

Dr.-Ing. Wolf Maire

Selbständiger Sachverständiger für Schallemissionen und -immissionen, Erschütterungen

Ingenieurbüro Bonk-Maire-Hoppmann GbR

ö.b.v. Ingenieurkammer Niedersachsen

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)48-C

Dr.-Ing. Wolf Maire, Rostocker Straße 22, 30823 Garbsen

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Mein Zeichen:
Schall_03_1014
30_05_2014

Tel. 05137 8895 11
0171 54 72 057
dr.maire@bonk-maire-hoppmann.de

Stellungnahme zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung Æ 16. BImSchV)

Vorab ein Kurzporträt meinerseits in Bezug auf schalltechnische Untersuchungen Bahn

Mitarbeiter bei der Erstellung der Schall 03 1990 und 2006 sowie der Magnetschwebbahn-Lärmschutzverordnung.

Schalltechnischer Gutachter bei folgenden Projekten (Auszug)
Bahn: Hannover-Würzburg, Hannover-Berlin, Hamburg-Berlin, Erfurt-Halle-Leipzig,
Köln-Rhein/Main,
Y-Trasse und viele Projekte speziell in Norddeutschland.

Magnetbahn. Hamburg Berlin sowie Metrorapid in NRW

Referent in Fragen des Verkehrslärmschutzes auf Einladung des Bundesverwaltungsgerichtes in mehreren Tagungen der Richterakademien Wustrau und Trier.

Nachfolgend kurz gefasst einige Kommentare zu der in der Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung enthaltenen geänderten Neufassung der Schall 03 2006:

Generell werden rechtlich die Richtlinien nur im Rahmen der Lärmvorsorge (Neubau und wesentliche Änderungen von Verkehrswegen) angewendet.

Die Schall 03 1990 war speziell für schalltechnische Berechnungen von Neubaustrecken gedacht.

Entsprechend gab es eine eigene Rechenvorschrift für die Untersuchungen bei der Planung von Rangier- und Umschlagbahnhöfen (Akustik 04).

Nach Einführung der Schall 03 1990 zeigte es sich in den Folgejahren, dass speziell auch bei der Anwendung bei Änderungen von bestehenden Bahnanlagen, neueren akustischen Erkenntnissen, anderen fortschrittlicheren Normen und Richtlinien sowie den Möglichkeiten der neuen Rechentechnik eine Überarbeitung der Schall 03 1990 und die Anpassung an den Stand der Technik **dringend** erforderlich waren.

Daher wurde 2002 ein neuer Ausschuss zur Änderung der Schall 03 1990 unter Einbeziehung der Akustik 04 gegründet.

Dieser Ausschuss bestand neben dem Lenkungs- und Redaktionskreis aus 4 Arbeitsgruppen mit jeweils ca. 10 Mitgliedern. Diesen Arbeitsgruppen bestanden aus Vertretern der Bahn, Ingenieurbüros, Behörden und Verbänden.

Somit waren die unterschiedlichen Interessen gleichwertig berücksichtigt.

Beendet wurde die Arbeit Ende 2006 mit dem Entwurf der Schall 03 2006.

Wichtig waren speziell folgende Änderungen:

a) Schallausbreitung in bebauten Gebieten:

In der Schall 03 1990 wurde als Abschirmung nur eine erste Bebauungsreihe berücksichtigt. Nach der zwischenzeitlichen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes sind speziell bei der Abwägung der Höhe und Länge von Schallschutzwänden und den zusätzlichen Maßnahmen (passiver Schallschutz) umfangreiche Berechnungen für alle Immissionsorte mit Richtwertüberschreitungen weit in die Bebauung erforderlich, deshalb ist eine Anpassung der Daten mit Berücksichtigung der gesamten betroffenen Bebauung zwingend geboten.

b) Generell Durchführung von spektralen Berechnungen, umfangreiche Änderungen der Quelldaten, der Schienenwege und der Ausbreitungsbedingungen.

Als ein Beispiel sei hier der Zuschlag für die Brückenkonstruktionen aufgeführt:

In der Schall 03 1990 wurde, da nur Neubaubetrachtung, ein Brückenzuschlag von 3 dB(A) für Betonbrücken (Lästigkeitszuschlag, A-Pegel kein Unterschied zwischen Brücke und freier Strecke) angesetzt. Nach neuer Schall 03 2006 kann dieser Zuschlag für Stahlbrücken bis zu 12 dB(A) betragen. Zwei Varianten bei der bis jetzt vorgeschriebenen Anwendung der Schall 03 1990 sind möglich:

- a) Änderung einer bestehenden Strecke mit Stahlbrücke ohne Änderung an der Stahlbrücke: Die Emissionen der Brückenkonstruktion werden um 9 dB(A) (Faktor 8) zu niedrig angesetzt.
- b) Ersatz der Stahlbrücke durch eine neue Betonbrücke, diese wegen einer neuen Fußgängerunterführung um 5m länger (Maßnahme tatsächlich vorgekommen).

Durch den gleichen Zuschlag von 3 dB(A) sowohl für die Stahl- als auch Betonbrücke ergaben sich für die Betonbrücke wegen der größeren Länge Ansprüche auf Schallschutz in einer hohen Größenordnung, obwohl die Konstruktion 9 dB(A) leiser wurde.

Die hier vorliegende Neufassung der Schall 03 2014 beinhaltet **keine** Änderungen an den technischen Daten und Kennwerten gegenüber der Schall 03 2006.
Es ist sehr bedauerlich, dass diese Umsetzung 8 Jahre gedauert hat und wir als Schallgutachter mit veralteten Rechenverfahren arbeiten mussten.

Angepasst wurden nur einige Bereiche an die neue Rechtsprechung, hier speziell der Wegfall von Schallquellen an Umschlagbahnhöfen und Endhaltstellen, die nach TA Lärm zu betrachten sind (z.B. Krananlagen, Umschlaggeräusche, Lkw-Verkehr, Lüftungsaggregate usw.).

Leider sind in dem 8-jährigen Zeitraum zwischen 2006 und 2014 zusätzliche Messungen nicht durchgeführt worden, so dass die Datengrundlagen im Regelfall mindestens 10 Jahre alt sind.

Änderungen der Daten können nach dieser Verordnung auf Antragstellung durch entsprechende Messungen einer anerkannten Messstelle erfolgen.
Es sollte sichergestellt werden, dass dies auch im Zweifelsfall bei den Datengrundlagen dieser Verordnung durchgeführt wird, da wie oben aufgeführt, die verwendeten Daten nicht unbedingt auf neuestem Stand sind.

Aus meiner Sicht spricht dann im Bereich Schall 03 nichts gegen eine Zustimmung zu der Verabschiedung der Änderung der 16. BImSchV.



Dr.-Ing. Wolf Maire