten zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes“ der Umweltministerkonferenz von 2013 festgehalten (81. UMK am 15. November 2013 in Erfurt, Top 16): „Bereits die EU-Lärmkartierung 2007 bestätigt für den Mitgliedsstaat Deutschland die Tatsache, dass durch Straßen-, Schienen- und Luftverkehr eine große Anzahl Lärmbetroffener mit Umgebungslärm belastet wird, der die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet. [...] So sind nach der Lärmkartierung 2007 nachts ca. 3,5 Mio. Bürger Lärmpegeln von  $L_{\text{Night}} > 55$  dB(A) und davon ca. 1,3 Mio. Bürger Lärmpegeln von  $L_{\text{Night}} > 60$  dB(A) ausgesetzt.“ Bei einem erweiterten Kartierungsumfang sind aktuelleren Daten aus der Lärmkartierung 2012 zufolge nachts über 2,8 Mio. Bürger Lärmpegeln von  $L_{\text{Night}} > 55$  dB(A) durch Straßenverkehr und über 2,5 Mio. Bürger durch Schienenverkehr ausgesetzt. Die Lärmkartierung zum Fluglärm gibt ein unvollständiges Bild, ausgeklammert sind alle militärische Flugplätze und die zivile Flugplätze bis zu 50.000 Flugbewegungen pro Jahr. Nach dem Fluglärmgesetz von 2007 sind in Deutschland um mehr als 40 zivile und militärische Flugplätze Lärmschutzbereiche festzusetzen. In den Lärmschutzbereichen ist die Fluglärmbelastung nach der Wertung des Gesetzgebers so hoch, dass zum Schutz des Innenwohnbereiches baulicher Schallschutz notwendig ist und für empfindliche Nutzungen wie Wohnnutzung oder Schulen Baubeschränkungen und Bauverbote gelten. Die

<sup>1</sup> Äquivalenter Dauerschallpegel  $L_{\text{Aeq}}$

Festsetzung der Lärmschutzzonen ist inzwischen weitgehend abgeschlossen (BT Drs. Drucksache 18/2401 vom 26.8.2014 Umsetzung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm).

Die Datenlage zeigt demnach, dass in Deutschland schon bei sektoraler Betrachtung der einzelnen Lärmquellen in Ballungsräumen, entlang der Korridore von Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken und um Flugplätze innerhalb der Lärmschutzbereiche schädlicher Umgebungslärm besteht, der nicht nur belästigt, sondern die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet. Soweit keine Schutzmaßnahmen getroffen sind, darf dies als prioritäres Defizit im Lärmschutz gelten. D.h. schon bei sektoraler Betrachtung zeigt sich hoher Handlungsbedarf, der durch eine Gesamtlärmbetrachtung noch deutlicher wird.

### **Gesamtlärmbelastung**

Der Mensch ist dem Lärm in der Gesamtheit der Quellen ausgesetzt. Insofern ist es sachgerecht, bei Schutzmaßnahmen alle Lärmquellen, also den Gesamtlärm zu betrachten. Mehrfachbelastungen sind Realität: So gaben 62 % der im Auftrag des Umweltministeriums repräsentativ befragten Personen in Rheinland-Pfalz im Jahr 2008 an, von zwei oder mehr Lärmquellen betroffen zu sein.

### **Standpunkte zum Lärmschutzrecht in Deutschland**

Jedoch ist das Lärmschutzrecht in Deutschland weitgehend durch eine sektorale Betrachtung geprägt. Das bedeutet, dass für jede Lärmart spezielle Vorschriften mit jeweils unterschiedlichen Richt- oder Grenzwerten gelten. Das führt zu einer Regelungsfülle, die kaum zu durchdringen ist. Andererseits fehlen gerade für die wichtigsten Lärmquellen – für bestehende Verkehrswege – gesetzliche Schutzregelungen. Der Standpunkt des Bundesverwaltungsgerichts hierzu: „Das überkommene Lärmschutzsystem ist durch ein Nebeneinander von Regelwerken gekennzeichnet, die jeweils nur auf bestimmte Lärmarten abstellen, bereichsfremde Geräuschquellen aber aus der Betrachtung ausblenden“ [2 Rn 389] Zum Schutz vor Fluglärm im Besonderen äußerte sich der Sachverständigenrat für Umweltfragen im Sondergutachten "Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten" 2014 wie folgt: „Das bestehende Luftverkehrsrecht zeichnet sich aus historischen Gründen durch eine Privilegierung des Luftverkehrs gegenüber dem Lärm- und Umweltschutz aus. In der Folge fehlt es bis heute an konkreten Vorgaben zum Umgang mit Fluglärm. Dieses Fehlen gesetzlicher Vorgaben geht zulasten der Lärmbetroffenen, die zu ihrem Schutz auf den Gesetzgeber angewiesen sind.“

Das Bundesverwaltungsgericht äußerte sich auch zur möglichen Gesundheitsgefährdung durch Gesamtlärm [2 Rn. 390] „Bei einer Summierung verschiedener Lärmquellen über die normativ oder administrativ festgelegten Grenzen hinweg kann die Belastung den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung durchaus erreichen.“

### **Grundgesetz und Lärmschutz**

Im Grundgesetz ist das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit verankert (GG Art. 2 Abs. 2 Satz 1). Nach Storost auf der ALD-Veranstaltung „Gesamtlärm“ [4] schließe dies auch den Schutz vor Gesundheitsgefährdungen durch Lärm ein. Z. B. beim Neu- oder Ausbau von Verkehrsinfrastrukturbau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen oder von Flugplätzen gelte für die planende Verwaltung das Gebot, unter Beachtung gesetzlicher Wertungen alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Nach ständiger Rechtsprechung beschränke sich dies nicht auf den durch Grenzwerte vermittelten Schutz, sondern gehe darüber hinaus. Die grundrechtliche Schutzpflicht setze hierbei jedoch eine Kausalität zwischen dem durch den Neubau oder Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zusätzlich erzeugten Lärm und der Gesundheitsgefährdung oder Belastung voraus.

Zumindest um lärmkartierte Verkehrswege und innerhalb von Lärmschutzbereichen müssen die planenden Behörden davon ausgehen, dass eine gesundheitsgefährdende Vorbelastung besteht. Kann dies nicht ausgeschlossen werden, ist zu prüfen, ob durch das Vorhaben eine Zunahme der Gesundheitsgefährdung verursacht wird. Somit besteht bereits heute die Pflicht zur Gesamtlärmbetrachtung, soweit es um den Schutz der Gesundheit geht. Die Behörde kann sich dabei jedoch nicht auf gesetzliche Vorgaben stützen, sondern muss jeden Fall einzeln betrachten. Die dadurch fehlende Rechtssicherheit ist sowohl aus verkehrlicher Sicht als auch für die Lärmbetroffenen nicht zufriedenstellend.

### **Gesamtlärm im Immissionschutzrecht**

Das Bundes-Immissionschutzgesetz (BImSchG) von 1974 will nach einhelliger Ansicht im Schrifttum einen wirksamen Schutz vor Immissionen im Sinne einer Gesamtbelastung bieten (Blaschke) [2 S. 50] Ein erster untergesetzlicher Schritt in diesem Sinn erfolgte 1991 für Sportanlagen. Nach der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) erfolgt eine Summation immerhin über den Lärm aller Sportanlagen.

### **TA Lärm**

Mit der Novellierung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm von 1968 erfolgte 1998 eine Weiterentwicklung des nationalen Lärmschutzrechtes, welche nicht von Europa ausging. U.a. wurde die Gesamtlärmbetrachtung für jene Anlagen eingeführt, die einer Genehmigung nach § 4 BImSchG bedürfen. Das sind „Anlagen, die auf Grund ihrer Beschaffenheit oder ihres Betriebs in besonderem Maße geeignet sind, schädliche Umwelteinwirkungen hervorzurufen oder in anderer Weise die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft zu gefährden, erheblich zu benachteiligen oder erheblich zu belästigen“. Nach Ziffer 3.2 der TA Lärm gilt: „Der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG) ist vorbehaltlich der Regelungen in den Absätzen 2 bis 5 sichergestellt, wenn die Gesamtbelastung am maßgeblichen Immissionsort die Immissionsrichtwerte nach Nummer 6 nicht überschreitet.“

Bereits zuvor erfolgte in einigen Ländern eine BImSchG konforme Auslegung der sektoralen Regelungen der bereits vor Inkrafttreten des BImSchG 1974 im Jahr 1968 erlassenen TA Lärm.

## Lärmminderungsplanung

Wie generell beim Bundes-Immissionsschutzgesetz ist der Schutz vor Immissionen auch Ziel der Umgebungslärmrichtlinie. So lautet § 47 d Abs. 1 BImSchG: „Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden.“

## Konzepte zur Gesamtlärbetrachtung

### Muster-Verwaltungsvorschrift des LAI

Ein quellenübergreifender Schutz war bereits Gegenstand der nationalen Lärmminderungsplanung von 1990 nach § 47 a BImSchG a.F. Der Länderausschuss Immissionsschutz erarbeitete für den Vollzug der Regelung in den Kommunen eine Muster-Verwaltungsvorschrift. Grundlage für die Summation des Lärms von verschiedenen Lärmquellen in der Muster-Verwaltungsvorschrift ist das „Äquivalenzmodell“. Nach diesem Modell erfolgt die Addition der Lärmpegel nachdem die unterschiedliche Lärmwirkung berücksichtigt ist. Diese korrespondiert mit quellenspezifischen Richt- und Grenzwerten. Nach der LAI „Muster-Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des § 47a BImSchG – Aufstellung von Lärmminderungsplänen“ von 1992 sind entsprechend der Differenzen der Richt- oder Grenzwerte die Pegelwerte zu korrigieren und erst dann (energetisch) zu addieren.

Dieser Ansatz ist sowohl mit rechtlichen Festsetzungen als mit den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung konsistent. Die Musterverwaltungsvorschrift wurde in vielen Ländern eingeführt und eingesetzt z.B. in Rheinland-Pfalz (vgl. Handlungsanleitung zur Lärmminderungsplanung in Rheinland-Pfalz, 1999).

### VDI 3722 - Wirkung von Verkehrsgeräuschen

Der Ansatz des Äquivalenzmodells der Muster-Verwaltungsvorschrift wird auch in der VDI 3722 Blatt 2, Wirkung von Verkehrsgeräuschen vom Oktober 2013 umgesetzt. Anstatt Grenz- und Richtwerte bilden hierbei jedoch Expositions-Wirkungs-Beziehungen für beliebige Lärmquellen den Ausgangspunkt: Wirkt beispielsweise Fluglärm mit einem bestimmten Fluglärmpegel ein, entspricht dieser aufgrund der gegebenen Expositions-Wirkungs-Beziehung für Fluglärm einem bestimmten Anteil von Hochbelastigen in der Bevölkerung. Der gleiche Anteil Hochbelastigter würde durch Straßenverkehrslärm aufgrund der unterschiedlichen Lärmwirkung, die sich in einer anderen Expositions-Wirkungsbeziehung ausdrückt, bei einem anderen Lärmpegel erzeugt. Dies ist der „renormierte

Ersatzpegel“. Für andere Lärmquellen gilt entsprechendes. Anstelle von Lärmpegeln werden Substitutionspegel addiert, mit Straßenverkehrslärm als Referenz.

Voraussetzung für eine rechtssichere Anwendung ist, dass Expositions-Wirkungsbeziehungen im relevanten Wertebereich und für die zu berücksichtigenden Lärmarten verfügbar und anerkannt sind. Sie sollten nicht in Konflikt mit rechtsverbindlichen Grenz- und Richtwerten stehen. Nach der Abschaffung des sogenannten „Schienenbonus“ durch die Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist dies bezüglich des Schienenverkehrslärms allerdings der Fall. Hier weichen VDI und 16. BImSchV nun voneinander ab, so dass sich hier vernünftigerweise eine direkte Anwendung der Norm ausschließt. Straßen- und Schienenverkehrslärmpegel können nunmehr einfach energetisch addiert werden.

## „Konzept für eine ruhigere Umwelt“

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat im „Konzept für eine ruhigere Umwelt“ einen Vorschlag für eine Lärmsanierung bei Mehrfachbelastungen durch Verkehrswege erstellt. Im Unterschied zum Verfahren nach der VDI 3722 erfolgt ebenfalls eine einfache energetische Addition.

Der Ansatz im Entwurf für ein Verkehrslärmschutzgesetz vom 23.3.1978 (BT Drs. 8/1671), die Verpflichtungen zum Schutz vor Gesamtlärm einfach in Gänze dem Vorhaben mit dem höheren Mittelungspegel aufzuerlegen, steht mit dem Verursacherprinzip nicht in Einklang.

## Verkehrslärmschutzverordnung

Während das Bundes-Immissionsschutzgesetz einschließlich der Regelungen des Vierten Teils „Beschaffenheit und Betrieb von Fahrzeugen, Bau und Änderung von Straßen und Schienenwegen“ dem Grunde nach einen wirksamen Schutz vor den Gesamtlärmimmissionen bieten will, wird dieses Prinzip in der Verkehrslärmverordnung von 1990 (16. BImSchV) völlig ignoriert. Die oben dargestellten Änderungen des Immissionsschutzrechts haben die Gesamtlärbetrachtung hingegen zumindest in Ansätzen realisiert.

## Diskussion und Fazit

Ein umfassender Schutz vor Gesamtlärm ist kurzfristig kaum erreichbar.

Nach der Rechtsprechung haben Planfeststellungsbehörden im Rahmen von Neu- und Ausbauverfahren zur Verkehrsinfrastruktur bei der Beurteilung einer möglichen Gesundheitsgefährdung jedoch den Gesamtlärm heranzuziehen. Dies ergibt sich aus dem Grundgesetz und findet in der Praxis bereits Anwendung. Mangels gesetzlicher Grundlage erfolgt dies bisher jedoch einzelfallweise, was weder aus verkehrlicher Sicht, noch aus Sicht des Lärmschutzes zufriedenstellend ist.

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz bezweckt den Schutz vor Gesamtlärm. Dies ist in einigen Bereichen bereits implementiert, durch die Lärmaktionsplanung ansatzweise auch beim Verkehrslärmschutz.

Die Regierungsparteien der 18. Legislaturperiode haben im Koalitionsvertrag diesbezüglich u.a. folgende Vereinbarung getroffen:

*„Wir werden deshalb den Schutz vor Verkehrslärm deutlich verbessern und Regelungen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz an Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen treffen. Der Gesamtlärm von Straße und Schiene muss als Grundlage für Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden.“*

Auch die Umweltministerkonferenz hat sich im Mai 2014 für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz ausgesprochen (82. UMK, Mai 2014, Top 13: Verkehrsübergreifender Lärmschutz):

*"Die Umweltministerinnen, -minister, -senatorin und -senatoren der Länder bitten den Bund, im Bundes-Immissionsschutzgesetz verkehrsträgerübergreifende Regelungen für den Schutz gegen Lärm an Straßen und Schienenwegen zu schaffen. Bei der Ermittlung der Geräuschbelastung in dem zu betrachteten Straßenabschnitt oder Schienenweg sind die Vorbelastung durch die Geräusche anderer Straßen- und Schienenwege zu berücksichtigen.“*

Wie kann dies umgesetzt werden? In einem ersten Schritt sollte die Verkehrslärmschutzverordnung den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichtes angepasst werden. Die 16. BImSchV ist die zentrale Regelung und enthält diesbezüglich signifikante Defizite. Besonders problematisch ist die sektorale Betrachtung der Lärmquellen. Erst durch die Regelungen der 16. BImSchV wird diese beim Bau und der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen eingeführt, obwohl das zugrundeliegende Bundes-Immissionsschutzgesetz vor einer Gesamtlärmbelastung schützen will. Durch dieses Defizit ist die Verkehrslärmschutzverordnung derzeit für die Planfeststellungsbehörden in Gebieten, die durch Lärm bis in den gesundheitsgefährdenden Bereich belastet sind, weder Grundlage für einen ausreichenden Lärmschutz noch für rechtssichere Entscheidungen:

Bei einer Summierung verschiedener Lärmquellen über die normativ oder administrativ festgelegten Grenzen hinweg kann die Belastung den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung durchaus erreichen. Ist diese Schwelle überschritten, so sind Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Droht - und sei es erst aufgrund der Summationswirkungen verschiedener Lärmquellen - ein Verfassungsverstoß, so darf es mit einer bloß sektoralen Lärmbeurteilung nicht sein Bewenden haben, befindet das Bundesverwaltungsgericht. Insbesondere innerhalb der neuen Lärmschutzzonen nach Fluglärmschutzgesetz und in der Nähe von verkehrsreichen Straßen und Güterzugkorridoren wie dem Mittelrheintal ist dies zutreffend. In diesen Bereichen rückt die Frage der Gesundheitsgefährdung auch deshalb weiter in den

Blickpunkt, als der sogenannte „Schienenbonus“ seit dem 1. Januar 2015 bei der Ermittlung des Bahnlärmpegels entfallen ist. Dem liegt eine Neubewertung der Schädlichkeit des Bahnlärms durch den Gesetzgeber zugrunde. Der Wegfall des „Schienenbonus“ hat auf den Beurteilungspegel den gleichen Effekt wie eine Verdreifachung des Bahnverkehrs – nämlich eine Erhöhung um 5 dB(A)

Das Regelungsdefizit in der Verkehrslärmschutzverordnung wird zusätzlich dadurch verschärft, dass durch bauliche Änderungen an jedem einzelnen Verkehrsweg Lärmbelastungen von jeweils bis zu 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) nachts erreicht werden können. Für solche Fälle ist nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Fernstraßen in der Baulast des Bundes“ in der Fassung von 2010 unmittelbar eine Lärmsanierung vorgesehen.

Zumindest relevanter Lärm von anderen gleichartigen Verkehrswegen - auch bestehenden – sollte als Vorbelastung berücksichtigt werden. Dies ist ohne Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes möglich, solange damit keine Lärmsanierung verbunden ist. Immerhin kann dadurch einem weiteren Anwachsen des Sanierungsbedarfes Einhalt geboten werden. Dazu wurden bereits Anträge in den Bundesrat eingebracht (BR Drs. 319/1/14 vom 9.9.2014).

Ein zweckmäßiger Ausgangspunkt für die Gesamtlärmbetrachtung ist unverändert das Verfahren der Musterverwaltungsvorschrift des LAI für die nationale Lärminderungsplanung aus dem Jahr 1992.

Auch wenn noch nicht alle technisch-wissenschaftlichen Fragen zur Gesamtlärmbewertung im Einzelnen geklärt sein sollten, kann der Verordnungsgeber seinen Wertungs- und Gestaltungsspielraum hier nutzen.

In einem zweiten Schritt kann der Anwendungsbereich des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auf bestehende Verkehrswege erweitert werden.

Schließlich sollte auch der Schutz vor Fluglärm der Empfehlung des Sachverständigenrates für Umweltfragen folgend systematisch in das Bundes-Immissionsschutzgesetz einbezogen werden. Immerhin umfasst die Lärminderungsplanung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bereits Fluglärm. Im Fluglärmschutzgesetz sind lediglich baulicher Schallschutz und Baubeschränkungen geregelt.

## Literatur

- [1] Veranstaltung „Gesamtlärm“ des Arbeitsrings Lärm der Deutschen Akustischen Gesellschaft, am 22.9.2014, <http://www.ald-laerm.de/events/ald-veranstaltung-gesamtlarm>.
- [2] BVerwG, Urteil vom 16.3.2006 – BVerwG 4 A 1075.04
- [3] Blaschke, Ulrich, Lärminderungsplanung, Schriften zum Umweltrecht, Bd. 168, Berlin 2010, S. 50..
- [4] Storost, Ulrich, „Rechtliche Aspekte einer Gesamtlärmbewertung“, ALD-Veranstaltung „Gesamtlärm“