

Gemeinsam gegen den Lärm an Verkehrswegen

Münchener Verkehrslärmschutztage als Erfolgsmodell im Lärmschutzbau

Von Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Johannink
Geschäftsführer DVLV – Deutscher Verband für Lärmschutz an Verkehrswegen e.V., Bonn
www.dvlv.de



Bernhard Bunger, Vorstandsvorsitzender des Deutschen Verbandes für Lärmschutz an

Verkehrswegen (DVLV) brachte es in seiner

Eröffnungsrede auf den Punkt: *Lärm hat fatale gesundheitlichen Auswirkungen auf die Lebensqualität und Gesundheit. – Und wenn wir unsere Mobilität nicht aufgeben wollen, sind wir unseren nachfolgenden Generationen gegenüber verpflichtet, diesen krank machenden Lärm deutlich zu reduzieren. Damit war die Zielsetzung der 4. Münchener Verkehrslärmschutztage (MVLV) klar, die vom DVLV gemeinsam mit der VDEI-Akademie, dem VDEI-Fachausschuss KIB, der VSVI und der Hochschule für angewandte Wissenschaften München, organisiert und veranstaltet wurden. Nach der Pandemie konnte dieses Branchentreffen seit 2019 wieder in Präsenz stattfinden und hat dabei mit mehr als 30 Ausstellern und über 250 Teilnehmern einen neuen Rekord aufgestellt. Auf dem Programm standen interessante Fachvorträge, hochkarätige Referenten und umfassende Informationen von Fachfirmen rund um das Thema Lärmschutz an Verkehrswegen.*

Fachinformation und viel Gelegenheit zum Austausch

Der Termin war gut getaktet: Am Vortag zu den Verkehrslärmschutztagen hatten die DB Netz AG und die DB AG, Beschaffung Infrastruktur, ihren diesjährigen Lieferantentag abgehalten, der ebenso ein reges Interesse bei den Fachfirmen auslöste. Die Bahn informierte im Audimax der Hochschule München umfassend über



Bild 1 Grund zur Freude bei den Veranstaltern: Das Branchentreffen fand seit 2019 wieder in Präsenz statt und stellte gleich in puncto Besucherzahl einen neuen Rekord auf.



Bild 2 Die hochkarätigen Vorträge wurden auch live in der Ausstellungsfläche übertragen.

ihre bundesweiten Planungen und Ausschreibungen. Für die teilnehmenden Firmen war dies eine erste willkommene Gelegenheit zur Markterkundung.

Den Teilnehmern war anzusehen, dass sie erleichtert und begeistert waren, dass die Münchener Verkehrslärmschutztage endlich wieder in Präsenz stattfinden konnten. Zielgruppe waren neben den großen Auftraggebern wie die Autobahn GmbH und die Deutsche Bahn, die in der Branche etablierten Firmen, aber auch politische Vertreter, Entscheidungsträger in Kommunen und Bauaufsichtsbehörden sowie Planer und interessierte Bürger. Die Veranstaltung war also keineswegs ein „closed shop“. Das Vortragsprogramm bot durch zeitliche Unterbrechungen genügend Raum zum Besuch der Ausstellung und für einen regen Austausch untereinander. Zudem wurden die Vorträge parallel in der Ausstellungsfläche live übertragen.

Kein gesetzlicher, aber politischer Anspruch

Bernhard Bunger, Vorstandsvorsitzender des Deutschen Verbandes für Lärmschutz an Verkehrswegen (DVLV) und Niederlassungsleiter der EUROVIA Infrastructure GmbH, Niederlassung TECO Schallschutz, mit Sitz in Peine eröffnete die Veranstaltung. In seiner Eröffnungsrede erinnerte er an mahnende Worte eines Mediziners aus zurückliegenden Verkehrslärmschutztagen. Er hatte aus wissenschaftlicher Sicht sehr klar veranschaulicht, dass Lärm nicht nur als unangenehm empfunden wird, sondern tatsächlich die Gesundheit nachteilig beeinflussen kann – ebenso wie die individuelle Lebensqualität von Betroffenen. Daraus leitete Bunger die Definition der Aufgabe der Bauherren, Lärmschutzplaner und -bauer her: „Wenn wir nicht unsere Mobilität aufgeben oder einschränken wollen, müssen wir den krank machenden Lärm deutlich reduzieren. Das sind wir auch den nachfolgenden Generationen schuldig“, unterstrich Bunger.

Dass der Lärmschutz in Deutschland grundsätzlich eine hohe Priorität hat, beweisen nach Bungers Überzeugung die umfangreichen Programme des Bundes und der DB AG sowohl für die Lärmvorsorge als auch in der sogenannten „freiwilligen“ Lärmsanierung. Dabei hob der DVLV-Vorsitzende hervor, dass das Wort „freiwillig“ nicht gleichzusetzen sei mit „willkürlich“. Freiwillig bedeute in diesem Fall, dass die Bürger und Bürgerinnen zwar keinen gesetzlichen,



Bild 3 Mehr als 30 Unternehmen informierten über ihre Produkte und Serviceleistungen.

dafür aber einen politischen Anspruch auf die Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen haben.

Plädoyer für bundesweites Recht auf Lärmschutz

Es gibt keinen Rechtsanspruch der Anrainer an bestehenden Schienen und Straßen, dass dort Lärmschutz gebaut wird – das betonte auch Dr. Matthias Dohse, leitender Ministerialrat und stellvertretender Leiter der Abteilung Schienen- und Luftverkehr im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. „Diese Praxis scheint mit Blick auf den Gesundheitsschutz für die Bürger und Bürgerinnen immer weniger tragbar“, warf er ein. Dohse plädierte für ein bundesweit einheitliches Lärmschutzrecht, um die Voraussetzungen für einen Rechtsanspruch auch an bestehenden Straßen und Schienen zu schaffen. Er plädierte in diesem Zusammenhang dafür, die Lärmschutzwände z. B. auch als Tragkonstruktionen für Photovoltaikanlagen nutzbar zu machen.

Bunger nahm Dohses Forderung mit überzeugter Zustimmung zur Kenntnis. Er nahm in seiner Antwort allerdings den Staat selbst in die Pflicht: Für das Lärmsanierungsprogramm an der Straße gibt die öffentliche Verwaltung nämlich laut Bunger bisher nur jährlich 50% der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel aus. „Die öffentliche Hand ist hier gefordert, in Sachen Lärmschutz an Verkehrswegen mehr als bisher zu tun“, forderte Bunger.

Nach weiteren Grußworten von Dr.-Ing. Christian Stettner, dem Vorstand der VSVI Bayern e.V., und Prof. Dr.-Ing. Christian Seiler von der Hochschule München gab Peter Strese von der DB AG einen Gesamtausblick zum Thema Lärmschutzbau bei der Deutschen Bahn. Er sprach in diesem Zusammenhang auch das Thema Nachhaltigkeit an. Matthias Hofeld und Jonathan Lanz, ebenfalls von der DB AG, legten den Schwerpunkt ihres Vortrags auf Praxiserfahrungen mit der Gestaltung von Schallschutzanlagen im Projekt Elektrifizierung Ostkorridor Süd.

„Nicht mehr einfach und standardisiert“

Besondere Beachtung bei den Teilnehmern fand der Vortrag von Prof. Dr. Uwe Willberg von der Autobahndirektion Südbayern zum Thema Lärmschutz bei der neuen Autobahngesellschaft. Er



Bild 4 Das Programm bot genügend Raum zum Besuch der Ausstellung und für einen regen Austausch.

präsentierte dabei die neuen Herausforderungen im Lärmschutzbau an der Autobahn und demonstrierte an mehreren Beispielen, dass es sich hierbei um sehr anspruchsvolle Ingenieurbauwerke handelt, die mittlerweile in vielen Bereichen weit über 15 Meter Höhe erreichen. „Hier kann man nicht mehr von einfachen und standardisierten Lärmschutzwänden sprechen“, unterstrich Willberg.

Wie zukünftige Gründungen von Lärmschutzwänden mit Hilfe von Schraubfundamenten umgesetzt werden können, präsentierte Dipl.-Ing. Tristan Mölter, DB Netz AG, am Beispiel erster Praxis-tests. Welchen Einfluss Kommunen auf die Lärmschutzwände nehmen können und wie sie zudem auch auf die Gestaltung einwirken können, hatte Dipl.-Ing. Alexander Pawlik, DB Netz AG, in zwei Vorträgen im Fokus seiner Ausführungen. Dipl.-Ing. Sandra Katz, DB Netz AG, hatte dazu als Praxisbeispiel die Gestaltung der Lärmschutzwände in Abstimmung (Bahn-Gemeinde) beim Projekt Altena im Gepäck.

Gedanken auch zu Rückbaumöglichkeiten

„Wann braucht man überhaupt eine Lärmschutzwand?“ Diese Frage versuchten Hans Högg und Martin Crljenkovic von Möhler + Partner Ingenieure AG zu beantworten. Wenn es um den Schienenverkehr geht, ist die Schweiz – wie hinlänglich bekannt – über alle Zweifel erhaben. Wie man hier den Eisenbahnlärm in der Praxis sowohl aus rechtlicher als auch technischer Sicht angeht, belegte Dr. Jakob Oertli, SBB-Infrastruktur mit vielen Detailinformationen. Auch wenn die Bahn leiser geworden sei und die Kosten-Nutzen-Analyse sich lohne, wird laut Oertli weiterhin über Grenzwertverschärfungen nachgedacht, deren technische und kostenmäßige Umsetzungen viele Aufgaben bereiten und Fragen aufwerfen.

Viele Lärmschutzanlagen an Straße und Schiene sind inzwischen in die Jahre gekommen. Deshalb muss man sich nun auch über einen fach- und umweltgerechten Rückbau Gedanken machen. Wie man das richtig angeht, stellte Timo Herrmann von der W. Markgraf GmbH & Co KG anschaulich dar und richtete dabei seinen Blick nicht nur auf die Entsorgung, sondern auch auf die Wertstoffe und Recyclingmöglichkeiten. „Wir müssen uns heute Gedanken über das Morgen machen“, appellierte er an seine Zuhörer. Entspre-



Fotos: Klaus Wolff/MVLT 2023/Veranstalter: VDEI, DVLV

Bild 5 Die erstklassige Ausstellung lud hier und da zum Ausprobieren ein.

chend müssten Lärmschutzanlagen unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit und des späteren Rückbaus konstruiert sein.

Bei Dipl.-Ing. Gerhard K. Wolff, VDEI e.V. – FA VSN (Vernetzte Systeme und Niederspannungsanlagen) fließt wahrscheinlich kein Blut durch die Adern, sondern pure elektrische Energie. Deshalb hat er seinen Vortrag im wahrsten Sinne des Wortes auch so gehalten. Das Thema Erdung von Bahnanlagen ist zwar am unauffälligsten, wird manchmal auch übersehen, aber sie ist eine der wichtigsten Schutzeinrichtungen für den Personen- und Bauwerksschutz. Wie man das für die Ingenieurbauwerke Lärmschutzwände richtig

macht und wie man es auf keinen Fall machen sollte, hat Gerhard K. Wolff mit einer Vielzahl praktischer Beispiele dokumentiert und demonstriert.

BIM: Bauherrenseite ist gefordert

Welche Rolle kann BIM beim Lärmschutzbau spielen? Dieses Thema beleuchteten Dipl.-Ing. Johannes Dillig, DILLIG INGENIEURE GmbH und Dipl.-Ing. Andreas Raischel, Zilch + Müller Ingenieure GmbH. Sie berichteten über den aktuellen Status und wagten einen Ausblick in die nahe Zukunft. Im Bereich der Planung sei man bereits recht gut aufgestellt. Bei der Umsetzung der Projekte werde dann aber oftmals der BIM-Pfad verlassen, so die Referenten. „Die Bauherrenseite ist hier gefordert, BIM selbst zu leben, um mehr Anreize, BIM auch auf Unternehmenseite einzusetzen, zu schaffen“, waren sich die Referenten einig.

Das umfangreiche und hochklassige Vortragsprogramm, die erstklassige Ausstellung sowie die ebenso in großer Anzahl anwesenden Vertreter aus Wirtschaft und Verwaltung haben die 4. Münchener Verkehrslärmschutztag nach Überzeugung des Deutschen Verbands für Lärmschutz an Verkehrswegen und der weiteren Mitveranstalter zu einem vollen Erfolg gemacht. Für sie stellt sich somit nicht mehr Frage, ob im Jahre 2025 die nächsten Verkehrslärmschutztag stattfinden werden. Diese rhetorische Frage beantworten die Akteure mit einem klaren „Ja“. Die Münchener Verkehrslärmschutztag haben sich zu einer festen Größe im Wissensaustausch im Lärmschutzbau etabliert.