



Bild 1: 6. Münchener VerkehrsLärmschutzTage

6. Münchener VerkehrsLärmschutzTage mit Rekord bei Teilnehmer- und Ausstellerzahl

Alle die und alles, was in Sachen Verkehrslärmschutz zählt, versammelte sich am 13. und 14. März in München zu einem rundum geglückten Branchentreffen

von Burkhard Talebitari

Stahl auf Stahl. Es ist und bleibt wohl primär der Rad-Schienenkontakt, um den sich die Verkehrslärmschutzarbeit der DB dreht, so Alexander Pawlik von der DB InfraGO AG in seinem anregenden, auch sehr BIM-orientierten Vortrag „Kommunen und Lärmschutz“, auf den 6. Münchener Verkehrslärmschutztagen (MVL) am 13. und 14. März 2025 in der Hochschule für angewandte Wissenschaften München. Maßgebend ausgerichtet vom Deutschen Verband für Lärmschutz an Verkehrswegen e. V. (DVLV) und der Bayerischen Ingenieurekammer-Bau, widmete sich das Branchentreffen mit durchweg hochkarätigen Referenten diesmal neben der Bahn auch deutlich mehr dem Straßenbau.

Allmählich rollt der ICE 704 aus dem Münchner Hauptbahnhof. Nächster Halt Pasing, Ausstieg rechts. Und dann verlässt der Zug den Ort der 6. MVL und es huschen auch schon die ersten Lärmschutzwände am ICE-Fenster vorbei. Diese segensreichen Ingenieurbauwerke, ermöglicht durch die Mitglieder des DVLV und die verdienstvollen Planer, Ingenieure und Bauarbeiter im Infrastrukturbau. Für den plant die kommende Regierung bekanntlich grade Milliarden-Pakete, also war die Stimmung auf der Tagung gut. Doch das lag nicht zuletzt auch an der perfekten Organisation der Veranstalter – perfekt bis in Leckerschmecker-Details des Caterings.

Familientreffen

Es ist nicht übertrieben, von den 6. MVL als von einer Art Familientreffen zu berichten. Sie trafen sich wieder wie alle zwei Jahre. Nur waren es diesmal rund 300 Teilnehmer – ein Rekord wie auch die Zahl der Aussteller mit 35. Der DVLV und seine Kooperationspartner hatten für ein informationsgesättigtes, inhaltlich durchweg auch im Sinne der Fortbildung spannendes Vortragsprogramm gesorgt, durchsetzt mit Pausen fürs Netzwerken – und natürlich zum Kennenlernen, auch dessen, was die zahlreichen Aussteller boten. Dieser Bericht wird bei dem beeindruckenden Umfang des Branchentreffens nicht jedem einzelnen Vortrag gerecht – einzig und allein aus Platzgründen. Kein hier nicht erwähnter Vortrag wäre deshalb weniger wichtig.

Blaupause Kooperation mit der DB

Dass dieses Mal auch die Straße zu ihrem vollen thematischen Recht kommen sollte, betonte Bernhard Bunger, 1. Vorsitzender des DVLV in seiner Begrüßungsrede. Er hob die so dringend notwendigen wie notorisch anhängige Planungssicherheit für die

Branche ebenso hervor, wie die Tatsache der längst nicht mehr strittigen gesundheitlichen Folgen des Verkehrslärms. Er kritisierte auch, dass die allermeisten Ausschreibungen selten Nebenangebote zuließen. Innovatives werde mithin verhindert und so kämen etwa multifunktionale LSW in den einschlägigen Ausschreibungen kaum je vor. Die hervorragende Zusammenarbeit des DVLV mit der DB anempfohlener der Autobahn GmbH als Blaupause und hob schließlich noch auf das für seine Mitglieder nach wie vor brisante Thema der praxisnahen Regelwerke ab.



Bild 2: Begrüßung zu den 6. Münchener VerkehrsLärmschutzTagen

Neues und Nachhaltiges

Thomas Hölzl vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr wies auf die bisherigen Bemühungen seines Hauses zur Absenkung der Auslöswerte für Lärmsanierung hin. Er erwähnte u. a. die Anregungen Bayerns zur überfälligen Fortschreibung der VLärmSchR 97. Hölzl zeigte auch die Erprobung lärmarmen Straßenbeläge und verwies auf Pilotprojekte in Sachen Horizontalschleifen von Straßenbelägen sowie auf WHIS@stone. Letzteres ein spannendes Produkt, das das Prinzip der Diffraktion in einem Betonelement nutzt, welches horizontal auf gleicher Höhe wie der Straßenbelag eingebaut wird. Schließlich hob er auf wesentlich wichtige Aspekte der Nachhaltigkeit unter Verweis auf PV-Anlagen an LSW sowie Hanf als nachwachsendes, umweltfreundliches Dämmmaterial ab.

Ist das so?

Tristan Mölter, DB InfraGO AG, ging auf die Regelwerksneuerungen und -änderungen im Lärmschutz an Eisenbahnanlagen ein. Sein Vortrag mündete in eine Pointe zur Ril 804.5504. Rammrohre und LSW-Pfosten seien maximal gewichtsoptimiert. In der Praxis bedeute das, es werde jede Gründung einzeln optimiert und wären unterschiedliche Baugründe vorhanden, würden auch unter-

schiedliche Durchmesser verbaut. Mölter beschloss seine Zweifel am praxisgerechten dessen mit der Frage: Ist das so? Er ließ durchblicken, sich in absehbarer Zeit in den Vorruhestand zu begeben. Seine offene, sachorientierte, zugleich launig humorige Art des Vortrags dürfte jeder künftigen Tagung fehlen.

Niemals schön

Markus Hillegaard, Strauss & Hillegaard GmbH, widmete sich den „Farbmessungen in der Natur für unsichtbare Schallschutzwände“ und damit dem Erz- und Kardinalthema Ästhetik von Lärmschutzwänden. Er führte ein ausgesprochen detailbewusstes, aufwendiges Farbkonzept bei einem Pilotprojekt in Hattersheim vor. Bloße Geschmacksfragen stellte er stimmig in Abrede und warb gewinnend für Farbkonzepte, die einer kritischen Betrachtung standhielten. Inwieweit solche Konzepte freilich LSW in etwa so unsichtbar machen, wie das in Hölzls Vortrag erwähnte WHIS@stone-Konzept, wäre eine Frage, die auf einem anderen, eventuell nicht nur farbigen Blatt stände.

Demgegenüber ging Christian Breig, GF der unit-design GmbH, von der nicht zuletzt die kluge Beitragsabfolge verratenden These aus, Lärmschutzwände seien niemals schön. Am Beispiel des Projektes Schallschutz im UNESCO-Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal suchte er dann, Loreleys Gesängen tapfer widerstehend, mit einigem Erfolg seine Ausgangsthese Lügen zu strafen.



Bild 3: Vortrag Tristan Mölter, DB InfraGO AG

Volumenvertrag LSW und Instandhaltung sowie Bauwerksprüfung von LSW

Peter Strese vom Einkauf Infrastrukturleistungen der DB gab einen praxisnahen „Gesamtüberblick Lärmschutzbau bei der DB“. Neben zahlreichen Innovationen und vielversprechenden Standardisierungsansätzen schloss er seinen Vortrag mit dem Hinweis auf die ausgezeichnete Kooperation mit dem DVLV in Sachen „Volumenvertrag LSW“.

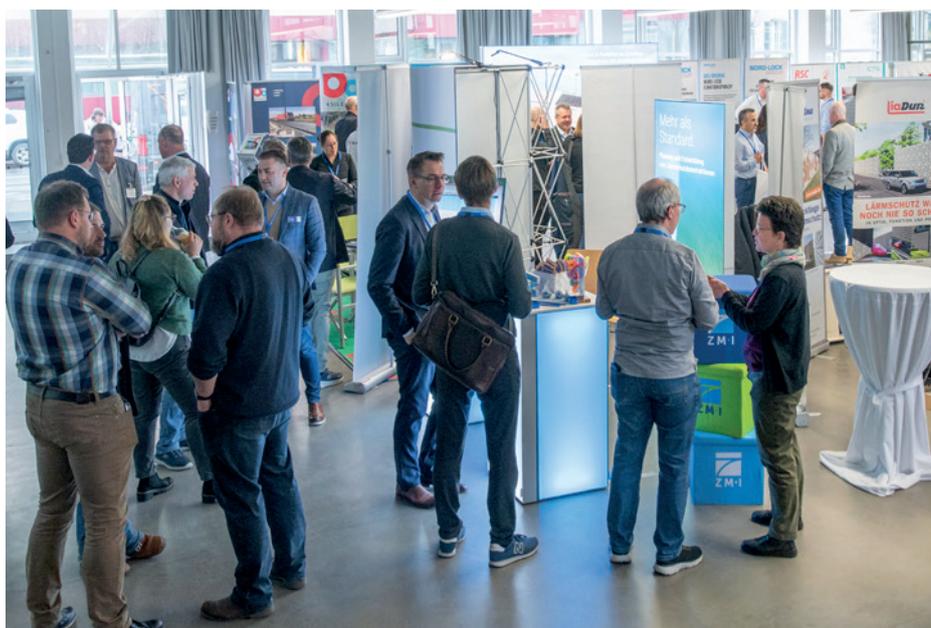


Foto: Laurin Ring

Dauerbrenner

Für Reinhard Kohlauer, GF Kohlhauser GmbH und Frank Treiber, Inhaber Ing.-Büro Treiber Umweltconsulting, ist das Thema multifunktionale LSW, besonders PV an solchen, ein Dauerbrenner. Es gibt 9.832.929 m² LSW nur an Bundesfernstraßen. Es gibt 15 Mio. m² LSW außerhalb von Strecken der Bahn, die keine PV-Anlagen zulässt. So schlüssig wie wenig überraschend zeigten Kohlhauser und Treiber, dass für PV nur vorhandene oder zu erstellende LS-Flächen genutzt werden könnten. Sie stellten vorbildliche Projekte dar und nannten deren Zahl: 14 in 22 Jahren mit ca. 3,0 MWp = 1,6 Projekte per anno. Nachhaltigkeit geht anders.

Bild 4: Begleitende Fachausstellung zu den Vorträgen

Prof. Dr. Uwe Willberg von der TUM befasste sich mit „Instandhaltung und Wartung bzw. Bauwerksprüfungen von LSW“. Geht es um Instandhaltung, geht es um Fragen der Zugänglichkeit von LSW und die Bedeutung von zumindest 3 m breiten Wartungswegen. Willberg betonte auch, dass Drohnenbefliegungen niemals Ersatz für handnahe Prüfungen sein werden. Er beschrieb detailliert, was er „vorausschauende Prüfanweisungen“ nannte und ging auf deren Schwierigkeiten und die Überwachung nach Bauwerksprüfung-DIN 1076 ein. Quintessenz seines auch für Insider aufschlussreichen Vortrags war der vergleichende Zusammenhang von Brücken- und LSW-Bau.

Oberhemd nach Weihnachten

Johannes Dillig, GF DILLIG Ingenieure GmbH referierte erfrischend offen und kritisch über Erfahrungen in der Ausführungsplanung von LSW beim Los 1 der Riedbahn – dem Vorzeigeprojekt des scheidenden Bundesministers für Digitales und Verkehr. Recht launig und erheiternd verglich Dillig das Projekt mit der Enge eines Oberhemds nach Weihnachten. Ein Bild, das stimmig darauf verwies, wie eng es in einem LSW-Projekt etwa wird, wenn u. a. Gleissolldaten in Teilstrecken noch bis ins 1. Q. 2024 korrigiert wurden oder Datengrundlagen teilweise nicht im DWG-Format vorlagen. Er verwies auf das Fehlen eines gemeinsamen Koordinationsmodells, beschrieb die komplexe Terminarbeit und die fortwährende Anpassungsarbeit aufgrund von Änderungen und Umplanungen. Wiewohl das Projekt nicht anders als Erfolgsprojekt genannt werden kann, entwarf Dillig zum Beschluss generelle Verbesserungsvorschläge für Korridorprojekte.

Auch Alexander Schmackpfeffer von der IngenieurGruppe Bauen befasste sich mit der Riedbahn in Sachen Ausführungsplanung der LSW. Im Fazit seiner in konkreten Details vorgetragenen Ausführungen forderte er einen abgestimmten Detailkatalog für die Einspannung der Pfosten in Rammrohre, für Detail-Lösungen bei Eckpfosten sowie Sockelauflegern und lud den DVLV zur Koordination des Ganzen ein.

Nachhaltigkeit diesseits Floskel

Martina Kliemchen führte engagiert und anregend das Standardleistungsbuch für LSW an der Straße vor. Grundlagen, DVA/VOB, Anwendung, Änderungen und Partner waren ebenso Aspekte wie der Standardleistungskatalog, dessen Beschreibung und Datenstand. Abschließend bescheinigte sie dem DVLV in Sachen STLB superfleißig zu sein. Auch das nicht nur letztlich ein Beitrag zu einer Nachhaltigkeit diesseits Floskel.

Schon der Vater des aus der Forstwirtschaft stammenden Begriffs Nachhaltigkeit, Carl von Carlowitz, sah im 17. Jh. die Bedeutung des Begriffs für die Volkswirtschaft. Wenn der Begriff auf der 6. MVLT nicht allzu häufig strapaziert wurde, zeigt das eventuell, wie die soliden mittelständischen Unternehmen auch volkswirtschaftlich auf Basis von Nachhaltigkeit arbeiten und nicht groß nach ihr fragen. Deutlich wird das nicht etwa nur bei Kohlhauser und Treibers Engagement für PV-Anlagen oder beim Amphibienschutz der Firma Leube, sondern auch bei der DB als wichtiger Auftraggeber der DVLV-Mitglieder. Nicht erst seit gestern ist die DB einer der Vorreiter bei der BIM-Methode, die als digitale maßgeblich zu Nachhaltigkeit beiträgt. Da könnte in der Branche noch Anpassungsbedarf bestehen – in einer Branche, die in München ihr 6. perfekt organisiertes Stelldichein erlebte.

Besser machen, meinte DVLV Geschäftsführer Hans-Jürgen Johannink bei Ende der Tagung im informellen Rahmen, könne man immer noch was. Da käme dem Berichterstatter nicht viel in den Sinn, außer eventuell die Haustechnik in der Hochschule – aber die dürfte ein politisches Problem sein und keins der Hochschule selbst oder gar der Veranstalter.

Infos und Impressionen unter www.mvlt.eu