
Stellungnahme zum Entwurf einer Zweiten Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten begrüßt die Änderung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm grundsätzlich. So ist vor dem Hintergrund wachsender Städte und Regionen nachvollziehbar, dass im Rahmen einer befristeten Sonderregelung („Experimentierklausel“) für heranrückende Wohnbebauung nachts erhöhte Immissionsrichtwerte getestet bzw. geprüft werden sollen. Nachvollziehbar ist auch, dass erstmalig Immissionsrichtwerte für den Gebietstyp „Dörfliches Wohngebiet“ eingeführt werden sollen. Für die Angebote mit Bussen und Bahnen ist das Thema sogar von zentraler Bedeutung. Denn eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene oder in den ÖPNV kann nur erfolgreich sein, wenn der Schutz vor Lärm weiter verbessert und damit die notwendige Akzeptanz bei Bürgerinnen und Bürgern erreicht wird.

Zugleich gilt grundsätzlich auch, dass Maßgaben für mehr Lärm- oder Umweltschutz auch praktikabel sein müssen, zumal die Daseinsvorsorge nicht gefährdet werden darf, zu der auch die Angebote im Nah- und Eisenbahnverkehr gehören.

Im Einzelnen:

Experimentierklauseln bzw. die hier vorgesehene zeitliche Befristung von neuen Immissionsrichtwerten haben zunächst den Vorteil, dass wichtige Erfahrungswerte gesammelt werden können und damit mittel- und langfristige Bürokratie abgebaut oder auch Planung- und Genehmigungsverfahren beschleunigt werden können. Ebenso gilt es bei Maßgaben dieser Art jedoch auch die Verantwortlichkeiten für Schallschutzmaßnahmen eindeutig und klar festzuschreiben. Andernfalls können langwierige Konflikte zwischen Anwohnern und Gewerbe- sowie Industriebetrieben oder auch mit Betreibern von Betriebshöfen (Verkehrsunternehmen) drohen. So wird eine **bloße Verschärfung von Immissionsrichtwerten** nicht helfen, wenn nicht zugleich auch ausreichender Schallschutz auf Seiten der Wohnbebauung umgesetzt wird. Genau dieser zentrale Punkt findet jedoch in der vorliegenden Änderung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm **unzureichend Berücksichtigung**. Im Kern können also schärfere Immissionsrichtwerte nur wirken, wenn in der TA Lärm parallel verankert wird, dass das notwendige Schutzniveau auch durch passiven Lärmschutz (bspw. Einbau von Schallschutzfenstern) sicherzustellen ist.

Darüber bestehen bei **einigen Neuregelungen Unklarheiten**. Das betrifft etwa den Regelungsvorschlag zum Umgang mit unwirksamen Bebauungsplänen. In diesem Fall sollen die erhöhten Immissionsrichtwerte für zwei Jahre ab Rechtskraft der Entscheidung für genehmigte Wohnbauvorhaben anwendbar bleiben. Nicht ausreichend klargestellt ist jedoch, was anschließend gelten soll. Hier sollte sichergestellt werden, dass die damit realisierte Bebauungssituation nicht zu Nachteilen der Anlagenbetreiber bzw. zu Lasten des schon vorher vorhandenen Anlagenbetriebs führen darf. Eine abschließende rechtliche Regelung, die dies ausschließt, halten wir für unverzichtbar.

Zu diesen und anderen Aspekten macht die **Deutschen Bahn AG** in einer eigenen Stellungnahme konkrete Änderungs-, Ergänzungs- und Formulierungsvorschläge. Wir bitten um Berücksichtigung.