

Bundesweites Pilotprojekt in Celle-Garßen: Niedrige Bahn-Schallschutzwände

11. August 2011 • Autor: [Extern](#) • Kategorien: [Vor Ort](#)



Die Deutsche Bahn erprobt in Celle-Garßen auf einer Länge von 300 Metern eine niedrige Schallschutzwand. Mit nur 76 cm Höhe soll sie, unmittelbar an Schienen positioniert, den Schall abfangen. Rund 460000 Euro fließen dabei aus dem so genannten Konjunkturprogramm II des Bundes. Am Nachmittag wurde die Maßnahme der Öffentlichkeit präsentiert. Auch Sat.1 interessierte sich für die neue Technik und bringt morgen in der Sendung "Sat.1 17:30 Regional" einen Beitrag.

Celles 1. Stadträtin Dr. Susanne Schmitt lobte die Entwicklung der Ingenieure und fragte sich, warum man nicht schon früher darauf gekommen sei. "Aber so ist das in der Entwicklung: Es braucht nur jemand eine gute Idee und den Mut, diese auch umzusetzen", so Schmitt.

Kirsten Lühmann, Mitglied des Verkehrsausschusses im Bundestag, weiß hingegen, dass die Idee gar nicht so neu ist, sondern schon zu Zeiten der großen Koalition vorgeschlagen wurde. Damals sei diese aber verworfen worden. Aber auch sie freut sich über die "späte Erkenntnis" und darüber, dass die Deutsche Bahn Celle als Testgebiet ausgewählt habe. "Auch wenn das sicher nicht jeden Anwohner in Garßen erfreut, hoffen wir, dass die Messergebnisse auch Kritiker überzeugen werden", so Lühmann.



Die Schallschutzwände bestehen aus Gabionen: Gabionen sind mit Steinen befüllte Drahtkörbe. Ein spezieller Kern, der zum Beispiel aus recyceltem Material besteht, absorbiert den Schall und lässt ihn nicht durch den Steinkorb dringen. Die Gabionen-Schallschutzwand wird in unterschiedlichen Höhen getestet. Die „niedrige Gabionen-Schallschutzwand“ hat zum Beispiel eine Höhe von nur 76 Zentimetern, gemessen ab der Schienenoberkante. Damit setzt sie dicht an der maßgeblichen Schallquelle Rad/Schiene an und kann so die Lärmemissionen von Zügen um bis zu fünf dB(A) senken. Alternativ werden auch Gabionen-Schallschutzwände in Höhen zwischen zwei bis fünf Metern getestet. Doch nicht nur die Stadträtin hofft, nicht auf diese Lösungen ausweichen zu müssen, "solche Wände trennen ganze Dörfer, da fühlt sich niemand wohl", so Schmitt.

Die Einbaulänge von 300 Metern bei Garßen wurde als Erprobungslänge zur Erzielung optimaler Messergebnisse unter Berücksichtigung der Örtlichkeit gewählt. In den nächsten Monaten werden Lärmmessungen durchgeführt, zum Nachweis welche Lärmreduzierungen vor Ort und in der Praxis erreicht werden. Bis Mitte 2012 werden dann die endgültigen Ergebnisse vorliegen.

Im Rahmen des Konjunkturprogramms II stellt die Bundesregierung in den Jahren 2009 bis 2012 insgesamt 100 Millionen Euro für die Erprobung innovativer Lärmschutzmaßnahmen an den Schienenwegen bereit. Hierzu gehören beispielsweise neben niedrigen Schallschutzwänden auch Schienenstegdämpfer, besohlte Schwellen oder Brückenabsorber.

Die verschiedenen Techniken werden in rund 100 Einzelmaßnahmen bundesweit realisiert und erprobt. Bewähren sich die Maßnahmen in der Praxis und werden ihre Lärmreduzierungsbeiträge durch das Eisenbahn-Bundesamt anerkannt, können sie das bestehende Portfolio an bekannten Lärminderungsmaßnahmen wie beispielsweise Lärmschutzwände am Schienenweg ergänzen.

Für Lühmann geht das nicht weit genug: "Europaweit fahren ca. 250000 Güterwagen. Deutsche Firmen werden zwar auf lärmreduzierende Räder umrüsten, aber was ist mit der polnischen Firma, die einmal im Jahr durch Deutschland fährt? Wenn an einem Güterzug mit 50 Waggons nur einer ist, der nicht umgerüstet ist, ist das der gleiche Lärm wie für alle, das nützt nichts", weiß die Verkehrsexpertin. Darum habe die SPD einen Antrag eingebracht, der ein europaweit Förderprogramm fordert. Die Umbaukosten betragen pro Achse rund 5-7000 Euro.

Ein Problem hat die Maßnahme dabei gar nicht berücksichtigt: "Bei dieser geringen Höhe macht es Graffiti-Sprayern gar keine Freude mehr, die Wand zu verschönern", scherzt ein Teilnehmer, der lieber nicht genannt werden möchte.