

Ein Mäuerchen gegen den Krach

Die Bahn testet im Kreis Celle eine neuartige Lärmschutzwand – sie ist nur 76 Zentimeter hoch

VON KARL DOELEKE

Garßen. Wenn Benno Mausolf in seinem Haus in Garßen im Kreis Celle aus dem Fenster schaut, dann sieht er zunächst eine Senke und dann, ungefähr auf Augenhöhe, den Bahndamm, dahinter den Wald. An seinem Haus fahren auf zwei Gleisen täglich viele Züge vorbei, es ist die Strecke von Hannover nach Hamburg, eine der meistbefahrenen Routen in Deutschland. „Besonders nachts ist es schon sehr laut“, sagt Mausolf, wenn die Güterzüge rollen. Er hat schon Unterschriften gegen den Lärm gesammelt und immer wieder vorgesprochen im Verkehrsministerium in Berlin. Bisher ohne Wirkung. Ab jetzt aber sollen 76 Zentimeter Beton Abhilfe schaffen. Vor dem Haus der Mausolfs verläuft eine Teststrecke, denn in Garßen erprobt die Deutsche Bahn von Donnerstag an eine neuartige Lärmschutzwand. Sie ist 300 Meter lang – und nur 76 Zentimeter hoch.

Herkömmliche Lärmschutzwände können nach Angaben der Bahn drei bis

vier Meter in die Höhe ragen. Der Trick der neuen Technik ist: Die niedrige Schutzwand steht so nah an den Schienen, dass sie den Lärm gleich da abfängt, wo er entsteht. „Der Abstand zu den Schienen ist ungefähr so gering wie im Hauptbahnhof in Hannover zwischen Zug und Bahnsteigkante“, sagt ein Bahnsprecher. Warum vorher niemand auf die einfache Idee gekommen ist, kann er nicht sagen. Sogenannte Absorber an der Gleisseite sollen den Lärm weiter reduzieren. Sie bestehen aus Gummigranulat, eingefasst in einem mit Glasfaser verstärkten Kunststoffrahmen.

Zum großen Teil steht das Mäuerchen in Garßen schon, und der erste Eindruck ist gut, Benno Mausolf ist zufrieden: „Man muss den Bundesverkehrsminister loben“, sagt er und dass er am Donnerstag auf jeden Fall an die Strecke gehen wird, wenn der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), nach Garßen kommt, um die Teststrecke einzuweihen.

460 000 Euro kostet der Versuch, finan-



Benno Mausolf vor der recht niedrig ausgefallenen Lärmschutzwand. Müller

ziert aus dem zweiten Konjunkturpaket des Bundes. Insgesamt hat der Bund darin 100 Millionen Euro „für die Erprobung innovativer Lärmschutzmaßnahmen an den Schienenwegen“ bereitgestellt, wie die Bahn mitteilt. Ab Donnerstag wird das Verkehrsunternehmen auch mit seinen Messungen beginnen, ob die niedrige

Lärmschutzwand die Belastung tatsächlich deutlich reduziert. „Danach wird man sehen, wie viel die Technik wirklich bringt“, sagt ein Sprecher der Bahn.

Mausolf begrüßt den Versuch vor seiner Haustür, aber eigentlich hatte er sich mehr erhofft. Zu niedrig findet er die Lärmschutzwand nicht. Immerhin bleibt der Blick über die Schienen in den angrenzenden Wald unverstellt. Den Garßenern ist die Wand zu kurz geraten. Sie endet nach 300 Metern am alten Bahnhof. Ursprünglich hatte die Bahn für ihren Versuch 500 Meter Strecke beantragt. Das Bundesverkehrsministerium habe aber nur die 300 Meter bewilligt, da die Strecke für die Erprobung ausreiche. „Das ist Forschung für die Zukunft“, sagt der Bahnsprecher.

Einen Nachteil der geringen Höhe sieht Mausolf dann aber doch: Die Strecke vor seinem Haus ist zweigleisig, es gibt aber bisher nur eine Lärmschutzwand. Der Krach der Züge des zweiten Gleises schallt einfach über das Mäuerchen hinweg.