

Arbeitsring Lärm der DEGA

Informations- und Geschäftszentrum



Ergänzende (dritte) Stellungnahme des ALD zum Entwurf der Ersten Verordnung zur Änderung der Verkehrslärmschutz- verordnung

Hier: Berechnungsvorschriften für
Schienenverkehrslärm Schall 03 [2012]

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

Tel. (030) 46 77 60 00

Fax (030) 46 06 94 70

ald@ald-laerm.de

www.ald-laerm.de

Einleitung

Ergänzend zu unserer Stellungnahme vom 13.09.2013 hat eine erneute Prüfung des Entwurfs vom 02.08.2013 bezüglich des BÜG weiteren Änderungsbedarf ergeben, der im Folgenden dargestellt wird.

Definition des Schienenzustands für Eisenbahnen- BÜG

Im Entwurf heißt es unter 4.5:

"Das akustische Schleifen kann entfallen, wenn durch geeignete Schleifverfahren wie z. B. das Hochgeschwindigkeitsschleifen nachgewiesen wird, dass die durch den SMW angezeigte Auslöseschwelle kleiner als + 1 dB ist. ... Gemäß § 5 Absatz 3 Satz 2 bekannt gemachte weitergehende Festlegungen der zuständigen Behörde sind zu beachten."

Diese Formulierung ist unzureichend, da das Hochgeschwindigkeitsschleifen (HGS) bislang nicht definiert ist (Verfahren, Minderungspotenzial, Schleifrhythmus etc.). Die BÜG-Vorgabe von einem durchschnittlichen Emissionswert von 0 dB(A) (Anzeige im Schallmesswagen) würde z. B. überschritten, wenn das HGS nicht die Wirkung von $\Delta L = - 2$ dB(A) (Anzeige im SMW von - 1 dB(A)) hätte und nicht umgehend nach der Messung durchgeführt würde.

Für die Definition des HGS ist auch der Bezug auf "bekannt gemachte ... Festlegungen der zuständigen Behörde" nicht ausreichend, da diese dazu schweigen könnte. Deshalb sollte formuliert werden, dass die zuständige Behörde die zu beachtenden Einzelheiten des HGS definiert.

Im Schallmesswagen werden zudem keine Auslöseschwellen angezeigt, sondern Messwerte.

gez. Michael Jäcker-Cüppers
Vorsitzender der Leitung des ALD
23.09.2013