

Arbeitsring Lärm der DEGA

Informations- und Geschäftszentrum



DEGA e.V. - Voltastraße 5 - Gebäude 10-6 - 13355 Berlin

An alle
Interessenten des
ALD-Newsletters

*Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V.
Informations- + Geschäftszentrum des ALD
Dipl.-Ing. Evelin Baumer
Voltastraße 5; Gebäude 10-6
13355 Berlin*

Tel. (030) 46 77 60 00

Fax (030) 46 06 94 70

ebaumer@dega-akustik.de

www.dega-akustik.de/ald

Berlin, 03.12.2009

Newsletter Nr. 2

Liebe Interessentinnen und Interessenten des ALD-Newsletters,

da dieser zweite Newsletter erst mit einiger Verspätung bei Ihnen eintrifft, möchten wir uns zunächst für die deutliche Verzögerung entschuldigen und uns bei Ihnen für Ihre Geduld bedanken.

Der zweite Newsletter soll u.a. einen kleinen Überblick geben, mit welchen Projekten und Themen sich der ALD in den letzten Monaten auseinandergesetzt hat und welche Veranstaltungen durchgeführt wurden.

Als neue Rubrik des Newsletters haben wir, auch Ihren Anregungen folgend, das „Diskussionsforum“ eingeführt. In diesem Forum gibt Ihnen der Newsletter Gelegenheit, Ihre Meinung zu aktuellen Themen zu veröffentlichen und sie zur Diskussion zu stellen. Wir würden uns freuen, wenn das Diskussionsforum seinem Namen gerecht wird und ab sofort zu einem regen Meinungsaustausch Anlass gibt.

Sollten Sie Rückfragen allgemein zum Newsletter, aber auch zu Projekten und Themen des Arbeitsrings Lärm der DEGA haben, können Sie sich jederzeit gerne an uns wenden.

Ihre Redaktion

1. Nachrichten des Arbeitsrings Lärm der DEGA

1.1. Geänderte Satzung der DEGA tritt in Kraft

Die Neugründung des Arbeitsrings Lärm der DEGA erforderte im Hinblick auf die Einrichtung von Fachgruppen eine Erweiterung der DEGA-Satzung. Der Satzungsentwurf, der bereits im Frühjahr im Vorstandsrat und in der DEGA-Mitgliederversammlung große Zustimmung fand, wurde im September auch von den DEGA-Mitgliedern per Briefwahl angenommen. Nach dem Eintrag durch das Registergericht am 16.11.2009 ist nun die neue Satzung in Kraft getreten. Der Arbeitsring Lärm der DEGA ist somit ab sofort eine Fachgruppe innerhalb der DEGA und die Organe und Einrichtungen des ALD sind nun ebenfalls gemäß Geschäftsordnung des ALD voll handlungsfähig.

1.2. Bewertung des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und FDP „WACHSTUM.BILDUNG.ZUSAMMENHALT.“ vom 24.10.2009 aus der Sicht des Lärmschutzes

Im Folgenden werden Auszüge zur Lärmbekämpfung und zur lärmrelevanten Verkehrspolitik aus dem Koalitionsvertrag zitiert und jeweils kommentiert (in *kursiver* Schrift):

[Immissionsschutz und Stoffpolitik]

Zeilen 1188-1195:

„Wir werden den Lärmschutz verbessern. Wir wollen ein einheitliches Lärmschutzkonzept und eine Anpassung sowie Harmonisierung der Berechnungsgrundlagen bei den Lärmbelastungswerten.“

Die erklärten Absichten sind grundsätzlich zu befürworten. Allerdings stehen den erklärten Absichten zur Verbesserung des Lärmschutzes noch keine konkreten Vorschläge für deren Umsetzung gegenüber. Eine Konkretisierung bestünde beispielsweise in der Senkung der Schwellenwerte für das Auslösen von Lärmsanierungsmaßnahmen, wie sie im Verkehrslärmschutzpaket II des BMVBS vorgeschlagen wurde. Außerdem ist die Harmonisierung der Berechnungsvorschriften nicht konkretisiert. Mit einer Harmonisierung müsste eine Vereinheitlichung und damit Vergleichbarkeit der Berechnungsmethoden sowohl für die Planungsverfahren (Bauleitplanung, Raumordnung und Planfeststellung) als auch für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie herbeigeführt werden. Eine Harmonisierung müsste außerdem nicht nur national, sondern auch auf EU-Ebene insoweit vollzogen werden, als sie einer Einführung deutlich komplexerer und damit aufwendigerer Berechnungsmethoden entgegenwirkt. Sie darf nicht zu einer organisatorisch, finanziell und technisch kaum tragbaren Mehrbelastung der an der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie beteiligten Kommunen bei der Erhebung der Eingangsdaten führen.

„Die Mittel für die Lärmsanierung werden konstant gehalten.“

Eine Konstanz der Mittel für die Lärmsanierung würde die Umsetzung einiger im Koalitionsvertrag beabsichtigter Verbesserungen des Lärmschutzes behindern. Hierzu gehören Mittel, die für die Kompensation des beabsichtigten Abbaus des Schienenbonus erforderlich sind, Mittel für die Umrüstung der Güterwagen des Schienenverkehrs und ein verlängerter Beitrag des Bundes zur Lärmsanierung an Landes- und kommunalen Straßen.

„Das Fluglärmgesetz werden wir so ändern, dass Anwohner von Militärflughäfen bei den gleichen Grenzwerten Anspruch auf Erstattung von Lärmschutzkosten haben wie an Verkehrsflughäfen.“

Aus Gründen der Gleichbehandlung ist diese Absicht zu befürworten.

[Europäische Verkehrspolitik]

Zeilen 1397-1400:

“Wir werden die Europäische Kommission auffordern, ein neues Konzept zur Anlastung externer Kosten vorzulegen. Dieses muss, anders als bisher, alle Verkehrsträger einbeziehen und nach gleichen Kriterien behandeln.“

Externe Kosten müssen auf eine realistische Grundlage gestellt werden. Die bisher von der Europäischen Kommission genannten Lärmkosten sind zu niedrig angesetzt. Die beabsichtigte Gleichbehandlung aller Verkehrsträger ist zu befürworten.

[Logistikstandort Deutschland]

Zeilen 1420-1424:

“Die Anlastung von externen Kosten kommt nur unter wettbewerbsneutralen Voraussetzungen in Betracht.

Darüber hinaus werden wir ein Belastungsmoratorium schaffen, indem eine Erhöhung der Lkw-Maut in dieser Legislaturperiode ausgeschlossen wird.“

Ein Belastungsmoratorium verhindert die Möglichkeit einer Anlastung der externen Lärmkosten. Es sollte deshalb nur so lange wirksam sein, bis das bei der Europäischen Kommission angeforderte neue Konzept zur Anlastung externer Kosten vorliegt oder gleichwertige Vorschriften für andere Verkehrsträger eingeführt werden.

[Luftverkehrsstandort Deutschland]

Zeilen 1508-1512:

“Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen.“

Die Absicht der Sicherstellung „wettbewerbsfähiger Betriebszeiten“ ist nicht konkretisiert. Es ist aber zu befürchten, dass der nach §29b Luftverkehrsgesetz („Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen“) geforderte besondere Schutz der Nacht eingeschränkt werden soll. Gesetzesänderungen könnten nicht nur die Ausweitung der Nacht-Schutzzone (bei bestehenden Flughäfen mit Belastungen über 55 dB(A) [Mittelungspegel außen]) zur Folge haben, sondern auch eine deutliche Zunahme der Belastungen außerhalb der Nacht-Schutzzone bedeuten. Die in den Regionalplänen vorgesehenen Siedlungsbeschränkungen müssten weiter ausgedehnt werden. Es stellt sich außerdem die Frage, inwieweit dem Vorrang aktiver vor passiven Lärmschutzmaßnahmen Rechnung getragen wird. Die positiven Ergebnisse der in den vergangenen 10 Jahren im Rahmen des Forschungsverbundes Leiser Verkehr öffentlich geförderten Projekte zum Leisen Luftverkehr, die umsetzbare Lösungen des organisatorischen und technischen, also aktiven Lärmschutzes an Flughäfen aufgezeigt haben, müssen Berücksichtigung finden.

[Umweltfreundliche Mobilität]

Zeilen 1557-1559:

“Eine wesentliche Aufgabe unserer Mobilitätspolitik ist die Vereinbarkeit von Verkehr und Umwelt. Wo immer dies sinnvoll ist, wollen wir die Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Wasserstraße fördern.“

Die erklärte Absicht ist grundsätzlich zu befürworten. Die Verlagerung von der Straße auf die Schiene muss jedoch von erheblichen Anstrengungen zur Minderung des Schienenverkehrslärms begleitet werden. Dies betrifft den nächtlichen Güterverkehr in besonderem Maße.

[Elektromobilität]

Zeilen 1559-1605:

„Die Akzeptanz für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hängt entscheidend davon ab, dass die Lärmbelastung der Bevölkerung reduziert wird.“

„Wir wollen deshalb den Lärmschutz ausweiten. Dazu wollen wir den Schienenbonus schrittweise reduzieren mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen.“

Modifikationen beim Schienenbonus sollten auf der Grundlage von Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung erfolgen.

„Gleichzeitig wollen wir eine lärmabhängige Trassenpreisgestaltung bei der Bahn.“

Die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise wird als Instrument der Internalisierung externer Kosten und zur Stimulierung von Lärmschutzmaßnahmen an den Fahrzeugen befürwortet, dies sollte allerdings innerhalb eines Gesamtkonzepts zur gleichwertigen Internalisierung bei anderen Verkehrsträgern geschehen.

„Bei bereits bestehenden Strecken wollen wir das Lärmsanierungsprogramm Schiene fortsetzen und intensivieren. Dazu wollen wir auch die Möglichkeiten des technischen Fortschritts bei Fahrzeugen nutzen.“

Die beabsichtigte Intensivierung des Lärmsanierungsprogramms Schiene steht im Widerspruch zur weiter oben formulierten Absicht, die Mittel für die Lärmsanierung konstant zu halten. Die Absicht der Anwendung des technischen Fortschritts ist zu befürworten.

„Die Koalition lehnt ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen ab.“

Diese Absicht berücksichtigt nicht den Sachverhalt, mit der Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen den Zielkonflikt zwischen Sicherheit und Geräuschemissionen bei der Reifenentwicklung erheblich vermindern und damit einen aktiven öffentlichen Beitrag zur Entwicklung leiser Reifen leisten zu können.

[Kinderbetreuung]

Zeilen 2998-2999

„Kinderlärm darf keinen Anlass für gerichtliche Auseinandersetzungen geben. Wir werden die Gesetzeslage entsprechend ändern.“

Dieser Absicht ist grundsätzlich zuzustimmen. Dabei bedarf es allerdings genauer Abgrenzungen von Kinderlärm. Auch sollte das Gebot der Konfliktminimierung damit nicht obsolet werden.

Fazit:

Die Aussagen des Koalitionsvertrags zum Lärmschutz sind überwiegend sehr allgemein gehalten, werfen viele Fragen auf und lassen kein allgemeines strategisches Konzept erkennen. Es gilt im Grundsatz die Kritik der ALD-Leitung an den Wahlprogrammen der Parteien, die im Editorial der Zeitschrift „Lärmbekämpfung“ (5/2009) veröffentlicht wurde. Die Absicht der Koalition, den Luftverkehr zur Nachtzeit neu zu regeln, darf nicht zu einer Verschlechterung des Lärmschutzes führen.

Michael Jäcker-Cüppers, Thomas Beckenbauer, Bernd Lehming

1.3. ALD-Mitgliederversammlung

Am 26.11.2009 fand in Berlin die zweite Mitgliederversammlung des Arbeitsrings Lärm der DEGA statt. Die ALD-Leitung berichtete den 31 Anwesenden (26 ALD-Mitglieder) über die Aktivitäten der letzten Monate. Vorstellung und Diskussion der geplanten Arbeiten und Projekte war ein weiterer wichtiger Tagesordnungspunkt.

Da auf der Gründungsversammlung am 11.05.2009 die Geschäftsordnung unter der Maßgabe angenommen wurde, dass alle Änderungsvorschläge und -wünsche noch einmal aufgegriffen und auf einer späteren Mitgliederversammlung zur Diskussion gestellt werden, wurde am 26.11.2009 beschlossen, dass alle bisher eingegangenen und bis Ende Januar noch eingehenden Vorschläge von der ALD-Leitung gesammelt und zusammengetragen werden. Auf der 3. Mitgliederversammlung, die am 18.03.2009 in Zusammenhang mit der DAGA in Berlin stattfinden wird, wird dann abschließend über eine Änderung der Geschäftsordnung diskutiert und abgestimmt. Einen entsprechenden Vorschlag für die neue Geschäftsordnung wird allen ALD-Mitgliedern mit der Einladung zur 3. Mitgliederversammlung zugesandt.

Das Protokoll der 2. Mitgliederversammlung wird ebenfalls allen ALD-Mitgliedern Anfang nächsten Jahres per E-Mail zugeschickt.

1.4. ALD-Beirat

Unmittelbar nach der 2. Mitgliederversammlung fand am 26.11.2009 die konstituierende Sitzung des ALD-Beirats statt, in der die ALD-Leitung zunächst über den aktuellen Stand im ALD berichtet hat. Anschließend wurden aber auch Erwartungen und Empfehlungen für die Arbeit des ALD diskutiert und Vorschläge für die Zusammenarbeit im ALD-Beirat ausgetauscht.

Die folgenden Personen sind Kraft ihres derzeitigen Amtes Mitglied im ALD-Beirat oder haben als externe Berater, auf Anfrage der ALD-Leitung, einer Mitarbeit im ALD-Beirat zugestimmt:

Michael Jäcker-Cüppers	ALD-Leiter
Thomas Beckenbauer	stellvertretender ALD-Leiter
Bernd Lehming	stellvertretender ALD-Leiter
Joachim Scheuren	DEGA-Präsident
Alfred Schmitz	Mitglied des DEGA-Vorstandes
Brigitte Schulte-Fortkamp	Leiterin des Fachausschusses "Lärm" + Aktionsleiterin TgL
Detlef Krahe	Leiter des Fachausschusses "Hörakustik"
Christian Burkhart	Leiter des Fachausschusses "Bau- und Raumakustik"
Franz-Josef Feldmann	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz + Reaktorsicherheit
Matthias Hintzsche	Umweltbundesamt
Wolfgang Eberle	Ministerium für Umwelt, Forsten + Verbraucherschutz, RP
Christian Beckert	Ministerium für Landwirtschaft + Umwelt, Sachsen-Anhalt
Christian Popp	Lärmkontor GmbH
Dirk Schreckenberger	ZEUS GmbH
Sibylla Windelberg	Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.
Joachim-Hans Beckers	Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
Michael Gehrmann	Verkehrsclub Deutschland e.V.
Karlheinz Haag	Deutsche Lufthansa AG, Umweltkonzepte Konzern
Matthias Mather	Deutsche Bahn AG, Bahn-Umwelt-Zentrum
Ernst Ulrich Saemann	Continental AG
Axel Welge	Deutscher Städtetag
Martin Klemenz	DEGA-Geschäftsführer
Evelin Baumer	ALD-Projektbetreuerin

1.5. DEGA-Symposium

Das 3. DEGA-Symposium widmete sich ganz dem drängendsten Problembereich der Akustik heute: dem Lärm und seinen vielfältigen Facetten. In 11 Vorträgen wurde ein exemplarischer Überblick über alle relevanten Aspekte des Lärms und seiner Minderung gegeben. Der Vorsitzende der ALD-Leitung, Michael Jäcker-Cüppers, stellte den über 130 Teilnehmern in seinem Vortrag „Vorschläge des Arbeitsrings Lärm der DEGA zur Lärmbekämpfung“ den ALD näher vor.

Verantwortlich für das Programm war der Vorstand der DEGA zusammen mit dem Arbeitsring Lärm und dem Fachausschuss Lärm der DEGA sowie den Fachausschüssen Bau- und Raumakustik und Hörakustik (Koordination: Prof. Dr. Joachim Scheuren).

Die Folien der Vorträge werden in Kürze unter http://www.dega-akustik.de/aktuelles/3_symposium zum Download bereitstehen.

1.6. geplante Veranstaltungen und Termine

15.-18.03.2010 in Berlin:

Tagung DAGA 2010

siehe auch: <http://www.daga-tagung.de/2010>

18.03.2010 in Berlin:

3. ALD-Mitgliederversammlung

28.04.2010 bundesweit:

13. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day

siehe auch: <http://www.tag-gegen-laerm.de>

1.7. Projekte

ALD-Flyer

Die ALD-Leitung hat beschlossen, nicht nur mit der zukünftig neuen Website auf den ALD aufmerksam zu machen, sondern auch einen ALD-Flyer zu drucken. Dieser kann dann über befreundete Verbände und Organisationen verteilt werden und auf Veranstaltungen ausgelegt werden.

Sollten auch Sie Interesse haben, mit Hilfe dieses Flyers für den ALD zu werben, teilen Sie uns dies bitte per E-Mail an ebaumer@dega-akustik.de mit.

Der Flyer kann voraussichtlich ab Januar 2010 versandt werden.

Tag gegen Lärm 2010

Der Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day 2010 wird am 28. April 2010 stattfinden. Das Motto steht leider noch nicht fest, wird aber in Kürze auf den Internetseiten des „Tag gegen Lärm“ (www.tag-gegen-laerm.de) bekannt gegeben.

Straßenverkehrslärmfibel

Die Aktualisierung der „Lärmfibel – Straßenverkehr“ des DAL aus dem Jahr 1992 ist in vollem Gange. Der bereits vorliegende Entwurf der Autoren – Dr. Peter Fürst und Rainer Kühne – wird gerade innerhalb eines ausgewählten Redaktionskreises abgestimmt.

Die neue Straßenverkehrslärmfibel soll als erste Ausgabe einer ALD-Schriftenreihe im Januar 2010 veröffentlicht werden.

Schieneverkehrs-lärmfibel:

Mit der Aktualisierung der Broschüre „Hinweise zum Schutz gegen Schienenlärm“ (November 2001) wurde im Oktober 2009 begonnen.

Der Autorenkreis besteht aus folgenden Personen: Michael Günther, Michael Jäcker-Cüppers, Ulrich Möhler und Christian Popp

Ebenfalls an der Umsetzung beteiligt sind das Bahn-Umwelt-Zentrum, das Umweltbundesamt, der Verkehrsclub Deutschland (VCD e.V.) und Sibylla Windelberg, als Vertreterin der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm.

Am 10.12.2009 wird in einer Redaktionssitzung der erste ausgearbeitete Entwurf diskutiert.

Schülermalwettbewerb

Der Arbeitsring Lärm der DEGA hat in diesem Jahr einen Schülermalwettbewerb unter dem Motto „Lärm in meinem Leben“ durchgeführt. Bis zum 31. Juli 2009 konnte jede/r Schüler/in der Jahrgangsstufen 1-13 ein zum Motto passendes, selbstgestaltetes Bild einreichen. Eine 5-köpfige Jury hat nun die über 300 eingegangenen Bilder bewertet und die Preisträger/-innen des Wettbewerbs bestimmt.

In der oberen Altersgruppe (Klasse 10-13) belegt Moira Frank mit ihrem Bild „clic - clac – on - off?“ den ersten Platz. Charis Wolfs Einsendung „Der Lärm an diesem Tag erdrückte mich!“ überzeugte die Jury in der mittleren Altersgruppe (Jahrgangsstufe 5-9) und Robert Mokry, der mit seinem Bild „Liegestuhl contra Rasenmäher“ in den Wettbewerb ging, wurde von der Jury als Sieger der Grundschulklassen 1-4 gewählt.

Die drei Bilder der Wettbewerbsgewinner werden ebenso wie die Bilder der anderen Preisträger in einem Lärm-Kalender veröffentlicht. Sie können diesen gerne per E-Mail an ebaumer@dega-akustik.de bestellen. Es fallen lediglich die Portokosten an!

siehe auch: http://www.dega-akustik.de/ald/projekte_veranst/malwettbewerb



Charis Wolf: "Der Lärm an diesem Tag erdrückte mich!"



Robert Mokry: "Liegestuhl contra Rasenmäher"



Moira Frank: "clic - clac – on - off?"

2. Diskussionsforum

Beitrag 1: Sibylla Windelberg

Schaffen leisere Güterzüge Platz für noch mehr Güterzüge?

Anmerkungen zur zukünftigen Vorrangstellung von Güterzügen auf grenzüberschreitenden Trassen

Die EU will die Wettbewerbsfähigkeit des Güterschienenverkehrs stärken. Damit mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene kommt, beschlossen die Verkehrsminister der 27 EU-Staaten am 11.06.2009 in Luxemburg, neun grenzüberschreitende Trassen für Güterzüge einzurichten. Auf bestimmten Strecken sollen Güterzüge Vorfahrt vor Personenzügen haben. Deutschland ist als Transitland besonders betroffen. Drei der Korridore laufen durch Deutschland. Es geht dabei um folgende Strecken:

Rotterdam – Duisburg - Genua,
Stockholm – Hamburg - Palermo und
Rotterdam - Bremerhafen - Berlin

Der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr vom 23.04.09 1.Lesung lautet: der Schienengüterverkehrsmarkt, der etwa zur Hälfte aus grenzüberschreitenden Diensten besteht, kann sich nur dann „richtig“ entwickeln, wenn der Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr vorrangig behandelt wird, sowohl in Bezug auf Investitionen als auch auf das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement. Der Vorschlag sieht für jeden der neun Güterverkehrskorridore regelmäßige Marktanalysen und Kundenbefragungen vor um sicherzustellen, dass den Bedürfnissen der Kunden entsprochen wird und die Bestimmungen des Verordnungsvorschlags eingehalten werden. Um die Bedürfnisse der Anlieger entlang der Korridore geht es dabei nicht. Die großen Klippen beim Bau des Gotthardtunnels der Neuen Eisenbahn- Alpentransversale (Neat) schienen überwunden. Doch nun gibt es unerwartete Probleme auf deutscher Seite. An der sogenannten Rheintalachse verzögert sich der Ausbau des Nordanschlusses zur Neat zwischen Basel und Karlsruhe, weil sich Anwohner mit Einsprüchen auf mehreren Abschnitten gegen den künftigen Bahnlärm wehren. Mit den geplanten Maßnahmen nimmt der Schienenlärm für die betroffenen Anlieger zwangsläufig erheblich zu. In Sorge hat sich deshalb der schweizerische Verkehrsminister an seinen deutschen Kollegen gewandt. Er möge sich dafür einsetzen, dass der weitere Ausbau zügig vorangetrieben wird, um die angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene nicht unnötig zu gefährden. Bereits 1996 hatte Deutschland sich in einer bilateralen Vereinbarung mit der Schweiz verpflichtet, die Zubringer zur Neat bis zur Eröffnung des Gotthardtunnels Ende 2017 schrittweise auf vier Spuren auszubauen.

Bisherige Lärmsanierungsmaßnahmen haben die Lärmbelastung im Rheintal kaum reduzieren können. Im Mittelrheintal müssen Betroffene weiterhin zu hohe Belastungen nachts hinnehmen.

Nach Angaben der DB AG sind bundesweit ca. 3.500 Streckenkilometer mit nächtlichen Mittelungspegeln von deutlich mehr als 60 dB(A) belastet. Ohne den umstrittenen Schienenbonus in Höhe von 5 dB(A) wären nach den Vorgaben des Bundesverkehrsministers annähernd doppelt so viele Streckenkilometer zu sanieren.

Zwei Konjunkturprogramme in Höhe von 1,3 Milliarden Euro zusätzlich für Bahnhöfe und Schienenwege und davon 100 Millionen zur Lärm- und Erschütterungsminderung hat der Bund mit dem Investitionsschwerpunkt Bundesschienenwege aufgelegt. Innovative Infrastrukturmaßnahmen wie z. B. verschäumte Schottergleise, niedrige Schallschutzwände, hochleistungsfähiges Schienenschleifen, Schienenstegbedämpfer, Brückenabsorber sollen erprobt und künftig den passgenauen Einsatz an der Emissionsquelle ermöglichen.

Es ist die Frage, ob die Umrüstung der Güterzüge auf die K-/LL-Sohle am Ende nicht dazu führt, dass mehr Güterzüge auf den grenzüberschreitenden Trassen eingesetzt werden können. Allein eine ständige Überwachung könnte gewährleisten, dass die lärmreduzierende Maßnahmen, den Lärm auch tatsächlich dauerhaft reduzieren.

Beitrag 2: Pressemitteilung des Gesundheitsladens München

Die schwarz-gelbe Koalition setzt auf mehr Lärm

Gesundheitsladen München gegen Zunahme des Fluglärms

Im Entwurf für die Koalitionsvereinbarung der AG Wirtschaft finden sich zwei fast zu überlesende Zeilen: „Zur Sicherung des Luftverkehrsstandortes Deutschland wollen wir u.a. international wettbewerbsfähige Betriebszeiten ermöglichen.“

Das heißt, wo bisher noch zum Schutz der in Flughafennähe wohnenden Bevölkerung nächtliche Beschränkungen beim Flugverkehr bestanden, sollen diese abgeschafft werden.

Erst vor einer Woche hat die Weltgesundheitsorganisation (WHO) die Night Noise Guidelines for Europe – Leitlinien für die Europäische Region gegen Nachtlärm veröffentlicht. In einer eigenen Studie kommt die WHO zu dem Schluss, dass die Grenzwerte für nächtlichen Lärm noch weiter abgesenkt werden müssen, gesundheitliche Störungen sind sonst nicht abzuwenden.

Gerade nachts hat Lärm schwerwiegende gesundheitliche Folgen. Die Nacht ist die Zeit, in der der Organismus am empfindlichsten ist und sich für die Belastungen des kommenden Tages regenerieren muss.

Als besonders schädlich wurden von der WHO die Störungen durch Fluglärm in der Einschlafphase und in der letzten Phase der Nacht identifiziert. Auf die besondere Empfindlichkeit von Kindern, älteren Menschen, chronisch Kranken und Schichtarbeitern wird ausdrücklich hingewiesen, ebenso auf die dadurch entstehenden erhöhten Kosten im Gesundheitssystem.

Umso anstößiger ist es, bei dieser Erkenntnislage die Betriebszeiten von Flugplätzen noch weiter auszuweiten. Die geplante Koalitionsvereinbarung ist ein Angriff auf die körperliche Unversehrtheit der betroffenen Bevölkerung, auf das solidarisch finanzierte Gesundheitssystem und die Lebensqualität von Millionen Menschen.

Die Ausweitung der Flughafenbetriebszeiten und der gleichzeitig immer weiter betriebene Ausbau von Flugplätzen zeigen deutlich, dass erheblich mehr Flugverkehr mit mehr Lärm und weiteren negativen Folgen wie mehr Energieverbrauch, mehr Schadstoffausstoß und mehr Schaden für das Klima von der schwarz-gelben Koalition angestrebt werden.

Das erst vor wenigen Wochen veröffentlichte Nationale Lärmschutzpaket II, welches eine Lärmreduzierung auch im Flugverkehr versprochen hat, wird dadurch zu Makulatur, noch bevor die Tinte getrocknet ist.

Der Gesundheitsladen München e.V. fordert:

kurzfristig

- Keine Ausweitung der Nachtflüge !
- Kein weiterer Ausbau oder Neubau von Flugplätzen und Flughäfen !

langfristig

- 8 Stunden Nachtruhe für alle Flughafenanwohner !

3. Neuerscheinungen: Gesetze, Verordnungen, Normen, Texte, ...

WHO/Europe veröffentlicht Night Noise Guidelines for Europe

Das Umweltbundesamt informiert mit seinem Telegramm „Umwelt und Gesundheit“ vom 09.10.2009 (siehe <http://www.umweltbundesamt.de/gesundheit/telegramm/Ausgabe06-2009-.pdf>), dass die WHO/Europe Night Noise Guidelines für Europa veröffentlicht hat (siehe http://www.euro.who.int/InformationSources/Publications/Catalogue/20090904_12).

Die WHO empfiehlt, dass die Bevölkerung zum vorsorgenden Schutz der Gesundheit nachts keinem höheren Mittelungspegel (außen) als 40 dB(A) ausgesetzt sein sollte und senkt damit die Empfehlungen für die Nacht in den „Community Noise Guidelines“ von 1999 (siehe <http://www.who.int/docstore/peh/noise/guidelines2.html>) um 5 dB(A). Wenn dieser Wert kurzfristig nicht erreicht werden kann, empfiehlt die WHO als Interims-Zielwert 55 dB(A).

UBA-Texte: Lärmindernde Fahrbahnbeläge - Ein Überblick über den Stand der Technik

siehe: <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3841.pdf>

Umweltbundesamt publiziert Strategie für einen nachhaltigen Güterverkehr

Der Güterverkehr belastet viele Menschen durch Abgase und Lärm und trägt in erheblichem Maße zum Klimawandel bei. Dass dies nicht so bleiben muss, zeigt die "Strategie für einen nachhaltigen Güterverkehr" des UBA (.UBA-Texte 18/2009, Dessau-Roßlau, Oktober 2009).

Der Bericht beschreibt die bisherige und zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs, zeigt die Konflikte mit den Erfordernissen des Umweltschutzes auf und stellt Maßnahmen zur Minderung der Umweltbelastung vor.

Die Publikation ist ausschließlich als Download unter http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/mysql_medien.php?anfrage=Kennnummer&Suchwort=3857 verfügbar. Hier finden Sie auch eine Kurzfassung.

Der Bericht des UBA ist vor allem bei der Minderung des Schienenverkehrslärms optimistisch:

„Das Lärmschutzziel, kurzfristig in Wohngebieten gesundheitsgefährdende Lärmpegel – Mittelungspegel über 55 dB(A) nachts – durch Güterverkehr nicht mehr zu erreichen, ist nur durch eine Kombination von Maßnahmen realisierbar. Im Bereich Schienengüterverkehr stehen sehr effiziente Maßnahmen der Lärminderung zur Verfügung. Bei Einsatz des vorgeschlagenen Instrumentenbündels ließe sich die Lärmbelastung durch den Schienengüterverkehr – trotz des starken Wachstums – um 6 bis 10 dB(A) reduzieren. Damit kann die Zahl der durch Schienengüterverkehrslärm nachts über 55 dB(A) Mittelungspegel belasteten Bürgerinnen und Bürger gegen Null sinken. Zudem helfen emissionsabhängige Trassenpreise in Kombination mit der Fortschreibung anspruchsvoller Geräuschgrenzwerte und einer streckenbezogenen Kontingentierung der Geräuschemissionen, auch längerfristig anspruchsvolle Lärmschutzziele für den Schienengüterverkehr zu erreichen. Eine Vorzugsregelung für lärmarme Lkw kann die Lärmbelastung durch den Straßengüterverkehr um 3 bis 5 dB(A) senken.“ (S. 109)

Das Fazit des Berichts macht deutlich, dass ein – vor allem klimapolitisch - nachhaltiger Güterverkehr zwingend mit einer deutlichen Lärminderung des Schienengüterverkehrs verbunden werden muss:

„Das UBA-Szenario [für einen nachhaltigen Güterverkehr] sieht ein Wachstum des Schienengüterverkehrs um 82 % zwischen 2008 und 2025 vor. Um diese Menge auffangen zu können, braucht das Schienennetz deutlich höhere Kapazitäten. Planungen dafür müssen bereits heute mit Hochdruck beginnen. Dabei sollte die Bundesregierung Trassen prüfen, die vorrangig dem Güterverkehr zur Verfügung stehen. Ergänzend sind auch betriebliche Optimierungen für eine Erhöhung der Schienennetzkapazitäten notwendig.“

Jedoch ist schon heute die Lärmbelastung durch Güterzüge zu hoch. Daher sind ein emissionsabhängiges Trassenpreissystem und Förderprogramme zur Umrüstung von Güterwagen nicht nur wichtig für den Gesundheitsschutz, sondern auch eine zwingende Voraussetzung für ein Wachstum des Schienengüterverkehrs und damit auch für das Erreichen der Umweltziele der Bundesregierung.“ (S. 112/113)

EU-Parlament beschließt am 25.11.2009 die Kennzeichnungsverordnung für Reifen

siehe: <http://register.consilium.europa.eu/pdf/de/09/st14/st14639.de09.pdf>

VDI 2062 Blatt 1 Technische Regel, Entwurf , 2009-10
Schwingungsisolierung - Begriffe und Methoden

DIN 1320 Norm, 1997-06, zurückgezogen und ersetzt durch
DIN 1320 Norm, 2009-12
Akustik – Begriffe

DIN 45672-1 Norm, 1991-09, zurückgezogen und ersetzt durch
DIN 45672-1 Norm, 2009-12
Schwingungsmessung in der Umgebung von Schienenverkehrswegen - Teil 1: Messverfahren

DIN EN ISO 3382-2 Berichtigung 1 Norm, 2009-09
Akustik - Messung von Parametern der Raumakustik - Teil 2: Nachhallzeit in gewöhnlichen Räumen (ISO 3382-2:2008); Deutsche Fassung EN ISO 3382-2:2008, Berichtigung zu DIN EN ISO 3382-2:2008-09; Deutsche Fassung EN ISO 3382-2:2008/AC:2009

DIN EN ISO 3382 und DIN EN ISO 3382-1 Entwurf, zurückgezogen und ersetzt durch
DIN EN ISO 3382-1 Norm, 2009-10
Akustik - Messung von Parametern der Raumakustik - Teil 1: Aufführungsräume (ISO 3382-1:2009); Deutsche Fassung EN ISO 3382-1:2009

DIN EN ISO 3741 Norm, 2009-11
Akustik - Bestimmung der Schalleistungspegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen - Hallraumverfahren der Genauigkeitsklasse 1 (ISO 3741:1999, einschließlich Cor 1:2001); Deutsche Fassung EN ISO 3741:2009

DIN EN ISO 3741 Norm-Entwurf, 2006-06, bleibt gültig
Akustik - Bestimmung der Schalleistungs- und Schallenergiepegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen - Hallraumverfahren der Genauigkeitsklasse 1 (ISO/DIS 3741:2006); Deutsche Fassung prEN ISO 3741:2006

DIN EN ISO 3741-2 Norm, 1996-12, zurückgezogen und ersetzt durch
DIN EN ISO 3743-2 Norm, 2009-11
Akustik - Bestimmung der Schalleistungspegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen - Verfahren der Genauigkeitsklasse 2 für kleine, transportable Quellen in Hallfeldern - Teil 2: Verfahren für Sonder-Hallräume (ISO 3743-2:1994); Deutsche Fassung EN ISO 3743-2:2009

DIN EN ISO 3743-1 Norm, 2009-11
Akustik - Bestimmung der Schalleistungspegel von Geräuschquellen - Verfahren der Genauigkeitsklasse 2 für kleine, transportable Quellen in Hallfeldern - Teil 1: Vergleichsverfahren in Prüfräumen mit schallharten Wänden (ISO 3743-1:1994); Deutsche Fassung EN ISO 3743-1:2009

DIN EN ISO 3743-1 Norm-Entwurf, 2006-07 bleibt gültig
Akustik - Bestimmung der Schalleistungs- und der Schallenergiepegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen - Verfahren der Genauigkeitsklasse 2 für kleine, transportable Quellen in Hallfeldern - Teil 1: Vergleichsverfahren in Prüfräumen mit schallharten Wänden (ISO/DIS 3743-1:2006); Deutsche Fassung prEN ISO 3743-1:2006

DIN EN ISO 3744 Norm, 2009-11

Akustik - Bestimmung der Schalleistungspegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen - Hüllflächenverfahren der Genauigkeitsklasse 2 für ein im Wesentlichen freies Schallfeld über einer reflektierenden Ebene (ISO 3744:1994); Deutsche Fassung EN ISO 3744:2009

DIN EN ISO 3744 Norm-Entwurf, 2006-07 bleibt gültig

Akustik - Bestimmung der Schalleistungs- und der Schallenergiepegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen - Hüllflächenverfahren der Genauigkeitsklasse 2 für ein im Wesentlichen freies Schallfeld über einer reflektierenden Ebene (ISO/DIS 3744:2006); Deutsche Fassung prEN ISO 3744:2006

DIN EN ISO 3745 Norm, 2004-05, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 3745 Norm, 2009-11

Akustik - Bestimmung der Schalleistungspegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen - Verfahren der Genauigkeitsklasse 1 für reflexionsarme Räume und Halbräume (ISO 3745:2003); Deutsche Fassung EN ISO 3745:2009

DIN EN ISO 3746 Norm, 2009-11

Akustik - Bestimmung der Schalleistungspegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen - Hüllflächenverfahren der Genauigkeitsklasse 3 über einer reflektierenden Ebene (ISO 3746:1995, einschließlich Cor 1:1995); Deutsche Fassung EN ISO 3746:2009

DIN EN ISO 3746 Norm-Entwurf, 2006-03 bleibt gültig

Akustik - Ermittlung der Schalleistungs- und der Schallenergiepegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen - Hüllflächenverfahren der Genauigkeitsklasse 3 über einer reflektierenden Ebene (ISO/DIS 3746:2005); Deutsche Fassung prEN ISO 3746:2005

DIN EN ISO 3747 Norm, 2009-11

Akustik - Bestimmung der Schalleistungspegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen - Vergleichsverfahren zur Verwendung unter Einsatzbedingungen (ISO 3747:2000); Deutsche Fassung EN ISO 3747:2009

DIN EN ISO 3747 Norm-Entwurf, 2007-10 bleibt gültig

Akustik - Bestimmung der Schalleistungs- und Schallenergiepegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen - Verfahren der Genauigkeitsklassen 2 und 3 zur Verwendung in situ in einer halligen Umgebung (ISO/DIS 3747:2007); Deutsche Fassung

DIN EN ISO 4871 Norm, 1997-03, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 4871 Norm, 2009-11

Akustik - Angabe und Nachprüfung von Geräuschemissionswerten von Maschinen und Geräten (ISO 4871:1996); Deutsche Fassung EN ISO 4871:2009

DIN EN ISO 5136 Norm, 2003-10, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 5136 Norm, 2009-11

Akustik - Bestimmung der von Ventilatoren und anderen Strömungsmaschinen in Kanäle abgestrahlten Schalleistung - Kanalverfahren (ISO 5136:2003); Deutsche Fassung EN ISO 5136:2009 als vorgesehener Ersatz zum Dokument DIN ISO 8253-1 Norm, 1992-05; Akustik; Audiometrische Prüfverfahren; Teil 1: Grundlegende Verfahren der Luft- und Knochenleitungs-Schwellenaudiometrie mit reinen Tönen

DIN EN ISO 8253-2 Norm-Entwurf, 2009-07

Akustik - Audiometrische Prüfverfahren - Teil 2: Schallfeld-Audiometrie mit reinen Tönen und schmalbandigen Prüfsignalen (ISO/FDIS 8253-2:2009); Deutsche Fassung FprEN ISO 8253-2:2009

DIN EN ISO 8253-1 Norm-Entwurf, 2008-02, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 8253-1 Norm-Entwurf, 2008-09

Akustik - Audiometrische Prüfverfahren - Teil 1: Grundlegende Verfahren der Luft- und Knochenleitungs-Schwellenaudiometrie mit reinen Tönen (ISO/DIS 8253-1:2008); Deutsche Fassung prEN ISO 8253-1:2008

als vorgesehener Ersatz zum Dokument DIN EN 26189 Norm, 1992-03; Akustik; Reinton-Luftleitungs-Schwellenaudiometrie für die Gehörvorsorge (Identisch mit ISO 6189:1983); Deutsche Fassung EN 26189:1991 erschien

DIN EN ISO 8253-1 Norm-Entwurf, 2008-09

Akustik - Audiometrische Prüfverfahren - Teil 1: Grundlegende Verfahren der Luft- und Knochenleitungs-Schwellenaudiometrie mit reinen Tönen (ISO/DIS 8253-1:2008); Deutsche Fassung prEN ISO 8253-1:2008

DIN EN ISO 8662-14 Norm, 1997-03; Handgehaltene, motorbetriebene Maschinen; Messung mechanischer Schwingungen am Handgriff - Teil 14: Steinbearbeitungsmaschinen und Nadelentrostler (ISO 8662-14:1996); Deutsche Fassung EN ISO 8662-14:1996 gültig aber teilweise ersetzt durch

DIN EN ISO 28927-9 Norm-Entwurf, 2008-04

Handgehaltene motorbetriebene Maschinen - Messverfahren zur Ermittlung der Schwingungsemission - Teil 9: Abklopper und Nadelentrostler (ISO/DIS 28927-9:2008); Deutsche Fassung prEN ISO 28927-9:2008

DIN EN ISO 8662-4 Norm, 1995-06, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 28927-4 Norm-Entwurf, 2009-09

Handgehaltene motorbetriebene Maschinen - Messverfahren zur Ermittlung der Schwingungsemission - Teil 4: Geradschleifer ohne Spannzange (ISO/DIS 28927-4:2009); Deutsche Fassung prEN ISO 28927-4:2009

DIN EN ISO 8662-14 Norm, 1997-03, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 28927-11 Norm-Entwurf, 2009-09

Handgehaltene motorbetriebene Maschinen - Messverfahren zur Ermittlung der Schwingungsemission - Teil 11: Steinbearbeitungsmaschinen (ISO/DIS 28927-11:2009); Deutsche Fassung prEN ISO 28927-11:2009

DIN EN ISO 9612 Norm-Entwurf, 2007-06, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 9612 Norm, 2009-09

Akustik - Bestimmung der Lärmexposition am Arbeitsplatz - Verfahren der Genauigkeitsklasse 2 (Ingenieurverfahren) (ISO 9612:2009); Deutsche Fassung EN ISO 9612:2009

DIN EN ISO 9614-1 Norm, 1995-06, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 9614-1 Norm, 2009-11

Akustik - Bestimmung der Schalleistungspegel von Geräuschquellen aus Schallintensitätsmessungen - Teil 1: Messungen an diskreten Punkten (ISO 9614-1:1993); Deutsche Fassung EN ISO 9614-1:2009

DIN EN ISO 9614-1 Norm, 2003-04, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 9614-3 Norm, 2009-11

Akustik - Bestimmung der Schalleistungspegel von Geräuschquellen aus Schallintensitätsmessungen - Teil 3: Scanning-Verfahren der Genauigkeitsklasse 1 (ISO 9614-3:2002); Deutsche Fassung EN ISO 9614-3:2009

DIN EN ISO 9902-1 Norm, 2001-07, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 9902-1 Norm, 2009-12

Schwingungsmessung in der Umgebung von Schienenverkehrswegen - Teil 1: Messverfahren

DIN EN ISO 9902-2 Norm, 2001-07, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 9902-2 Norm, 2009-12

Textilmaschinen - Geräuschemessverfahren - Teil 2: Spinnereivorbereitungs- und Spinnmaschinen (ISO 9902-2:2001 + Amd 1:2009); Deutsche Fassung EN ISO 9902-2:2001 + A1:2009

DIN EN ISO 9902-3 Norm, 2001-07, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 9902-3 Norm, 2009-12

Textilmaschinen - Geräuschemessverfahren - Teil 3: Vliesstoffmaschinen (ISO 9902-3:2001 + Amd 1:2009); Deutsche Fassung EN ISO 9902-3:2001 + A1:2009

DIN EN ISO 9902-4 Norm, 2001-07, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 9902-4 Norm, 2009-12

Textilmaschinen - Geräuschemessverfahren - Teil 4: Garnverarbeitungs-, Seilereiwaren- und Seilereimaschinen (ISO 9902-4:2001 + Amd 1:2009); Deutsche Fassung EN ISO 9902-4:2001 + A1:2009

DIN EN ISO 9902-5 Norm, 2001-07, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 9902-5 Norm, 2009-12

Textilmaschinen - Geräuschemessverfahren - Teil 5: Vorbereitungsmaschinen für die Weberei und Kettenwirkerei (ISO 9902-5:2001 + Amd 1:2009); Deutsche Fassung EN ISO 9902-5:2001 + A1:2009

DIN EN ISO 9902-6 Norm, 2001-07, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 9902-6 Norm, 2009-12

Textilmaschinen - Geräuschemessverfahren - Teil 6: Maschinen zur Herstellung textiler Flächengebilde (ISO 9902-6:2001 + Amd 1:2009); Deutsche Fassung EN ISO 9902-6:2001 + A1:2009

DIN EN ISO 9902-7 Norm, 2001-07, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 9902-7 Norm, 2009-12

Textilmaschinen - Geräuschemessverfahren - Teil 7: Textilveredlungsmaschinen (ISO 9902-7:2001 + Amd 1:2009); Deutsche Fassung EN ISO 9902-7:2001 + A1:2009

DIN EN ISO 11201 Norm, 1996-07, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 11201 Norm, 2009-11

Akustik - Geräuschabstrahlung von Maschinen und Geräten - Messung von Emissions-Schalldruckpegeln am Arbeitsplatz und an anderen festgelegten Orten - Verfahren der Genauigkeitsklasse 2 für ein im Wesentlichen freies Schallfeld über einer reflektierenden Ebene (ISO 11201:1995, einschließlich Cor 1:1997); Deutsche Fassung EN ISO 11201:2009

DIN EN ISO 11201 Norm-Entwurf, 2008-01 bleibt gültig

Akustik - Geräuschabstrahlung von Maschinen und Geräten - Messung von Emissions-Schalldruckpegeln am Arbeitsplatz und an anderen festgelegten Orten in einem im Wesentlichen freien Schallfeld über einer reflektierenden Ebene mit vernachlässigbaren Umgebungskorrekturen (ISO/DIS 11201:2007); Deutsche Fassung prEN ISO 11201:2007

DIN EN ISO 11202 Norm, 1996-07, und DIN EN ISO 11202 Norm Entwurf, 2008-01, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 11202 Norm, 2009-11

Akustik - Geräuschabstrahlung von Maschinen und Geräten - Messung von Emissions-Schalldruckpegeln am Arbeitsplatz und an anderen festgelegten Orten - Verfahren der Genauigkeitsklasse 3 für Messungen unter Einsatzbedingungen (ISO 11202:1995); Deutsche Fassung EN ISO 11202:2009

DIN EN ISO 11204 Norm, 1996-07, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 11204 Norm, 2009-12

Akustik - Geräuschabstrahlung von Maschinen und Geräten - Messung von Emissions-Schalldruckpegeln am Arbeitsplatz und an anderen festgelegten Orten - Verfahren mit Umgebungskorrekturen (ISO 11204:1995, einschließlich Cor 1:1997); Deutsche Fassung EN ISO 11204:2009

DIN EN ISO 11205 Norm, 2007-02, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 11205 Norm, 2009-12

Akustik - Geräuschabstrahlung von Maschinen und Geräten - Verfahren der Genauigkeitsklasse 2 zur Bestimmung von Emissions-Schalldruckpegeln am Arbeitsplatz und an anderen festgelegten Orten unter Einsatzbedingungen aus Schallintensitätsmessungen (ISO 11205:2003); Deutsche Fassung EN ISO 11205:2009

DIN EN ISO 11688-1 Norm, 1998-10, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 11688-1 Norm, 2009-11

Akustik - Richtlinien für die Konstruktion lärmarmen Maschinen und Geräte - Teil 1: Planung (ISO/TR 11688-1:1995); Deutsche Fassung EN ISO 11688-1:2009

DIN EN ISO 11689 Norm, 1997-03

Akustik - Vorgehensweise für den Vergleich von Geräuschemissionswerten für Maschinen und Geräte (ISO 11689:1996); Deutsche Fassung EN ISO 11689:1996

DIN EN ISO 11689 Berichtigung 1 Norm, 2009-09

Akustik - Vorgehensweise für den Vergleich von Geräuschemissionswerten für Maschinen und Geräte (ISO 11689:1996); Deutsche Fassung EN ISO 11689:1996, Berichtigung zu DIN EN ISO 11689:1997-03; Deutsche Fassung EN ISO 11689:1996/AC:2009

DIN EN 28662-2 Norm, 1995-10, zurückgezogen und ersetzt durch

DIN EN ISO 28927-10 Norm-Entwurf, 2009-09

Handgehaltene motorbetriebene Maschinen - Messverfahren zur Ermittlung der Schwingungsemission - Teil 10: Bohrhämmer, Schlaghämmer und Aufbruchhämmer (ISO/DIS 28927-10:2009); Deutsche Fassung prEN ISO 28927-10:2009

als Ersatz für DIN EN 60268-16 Norm, 2004-01; Elektroakustische Geräte - Teil 16: Objektive Bewertung der Sprachverständlichkeit durch den Sprachübertragungsindex (IEC 60268-16:2003); Deutsche Fassung EN 60268-16:2003 wurde vorgesehen:

DIN EN 60268-16 Entwurf, 2009-11

Elektroakustische Geräte - Teil 16: Objektive Bewertung der Sprachverständlichkeit durch den Sprachübertragungsindex