

		
Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Bundesvereinigung gegen Fluglärm	Bundesvereinigung gegen Schienenlärm

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Herrn Ministerialdirigent

Dr. Norbert Salomon

Stresemannstraße 128-130

10117 Berlin

Berlin, d. 7.1.2018

Betr.: Schutz vor Verkehrslärm; DIN 4109-1 A1; DIN 4109-2 A1 und Schienenbonus

hier: Schreiben des NABau vom 11.10.2017 auf die Schreiben von Sabine Leidig und Herbert Behrens MdB Linke sowie Tabea Rößner und Matthias Gastel MdB Grüne; sowie Ihr Schriftverkehr mit der CDU Fraktion

Sehr geehrter Herr Dr. Salomon,

angemessener passiver Schallschutz ist in verlärmten Gebieten geboten. Er dient dem Schutz der Gesundheit; moderate Aufwendungen erbringen ein Vielfaches an volkswirtschaftlichen Nutzen in Form von weniger Krankheitstagen, besserer Lernfortschritt von Kindern und höherer Leistungsfähigkeit von Berufstätigen

Wir wenden uns an Sie, weil uns unterschiedliche Auffassungen und Stellungnahmen des Normenausschusses und des Umweltbundesamtes wie auch Antworten einer Bundestagsfraktion vorliegen, die uns irritieren.

Sofern Sie oder das UBA seitens der CDU Fraktion im Deutschen Bundestag richtig verstanden worden sind, soll der Normenausschuss Bau im DIN gar nicht die Kompetenz haben, den Schienenbonus wieder einzuführen, da die DIN 4109 ein privates technisches Regelwerk ist.

Dass DIN-Normen nicht mit Festlegungen des Gesetzgebers zu vergleichen sind, ist sicherlich richtig. Andererseits können technische Normen den Stand der Technik widerspiegeln – was allerdings bei der DIN 4109 höchststrichlerlich verneint worden ist – und somit auch Wirkungen auf Bürger entfalten. Da die 2. FlugLSV direkt auf die Norm DIN 4109 Bezug nimmt, kann jegliche Verschlechterung der Anforderungswerte der Norm direkt zu einer Schutzlosstellung Fluglärm betroffener führen. Insofern besteht eine direkte Rückwirkung der DIN 4109 auf gesetzliche Regelungen, die starke Nachteile für

Verkehrslärmbetroffene beinhalten kann. Allerdings könnte das BMUB durch klarstellende Formulierungen derartige negative Folgen ausschließen. Hierfür ist es aber erforderlich, dass der Gesamtzusammenhang Ihrerseits neu bewertet wird.

Wir möchten Sie bitten, sich nochmals ausführlich mit dem Novellierungsverfahren und dem absolut unzureichenden Schutzniveau für Lärmbetroffene in den unterschiedlichen Regelwerken auseinanderzusetzen und würden uns über einen Termin in Ihrem Haus freuen. Anlässlich der jüngsten Vorschläge für die DIN 4109-A1 und -A2 hat uns das DIN Institut mitgeteilt, dass das UBA und generell die „öffentliche Hand“ an der Erstellung der aktuellen Änderung aktiv beteiligt waren. Dieses erstaunt uns, da Vertreter des UBA bei der entscheidenden Beratung im Sommer 2017 gar nicht anwesend waren und uns auch keine schriftlichen Stellungnahmen vorliegen.

Bereits bei der Novellierung der DIN 4109:2016 ist nach unserem Kenntnisstand das UBA weder bei den entscheidenden Diskussionen der Einspruchsverhandlung noch in den Arbeitsausschüssen zugegen gewesen. Gleichfalls haben wir keine Vertreter der Umweltbehörden der Länder – z.B. Vertreter des LAI wahrgenommen und auch keine Stellungnahmen gesehen.

Dass die Umweltbehörden sich durch das Institut für Bautechnik (Teil der Öffentlichen Hand?) vertreten lassen, ist angesichts vollständig unterschiedlicher Aufgaben weder plausibel noch sachgerecht. Solange der Normenausschuss nicht alle Abstimmungsprozesse und auch die Zusammensetzung des Gremiums transparent darlegt, ist von einer einseitigen Besetzung des Normenausschusses Bau (DIN 4109) durch die Bau- und Wohnungswirtschaft auszugehen. Ansonsten können wir uns den Stillstand beim baulichen Schallschutz vor Außenlärm in den letzten 30 Jahren und den jetzt beabsichtigten Rückschritt durch die faktische Wiedereinführung des Schienenbonus nicht erklären

Es sind weder Umweltverbände noch Städte und Gemeinden im NABau vertreten.

Wenn das UBA, wie es selbst ausführt, intensiv an Normungsprozessen beteiligt ist, handelt es sich anscheinend um andere Normausschüsse und andere Inhalte.

Durch den aktuellen Entwurf der DIN 4109-A1 und DIN 4109-A2 wird der Schallschutz vor Verkehrslärm maßgeblich verschlechtert:

1. Ein 5 dB Abschlag, der dem Wert des durch den Bundestag abgeschafften Schienenbonus entspricht, soll für Schienenlärm wieder eingeführt werden.
2. Die Werte der Tabelle 7 bzw. eine auf dieser basierende mathematische Gleichung führt dazu, dass die Anforderungswerte für alle Verkehrslärmarten um bis zu 4 dB gesenkt werden.

Dieses führt keineswegs zu einem höherwertigen Schallschutz an bestehenden Schienenverkehrswegen für die Bevölkerung, sondern zu massiven Verschlechterungen. Die Aussagen des Normeninstituts hierzu sind also fehlerhaft.

Fakt ist, dass Umweltverbände und Umweltbehörden schon seit längerem die insbesondere bei Schienenlärm unzureichenden Regelungen benannt haben. In der Schlichtungsverhandlung mit der Bundesvereinigung gegen Fluglärm und der Stadt- und Regionalplanervereinigung SRL sind die seit langem bekannten Defizite der DIN 4109 behandelt worden. Als wesentliche Punkte sind angesprochen worden:

Keine Berücksichtigung von Ctr Werten entsprechend DIN En Iso 717-1 oder unzureichende Berücksichtigung von Korrektursummanden gemäß VDI 2719; keine Berücksichtigung von Maximalpegeln bei der Bestimmung der Anforderungswerte bei Außenlärm. In der Folge dieser

Schlichtungsverhandlung hat der Normenausschuss ausgeführt: „Die Prüfung des NA beinhaltet bezüglich Außenlärm

- Thematik „Tieffrequenter Lärm“
- Bezug / Übernahme Regelungen zu VDI 2719 (maßgeblicher Außenlärmpegel, Tabelle 7, siehe auch 24. BImSchV)
- Einbeziehung von  $C_{tr}$  Werten
- Berücksichtigung häufiger lauter Einzelschallereignisse“

Das Umweltbundesamt ging – vielleicht in Kenntnis dieser Schlichtungsverhandlung – aktuell von folgendem Sachverhalt aus: „Durch den aktuellen Änderungsentwurf der DIN 4109 soll das Berechnungsverfahren an die Werte der VDI 2719 angepasst werden.“

Leider ist diese Aussage falsch. Der Ausschuss hat sich mit den Korrekturwerten der VDI 2719 noch nicht abschließend befasst. Es sind auch die für Schienenlärm als überholt zu bezeichnenden Korrektursummanden weder wissenschaftlich fundiert untersucht noch korrigiert worden.

In der Sitzung des Normenausschusses im Sommer 2017 mit den Einwendern wurde als Begründung der Änderung angeführt, dass es aktuelle Bachelorarbeiten von Frau Schedl und Herr Leupoldt geben würde, die die Reduktion der Anforderungswerte bei Schienenlärm um 5 dB nahelegen würden. Nachdem die Arbeiten erst nach der Sitzung des Normenausschusses im August 2017 veröffentlicht wurden, zeigte sich, dass in den Arbeiten eine Korrelation von Außenlärmfrequenzspektren unterschiedlicher Verkehrslärmarten (Stand 1985) mit den Schalldämmspektren von Schallschutzfenstern vorgenommen wurde (Arbeit Schedl). Zusätzlich wurden aktuelle (allerdings nur mit wenigen kategorialen Unterteilungen) Schienenverkehrslärmspektren mit Schalldämmwerten von Schallschutzfenstern korreliert (Arbeit Leupoldt). Bei keiner Arbeit ist (auch nicht in der Zusammenfassung) ein Minderungswert von 5 dB für Schienenlärm angegeben worden.

Es handelt sich also bei der Reduktion der Anforderungswerte um 5 dB in der DIN 4109 um eine reine willkürliche Entscheidung des Normenausschusses, die durch keine wissenschaftliche Arbeit gedeckt wird.

Es ist auch nicht zutreffend, dass diese Arbeiten zum Ergebnis geführt haben, dass -wie das UBA ausführte; „ sich Güter- und Personenschienenverkehr in Bezug auf die spektrale Zusammensetzung nur geringfügig unterscheiden.“ Diese Schlussfolgerung ist aus den Arbeiten nicht zu ziehen.

Schließlich folgert das Umweltbundesamt: „Aus unserer Sicht ist die Entscheidung des Normengremiums nachvollziehbar, weil keine weiteren Untersuchungen über die spektrale Zusammensetzung des Güter- und Personenschienenverkehrs vorlagen.“ Das Umweltbundesamt vertritt also die Auffassung, dass die Entscheidung des Normenausschusses, mit der faktisch der Schienenbonus wieder eingeführt wird, aufgrund des Stands der Untersuchungen gerechtfertigt sei. Da aber die in Bezug genommenen Arbeiten diese Schlussfolgerung gerade nicht zulassen, ist auch die Bewertung des Umweltbundesamtes fehlerhaft. Außerdem gibt es eine Reihe von Untersuchungen des Umweltbundesamtes über die spektrale Zusammensetzung von Schienenverkehrslärmereignissen, die dann schlussendlich zur Aufhebung des Schienenbonus durch den Deutschen Bundestag geführt haben. Als eine maßgebliche Untersuchung wird das Gutachten, das im Auftrag des UBA, Geräuschemissionen von Eisenbahnen Texte 61/03; 2003 erstellt worden ist, benannt.

Zusätzlich wird vom Normenausschuss Bau (NABau) die Auffassung vertreten, dass es zu einer „deutlichen Überdimensionierung der Außenbauteile von Gebäuden im Fall von Schienenverkehrslärm“ kommen würde, wenn es keinen Abschlag bei den Anforderungswerten von 5 dB wie in der vorgesehenen Änderung geben würde. Diese Aussage ist fehlerhaft – wie im Folgenden gezeigt wird.

Der NABau bezieht sich bei der Definition des Schutzziels ausschließlich auf Dauerschallpegel und führt zutreffend aus, dass Innenwerte von 25 dB in der Nacht und 35 dB am Tag (so die DIN 4109-1) auch von der WHO als ausreichend angesehen werde. Dieser alleinige Ansatz von Dauerschallpegeln ist aber für sich genommen bereits vollkommen unzureichend.

Mit diesem Ansatz werden Maximalpegel, tieffrequenter Lärm und die besondere Lästigkeit ton- und impulshaltiger Geräusche, die in andern Regelwerken zwingend zu Aufschlägen bei Verkehrslärm führen, ausgeblendet.

### **Beispiel Schienenlärm:**

Durch ein einfaches Beispiel soll dieser Zusammenhang deutlich gemacht werden:

An einer Bahnstrecke mit einem Dauerschallpegel von 65 dB(A) treten Maximalpegel insbesondere durch laute Güterzüge in der Nacht, aber auch am Tag von ca. 100 dB auf. Das bisherige Schalldämmmaß soll hier nach der alten DIN 4109:2016 35 dB betragen, in Zukunft soll es nur noch 30 dB betragen.

Es werden also Maximalpegel (innen) in einer Höhe von 70 dB für zulässig gehalten. Diese Maximalpegel sind aber auf jeden Fall gesundheitsschädigend. Ist Ihnen ist bekannt, dass bei Verkehrsflughäfen der Maximalpegelschutz derart definiert ist, dass Maximalpegel in Höhe von 53-55 dB am Ohr des Schlafers zu vermeiden sind?

### **Beispiel Fluglärm:**

Eine ähnliche Problematik tritt auch bei Flughäfen auf – allerdings „gilt“ die DIN 4109 direkt nur für Verkehrslandeplätze außerhalb des Fluglärmschutzgesetzes, während ansonsten die DIN 4109 nur vermittelt über die 2. FlugLSV Geltung beansprucht.

Hierzu auch ein Beispiel: Werden die neuen Werte der DIN 4109-1 A1 angesetzt, führt das bei einem Dauerschallpegel von 61 dB (ein häufig vorkommender Wert am Verkehrsflughafen Frankfurt in neu belasteten Gebieten) zu einer Reduktion des Schallschutzes um 4 dB – statt 35 dB wird dann ein Schalldämmwert von 31 dB erforderlich.

Ein „Schutz“ bei neu belasteten Gebäuden, der sich weit unterhalb des regulären Schalldämmmaßes üblicher Fenster – dieser wird mit 35 dB angegeben – bewegt, kann nur als Treppenwitz bezeichnet werden.

Besonders ärgerlich ist es, wenn argumentiert wird, dass der Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm keine immissionsschutzrechtliche Frage sei.

Der Schallschutz von Gebäuden, die in eine bereits vorhandene Verkehrslärmbelastung hineingebaut werden, hat den Vorsorgewerten des Immissionsschutzes genauso zu genügen, wie der Neubau und die wesentliche Änderung von Verkehrswegen. Die zukünftigen Bewohner sind vor Schlaf- und

Kommunikationsstörungen zu schützen. Dabei sind sowohl maßgebliche Außenlärmpegel wie auch Maximalpegel zu bestimmen, die durch eine entsprechend verstärkte Gebäudehülle abzuhalten sind. Es handelt sich hier keineswegs um Nachsorgewerte wie bei der Lärmsanierung vorhandener Schienenwege oder Straßen.

Warum jetzt bei der Vorsorge bei Neubauvorhaben ein ominöser Abschlag von 5 dB (deckungsgleich mit dem Schienenbonus) eingeführt werden soll, während dieser bei der Nachsorge im Falle der Lärmsanierung nicht angewandt wird, ist vollkommen unerklärlich.

Wenn das Bundesumweltministerium jetzt meint, dass die Fälle des Heranbauens in Lärmbereiche alleinige Entscheidung der Länder seien, wird an einer zentralen Stelle behauptet, dass neue – nämlich maßgeblich reduzierte Anforderungen – für Neubauten unproblematisch sein würden. Damit werden dann Bauträger für verantwortungsloses Verhalten belohnt und faktisch Nachsorgewerte für eine Situation, in der Vorsorgemaßstäbe zu erfüllen sind, behauptet. Dass damit auch die Abwägung zwischen den Verkehrsträgern und den Bauträgern zu Lasten der Bewohner austariert wird, widerspricht der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts.

Es ist auch festzustellen, dass die zuständigen Planungsbehörden keineswegs diese verkürzte und im Endeffekt rechtswidrige Sicht teilen. Wie Sie aus der Ausarbeitung des bayrischen Innenministeriums zur Aufhebung des Schienenbonus im Rahmen der Bauleitplanung entnehmen können, sind sich die Planungsbehörden durchaus bewusst, dass der Wegfall des Schienenbonus in der Abwägung zu berücksichtigen ist. Das bedeutet dann auch den Ansatz von Vorsorgewerten für den baulichen Schallschutz.

Als weiteres Argument wird im Rahmen der Diskussion zur Änderung der Norm angeführt: „Durch die Korrektur sollte die Gleichbehandlung aller Lärmarten, hier insbesondere des Schienen- und Straßenlärms, wiederhergestellt werden.“

Auch diese Aussage ist fehlerhaft. Die Änderung beseitigt nicht die bereits bestehende seit 1989 fortgeltende Ungleichheit zwischen Straßenlärm und anderen Verkehrslärmarten sondern vertieft diese nur. Das ist bereits „amtlich“ durch das Bayrische Landesamt für Umweltschutz im Jahr 2007 festgestellt worden.

Die Maximalregelung für Schienenlärm erweist sich als überhaupt nicht tragfähig bzw. man hat eine Regelung gefunden, die Schalldämmmaße ergibt, die noch unter den Schalldämmmaßen liegen, die bei Ansatz des Dauerschallpegels berechnet werden.

Andererseits gibt es eine Maximalregelung für Straßenlärm, die durchaus diesen Namen verdient und einen Rückgriff auf die DIN 4109-4 mittels der DIN 4109-2 erlaubt. Bei Straßenlärm kann der maßgebliche Außenlärmpegel „berechnet oder gemessen werden“, bei Schienen- und Fluglärm nicht. Es gibt also überhaupt keine einheitliche Ermittlung der maßgeblichen Außenlärmpegel in der DIN 4109.

Es handelt sich also nicht um die Frage, ob es irgendeine noch so komplizierte Maximalpegelberechnung oder einen Hinweis auf eine freiwillige Regelung gibt, sondern ob es bei Verkehrslärm, der durch hohe störende Maximalpegel gekennzeichnet ist, eine effektiv Schutz vermittelnde Maximalregelung für alle Verkehrslärmarten gibt.

Diese gibt es in der DIN 4109 nicht.

