

DataKustik GmbH · Gewerbering 5 · 86926 Greifenberg · Deutschland

Herrn
Rechtsanwalt Dr. Armin Frühauf
Infanterieweg 5
26129 Oldenburg

- per E-mail-Anhang an rafruehauf@yahoo.de

DataKustik GmbH

Gewerbering 5
86926 Greifenberg · Deutschland

Telefon +49 8192 9 33 08 0
Fax +49 8192 9 33 08 89

info@datakustik.de
www.datakustik.de

Greifenberg, 20. Juni 2014

Entwurf zur Änderung der Schall 03, BT-Drucksache 18/1280

Sehr geehrter Herr Dr. Frühauf,

vielen Dank für Ihre rechtlichen Ausführungen zu dem vorgelegten Entwurf zur Änderung der Schall 03, BT-Drucksache 18/1280. Zu der von Ihnen gestellten Frage der Abweichung des Entwurfs vom „Stand der Technik“ möchte ich auf meine im Netz zugänglichen fachlichen Anmerkungen anlässlich meiner Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestags hinweisen.

Als besonders problematisch halte ich die folgenden Punkte und bestätige gerne Ihre diesbezügliche Anfrage:

- Beim Verfahren zur Berechnung der Schallausbreitung nach Schall 03 wird ein genormtes Verfahren (ISO 9613-2) nicht referenziert, sondern in Teilen übernommen und in anderen Teilen geringfügig geändert. Trotz dieser nur für Bahnlärm festgelegten Modifizierungen werden wichtige für die Umsetzung in Software entscheidende Aspekte nicht behandelt.
- Durch die Ergänzungen und Abweichungen vom genormten Verfahren ISO 9613-2 sind auch Festlegungen getroffen worden, die mit unterschiedlichen Software-Implementierungen zu abweichenden Ergebnissen führen können. Dies schafft Intransparenz und Unsicherheit.
- Völlig unverständlich ist es, dass dieses für die Lärmprognose so wichtige Verfahren der Berechnung der Schallausbreitung nicht unter Nutzung aller fachlichen Ressourcen in einem Normungsprojekt einheitlich für Straße, Schiene und Industrie, sondern in einer bahnspezifischen Arbeitsgruppe nur für diesen Bereich festgelegt wurde. Im Unterschied zu anderen Ländern werden damit in Deutschland für dieselbe Schallquelle in derselben Situation unterschiedliche Immissionen vorausberechnet, je nachdem ob die Quelle der Bahn, dem Straßenverkehr oder einem Industriebetrieb zuzuordnen ist. Die unterschiedliche Behandlung sollte sich nur auf die Beurteilung, nicht aber auf die Schallausbreitung beziehen.
- Mit dieser sich seit über 10 Jahren hinziehenden Überarbeitung wäre es auch angemessen gewesen, die Beurteilung von Schienenlärm auf eine verbesserte Grundlage zu stellen. Insbesondere bei relativ wenigen, aber lauten Zugvorbeifahrten zur Nachtzeit ist der Mittelungspegel zur alleinigen Kennzeichnung der Geräuschemission ungeeignet.

Insoweit bleibt der Entwurf nach meiner Überzeugung hinter dem gebotenen Stand der Technik zurück.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Wolfgang Probst