



Lärmschutzwände – ein gutes Konzept?

Es ist mir schon häufiger passiert, dass ich an einem Bahnhof gewartet habe und ein Güterverkehrszug durchgefahren ist. Dann rattert alles, Gespräche werden eingestellt und es wird geduldig gewartet, bis der Zug durchgefahren ist. Zum Teil sind einige Waggons lauter als andere. Das liegt

mit Sicherheit schon an den Bremssohlen aus Komposit, die jetzt immer häufiger verbaut werden. Eine derartige Lärmbelastung, wie die von mir am Bahnhof erlebte,

ist punktuell eine Kuriosität, kann auf Dauer aber ganz schön nervenaufreibend sein.

Ich selbst wohne an einer Kreuzung mit einer Straßenbahn. Diese rumpelt immer wieder durch die Flachrillen. Die Lautstärke des Rumpelns hängt von der Fahrgeschwindigkeit ab. Ein Lärm, der zumindest mir nicht sonderlich auffällt, aber meinen Besuch ziemlich schnell in den Wahnsinn treibt. Als Kontrast hat mir vor einiger Zeit jemand erzählt, dass er nicht einschlafen konnte,

weil es zu leise war. Es fehlte was. Und letztens hat mir jemand anderes erzählt, dass er auf dem Land zu früh aufgewacht ist, weil die Vögel morgens so viel Krach gemacht haben. Lärmempfinden ist somit ein sehr persönliches Thema. Unterstrichen wird dies durch die Erzählung „Stille“ von Antonio de Benedetto. Der Protagonist wird wahnsinnig durch Lärm. Zurück zur Eisenbahn:

Ein Professor für Schienenfahrzeugtechnik hat mir gegenüber mal verlauten lassen, dass das größte Problem der Eisenbahn heute der Lärm ist. Anhand der von mir erlebten Beispiele kann ich das nachvollziehen. Es gibt auch vom Verkehr unabhängige Beispiele, die die Aussage, dass Lärm ein großes Thema in unserer Zeit ist, unterstützen:

Ich lese in der Zeitung, dass es Menschen gibt, die gegen Kinderlärm von Kindertagesstätten klagen. Ich lese in der Zeitung, dass die Neptunwerft vorsorglich gegen das geplante olympische Dorf in Rostock geklagt hat, weil dessen Nachnutzung eine Wohnnutzung war und die Neptunwerft Befürchtungen hatte, mit Klagen wegen zu viel Lärm über-

häuft zu werden. Besonders absurd wird es, wenn ich lese, dass Menschen in ein hippes Viertel neben eine Disco gezogen sind und diese dann so lange mit Klagen überhäuft haben, bis die Disco den Betrieb eingestellt hat. Inzwischen ist das Viertel auch nicht mehr hipp ...

Hinzu kommt, wie oben schon erwähnt, dass Lärm krank macht. Da stellt sich natürlich die Frage: Wie kann sich vor zu viel Lärm geschützt werden? Im Bereich der Arbeit gibt es Arbeitsschutzmaßnahmen, die dafür sorgen, dass Menschen nicht zu viel Lärm ausgesetzt sind. Im Privaten ist dies nicht so durchgeregelt. Gerade für den Lärm von Verkehrswegen (Straße und Schiene) gibt es jedoch so einige Lösungen – aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen. Neben schalldichten Fenstern, Schienenstegdämpfern oder auch Flüsterbremsen sind als ein altbekanntes und auch häufig realisiertes Mittel Lärmschutzwände bekannt. Mit den Lärmschutzwänden gehen Vor- und Nachteile einher. Sind diese somit ein gutes Konzept für den Schienenverkehr?

(mm) 

IHRE MEINUNG

Was meinen Sie zu diesem Thema? Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: leserbriefe@der-fahrgast.de

Pro

Der Schienenverkehr gilt als umweltschonend. Allerdings hat auch die Bahn ein gravierendes Umweltproblem, nämlich den Lärm. Verursacher für den Lärm sind die Anzahl und die Art der Schienenfahrzeuge, die gefahrenen Geschwindigkeiten, mit denen sie auf dem Gleis unterwegs sind, die Art der Schienenfahrbahnen (zum Beispiel Schwellengleis, Feste Fahrbahn), Abrollgeräusche der Räder, Fahrwerke, Bremsanlagen, Antriebsgeräusche von Motoren und Lüfterbetrieb, Lärm der von Rangier- und Umschlagbahnhöfen stammt, etc..

Um den Schienenverkehrslärm im Mittel um 10 Dezibel (dB (A)) zu reduzieren setzt die DB seit Jahren in einem großen Maß auf die Installation von aktiven Lärmschutzmaßnahmen, nämlich Lärmschutzwände. Lärmschutzwände sind die am häufigsten eingesetzten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, weil hiermit gleichzeitig viele Einwohner vor dem Schienenverkehrslärm geschützt werden können. Lärmschutzwände werden in der Regel auf der Gleisseite hochabsorbierend ausgeführt, um Schallreflexionen nahezu vollständig zu eliminieren. Diese aktiven Schallschutzmaßnahmen sind bis auf wenige topografische Ausnahmen nahezu überall möglich.

Dabei übertreffen die Lärmschutzwände die geforderten Hochabsorptionen von mindestens 10 Dezibel (dB (A)), wie in der Schall 03 und BImSchG gefordert. Durch die Wandhöhen können die Wände den Lärm auch mehrerer nebeneinander laufender Gleisfahrbahnen erfassen und erfolgreich reduzieren. Das für den Bahnbetrieb zwingend erforderliche Lichtraumprofil und die Zugänglichkeit zum Gleis bleiben unberührt. Lärmschutzwände können aufgrund ihrer schlanken und leichten Konstruktionen auch an bestehenden Strecken, mit wenig zur Verfügung stehendem Raum, nachgerüstet werden.

Aufgrund der verwendeten Materialien und Konstruktionen sind Lärmschutzwände zudem wartungsarm. Durch Verwendung unterschiedlicher Materialien wie Alu, Glas, Beton, Gabionen und etwaigen Begrünungen sind Lärmschutzwände auch in der Gestaltung flexibel. Die neuesten Entwicklungen lassen zudem ein digitales Bedrucken der Aluminiumwände zu. Weitere innovative Produkte wie transparente Elemente erweitern die Möglichkeiten für gestalterisch ansprechende Wandkonzepte, die insbesondere im innerstädtischen Bereich gefordert sind. Zudem lässt sich durch die nachträgliche Installation zum Beispiel von Schienenstegdämpfer und niedrigen Lärmschutzwänden – die direkt an dem Gleis angebracht werden – und den Einsatz modernster Züge der Lärm weiter reduzieren.

Lärmschutzwände sind somit am effektivsten, zukunftssicher und haben in der Praxis zudem die beste Kosten-Nutzen-Relation.

Lärmschutzwände an Bahnstrecken sind die effektivste Art des Lärmschutzes, um die Bevölkerung vor dem Schienenverkehrslärm zu schützen.



Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Johannink
Geschäftsführer Deutscher Verband
für Lärmschutz an Verkehrswegen e.V.

Contra

Erinnern Sie sich? Am 09. November 1989 fiel nach 28 Jahren die 3,80 Meter hohe Berliner Mauer. Endlich war es wieder möglich, von Ost nach West und umgekehrt zu sehen. Die Teilung der Stadt war endlich vorbei. Die unnatürliche Trennung war überwunden. Alle waren glücklich.

Wir befinden uns im Jahr 2018. Eigentlich sollte man heute schlauer sein als 1961. Aber nein! Auch heute werden Städte geteilt durch bis zu 8 Meter hohe Lärmschutzmauern. Hinter der Mauer verbirgt sich nicht der geharkte und verminte Todesstreifen sondern „nur“ die Eisenbahn. Jenes Verkehrsmittel, das wir alle schätzen für die Beförderung von Personen und Gütern. Dieses Verkehrsmittel wird aufgrund von blind angewendeten Vorschriften versteckt.

Für Bahnreisende ist es unerträglich, sich eingemauert zu fühlen, statt in unser schönes Land sehen zu können. Verschandelte Städte sind Augsburg, Winsen (Luhe), Wohltorf, um nur einige zu nennen.

Es wird bei jeder Baumaßnahme der Lärmschutzwand errichtet ohne Rücksicht auf die Landschafts- und städtebaulichen Schäden. Dass die Bahn in den letzten Jahrzehnten wesentlich leiser geworden ist als in ihrer Gründerzeit, wird nicht berücksichtigt. Die Wagen zeichnen sich durch eine ständig verbesserte Lauf-ruhe aus. Und auch an den Schienen kann einiges an Schalldämpfung gemacht werden. Dies interessiert aber die Politiker und die Beamten des Eisenbahn-Bundesamtes nicht. Ohne Rücksicht werden blickdichte Wände aufgestellt.

Man stelle sich vor, auch andere Lärmquellen würden in gleicher Weise eingepfercht: wie hoch wären die Mauern um den Kölner Dom, vor der Elbe bei Hamburg-Blankenese oder am Kurfürstendamm in Berlin?

Selbstverständlich sollten die Anrainer von Lärmquellen entlastet werden, aber dies kann nicht soweit führen, dass wir unser Land undurchdringlich machen und Städte und Landstriche willkürlich getrennt werden.

Ich bin ein friedlicher und gesetzestreuer Bürger, kann aber nicht dafür garantieren, dass ich nicht mit einer Spitzhacke losgehe, wenn man mir eine Mauer direkt vor mein Fenster baut.

Mein Petition: bevor wir hohe Mauern bauen, schaffen wir passiven Lärmschutz durch geräuschschluckende Fenster, Bepflanzungen, Schienenstege. In Ergänzung mit gleisnahen halbhohe Wänden, die nicht höher sind als die Unterkante von Fenstern im Untergeschoss von Doppelstock-Zügen lässt sich nahezu der gleiche Effekt erzielen.

Auch wenn es Finanzierungsprobleme geben mag, sind vorhandene überhohe Lärmschutzwände abzureißen und stattdessen die im vorigen Abschnitt genannten Maßnahmen zu ergreifen.

Für Bahnreisende ist es unerträglich, sich eingemauert zu fühlen, statt in unser schönes Land sehen zu können.



Hans-Uwe Kolle PRO BAHN e.V.
stellv. Landesvorsitzender LV
Schleswig-Holstein / Hamburg