

## **Stellungnahme zum Entwurf zur Änderung der sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissions- schutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) (Stand des Entwurfes:07.07.2016)**

Die im Entwurf vorgesehenen Immissionsrichtwerte für die neue Baunutzungskategorie MU „urbanes Gebiet“ (63/48) liegen um zwei dB(A) unter denen eines Gewerbegebietes (sowohl tagsüber als auch nachts).

Die „urbanen Gebiete“ können also in der Realität Lärmgebiete werden. Dies bedeutet, dass hier Pegel zulässig sein sollen, die um 13 dB höher sind als im reinen Wohngebiet. (13 dB bedeutet: die einwirkende Schallintensität ist zwanzigmal so hoch).

Anlass ist vermutlich der angespannte Wohnungsmarkt in großen Städten mit Siedlungsdruck. Es ist nachvollziehbar, dass politisch Verantwortliche aus solchen Städten (aus ihrer eigenen Interessenslage heraus) die derzeit für Wohngebiete geltenden Immissionsrichtwerte der TA-Lärm als städtebauliches Entwicklungshemmnis interpretieren könnten. Für alle anderen Städte in Deutschland trifft dies gar nicht zu. Es geht also offensichtlich darum, in Gebieten, die bisher für das Wohnen nicht zumutbar waren, Wohnnutzung zuzulassen und in Wohngebieten gewerbliche Entwicklungen zu erlauben. Des Weiteren soll die Änderung offenbar ermöglichen, dass Gewerbebetriebe in Gemengelagen weniger Lärmschutz betreiben müssen und somit Kosteneinsparungen erzielen können. Diese Zweckbestimmung wird in der Begründung, unter **A. VI. Verordnungsfolgen, 4. Erfüllungsaufwand**, sowie unter **B., zu Art. 1, zu Nr. 1**, tatsächlich offen zugegeben.

Lokale Problemsituationen in wenigen Großstädten dürfen nicht dazu führen, dass flächendeckend der Immissions- und Gesundheitsschutz ausgebremst wird.

Es ist nicht nachzuvollziehen, wie dies, wie in der Begründung unter **A. VI. Verordnungsfolgen, 2. Nachhaltigkeitsaspekte** angeführt, zur nachhaltigen Entwicklung durch die Vermeidung gesundheitlicher Risiken durch Lärm beitragen könnte. Genau das Gegenteil ist der Fall.

Daran ändern auch die in der Begründung, unter **B., zu Art. 1, zu Nr. 1**, zitierten Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV nichts. Die in § 2 der 16. BImSchV verordneten Immissionsgrenzwerte sind auf Grund des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG nach Anhörung der beteiligten Kreise in einer Güterabwägung entstanden, die auch nichtumweltbezogene Belange einbezieht, mithin die Grenzwerte den **Gesundheitsschutz nicht abbilden!**

Ausweislich der Begründung zur 16. BImSchV (Bundesrats-Drucksache 661/89) lässt sich nachweisen, dass der Verordnungsgeber explizit auf seinen Spielraum bei der politischen Bewertung des Verhältnisses von **zumutbarem** Verkehrslärm und **finanzieller** Machbarkeit zur Festlegung der Grenzwerte hinweist (unter Hinweis auf das BVerwG 4 ER 500.86), indem er feststellt:

„Die in der Verordnung vorgesehenen IGW sind das Ergebnis der – unter Berücksichtigung des für das Wohl der Allgemeinheit notwendigen Verkehrswegenetzes – vorgenommenen Bewertung des Verhältnisses von **zumutbaren** Verkehrsgeräuschen und **finanzieller Belastung** der öffentlichen Haushalte.“

Dies lässt sich auch konkret am Beispiel der in der 16. BImSchV gefundenen Zahlenwerte für Allgemeine und Reine Wohngebiete (59/49 dB(A) tags/nachts) belegen: Nach der Beurteilung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwGE 77, 285) war seinerzeit für ein Wohngebiet die Grenze des noch zumutbaren Straßenverkehrslärms anhand hauptsächlich lärmmedizinischer und lärmpsychologischer Facherkenntnisse etwa bei einem äquivalenten Dauerschallpegel (Außenpegel) von **55/45 db(A) tags/ nachts** zu ziehen. Der daraufhin von der Bundesregierung vorgelegte Entwurf eines Gesetzes zum Schutz gegen Verkehrslärm an Straßen und Schienenwegen vor (BT-Drucks. 8/1671) scheiterte im Juli 1980. Mit den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VkBf. 1983, Seite 307 ff) setzte der Bundesminister für Verkehr 1983 dann einheitliche Werte für die Lärmvorsorge mit **62/52 db(A) tags/ nachts** fest. In seiner Entscheidung vom 22. Mai 1987 (BVerwGE 77, 295) kritisierte das Bundesverwaltungsgericht die nicht demokratisch legitimierte Rechtsetzung, die dann zur 16. BImSchV führte. Das Ergebnis dieser Verordnung mit **59/49 dB(A) tags/nachts** ist auch ein lediglich **rechnerisch gebildetes Mittel** zwischen den gesundheitlich begründeten Anforderungen des Bundesverwaltungsgerichts und den bis dahin aus Finanzierungsgründen praktizierten Werten des Bundes.

Außerdem ist wissenschaftlich nachgewiesen, dass bei Einhaltung der Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV erhebliche Gesundheitsschäden auftreten können. Die 16. BImSchV gilt daher seit langer Zeit als veraltet und dringend überarbeitungsbedürftig. In der Wissenschaft gibt es seit einigen Jahren intensive Bemühungen, die belegbaren Inkonsistenzen zwischen TA-Lärm und 16. BImSchV durch eine wissenschaftlich fundierte Gesamtlärbetrachtung zu ersetzen. Ein deutlich sichtbarer Schritt in diese Richtung ist die VDI-Richtlinie 3722 (Bl. 2). Würde die TA-Lärm wie vorgeschlagen geändert, würde sie diese Bemühungen erheblich zurückwerfen resp. zunichte machen.

Der allgemeine Kenntnisstand zum gesundheitlichen Lärmschutz (z. B. lt. WHO/ Umweltbundesamt) ist seit langer Zeit bekannt und umfassend begründet. Die BUND-Position 39 "Schutz vor Lärm und Schutz der Ruhe" ([http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/publikationen/verkehr/130815\\_bund\\_verkehr\\_laerm\\_position.pdf](http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/publikationen/verkehr/130815_bund_verkehr_laerm_position.pdf)) fordert danach einen gesundheitlichen Lärmschutz, der etwa dem Orientierungswert (nachts) der DIN 18005 für WR (reines Wohngebiet) entspricht.

Eine Weiterentwicklung des Bauplanungsrechts ist allenfalls dann vertretbar, wenn in expliziten und besonders begründeten Einzelfällen festgelegt wird, dass die für Mischgebiete geltenden Immissionsrichtwerte in entsprechenden Gebieten nicht überschritten werden dürfen, sobald Wohnnutzung vorgesehen wird. Eine neue Gebietskategorie „Urbane Gebiete“ ist dafür nicht erforderlich. Dies würde einer flächendeckenden Aufhebung des notwendigen Lärmschutzes Vorschub leisten und sollte unterbleiben.

Ein Änderungsbedarf zu Lasten des Gesundheitsschutzes und des Immissionsschutzes wird von uns abgelehnt.

27. Juli 2016

**Kontakt/ Ansprechpartner und weitere Informationen:**

Claudia Baitinger

Sprecherin des Bundesarbeitskreises Immissionsschutz des BUND

[claudia.baitinger@bund.net](mailto:claudia.baitinger@bund.net)

Dr. Werner Reh

Leiter Verkehrspolitik des BUND

[werner.reh@bund.net](mailto:werner.reh@bund.net)