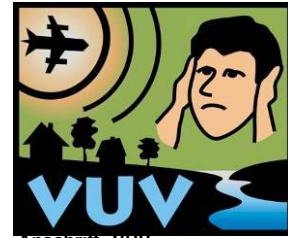


# Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs



Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz,  
nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz  
Referat C I 3 [REDACTED]  
Schutz vor Lärm und Erschütterungen

Robert-Schuman-Platz 3, 53175 Bonn  
**Per Mail** [REDACTED] (Referat)

Anschrift VUV  
Birkenweg 35  
15827 Blankenfelde  
Internet [www.vuv-verein.de](http://www.vuv-verein.de)  
Vorsitzender: 12589, Grünelinder Str.11  
Mail: [REDACTED]  
Konto DE17 160500003641009030  
Bank MBS Potsdam  
BLZ 160 500 00

Anhörung beteiligter Kreise nach § 51 BImSchG zum Entwurf einer Zweiten Verwaltungsvorschrift zur  
Änderung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm

Sehr geehrte Frau Referatsleiterin [REDACTED],

Wir bedanken uns für die Beteiligung anlässlich der von interessierten Kreisen favorisierten Absicht,  
die TA Lärm zu verändern und nehmen wie folgt Stellung:

## Generelle Einordnung

Die Änderung erscheint aus der Zeit gefallen und widerspricht aktuellen Anforderungen der EU  
UmgebungslärmRL und der gerade aufgestellten Lärminderungsplanung, die über eindeutige Ziele  
verfügt. Angesichts einer seit Jahren festzustellenden gewachsenen Lärmempfindlichkeit der  
Bevölkerung ist ein Widerspruch mit Gemeinschaftsrecht als äußerst kritisch anzusehen.

Sie steht auch im Widerspruch zu grundsätzlichen Zielen des Immissionsschutz- und Planungsrechts.  
Das Vorsorgeprinzip, das seit dem Reichwohnungsgesetz von 1918 und dem  
Bundesimmissionsschutzgesetz Grundlage der Gesetzgebung und Rechtsprechung ist und das Handeln  
öffentlicher Stellen bestimmt, wird in einem kleinen aber wesentlichen Bereich auf den Kopf gestellt.  
Vermeidbarer Lärm wird nicht an der Quelle bekämpft sondern wird gerade für den besonders  
kritischen Nachtschutzbereich für hinnehmbar und sogar für steigerungsfähig in bestimmten Gebieten  
angesehen. Mit der beabsichtigten Änderung wird für eine ganze Anzahl von Gebietskategorien die  
Schutzwürdigkeit von Wohngebäuden herabgestuft.

Die Einschätzung, dass für eine Wohnnutzung eine geringere Schutzwürdigkeit anzusetzen ist, wird  
ausschließlich für den besonders empfindlichen Nachtzeitraum vorgenommen, ohne dass Erkenntnisse  
der Lärmwirkungsforschung überhaupt zu Rate gezogen worden sind. Das Aufwachen und  
Schlafstörungen in der besonderen räumlichen Fallkategorie wird mit der Änderung der TA Lärm  
bewusst in Kauf genommen.

Die Fallkategorie, mit der diese „Erleichterungen“ für das Baugeschehen unter dem Deckmantel  
„bezahlbaren Wohnraum“ zu schaffen, ist sehr konkret beschrieben:

Es handelt sich um an Gewerbestandorte durch planungsrechtliche Entscheidungen im Rahmen von  
Bebauungsplänen heranrückende Wohnbebauungen. Da es sich um bestehende Gewerbestandorte  
handelt, ist von einer erhöhten Bestandskraft der gewerblichen Einrichtungen auszugehen, die allein  
aufgrund der Bestands- und Betriebsgenehmigungen über ein präventives Abwehrrecht gegenüber  
heranrückender Wohnbebauung verfügen.

Wenn man die Problemlage, dass diese Gewerbestandorte zu hohe Immissionen für die Nachbarschaft  
ausstrahlen, im Sinne des Vorsorgegedankens lösen würde, müsste man über ein Förderungsschiene  
im Rahmen des Städtebauförderungsgesetzes nachdenken, um störende Anlagen einzuhausen oder zu  
verändern (siehe hierzu die sehr positiven Ausführungen in dem Abschlussbericht unter 3.6.7  
Festsetzung von Lärm-Sanierungsgebieten).

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

Auch wenn dieses von der Umweltseite angesprochen worden ist, wird dieser Weg offensichtlich nicht weiterverfolgt, sondern allein zu Lasten der zukünftigen Wohnnutzung eine zusätzliche Lärmbelastung für zulässig gehalten.

Es wird also davon ausgegangen, dass aufgrund der besonderen Lagegunst einer geplanten neuen Wohnbebauung in der Nähe von Gewerbestandorten, die in Blickkontakt der Bewohner auch weitere Emissionen auslösen können, von einer geringeren Lärmempfindlichkeit dieser spezifischen heranrückenden Wohnsiedlung öffentlich rechtlich auszugehen ist.

Es ist offensichtlich, dass an dieser Stelle willkürlich und zu Lasten der zukünftigen Bewohner eine nicht zu vertretende Erhöhung von Lärmwerten – aufgrund der geplanten Änderung der TA Lärm – vorgenommen wird. Angesichts der zu erwartenden und in umfangreichen Beispieluntersuchungen prognostizierten Konfliktsituationen von heranrückenden Wohnbebauungen wird also zu Lasten von Wohnnutzern und Familien gerade für den Nachtzeitraum ein öffentlich rechtlich konstituiertes, reduziertes Schutzniveau behauptet.

Dieses Vorgehen widerspricht nicht nur dem gesunden Menschenverstand sondern wie bereits ausgeführt grundlegenden Zielen des Planungs- und Immissionsschutzrechts.

Besonders problematisch ist der demokratischen Prinzipien und Anschauungen entgegenstehende Ansatz, dass zu erwartende Lärmkonflikte durch die Erhöhung der „zumutbaren“ Lärmwerte „gelöst“ werden. Es wird also für eine besonders problematische Konfliktlage eine Anpassung der Lärmwerte zu Lasten der wehrlosen, weil der Situation ausgelieferten Wohnbevölkerung vorgeschlagen.

Die Apologeten dieses Vorgehens, die möglicherweise immobilienwirtschaftliche Interessen verfolgen, sehen anscheinend betroffene Bewohner als reine Objekte und nicht als im demokratischen Gemeinwesen mit Rechten ausgestattete Bürger an. Selbstverständlich steht Bürgern, die in Sichtweite von gewerblichen Anlagen in der Nacht aufwachen dürfen dasselbe Recht, sich gegen Immissionen zu wehren zu, wie Bürgern, die in ruhigen Vorortsiedlungen in geschützten Wohnsiedlungen sich aufhalten. Der Unterschied soll in Zukunft durch die Änderung der TA Lärm allerdings darin liegen, dass diese an Gewerbeanlagen „herangerückten“ Bürger nicht mehr den Schutz des Staates und das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip in Anspruch nehmen dürfen.

Da aber die Konfliktlage bewusst zu Lasten der „heranrückenden“ Bürger verschoben worden ist, sind rechtliche Auseinandersetzungen auch zwischen Wohnnutzung und Gewerbenutzung abzusehen. Ein demokratisch legitimer Rechtsfrieden sieht anders aus.

Bereits an dieser Stelle sollte also die Experimentierklausel nicht weiter verfolgt werden und dem Verordnungsgeber die Entscheidung nahegelegt werden, auf diese zu verzichten.

Die Bundesregierung unterstützt diese Argumentation, da folgende aktuelle Aussagen aus einem „Bündnis (Forderungs)papier“ zu entnehmen sind:

„Gleichzeitig sind die berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner an einem verlässlichen Schutz vor Immissionen sowie dem Schutz von ansässigen Gewerbebetrieben vor Verdrängung zu berücksichtigen.“

Ein verlässlicher Schutz der Nachtruhe kann nicht darin bestehen, Lärmwerte in kritischen planerischen Situationen durch eine Erhöhung als „zumutbar“ anzusetzen. Da der Gesundheitsschutz zwingend mit dem Schutz der Nachtruhe verbunden ist, können wohnungswirtschaftliche oder vermeintlich planerische, in Wahrheit die Grundstücksverfügbarkeit betreffende Argumente keinesfalls durchgreifen oder abwägend ins Feld geführt werden. Der Gesundheitsschutz ist auf jeden Fall vorrangig.

# Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.

---

## **Wohnungswirtschaftliche (darunter sozial orientierte) und bauwirtschaftliche Interessen**

Die Intention, Umweltstandards abzubauen, Normen zu flexibilisieren, Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und „das Bauen“ zu erleichtern ist in vielfältiger Form Gegenstand öffentlicher Debatten in den letzten Jahren gewesen. Besonders bedeutsam, weil mit einer sozialen Komponente verknüpft, erscheint jetzt die Wortkombination, „bezahlbaren Wohnraum“ zu errichten und die mit dieser politisch aufgeladenen Konnotation verbundenen „Flexibilisierungen“ durchzusetzen.

Sie selbst beschreiben eine hohe Nachfrage an Wohnraum in der Begründung. Dieses allein rechtfertigt keineswegs eine Reduktion von Umweltstandards zu Lasten der Gesundheit.

Jetzt ist allerdings festzustellen, dass es keinesfalls an Genehmigungen oder fehlender Flexibilität mangelt, sondern ca. 900 Td. Wohneinheiten sich im Bauüberhang (genehmigte, nicht fertiggestellte Wohnungen) befinden. Das ist mehr als das Doppelte der bekannten beabsichtigten und sehr hoch angesetzten Jahresscheiben der Bundesregierung.

Der zentralen Frage, warum diese Wohneinheiten nicht errichtet werden, wird nur unzureichend nachgegangen. Es ist nicht bekannt, ob Immobiliengesellschaften hier aus spekulativen Gründen Grundstücke mit Baugenehmigungen zurückhalten. Allerdings wird argumentiert, dass aufgrund gestiegener Zinsen und aufgrund hoher Baupreise bezahlbarer Wohnraum überhaupt nicht mehr als realisierbar erscheint.

Bereits vor zwei Jahren wurde in einer Ausarbeitung von bulwien/gesa dargestellt, dass die herkömmlichen Baulandmodelle mit spezifischen Bindungen hinsichtlich bezahlbarer Wohnungen bei Bebauungsplänen finanziell nicht mehr darstellbar seien.

ZIA äußerte sich im jüngsten Frühjahrsgutachten nicht nur zum bezahlbaren Wohnraum sondern generell zur Erstellung von Wohnungen wie folgt:

„Wohnungsneubau ist unter dem aktuellen Zinsniveau, den hohen Bodenpreisen und Baukosten ohne deutlich höhere Mieterträge wirtschaftlich schwierig darstellbar.“ Wohnungsneubau wird in einer anderen Presseerklärung nur bei Kostenmieten von ca. 19€ für umsetzbar gehalten.

Aufgrund dieser Aussagen ist es geradezu abenteuerlich, Standardreduzierungen durchzuführen, da die Akteure selbst kaum noch für bezahlbaren Wohnraum eintreten, geschweige denn ihn beabsichtigen.

Ein noch viel problematischeres Bild ergibt sich, wenn man sich die amtliche Fertigstellungsstatistik von neugebauten Wohnungen ansieht. Daraus ergibt sich, dass seit 2016 in den Ländern die Baufertigstellungsdauer erhebliche Unterschiede und vor allem bis 2023 erhebliche Anstiege aufweist. Während private Bauherren und auch städtische Wohnungsbauunternehmen mit relativ niedrigen Bauzeiten bis ca. 2016 ausgekommen sind, sind in einigen Ländern und insbesondere in hochpreisigen Ballungsräumen die Bauzeiten zwischen Genehmigung und Baufertigstellung geradezu explodiert. Während in Niedersachsen 2016 noch eine Zeitdauer von ca. 9 Monaten für den privaten Wohnungsbau (überwiegend Ein- und Zweifamilienhäuser) festgestellt werden konnte, liegt die Zahl z.B. in der Stadt München 2023 durchschnittlich bei ca. 48 Monaten. Derartige Bauzeiten von 4 Jahren sind für normale, nicht an steuerlichen Abschreibungsprojekten angebundene Bauherren (selbst bei der Errichtung nur eines Mehrfamilienhauses) bereits aus finanziellen Gründen wegen der hohen Zwischenfinanzierungskosten in der Regel nicht tragbar.

Diese absoluten Missstände sind direkt mit den hohen Grundstückspreisen in den nachgefragten Ballungsräumen zu korrelieren, die im Wesentlichen aufgrund des Agierens der Immobilienwirtschaft eingetreten sind. Lösungsansätze gegen derartige Fehlentwicklungen vorzugehen, sind erarbeitet worden, werden aber von interessierten Kreisen abgelehnt.

Es wird so getan, als ob man die Probleme mit folgender Argumentationskette lösen könnte:

1. Hohe Baupreise sind durch Standardreduzierungen zu mindern.
2. Standardreduzierungen führen zu billigem Bauen.
3. Billiges Bauen führt zu bezahlbarem Wohnraum.

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

Es ist angesichts der amtlichen Statistik, der Grundstückspreise und Versuchen der Immobilienwirtschaft, verstärkt hochpreisige – für die breite Bevölkerung kaum bezahlbare – Wohnungen auf einen durch teure Wohnungen gesättigten Markt zu bringen, vollkommen unrealistisch, dass die Argumentationskette nur im Ansatz erfolgreich sein wird.

Denn die Grundstückskosten sind in den nachgefragten Ballungsräumen derart hoch, dass sie niemals durch niedrigere Baupreise zu relativieren sein würden. Außerdem gibt es überhaupt keine Verpflichtung, geminderte Baupreise, wenn diese überhaupt entstehen, mietpreisreduzierend einzusetzen. Zurzeit wird anstatt auf Spekulationsgewinne zu verzichten, vornehmlich in hochpreisigen Wohnungsbau investiert.

Selbstverständlich könnte der Gesetzgeber, die Gutachterausschüsse der Länder verpflichten, ausschließlich die vollkommen von der Einkommensentwicklung abgekoppelten Grundstückspreise zu regulieren. Man müsste nur die realisierbaren und rechtlich zulässigen Mieten jedem Kauf zugrunde legen. Dieses könnte allerdings Abwertungen bedeuten und eine Kritik von Teilen der Immobilienbranche nach sich ziehen.

Ähnliche Reaktionen wären zu erwarten, wenn man steuerliche Abschreibungen begrenzen würde und den Nachweis verlangen würde, dass sowohl rechtlich korrekte Mietpreise bei der Grundstücksbewertung wie auch reduzierte (nachgewiesene!) Baupreise angesetzt werden. Dieses würde zwar einen staatlichen Eingriff bedeuten, den die Immobilienwirtschaft ablehnen könnte, er wäre aber angesichts der Selbstverständlichkeit, mit der die Branche von jeglicher steuerlicher Abschreibung profitiert, durchaus zulässig und geboten.

Aus den amtlichen Statistiken geht hervor, dass in den hochpreisigen Ballungsräumen neben dem privaten kleinteiligen Wohnungsbau der Eigentumswohnungsbau stark zugenommen hat und dieses Segment wahrscheinlich auf Vermarktungsschwierigkeiten stößt. Die jetzige Wohnungsbaukrise ist eine Strukturkrise eines zu stark an der privaten Wohnungswirtschaft orientierten Sektors. Es ist in Städten Bayerns ein ungewöhnlich hoher Anteil von Eigentumswohnungen (inwiefern vermietbar geht aus den Statistiken nicht hervor) mit ca. 50% des gesamten Neubauvolumens festzustellen.

Dass Teile der Immobilienwirtschaft versuchen – ohne jede selbstkritischen Ansätze – ihre Partikularinteressen durchzusetzen, ist aus Positionspapieren zu „Wohnbündnissen“ abzulesen.

Umweltstandards insbesondere Lärmschutzstandards werden offensichtlich als größtes Problem (mit dem Ziel der Ablenkung?) seitens dieser Interessensgruppen gesehen. Aus dem ZIA Frühjahrsgutachten wird zitiert:

„Wohnnutzungen sollten schnellstmöglich auch im Kerngebiet grundsätzlich möglich sein. Das urbane Gebiet gemäß § 6a BauNVO unterstützt mit seinen großzügigeren Rahmenseetzungen zum Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten und Gewerbe zudem die Etablierung eines vielfältigen Nutzungsmixes in den Stadtzentren.“

Hier wird in vollkommen sinnloser Art und Weise eine Nutzungsmischung favorisiert, die aus guten Gründen nicht in der jetzigen Stadtstruktur zu erkennen ist und auch nicht erstrebenswert ist, denn offensichtlich besteht eine der Zielsetzungen dieser Interessensgruppe darin, Lärmprobleme nicht wahrzunehmen, um reduzierte Standards zu erreichen. Interesse an einer wohlgeordneten und rational aufgebauten, an sozialen und umweltgerechten Maßstäben orientierten Stadt ist hier nicht zu erkennen.

Es ist insofern überhaupt nicht verwunderlich, dass nach der Auffassung dieser Interessensgruppe die Schwächsten in der Gesellschaft, die auf preiswerten Wohnraum angewiesenen breiten Bevölkerungsschichten gezwungen werden sollen, in Lärm beaufschlagten und unzureichend abgeschirmten Wohnungen zu leben.

# Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.

---

## **Bauüberhang und Spekulation auf reduzierte Lärmschutzstandards**

Angesichts von Baufertigstellungsdauern über 3 Jahren und einem Bauüberhang von ca. 900 Td. Wohnungen ist davon auszugehen, dass eine ganze Reihe von Baugenehmigungen mit Lärmschutzproblemen nochmals in die Diskussion kommt und Genehmigungen mit reduzierten Standards verfolgt werden. Dieses ist bei der bestehenden Rechtslage durchaus möglich.

Zunächst würden aber gerade die Projekte in schwierigen lärmbelasteten Lagen, die bisher nicht zur Durchführung gekommen sind, potentiell weiterverkauft werden. Man würde also auf eine Änderung der Lärmschutzstandards hoffen und mit dieser Erwartungshaltung, Grundstücke mit Baugenehmigungen höherpreisig zum Verkauf anbieten. Es ist also davon auszugehen, dass nicht nur in der Zukunft sondern bereits durch die Anpassung von nicht realisierten Baugenehmigungen unerwünschte Nebeneffekte auftreten. Hier wäre der Gesetzgeber aufgefordert, entsprechende rechtliche Schranken und Bedingungen einzuführen.

Da es aber in diesem Bereich – es erstaunt wenig! – keine Musterbeispiele gibt, sind Verwerfungen und absehbare Auseinandersetzungen vorprogrammiert. Auch hier empfiehlt sich nur die große Lösung: man sollte Abstand von der vorgeschlagenen Experimentierklausel TA Lärm nehmen.

## **Immissionsschutz in der verdichteten Stadt und in Ballungsräumen**

Insbesondere in den verdichteten Ballungsräumen ist eine Rücksichtnahme zwischen unterschiedlichen Nutzungen dringend erforderlich. Die bestehende TA Lärm hat für die gegenseitige Rücksichtnahme gesorgt und hat insbesondere nutzbare nicht lärmvorbelastete Wohnungsaußenbereiche sichergestellt. Aus den erarbeiteten Gutachten im Vorfeld der Debatte ging hervor, dass mit einer Ausnahme sogar bei schwierigen Immissionslagen vernünftige Lösungen gefunden worden sind. Warum man ein bewährtes Instrument aufgeben und ändern will, erschließt sich nicht.

Die verdichtete Stadt wird insbesondere durch Verkehrslärm stark beeinträchtigt. Wenn in besonderen Situationen Gewerbelärm zum Auffüllen von Lärmpausen des Verkehrslärms zulässig werden sollte, wird es zu Konflikten kommen, die zur sozialen Segregation führen können. Belastete Wohnungsstandorte werden dann auch zu sozialen Brennpunktgebieten.

Eine negative Veränderung gemischter Wohnviertel – auch in sozialer Hinsicht – ist nur durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zu erreichen, die insbesondere den Verkehrslärmschutz betreffen. Wenn zusätzlich zum Verkehrslärm Gewerbelärm die Wohnqualität von städtischen Quartieren beeinträchtigen darf, werden Entwicklungen provoziert, die zwingend zu vermeiden sind.

Die EU-UmgebungslärmRL und die mit ihr in nationales Recht überführten WHO noiseguidelines geben eindeutige Standards vor, die nicht nur für EU Bürger sondern auch für öffentliche Verwaltungen und Ordnungsgeber in der EU bindend sind.

Die Überarbeitung der TA Lärm sollte auch die europarechtlichen und nationalen Lärmschutzregelungen und aktuelle Entwicklungen und lärmmedizinische Erkenntnisse in Bezug auf den Verkehrslärmschutzbereich berücksichtigen.

Dies ist jedoch nicht geschehen, denn die gesetzlich bindenden Lärmbewertungen in der EU-RL 367/2020 vom 4. März 2020, die im Jahr 2021 über die Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Lärmkartierung vom 28. Mai 2021 in nationales Recht umgesetzt wurden, finden keinen Niederschlag. Die Schutzziele werden durch die Environmental Noise Guidelines for the European Region 2018 beschrieben:

Schädliche, gesundheitsbeeinträchtigende Wirkungen sollten danach durch Begrenzung der Mittelungspegel für Straßenlärm auf 53 dB tags / 45 dB nachts, Schienenlärm auf 54 dB tags / 44 dB nachts und Fluglärm auf 45 dB tags / 40 dB nachts, jeweils außen, vermieden werden können.

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

Die Tag- und Nachtwerte für die Lärminderungsplanung liegen bei dem Wertepaar: 45 dB tags und 40 dB nachts. Hier handelt es sich um prognostische Berechnungen, die berücksichtigt werden, und die aufgrund lärmmedizinischer Erkenntnisse sowohl hinsichtlich HA (highly annoyed persons) also hinsichtlich AR (Arousal Reactions) begründet sind. Insbesondere in der Nacht sollte der Außenlärmpegel entsprechend der WHO noiseguidelines **40 dB(A)** nicht überschreiten.

Diese o.a. Werte stellen das Grundgerüst für die Abwägung von Lärmschutzwerten dar. Denn diese WHO Werte sind nicht etwa die untersten anzunehmenden Schwellenwerte oder auch Werte, bei denen eine Gesundheitsbeeinträchtigung zu befürchten ist bzw. beginnt, sondern explizit Werte, ab denen Gesundheitsbeeinträchtigungen eintreten können.

Es ist deshalb auszuschließen, dass es dem Verordnungsgeber gestattet ist, diese Werte zu überschreiten.

Angesichts der Tatsache, dass es eine Vielzahl von Lärmquellen in einer verdichteten Stadt gibt, ist bereits im Vorfeld einer Lärmsummation dafür Sorge zu tragen, dass es nicht bereits bei der Richtwertsetzung zu potentiellen Überschreitungen kommt. Wenn wie im vorliegenden Fall die beabsichtigten Richtwerte um 3 dB über den nach Gemeinschaftsrecht für zulässig angesehen Werten liegen, sind rechtliche Abwägungsmaßstäbe nicht eingehalten.

Die Auffassung, dass Nutzungsmischungen in der verdichteten Stadt per se positiv seien und es weder immissionschutzrechtlicher Kontrolle noch Regelungen bedarf, liegt fern der Realität in einer verdichteten Stadt.

Eine Mittelwertbildung nach TA Lärm kann es auch nur für die Außenwohnbereiche, die Balkone, Loggien und Terrassen wie auch Wohnungsfreiräume wie Gartenhöfe geben. Der Schutz der Bewohner vor Schlafstörungen ist in jedem Fall – unabhängig von der Gebietskategorie - zu gewährleisten. Insofern sollte auch dieser Grundsatz bei etwaigen Änderungen der TA Lärm beachtet und implementiert werden.

Das Immissionsschutzrecht alter wie auch neuer Prägung konstituiert das Vorsorgeprinzip und die Vermeidung von erheblichen Belästigungen sowie den grundsätzlichen Ausschluss von vermeidbarem Lärm. Es ist insofern bereits in Ballungsräumen mit quellenübergreifenden Lärminderungsplanungen bereits unzulässig, eventuelle Lärmpausen durch rein theoretisch zulässige aber praktisch zu vermeidenden Gewerbelärm aufzufüllen.

Es müsste also konkret nachgewiesen werden, dass derartige Fälle ausgeschlossen werden können, um eine Verschlechterung von Lärmwerten der TA Lärm überhaupt in Erwägung zu ziehen. Die Analyse von Lärminderungsplanungen sowie die Berücksichtigung der erhöhten Schutzbedürftigkeit der Bevölkerung und von Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung sind unterblieben. Anscheinend sind die vorhandenen städtischen Konfliktlagen und die rechtlichen Rahmenbedingungen der unterschiedlichen Lärmarten bisher nicht ausreichend gewürdigt worden. Von einer Änderung der TA Lärm in der vorgeschlagenen Form ist Abstand zu nehmen, um gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse nicht zu gefährden.

### **TA Lärm als Garant für den Schutz von Außenwohnbereichen und von Wohnqualität**

Es ist als sehr positiv anzusehen, dass der grundsätzliche Ansatz, den Schutz von Außenwohnbereichen (zumindest in Teilen) sicherzustellen, beibehalten werden soll.

Die Zielsetzung von einzelnen Wirtschaftsverbänden, allein auf den passiven Lärmschutz und auf das Schließen von Fenstern abzustellen, ist vom Bundesverwaltungsgericht definitiv abgelehnt worden.

Architektonische Selbsthilfe allein ist nicht geeignet, Lärmkonflikte in städtischer Umgebung zu bewältigen.

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

Insofern hat sich bereits anlässlich der DAGA 2023 der Leiter der Hamburger Umweltbehörde ausführlich zu Aspekten in der beabsichtigten Änderung der TA Lärm geäußert und Kritik an einem zu kurz gegriffenen baulichen Schallschutz geübt.

Als besonders problematisch ist von ihm der Ansatz bezeichnet worden, allein über die qualitative Bezeichnung von Fensterkonstruktionen (als nicht ausreichend ist bereits das Hamburger Fenster in dem o.a. Fachgutachten bezeichnet worden) einen ausreichenden Schutz sicherstellen zu wollen.

Es ist seit den 80er Jahren (vermittelt über die Korrektursummanden der VDI 2719) bekannt, dass bestimmte Verkehrslärmarten aber auch Gewerbelärm tieffrequente Anteile beinhalten können, die durch „normale“ Fensterkonstruktionen nicht ausreichend abgeschirmt werden. Die Kennzeichnung von C und C tr (tr steht für traffic) von Bauteilen in Prüfberichten ist durch die europäische Normung seit Jahrzehnten vorgegeben worden.

Es ist dem Umweltbundesamt als bis vor kurzem ständigen Mitglied im AK Außenlärm des Normenausschusses für die DIN 4109 bekannt, dass aufgrund der Initiative des Deutschen Instituts für Bautechnik und der Ausarbeitung von Dr. Andreas Meier (BBM) Einvernehmen dahingehend erzielt worden ist, dass in Zukunft C bzw. C tr Werte in bestimmten Immissionssituationen bei Außenlärm zu berücksichtigen sind. Die konkreten Werte und Verfahrensweisen wurden abgestimmt. Über den Fortgang der Aufnahme dieser Vorschläge im Arbeitsausschuss der DIN 4109 kann der Verfasser nicht berichten.

Gleichzeitig ist in dem AK Außenlärm – hier wird um Austausch mit dem UBA und Lesen der dort vorliegenden Protokolle gebeten – eine Maximalschallpegelregelung für Verkehrslärm abgestimmt worden. Über den Fortgang der Aufnahme dieser Vorschläge im Arbeitsausschuss der DIN 4109 kann der Verfasser nicht berichten.

Angesichts dieser mühsamen jahrelangen Abstimmungen erscheint es weder zeitgemäß noch inhaltlich ausreichend zu sein, im Zuge des Änderungsverfahrens der TA Lärm diese Erkenntnisse und Bemühungen auszublenden.

Es ist auch positiv anzumerken, dass sich die Länder aufgrund der Unterstützung des Deutschen Instituts für Bautechnik verständigt haben, sämtliche Teile der DIN 4109 als Technische Baunormen anzuerkennen. Die seit Jahrzehnten bemängelten Lücken beim baulichen Schallschutz wären also schnell und umfassend zu füllen. Allerdings müssten die angesprochenen Regelungen umgesetzt sein und in einem aktuellen Normentwurf beschlossen worden sein – das ist im Moment noch nicht der Fall.

Es ist dem Leiter der Hamburger Umweltbehörde insbesondere dahingehend Recht zu geben, dass es im Moment an einer Eignungsprüfung von Fensterkonstruktionen, die dem Stand der Technik entspricht, und einer Prüfung im Rahmen der TA Lärm fehlt. Leider wird von einigen Ländern ein Schallschutznachweis auch nur noch formal – als Unterschrift des Entwurfsverfassers bei Bauanträgen verlangt. Andere Länder prüfen Schallschutznachweise und haben auch die fachliche Kompetenz, um im Einzelfall Anforderungen zu stellen. Es stellt sich also die Frage, ob eine veränderte TA Lärm in den jeweiligen Ländern bezüglich der erwähnten Fenster- und Lüftungskonstruktionen überhaupt auf eine Prüfkompentenz stößt oder einzelne Länder – beispielhaft sei Berlin genannt – eine derartige Aufgabenzuordnung aus Kapazitätsgründen strikt ablehnen und gar nicht in der Lage sind Schallschutznachweise zu kontrollieren. Verbindliche Regelungen hätten von den Ländern eingebracht werden müssen, fehlen aber leider. Bei der gegebenen Sachlage würde bereits der Verordnungsgeber offensichtliche Probleme der Umsetzung der Verordnung durch andere verantworten müssen.

Abschließend ist zu betonen, dass Schallschutz im Rauminnern – und zwar auch der Schutz vor Maximalpegeln und vor tieffrequentem Lärm zwingend zu gewährleisten ist und nicht durch eine bauwirtschaftliche – wie oben ausgeführt äußerst fragwürdige -„Abwägung“ in Frage gestellt werden kann.

Ist das erforderliche Schutzniveau nur bei geschlossenen Fenstern zu erreichen, ist eine Lüftungsplanung nach DIN 1946-6 vorzusehen, um eine ausreichende Be- und Entlüftung von Aufenthaltsräumen zu erreichen.

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

Die jetzt vorgeschlagene Formulierung „Fensterkonstruktionen..., die eine ausreichende Luftzufuhr“ sicherstellen in Nummer 7.5 Ziffer 2 ist in mehrfacher Hinsicht als fehlerhaft zu bezeichnen.

Eine Lüftungsplanung nach DIN 1946-6 ist immer dann vorzunehmen, wenn Fenster für bestimmte Zeiträume zu schließen sind. Dieses beinhaltet die Be- und Entlüftung und keineswegs nur die Luftzufuhr. Das Obergericht Berlin-Brandenburg hat sich mit der Lüftungsplanung anlässlich der Bewertung des Schallschutzprogramms am BER dezidiert auseinandergesetzt und hat diese als verbindlich anzusetzende entschieden. Diese durch eine Reihe von Experten wohl begründete und auch als Kompromiss formulierte Entscheidung ist nicht nur bei allen Verkehrsprojekten sondern auch im Bereich der TA Lärm auszuwerten und umzusetzen. Ein verbindlicher Handlungsleitfaden des LAI ist zu empfehlen.

Der Stand der Technik ist bei einer Änderung der TA Lärm zu beachten und aufzunehmen.

Wir bitten als anerkannter Umweltverband um Benachrichtigung über den Fortgang des Änderungsverfahrens.

Mit freundlichen Grüßen



Vorsitzender des VUV