

# Schutz vor Verkehrslärm unter Berücksichtigung von Maximalpegeln?

## Vergleich der Regelwerke und rechtlicher Kategorien bei Straßen-, Schienen- und Fluglärm

Eckhard Bock<sup>1</sup>

<sup>1</sup> planungsbüro shelter, 12589 Berlin, E-Mail: Eckhard.Bock11@googlemail.com

### Einleitung

Die aktuelle Diskussion zur DIN 4109 gibt die Möglichkeit, die unterschiedlichen Normansätze und den Stand der Rechtsprechung zum Schallschutz vor Verkehrslärm zu vergleichen. Dabei wird in diesem Beitrag der Schwerpunkt auf den passiven Schallschutz gelegt, auch wenn die Lärmvermeidung und der aktive Schallschutz bei der Lärmbekämpfung an erster Stelle stehen.

### Schutzkonzepte und Normen

Das in vier Stufen gegliederte Anforderungsprogramm des Bundesimmissionsschutzgesetzes wird sowohl beim Bau von Verkehrsinfrastruktur wie auch analog in der Bauleitplanung beachtet. Während das Trennungsgebot nach §50 BImSchG universelle Geltung für alle Planungsebenen beansprucht, werden aktive und passive Schutzmaßnahmen von der jeweiligen Situation abhängig gemacht und in besonderen Fällen auch eine Abwägung hinsichtlich der Kosten vorgenommen. Ein Schutz jedweder Wohnbebauung – auch weniger Wohngebäude im Außenbereich – mit aufwendigen Lärmschutzwänden ist nicht abzusichern. Ansonsten besteht die immissionsschutzrechtliche Zielsetzung, durch Lärmschutzwände die Ruhe auf den Grundstücken und an Gebäuden aufrechtzuerhalten. In diesen Fällen ist nur vor einem gewissen – nicht durch Lärmschutzwände abschirmbaren – Restlärm zu schützen. In der Folge werden Schallschutzfenster bei geringfügigen Überschreitungen der Nachtpegel (leider noch mit vollkommen überholten und nicht dem Stand der Technik entsprechenden Lüftungseinrichtungen – näheres siehe OVG Berlin Brandenburg Urteil 6 A 31.14) vorgesehen. Außenwohnbereichsentschädigungen für belastete Grundstücke sind möglich. Strikt von diesen Regelfällen sind Fallkonstellationen zu trennen, bei denen aus städtebaulichen oder anderen Gründen keine Lärmschutzwände gestellt werden können oder sollen und nicht ein Restlärm sondern der vollständige Lärm auf Grundstück und Gebäude trifft. In diesen Fällen, die aktuell leider immer zahlreicher werden, da man auch hochbelastete städtische Grundstücke gerne bebauen oder stärker ausnutzen will, ist ein Verstoß gegen immissionsschutzrechtliche Regelungen zu befürchten. Dieses kann zu Gesundheitsschädigungen insbesondere an Schienentrassen führen.

Denn es ist keineswegs so, dass einfach mit dem Argument, dass in städtischen Bereichen eine Lärmschutzwand nicht opportun sei oder das Ortsbild unzumutbar beeinträchtigen würde, ein Ausweichen allein auf passiven Schallschutz zu rechtfertigen wäre. Auch in derartigen Situationen ist vorrangig der aktive Schallschutz in den Blick zu nehmen – durch Lärmvermeidung an und mit Fahrzeugen (z.B. leise

Güterwaggons oder Geschwindigkeitsreduktion) sind Grenzwerte einzuhalten.

Während es bei Straßenverkehrslärm ein eingetübtes und langjährig angewandtes Instrumentarium gibt z.B. Lastwagenfahrverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen wie auch die Straßenumgestaltung mit dem Ziel, Nutzungs- und Aufenthaltsqualität an Straßen zu steigern, sieht es an Schienenstrecken anders aus. Trotz einer Reihe von Maßnahmepaketen zur Umrüstung lauter Güterwagen, gilt hier immer noch das Primat des flüssigen und schnellen Verkehrs. Erst mit dem Schienenlärmschutzgesetz von 2017 konnte sich der Gesetzgeber zu ordnungsrechtlichen Maßnahmen wie Nachtfahrverboten und Einsatzverboten für laute Güterwagen durchringen. Trotz dieser positiven gesetzlichen Regelung ist damit eine aktive örtliche Konfliktbewältigung nicht verbunden. Gäbe es keine Lärmschutzwände, bliebe es beim Schienenverkehr bei einem sehr eingeschränkten Instrumentarium für aktiven Schallschutz.

Wenn es aber eine unzureichende Konfliktbewältigung beim aktiven Schallschutz gibt, ist zumindest oberhalb der vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG, 30.11.2006 - 4 BN 14.06 m.w. Nachweisen) als enteignungsähnlich wirkend bezeichneten Schwellenwerte von 60 dB nachts und 70 dB tags von der Bestimmung von Wertverlusten für das Grundstück und sogar von Angeboten für Umsiedlungen bei selbstgenutztem Eigentum zu sprechen (siehe hierzu BVerfG 1 BvR 2736/08). Positiv ist hier die Verfahrensweise am Verkehrsflughafen Leipzig, bei einem nächtlichen Dauerschallpegel von 58,5 dB ein Umsiedlungsangebot zu unterbreiten, zu bewerten. Dass die immissionsschutzrechtliche Problemlage auch eine zu beachtende Eigentumsbeeinträchtigung auslösen kann, wird in der Praxis nicht immer erkannt und die erforderlichen Abwägungsschritte – die ja auch unangenehme Debatten hervorrufen können, unterbleiben.

Ob die Regelungen für den passiven Schallschutz überhaupt effektiven Schutz ergeben, ist besonders bei derartigen Fallkonstellationen von Bedeutung.

### Defizite beim Lärmschutz

Während die angesprochenen Abwägungsstufen des Bundesimmissionsschutzgesetzes für Straßen- und Schienenneubauvorhaben gleichermaßen zutreffen, gibt es auseinanderfallende konkrete Normregelungen beim aktiven (zumindest bis zum Zeitpunkt der Aufhebung des Schienenbonus 2015) und passiven Schallschutz.

Die dem Vorsorgegedanken verpflichtete 16.BImSchV leidet daran, dass Schutz vor Spitzen- oder Maximalpegeln nicht geregelt wird und die positiven Ansätze der VDI 2719 schlichtweg nicht umgesetzt worden sind. Die VDI 2719

kennt nicht nur Anhaltswerte für Maximalpegel für den Tag und die Nacht sondern auch den Beurteilungszeitraum der lautesten Nachtstunde analog zur TA Lärm.

Da Maximalschallpegel zum Aufwachen und zu Kommunikations- und Lernstörungen führen und Dauerschallpegeln diese Auswirkungen nicht per se zugeschrieben werden können, ist dem Grunde nach ein Schutzdefizit festzustellen.

Sieht man sich die aktuelle DIN 4109:2016 und ihren Vorgänger von 1989 an, stellt man fest, dass es eine effektive Berücksichtigung von Maximalpegeln ausschließlich bei Straßenlärm gibt. Hier wird nicht nur bei Messungen auf einen Beurteilungszeitraum von 1% der Messzeit bzw. die damit verknüpfte Pegelüberschreitung Bezug genommen, sondern auch auf die verkehrsreichste Stunde und die Berücksichtigung von zukünftigen Verkehrsbelastungen (Prognose). Anders ist die Maximalpegelregelung bei Schienenlärm zu bewerten – dazu hat das Bayrische Landesamt für Umwelt bereits 2007 festgestellt, dass diese Regelung sogar zu einer niedrigeren Schallschutzklasse (ca. 5 dB) als beim Ansatz des Mittelungspegels führt. Bei Maximalpegeln, die im Regelfall über 20 dB über den Mittelungspegeln liegen, kann es deshalb zu gravierenden Gesundheitsbeeinträchtigungen kommen.

Dabei hat es in den „Richtlinien für bauliche Maßnahmen zum Schutz gegen Außenlärm“ von 1975 (ergänzende Bestimmung zur DIN 4109) zum damaligen Zeitpunkt noch eine identische Regelung für Straßen- und Schienenlärmmaximalpegel gegeben.

Wenn man das Schutzniveau der alten Regelungen der DIN 4109 mit dem des heute im Rahmen der Änderungsverfahren angestrebten vergleicht, ist festzustellen, dass sich die Anforderungswerte für die Schalldämmung effektiv um mindestens ca. 11-15 dB für den Tag bei Schienenlärm verschlechtert haben.

Dabei kennt die DIN 4109 nicht die Korrektursummanden der VDI 2719, die eigens wegen der tiefen Frequenzen bei Verkehrslärm festgelegt worden sind, um ausreichenden Schutz zu besorgen. Hingegen legt die 24. BImSchV Korrektursummanden für tieffrequenten Verkehrslärm fest, verschlechtert aber das Schutzniveau am Tag (einen Korrektursummand von 0 dB angesetzt) um ca. 5 dB im Vergleich zur DIN 4109:1989 und der DIN 4109:2016.

Es ist also davon auszugehen, dass der passive Schallschutz hoch defizitär ist und bei unzureichenden Abwägungen des aktiven Schallschutzes Vorhabenträger oder Planaufsteller sofort die Frage, ob grundrechtswidrige Belastungen des Eigentums oder der Gesundheit vorliegen, zu beantworten haben. Auch insofern lohnt ein Blick auf den Fluglärmbereich, weil dort nicht nur das direkte Grundstück sondern auch die gesamte Siedlungslage Lärm ausgesetzt ist und mit Ausnahme von Betriebsregelungen (z.B. Nachtflugbeschränkungen), kaum direkte aktive Maßnahme vorstellbar sind.

## Positive Ansätze beim Schutz vor Fluglärm ?

Fluglärm nach dem Fluglärmschutzgesetz (FLG) wird in der DIN 4109 ausgeklammert. Das hat nur bedingt mit dem 1989 noch unterschiedlichen Äquivalenzparameter - bis 2006  $q=4$  statt  $q=3$  – zu tun. Vielmehr hatte selbst das alte FLG, das von vielen Gerichten als unzureichend und nicht anwendbar bezeichnet worden ist, ein resultierendes Schalldämmmaß von 45 dB bei einem maßgeblichen Außendauerschallpegel von 67 dB vorgesehen. Im Gegensatz zu dem alten FLG sähe die DIN 4109 hier nur ein resultierendes Schalldämmmaß von 40 dB vor.

Anders als bei den landgebundenen Verkehrsarten wurde die schädliche Wirkung von Maximalschallpegeln nicht nur erkannt sondern auch in der Praxis im Rahmen von Planfeststellungsbeschlüssen behandelt.

Am Verkehrsflughafen München wurde 1987 ein Häufigkeitsmaximalpegelkriterium mit  $0,9 \times 55 \text{ dB(A)}$  für die sechs verkehrsreichsten Monate – also  $180 \times 0,9 = 162$  Überschreitungen des Pegels im Rauminnern gewählt.

Auch an den Verkehrsflughäfen Leipzig und Schönefeld (BER) wurde – zumindest am Tag – das Schutzniveau mit keine Überschreitung des Maximalpegels von 55 dB im Rauminnern angegeben. Aus Anlass des Planfeststellungsbeschlusses von 2004/2006 am Flughafen Schönefeld (BER) wurde das Häufigkeitsmaximalpegelkriterium mit  $0,005 \times 55 \text{ dB(A)}$  im Rauminnern umgesetzt – entsprechend einer Überschreitung dieses Pegels in den 180 verkehrsreichsten Tagen. Schalldämmwerte von ca. 40 dB wurden im Regelfall am Flughafen München und Schalldämmwerte von ca. 45 dB wurden im Regelfall am Flughafen Schönefeld (BER) erreicht. Der relativ hohe Kostenaufwand für das Schallschutzprogramm am BER hängt direkt mit der Siedlungsdichte im direkten Flughafenumfeld zusammen, die an vergleichbaren Flughäfen in dieser Form nicht anzutreffen ist.

Eine Sonderrolle nimmt der Flughafen Leipzig ein, bei dem aufgrund sehr geringen Verkehrs am Tag das Tagschutzniveau keine effektive Anwendung erfuhr. Aufgrund besonders starken Nachtflugs legte ein Gutachten der DLR fest, dass mehr als eine berechnete Aufwachreaktion in der Nacht verhindert werden sollte.

Am Verkehrsflughafen Leipzig führt das Kriterium der berechneten DLR Aufwachreaktion zu einer für den Schallschutz maßgeblichen Zielsetzung eines Maximalpegelkriteriums im Rauminnern von 65 dB.

Es wurden also für Leipzig 2004 als Nachtschutzkriterium um 10 dB höhere Werte als beim Flughafen München 1987 angesetzt. Obwohl es keine Evaluation dieses Schutzniveaus gegeben hat, haben betroffene Bürger das Vorgehen des Flughafens und der Planfeststellungsbehörde scharf kritisiert. Zudem wurde in einer lärmmedizinischen Stellungnahme von Maschke (2011) ausgeführt: „Für etwa 62 % aller Betroffenen wird ein regelmäßiges, fluglärmbedingtes nächtliches Erwachen nicht vermieden, obwohl das mittlere Aufweckpotenzial 100% noch nicht erreicht.“ [1]

Die angesprochenen Planfeststellungsbeschlüsse sind vor dem Inkrafttreten des Fluglärmschutzgesetzes (FLG, 2007) und der das Schutzniveau definierenden 2. Fluglärmschutzverordnung (2. FlugLSV, 2009) ergangen. Die 2. FlugLSV rekurriert auf die Tabelle der DIN 4109:1989 und blendet ähnlich wie bei den anderen Verkehrslärmarten Maximalpegel aus. Die Erfahrungen mit dem auf den neuen Regelungen basierenden Schallschutzprogrammen, sind insbesondere am Flughafen Frankfurt durchweg ernüchternd. Das Schutzniveau ist derart niedrig, dass in nur wenigen Fällen Schallschutzfenster eingebaut werden. Es ist zu vermuten, dass die laut Begründung der 2. FlugLSV anzusetzenden Korrektursummanden der VDI 2719 fehlerhaft – und zwar schutzmindernd statt schutzerhöhend – angesetzt worden sind. Die maßgebliche Formel ist durch Umformung der Gleichung 5 der VDI 2719 entstanden (Raumkorrekturfaktor und Winkelkorrektur zu null gesetzt;  $L_i$ =Innenraumpegel;  $L_a$ =Außenlärmpegel;  $K$ =Korrektursummand für Fluglärm;  $R'w$ = res.Bauschalldämmmaß):

$$L_i = L_a - R'w + K \quad (1)$$

Der bei Fluglärm nach VDI 2719 anzusetzende Wert  $K=6$  wirkt sich schutzmindernd aus, so dass statt dem in der DIN 4109 tabellarisch enthaltenen Schutzniveau von 30 dB ein Schutzniveau von 36 dB im Rauminnern für den Tag eintritt.

## Konzept der berechneten DLR

### Aufwachreaktion – ein Modell für die Maximalpegelberücksichtigung bei Schienenlärm?

Möhler, Mopa; Schreckenber, Zeuss und Müller, DLR haben in einem Gutachten Schienenlärmereignisse und Besonderheiten von nächtlichen Maximalpegeln untersucht. Bei der Entwicklung von Belastungskenngrößen als Berechnungs- und Messgröße wurde der Vorbeifahrtexpositionspegel der lautesten Zuggattung, der Pegelanstieg und die unterschiedliche Immissionssituation bei variierenden Parametern (Abstand und Häufigkeit von Zugvorbeifahrten) analysiert und hierauf basierende Bewertungsparameter empfohlen. Die Ergebnisse sind im Herbst 2017 vorgestellt worden. Obwohl in diesem vom BMVI und dem Hessischen Umweltministerium finanzierten Gutachten sehr wichtige und maßgebliche lärmphysikalische Erkenntnisse aufgeführt sind, orientiert sich das Schutzkonzept an der problematischen, am Verkehrsflughafen Leipzig entwickelten berechneten DLR Aufwachreaktion. Statt einer Aufwachreaktion werden drei Aufwachreaktionen bei nächtlichem Schienenverkehrslärm für zuträglich gehalten. Ein Vergleich zwischen den bereits erfolgreich umgesetzten Schallschutzkonzepten an den anderen Flughäfen wurde nicht vorgenommen.

Das somit entwickelte Schutzkonzept kann insbesondere an hochbelasteten Bahnstrecken nicht vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen schützen. Es ist eine Überarbeitung des Schutzkonzepts zu empfehlen.

## Die Änderungsverfahren DIN 4109-1 A1 und 2-A1 - Wiedereinführung des Schienenbonus?

Bereits bei der Diskussion um die DIN 4109:2016 hatte sich der Normenausschuss Bau mit der Auffassung von Umwelt- und Planungsverbänden auseinanderzusetzen, dass die bestehenden Regelungen beim baulichen Schallschutz vor Außenlärm unzureichend sind. Kritikpunkte waren insbesondere die fehlende bzw. unzureichende Berücksichtigung von Maximalpegeln, die Berücksichtigung von Korrektursummanden analog der VDI 2719 oder die Einführung von Ctr Werten für Außenbauteile bei den Anforderungswerten und ein insgesamt unzureichendes Schutzniveau. Mit dem Argument, dass Frequenzen unter 100 Hz bei der DIN 4109 aufgrund der Mehrheitsmeinung im Normenausschuss Bau nicht durchsetzbar seien, wurden diese Einsprüche abgelehnt.

Ende 2016 stellte der Normenausschuss Bau zwei Änderungsverfahren zur DIN 4109:2016 zur Diskussion. Mit dem Änderungsverfahren DIN 4109-1 A1 wurde die Stufenregelung nach Schallschutzklassen abgeschafft und durch eine lineare Funktion ersetzt. Damit wurde das Schalldämmmaß um bis zu 4 dB im Vergleich zur Fassung von 1989 und 2016 bei Außenlärmbeeinträchtigung verschlechtert. Zusätzlich wurde im Rahmen des Änderungsverfahrens der DIN 4109-2 A1 faktisch der Schienenbonus durch folgende Formulierung wiedereingeführt:

„Aufgrund der Frequenzzusammensetzung von Schienenverkehrsgeräuschen in Verbindung mit dem Frequenzspektrum der Schalldämm-Maße von Außenbauteilen ist der Beurteilungspegel für Schienenverkehr pauschal um 5 dB zu mindern.“ [2]

Die vorher rundweg abgelehnte Berücksichtigung der Frequenzzusammensetzung des Verkehrslärms wurde nun zum tragenden Argument für die Verschlechterung von Schallschutz an Bahnstrecken. Der Normenausschuss Bau rechtfertigte dieses Vorgehen mit der Aussage, dass der Schienenbonus in der DIN 4109 durch die indirekt festgelegten Innenpegelanforderungen bereits ausgeglichen worden sei. Der Wegfall des Schienenbonus führe deshalb zur Überdimensionierung der Außenbauteile im Fall von Schienenverkehrslärm. Durch das Änderungsverfahren werde somit wieder eine Gleichbehandlung aller Lärmarten, insbesondere des Schienen- und Straßenlärms erreicht.

Da eine Gruppe von Akustikern anhand von handschriftlichen Notizen aus der Entstehungszeit der DIN 4109:1989 diese Auffassung unterstützte, wird im Folgenden der Entstehung des Schienenbonus nachgegangen. Die Regelung des Bundesimmissionsschutzgesetzes von 1974 (§43 Abs.1 S.2), dass „den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen“ sei, ist erst mit der 16.BImSchV vom 12.Juni 1990 durch die Einführung eines Schienenbonus in Höhe von 5 dB für den Neubau und die wesentliche Änderung von Schienenstrecken bestimmt worden. Hierauf konnte sich die DIN 4109:1989 noch nicht beziehen. Da die DIN 18005 – „Schallschutz im Städtebau“ – von 1987 mit allerdings um 5 dB für Lärmbetroffene besseren Anforderungswerten – im Teil 1 einen

Lästigkeitsabschlag bei Schienenlärm vorgesehen hatte, hat die DIN 4109:1989 exakt auf diese Regelung Bezug genommen. In Ziffer 5.5.3 wird für Schienenlärm ausgeführt: „...sind die Beurteilungspegel für den Tag nach DIN 18005 Teil 1 zu bestimmen....Messungen sind nach Anhang B auszuwerten.“ Es ist also mitnichten von einer Inkorporation des Schienenbonus durch indirekte Festlegung auszugehen. Darüber hinaus wird im normativ festgelegten Anhang B der DIN 4109:1989 festgelegt, dass gegebenenfalls der Schienenbonus (Lästigkeitsabschlag) angesetzt werden kann. Schalltechnische Gutachter hatten also die Möglichkeit entweder über eine Detailbetrachtung – mit Messung und prognostischer Lärmberechnung den Schienenbonus gegebenenfalls anzusetzen oder aber ausschließlich nach den Tabellenwerten der DIN 18008 Teil 1 vorzugehen und dann regelhaft den Schienenbonus anzusetzen. Mit der DIN 4109:2016 ist dann der geltenden Rechtslage, die den Schienenbonus zum 1.1.2015 für bestimmte Fallkonstellationen zum Wegfall gebracht hat, entsprochen worden.

Die Besorgnis der Überdimensionierung der Außenbauteile im Fall von Schienenverkehrslärm ist nicht nur vom Normenausschuss Bau sondern auch von Akustikern geäußert worden. So berichteten Meier und Möhler von Schwierigkeiten beim baulichen Schallschutz in Bauleitplanverfahren (siehe DAGA 2017) und schlossen damit auch an den Vortrag von Moll (DAGA 2016) an. Es wurde von Schwierigkeiten insbesondere an Bahnstrecken berichtet, bei den die Tages- und Nachtwerte das Wertepaar 70 dB / 60 dB Dauerschallpegel überschritten. Bei derart hohen Pegeln gehen das Bundesverwaltungsgericht und das Bundesverfassungsgericht davon aus, dass die Schwelle des enteignungsähnlichen Eingriffs erreicht ist, da Gesundheits- oder Eigentumsverletzung (Art. 2 Abs. 2 Satz 1, Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG) nicht auszuschließen sind. Da Planungsträger bei an laute Infrastrukturanlagen heranrückender Wohnbebauung dem Vorsorgeprinzip verpflichtet sind, stellt sich ohnehin die Frage, ob nicht für den Abwägungsprozess die schärferen Orientierungswerte der DIN 18005 – „Schallschutz im Städtebau“ anzuwenden wären. Auf jeden Fall ist es rechtlich fragwürdig, sich in der Abwägung oder auch bei Festsetzungen ausschließlich auf Werte der DIN 4109 zu beziehen, die bereits im Titel die Bezeichnung „Mindestanforderungen“ trägt und sich noch dazu jüngst auf Abschlüsse von 5-9 dB aufgrund der aktuellen Änderungsverfahren bezieht. Das bayrische Innenministerium hat mit Schreiben vom 25.7.2014 für Planungsvorhaben im Land Bayern festgelegt, dass der seit dem 1.1.15 aufgehobene Schienenbonus für Verfahren nach dem BImSchG auch in Verfahren der Bauleitplanung – sofern die im Gesetz angegebenen Bedingungen erfüllt werden – nicht mehr anzuwenden ist. Diese Verfahrensweise ist sachgerecht, denn obwohl die Werte der 16. BImSchV nur bei konkreter Bezugnahme direkt anzuwenden sind und auch die Orientierungswerte der DIN 18005 nur Anhaltswerte für die Bauleitplanung geben können, sind auf jeden Fall Vorsorgewerte zum Schutz der Gesundheit und des Eigentums heranzuziehen. Schon allein die Werte der DIN 4109 können aber nicht ohne weiteres als Vorsorgewerte angesehen werden. Der Grundsatz, dass nur

bei nachsorgender Betrachtung reduzierte Schutzanforderungen greifen können, durchzieht das Planungs- und Immissionsschutzrecht und ist durch die Judikatur bestätigt. Der Gesetzgeber hat aber nicht nur für die Fallkonstellation Neubau und wesentliche Änderung sondern auch für die Lärmsanierung – den klassischen Fall der Nachsorge – den Schienenbonus abgeschafft. Der Gesetzgeber spricht hier sogar von einer Gesamtkonzeption des Bundes zur Lärmbekämpfung im Schienenverkehr. Der wissenschaftliche Dienst des Bundestages führt zum Thema „Regelungssystematik der §§ 41 und 43 BImSchG“ aus:

„Mit Blick auf die vom Gesetzgeber angestrebte Abkehr vom Schienenbonus ist es allerdings bedenklich, wenn das DIN, wie mit der jüngst aktualisierten Fassung der DIN 4109-2, Januar 2018, einen Schienenbonus weiterhin ausdrücklich vorsieht. Dies gilt gerade wegen der rechtlichen Verpflichtung des DIN aus § 4 Abs. 4 des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem DIN, im Falle des Erlasses einer Regelung durch die Bundesregierung, „eine dieser Regelung widersprechende Norm anzupassen, zurückzuziehen oder nicht herauszugeben“.“

Insofern bleibt für andere der klaren Gesetzeslage entgegenstehende normative Regelungen kein Raum. Auch aus weitergehenden rechtsstaatlichen Überlegungen heraus kann man die aktuelle Änderung der DIN 4109-2 A1 nur als misslich bezeichnen. Bei einer Gesetzesänderung sind komplizierte Festlegungen zu Überleitungsregelungen und zur konkreten Anwendung der jeweiligen Änderung zu treffen.

Bei der Abschaffung des Schienenbonus hat der Gesetzgeber eine Reihe von KannVorschriften bei bereits eingeleiteten Verfahren, keine verpflichtende Anwendung bei bereits ausgelegten Planunterlagen (Öffentlichkeitsbeteiligung) auch über den Zeitpunkt 1.1.2015 hinaus, die direkte Anwendung nur für neu eingeleitete Verfahren und unterschiedliche Regelungen für unterschiedliche Rad-/Schienensysteme getroffen. Es ist dem Deutschen Institut für Normung verwehrt bzw. übersteigt seine Kompetenzen, hier entgegenstehende Regelungen zu treffen. Eine Anwendung der fraglichen Norm würde zu einem Doppelansatz des Schienenbonus (Lästigkeitsabschlages) z.B. bei Straßenbahnprojekten führen. Die beabsichtigte Normung würde unmittelbar zu Rechtsstreitigkeiten führen. Es ist insofern den Ländern ausnahmsweise zu raten, die aktuelle Änderungsnorm DIN 4109-1 A1 und DIN 4109-2 A1 nicht als Baurechtsnorm einzuführen. Dann kann der befürchtete Eintritt von Auseinandersetzungen und Folgeschäden vermieden werden. Insgesamt ist eine Verbesserung des baulichen Schallschutzes vor Außenlärm in der Normung anzustreben.

#### Literatur

- [1] Maschke, C.: Überlegungen zum nächtlichen Schutzkonzept des DLR, 2011, S.6; unveröffentlichtes Manuskript
- [2] DIN 4109-2:2018-01 Ziffer 4.4.5.3 S.47