



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



Berlin, 21. Juni 2024

Lobbyregisternummer [R001662](#)

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

1. Einleitung

Die Deutsche Bahn dankt für die eingeräumte Möglichkeit, sich zum Entwurf einer Zweiten Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm äußern zu dürfen.

Für die Deutsche Bahn ist der Schutz vor Lärm von erheblicher Bedeutung. Die Ziele im Klimaschutz können nur erreicht werden, wenn die Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene erfolgreich vorangebracht wird. Gleichlaufend muss der Schutz vor Lärm ebenfalls vorangetrieben werden. Nur wenn das Zusammenspiel von mehr Verkehr auf der Schiene und ausreichendem Lärmschutz gelingt, kann die notwendige Akzeptanz der Anwohnenden in Bezug auf Anlagen des Schienenverkehrs erreicht werden.

2. Zusammenfassung

Grundsätzlich bewerten wir Experimentierklauseln, d.h. eine zeitliche Befristung von Regelungen, für einen Ansatz der häufiger in Gesetzgebungsverfahren genutzt werden könnte. Derartige Befristungen – teilweise auch als Reallabore oder Praxischecks bezeichnet – können nicht nur zum Bürokratieabbau beitragen, sondern auch zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren.

Bei den vorgesehenen Regelungen ist von Bedeutung, dass die Verantwortungslast zur Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen bei den Anwohnenden und nicht bei den Gewerbe- und Industriebetrieben liegt. Nur eine Anhebung der Richtwerte würde in der Praxis gleichwohl zu Lärmbeschwerden und Problemen mit der Anwohnerschaft führen, wenn nicht zugleich auch ausreichender Schallschutz auf Seiten der Wohnbebauung umgesetzt wird. Dies muss durch eine eindeutige Regelung sichergestellt werden.

Dessen ungeachtet ist kritisch, dass die vorgesehene Regelung die Gefahr zukünftiger Lärmkonflikte erhöht, und damit den Betrieb der Anlagen erschweren könnte. Die vorgesehene Anhebung der Immissionsrichtwerte bei heranrückender Bebauung ist daher nur dann ein mögliches Vorgehen, sofern damit zugleich allgemein die Möglichkeit in der TA Lärm verankert wird, das notwendige Schutzniveau durch passiven Schallschutz sicherzustellen. Eine vergleichbare Regelung, die den Rückgriff auf passiven Schallschutz ermöglicht, sollte daher auch für den umgekehrten Fall und für Bestandssituationen ermöglicht werden.

Darüber hinaus verbindet sich mit dem Entwurf Klärungsbedarf. Unklar ist beispielsweise der 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 geregelt ist jedoch, was dann danach gelten soll. Hier muss 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.

3. Im Einzelnen

3.1 Passiven Schallschutz in der TA Lärm allgemein verankern und entsprechende Regelungen für Bestandssituationen aufnehmen

Das Verfahren sollte dazu genutzt werden, passiven Schallschutz auch im Anwendungsbereich der TA Lärm für Bestandssituationen und für umgekehrte Fälle, für das Heranrücken an Wohnbebauung, zu ermöglichen. Aktive Schallschutzmaßnahmen bei bestehenden Anlagen zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte sind oft nicht mit verhältnismäßigen Mitteln möglich bzw. entsprechend notwendige Schallschutzwände würden eine Höhe erreichen, die von Anwohnenden abgelehnt werden. In innerstädtisch beengten Lagen ist dieses Problem noch drängender, da hier der Platz für entsprechend dimensionierte Schallschutzmaßnahmen fehlt.

Diese Herausforderung stellt sich insbesondere in Bestandsfällen, in denen in der Vergangenheit Wohnbebauung – entgegen dem in § 15 Abs. 1 Satz 2, 2. Halbsatz BauNVO verankerten Rücksichtnahmegebot – an Anlagen herangerückt ist und dadurch Lärmkonflikte entstehen. In der Praxis führt dies häufig zu Lärmbeschwerden, die oftmals zu Lasten der Anlagenbetreiber ausgehen.

Diese Problematik wird sich in den nächsten Jahren noch verschärfen: Um im Sinne des Klimaschutzes die Verkehrswende zu ermöglichen, müssen auch die Kapazitäten der Serviceeinrichtungen, insbesondere von Abstellanlagen, erweitert werden. Diese Einrichtungen zeichnen sich durch eine ganz besondere Standortbindung aus. Beispielsweise muss die Abstellung so organisiert werden, dass sie mit den Betriebszeiten bezogen auf die Erbringung der Verkehrsleistung übereinstimmt (Abstellung im räumlichen Zusammenhang zu dem Ort, an dem die Betriebszeit des betreffenden Fahrzeugs endet und wiederbeginnt). Daraus resultiert die Notwendigkeit, in der Regel an (End-)Bahnhöfen und damit oftmals in der Nähe schutzwürdiger Bebauung, die Abstellung vorzunehmen. Bundesweit besteht ein hoher Bedarf des Aus- und Neubaus von Serviceeinrichtungen, der sich stark auf die Ballungsräume konzentriert.

Zielführend wäre es daher, wenn auch für die Bestandsfälle eine Anhebung der Immissionsrichtwerte gelten würde und nur passiver Lärmschutz umzusetzen ist. Umsetzungspflicht besteht hierbei für diejenigen, dessen Bebauung zeitlich später hinzugetreten ist. Vor diesem Hintergrund schlagen wir vor, die Sonderfallprüfung (Nr. 3.2.2.) wie folgt zu ergänzen:

Ergänzungsvorschlag

Nr. 3.2.2 – Ergänzung um Buchstabe e)

„e) nachträglich an die Anlagen im Sinne der Nummer 1 herangerückte Wohnbebauung; gleiches gilt, wenn nicht mehr feststellbar ist, welche Bebauung zeitlich zuerst vorhanden war.

Schädliche Umwelteinwirkungen werden in diesen Fällen zudem durch bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Lärm mindern, vermieden. Der rechnerische Nachweis der Einhaltung der Werte ist nach Maßgabe der DIN 4109-1:2018 zu erbringen. Eine ausreichende Luftzufuhr ist über technische Einrichtungen sicherzustellen.“

Parallel empfiehlt es sich, die Regelung zur Gemengelage (Nr. 6.7) anzupassen. Aktuell besteht hier ein Ermessen der Behörden, ob sie bei einer Gemengelage höhere Immissionsrichtwerte zulassen. Für die heranrückende Wohnbebauung sollen jetzt über Nr. 7.5 höhere Immissionsrichtwerte zugelassen werden. Insoweit erscheint es zielführend, dass auch für entsprechende Bestandssituationen eine klare Regelung mit erhöhten Immissionsrichtwerten und der Möglichkeit von passivem Schallschutz normiert wird.

Die Novellierung sollte zudem dazu genutzt werden, den in Nr. 6.7 enthaltenen Verweis auf die Lärminderungstechnik zu streichen und um die eindeutige Regelung des Vorrangs von aktivem Schallschutz vor passivem Schallschutz zu ersetzen. Nr. 6.7 Satz 3 regelt, dass an der betreffenden Anlage der Stand der Lärminderungstechnik eingehalten wird. Insoweit ist umstritten, ob die Einhaltung des Standes der Lärminderungstechnik eine Voraussetzung für die Annahme einer Gemengelage ist. Dies wird zwar überwiegend verneint. Um Rechtssicherheit zu erlangen, sollte dies aber durch eine eindeutige Regelung entsprechend klargestellt werden.

Änderungsvorschlag/Ergänzungsvorschlag

Nr. 6.7 Abs 1:

„Wenn gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzte und zum Wohnen dienende Gebiete aneinandergrenzen (Gemengelage), ~~können sind~~ die für die zum Wohnen dienenden Gebiete geltenden Immissionsrichtwerte auf einen geeigneten Zwischenwert der für die aneinandergrenzenden Gebietskategorien geltenden Werte ~~zu erhöhen erhöht werden, soweit dies nach der gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme erforderlich ist~~. Die Immissionsrichtwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete sollen dabei nicht überschritten werden. ~~Es ist vorauszusetzen, dass der Stand der Lärminderungstechnik eingehalten wird.~~“

Nr. 6.7 Abs. 3 neu:

„Schädliche Umwelteinwirkungen können in diesen Fällen zudem durch bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Lärm mindern, vermieden werden. Der rechnerische Nachweis der Einhaltung der Werte ist nach Maßgabe der DIN 4109-1:2018 zu erbringen. Eine ausreichende Luftzufuhr ist über technische Einrichtungen sicherzustellen. Satz 1 gilt nur, soweit die Kosten der vorrangigen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.“

3.2 Verpflichtung aufnehmen, dass die Anwohner den festgesetzten passiven Schallschutz im Sinne des Nr. 7.5 auch umsetzen müssen

Die Einführung der vorgeschlagenen Regelung setzt zwingend voraus, dass sichergestellt wird, dass die Verantwortungslast zur Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen bei der heranrückenden Wohnbebauung, also bei den Anwohnenden und nicht bei den Gewerbe- und Industriebetrieben liegt. Nur so ist sichergestellt, dass potenzielle Nutzungskonflikte dann auch tatsächlich gelöst werden. Die alleinige Anhebung der Immissionsrichtwerte würde in der Praxis gleichwohl zu Lärmbeschwerden und Problemen mit der Anwohnerschaft führen, wenn nicht zugleich auch ausreichender Schallschutz auf Seiten der Wohnbebauung umgesetzt wird.

Die vorgesehene Experimentierklausel ist so angelegt, dass entsprechende Festsetzungen zum passiven Schallschutz im Bebauungsplan erfolgen müssen. Insoweit muss aber auch sichergestellt werden, dass dies bei der Bebauung tatsächlich umgesetzt wird. In der Begründung zur Experimentierklausel wird darauf verwiesen, dass den Baubehörden die Aufgabe obliege, dies sicherzustellen. Die Praxis zeigt jedoch, dass dies dennoch nicht immer erfolgt. In der Vergangenheit sind vielmehr Bestandssituationen mit hohem Konfliktpotenzial entstanden, da schutzbedürftige Bebauung ohne ausreichenden Schallschutz in der Nähe von lärmemittierenden Eisenbahninfrastrukturanlagen zugelassen wurden.

Sollte aus welchen Gründen auch immer der erforderliche Schallschutz nicht umgesetzt worden sein, dann muss für eine solche Fallgestaltung geregelt werden, dass die Umsetzung passiven Schallschutzes unterstellt ist.

Änderungsvorschlag

Nr. 7.5 Abs. 2

„Die Immissionsrichtwerte nachts betragen im Fall des Absatzes 1 abweichend von Nummer 6.1 Absatz 1 außerhalb von Gebäuden in urbanen Gebieten 50 dB(A), in Kern- und Mischgebieten 48 dB(A) sowie in allgemeinen Wohngebieten 43 dB(A). Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen nachts dürfen in urbanen Gebieten, Kern- und Mischgebieten 65 dB(A) sowie in allgemeinen Wohngebieten 60 dB(A) nicht überschreiten. **Wohnbebauung, bei der entgegen Nr. 7.5 Abs. 1 Nr. 2 kein passiver Schallschutz umgesetzt wurde, muss sich so behandeln lassen, als wäre passiver Schallschutz umgesetzt.**

3.3 Vorgabe Fensterkonstruktion - zu 7.5 Abs 1 Nr. 2

Die Festsetzungen zum erforderlichen bewerteten Bau-Schalldämm-Maß laufen auf ein sog. „Hamburger-Fenster“ hinaus. Ein Grund für diese Festsetzung ist nicht ersichtlich. Die konventionelle Umsetzung von passiven Maßnahmen (Fenster + Lüfter) gewährleisten ebenso das erforderliche Schutzniveau. Der erforderliche Effekt, Einhaltung der Innenpegel (vgl. Begründung), ist mit der konventionellen Umsetzung von passiven Maßnahmen insofern der Gleiche. Untersuchungen zum passiven Schallschutz, beispielsweise im Rahmen des freiwilligen Lärm-sanierungsprogramm des Bundes, zeigen zudem eine gute Akzeptanz der konventionellen passiven Maßnahmen. Die Begründung für die Vorgabe überzeugt vor diesem Hintergrund nicht.

Gründe für die Vorgabe $R'_{w,ges} = 30$ dB sind nicht nachvollziehbar. Wir schlagen vor, dass der Wert im Rahmen des Bauantrags/Bebauungsplans fassadenscharf nach seiner entsprechenden Erfordernis errechnet wird. Ähnlich dem bisherigen Vorgehen zum Schutz ggü. Außenlärm Straße/Schiene.

Die Vorgabe ist zudem allgemein gehalten und gilt gemäß dem Wortlaut somit für alle Fassaden der jeweiligen Gebäude. Ein Erfordernis hierfür ist nicht zwingend gegeben. Das Bau-Schalldämm-Maß von $R'_{w,ges} = 30$ dB ist entsprechend den Berechnungen nach DIN 4109-1:2018-01, Kap 7.1 zudem je nach Ausgangssituation überdimensioniert, sofern der Immissionsrichtwert aus Absatz 2 weiterhin gilt.

Die Ausführungen zu den erforderlichen Bau-Schalldämm-Maßen sind daher zu präzisieren, um eine Überdimensionierung und insoweit unnötige Kosten zu vermeiden.

Änderungsvorschlag

Nr. 7.5 Abs. 1 Nr. 2:

„2. durch Festsetzungen im Bebauungsplan Fensterkonstruktionen festgelegt werden, die sicherstellen, dass die Fassade ein gesamtes bewertetes Bau-Schalldämm-Maß $R'_{w,ges}$ ~~von wenigstens 30 dB~~ **zur Einhaltung der Innenpegel** nach Maßgabe der DIN 4109-1:2018 ~~mit mindestens einem teilgeöffneten Fenster~~ aufweist; **der rechnerische Nachweis der Einhaltung der Werte erfolgt nach Maßgabe der DIN 4109-1:2018 im Rahmen der Baugenehmigung. Eine ausreichende Luftzufuhr ist über technische Einrichtung sicherzustellen,**“

3.4 Bezugspunkt für die Prüfung des vorrangig aktiven Schallschutzes – zu 7.5 Abs 1 Nr. 4

Es sollte klargestellt werden, dass der Bezugspunkt für die Prüfung des vorrangigen aktiven Schallschutzes gemäß Nr. 7.5 Abs. 1 Nr. 4 neu die Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1 ist. Hier

sollte eine eindeutige Bezugnahme hergestellt werden, um Rechtsunsicherheiten in der Praxis zu vermeiden.

Änderungsvorschlag

Nr. 7.5 Abs 1 Nr. 4:

„in der Abwägung des Bebauungsplans die vorrangigen Maßnahmen des Lärmschutzes wie Nutzungszuordnung, aktiver Schallschutz, Baukörperstellung und Grundrissgestaltung **zur Erreichung der Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1** berücksichtigt und dies dokumentiert wurden“.

3.5 Kurzzeitige Geräuschspitzen – zu 7.5 Abs 2

Es ist nicht nachvollziehbar, warum von der bisherigen Systematik der TA Lärm zur Ermittlung der Richtwerte des Maximalpegelkriteriums abgewichen wird. Sofern nach Kap 7.5 höhere Immissionsrichtwerte gelten, so muss dies folglich auch für die kurzzeitigen Geräuschspitzen gelten. Vor diesem Hintergrund sollte im Sinne einer gleichartigen Behandlung die gleichen Regeln in Kap 7.5 wie jene des Kap 6.1 zur Anwendung kommen.

Änderungsvorschlag:

Nr. 7.5 Abs. 2

„Die Immissionsrichtwerte nachts betragen im Fall des Absatzes 1 abweichend von Nummer 6.1 Absatz 1 außerhalb von Gebäuden in urbanen Gebieten 50 dB(A), in Kern- und Mischgebieten 48 dB(A) sowie in allgemeinen Wohngebieten 43 dB(A). Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen ~~nachts dürfen in urbanen Gebieten, Kern- und Mischgebieten 65 dB (A) sowie in allgemeinen Wohngebieten 60 dB(A) nicht dürfen die Immissionsrichtwerte in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.~~“

3.6 Ergänzung der beispielhaften Aufzählung in Nr. 7.5 Absatz 6

In Nr. 7.5 letzter Absatz ist geregelt, dass die Experimentierklausel nicht im Falle des Heranrückens von Wohnbebauung an Anlagen gilt, bei denen zukünftig eine im öffentlichen Interesse liegende Änderung und/oder Erweiterung zu erwarten ist. Dies gilt insbesondere an Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs und Anlagen des Schienengüterverkehrs.

Die vorgesehene Regelung ist zielführend und adressiert das dringende Erfordernis aus Gründen des Klimaschutzes im Verkehr die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene zu stärken. Die vorgesehene Regelung sollte daher noch erweitert werden.

Änderungsvorschlag

Nr. 7.5 Absatz 6

„Die Absätze 1 bis 3 gelten nicht im Falle des Heranrückens von Wohnbebauung in urbanen Gebieten, ~~sowie in Kern- und Mischgebieten sowie in allgemeinen Wohngebieten an Anlagen; bei denen zukünftig eine im öffentlichen Interesse liegende Änderung und/oder Erweiterung zu erwarten ist. Dies gilt~~ deren Betrieb im öffentlichen Interesse steht, insbesondere ~~an Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs und Anlagen des Schienengüterverkehrs~~ Eisenbahnbetriebsanlagen,

Standorte der Straßenmeistereien und zugehörigen Stützpunkten, technische und bewirtschaftete Rastanlagen und Hochspannungsfreileitungen.“

Sollte dem Vorschlag nicht gefolgt werden können, sollte zumindest folgende Konkretisierung vorgenommen werden.

„Die Absätze 1 bis 3 gelten nicht im Falle des Heranrückens von Wohnbebauung in urbanen Gebieten, ~~sowie~~ in Kern- und Mischgebieten **sowie in allgemeinen Wohngebieten** an Anlagen, bei denen zukünftig eine im öffentlichen Interesse liegende Änderung und/oder Erweiterung zu erwarten ist. Dies gilt insbesondere an **allen Eisenbahnbetriebsanlagen (z.B. Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und Anlagen des Schienengüterverkehrs)**, Standorten der Straßenmeistereien und zugehörigen Stützpunkten, an technischen und bewirtschafteten Rastanlagen und an Hochspannungsfreileitungen.“