

Arbeitsring Lärm der DEGA

Informations- und Geschäftszentrum



Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Referat LA 18
Dr. Jens Klocksinn

11030 Berlin

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

Tel. (030) 340 60 38 02

Fax (030) 340 60 38 10

ald@ald-laerm.de

www.ald-laerm.de

Berlin, 13.03.2015

Anhörung nach § 51 Bundes-Immissionsschutzgesetz

Hier: Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nebst Anlage 2 (Berechnungsvorschrift für Schienenverkehrslärm Schall 03); Zweite Verordnung zur Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung.

E-Mail des BMVI vom 27. Februar 2015

Der ALD dankt dem BMVI für die Möglichkeit, zum Änderungsentwurf der 16. BImSchV Stellung nehmen zu können.

Der ALD begrüßt die Möglichkeit, vom Eisenbahn-Bundesamt für die Eisenbahnen des Bundes festgelegte akustische Kennwerte für abweichende Bahntechnik und schalltechnische Innovationen auch für Eisenbahnen zu übernehmen, die der Zuständigkeit der Länder-Eisenbahnbehörden unterliegen, sowie die Benennung von Unternehmen von Straßenbahnen als Antragsteller im Verfahren zur Festlegung der akustischen Kennwerte von abweichender Bahntechnik und schalltechnischen Innovationen. Auch der Anpassung der Gleichungen 28 bis 30 in der Anlage 2 stimmen wir zu.

Allerdings ist nach unserer Auffassung der Diskussionsprozess und die Fortentwicklung der Schall03 unbedingt und umgehend in formal organisierter Struktur fortzusetzen. Zum Einen greift die hier bewertete Änderung die vielen Vorschläge für eine realistischere und wirkungsgerechtere Immissionsprognose nicht auf, zum Anderen ergibt sich mancher Korrekturbedarf inzwischen aus den praktische Erfahrungen der Anwender der Richtlinie.

Grundsätzliche Vorschläge und Änderungswünsche

Die meisten der ALD-Positionen zur Schall03 (siehe unsere Stellungnahme¹ zur Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 30.05.2014) haben keinen Eingang in den vorliegenden Änderungsentwurf gefunden. Der ALD hatte z. B. in seiner Stellungnahme vor allem bemängelt, dass in der Schall 03 nach wie vor der Schienenzustand unzureichend definiert ist: "Es ist ... zum Schutz der Anwohner unabdingbar, dass der durchschnittliche Fahrflächenzustand analog zum BÜG definiert wird und dann im Mittel dauerhaft gewährleistet wird."

¹ http://www.bundestag.de/blob/282206/a79c147409e38f06ae3414c37581b4ff/stellungnahme_ald-data.pdf

Auch viele Anregungen und Bitten der Bundesländer bzw. des Bundesrats wie die messtechnische Validierung² und der Annahmen der Richtlinie und die Prüfung der Kenngrößen in Hinsicht auf einen gesunden Nachtschlaf stehen unseres Erachtens noch auf der Agenda.

Praktische Anwendungsprobleme:

Mit Einführung der neuen Schall 03 ab 1.1.2015 haben sich aus der Sicht unserer mit der praktischen Anwendung befassten Mitglieder viele neue Fragen ergeben, die soweit möglich noch in der zweiten Verordnung durch erweiterte redaktionelle Änderungen hätten klargestellt bzw. korrigiert werden sollen. Hier sollen nur einige Beispiele genannt werden:

- Bsp. Schallabstrahlung über das Tunnelportal:
Der unspezifische Verweis auf anerkannte Regeln der Technik bei der Schallentstehung im Tunnel und Schallabstrahlung über das Tunnelportal scheint in einem Planfeststellungsverfahren nicht zielführend zu sein, sondern kann erfahrungsgemäß zu einer „Spielwiese“ für Juristen ausarten. Es sollte deshalb auch in die neue Schall 03 eine allgemein verbindliche Berechnungsmethodik für Tunnelportale aufgenommen werden in Verbindung mit entsprechenden Testaufgaben.
- Bsp. Testaufgaben:
Die Testaufgaben wurden zwischenzeitlich geändert, ohne dass auf die Änderungen verwiesen worden sind. Sie sind zum Teil mit der Schall 03 nicht mehr konform (Bsp. Abschirmmaß in Testaufgabe 2.3.1.6 (Stand 23.02.2015): nicht mehr auf 20 dB begrenzt).
Durch die neuen Testaufgaben Stand 23.02.2015 sind die bisherigen Konformitätserklärungen der Softwarehersteller wohl hinfällig, da dort verbindlich auf alte Testaufgaben vom 21.01.2015 verwiesen wird.
- Bsp. Schallreflexionsgrad ρ ; Hinweis auf DB-Richtlinien im Erläuterungsbericht:
Da die Schall 03 nicht mehr in der Verantwortung der DB AG liegt, sollten auch im Hinblick auf die Eisenbahnen der Länder statt DB-interner Richtlinien Europäische / Internationale EN oder ISO Normen herangezogen werden, die sich dann auf den gesamten Frequenzbereich der Schall 02 von 63 Hz bis 8 kHz beziehen sollten.

Es erscheint uns deshalb sinnvoll zu sein, dass das BMVI zur Vorbereitung einer weiteren Änderung der Schall 03 einen transparenten Diskussionsprozess organisiert, der einerseits die Erfahrungen der Nutzer der Schall03 evaluiert und andererseits die mehr strategischen Fragen einer realistischen und wirkungsgerechten Schallimmissionsprognose behandelt. Nach wie vor steht unseres Erachtens auch noch die transparente und verständliche Aufbereitung der Anwendung der Richtlinie für die Öffentlichkeit und die Betroffenen aus.

Der ALD ist gern bereit, sich an diesem Diskussionsprozess konstruktiv zu beteiligen.

M. Jäcker-Cüppers
Vorsitzender des ALD

² Die Datenblätter für die Lokomotiven mit Verbrennungsmotor erlauben z. B. nur die Abbildung von graugussklotzgebremsten Lokomotiven, obwohl diese gemäß TSI Lärm faktisch nicht mehr zulassungsfähig sind.