

Quelle: Homepage [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)

Test von Schallschutz-Technologien

## **Deutsche Bahn testet auf der Mittelrheinstraße Schallschutz-Technologien**

Die Deutsche Bahn stellt innovative Technologien zum Lärmschutz auf der Landesgartenschau in Bingen vor. Der Einbau ist noch in diesem Jahr geplant.

Im Herbst 2008 erprobt die Deutsche Bahn innovative Technologien zur Reduzierung des Lärms und der Erschütterungen am Schienenweg. Noch vor Jahresende will sie auf einem Streckenabschnitt bei Bingen neue Schallschutzelemente einbauen.

Gefördert wird das Forschungsprojekt, für das im Frühjahr 2009 erste Ergebnisse vorliegen sollen, durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen des laufenden Lärmsanierungsprogramms. Einzelheiten des Projektes präsentiert die Deutsche Bahn noch bis zum 19. Oktober auf der unmittelbar neben dem Bahnhof Bingen (Stadt) gelegenen Landesgartenschau am „Treffpunkt Rheinland-Pfalz“. Zu sehen ist dort ein originalgetreues Gleisstück, das mit mehreren innovativen Techniken ausgestattet ist.

### **Das Mittelrheintal auch weiterhin Schwerpunkt bei der Lärmbekämpfung**

Eröffnet haben die offizielle Präsentation der Maßnahmen Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hendrik Hering und der Vorstand für Infrastruktur der Deutschen Bahn, Stefan Garber am 6. September. „Die Deutsche Bahn nimmt Ihre Verantwortung in Sachen Schallschutz außerordentlich ernst. Alle Maßnahmen, die zu einer Lärmreduktion führen, haben daher im Rahmen unseres konzernweiten Umweltprogramms hohe Priorität“, sagte Stefan Garber bei der Eröffnung. „Nur mit einer Kombination verschiedener Bausteine, wie die Umrüstung von Güterwagen auf die Verbundstoffsohle und das Lärmsanierungsprogramm des Bundes, erreichen wir unser Ziel, den Schienenlärm bis 2020 zu halbieren. Daher freuen wir uns, dass die Bundesregierung die Untersuchung innovativer Technologien hier im Mittelrheintal unterstützt.“

Verkehrsminister Tiefensee erklärte, dass er im hoch belasteten Mittelrheintal auch weiterhin einen Schwerpunkt bei der Lärmbekämpfung setzen werde. Noch in diesem Jahr werde das 2007 angekündigte „Nationale Verkehrslärmschutzpaket“ mit konkreten Maßnahmen umgesetzt. Im Einzelnen nannte der Minister neben der Fortführung und Erweiterung der Lärmsanierung der Strecke auch die Umrüstung von Güterwagen auf lärmarme Bremssysteme und die emissionsabhängige Gestaltung von Trassenpreisen. Ein Teil der Erlöse aus der Teilprivatisierung der DB solle auch für die Lärminderung eingesetzt werden. Ausdrücklich bekannte sich Tiefensee zur europäischen Dimension des Problems. Er kündigte an, trotz des teilweise geringeren Interesses seiner Ressortkollegen an der Lärminderung darauf zu drängen, dass beispielweise alte laute Güterwagen „nicht ewig“ in Betrieb bleiben.

### **Werkzeugkasten soll vergrößert werden**

Stefan Garber verwies darauf, dass die DB zum einen die bestehenden Technologien breitflächig einsetzen, zum anderen den „Werkzeugkasten“ für die Lärminderung vergrößern möchte – vor allem im Rahmen der Lärmsanierung an den Bestandsstrecken. Tiefensee und Garber forderten Industrie und Hochschulen gleichermaßen auf, Innovationen voranzutreiben.

Die auf der Landesgartenschau in Bingen vorgestellten Technologien – wie die „besohlte Schwelle“, der Schienendämpfer oder die sogenannte Gabionen-Schallschutzwand – könnten Emissionen von Güterzügen künftig deutlich verringern. Schienendämpfer und Gabionen-Schallschutzwände können alleine den Lärm um jeweils drei dB(A) senken. Dies würde zu einer deutlich spürbaren Entlastung der Anwohner führen, vor allem in Kombination mit der Umrüstung von älteren Güterwagen auf die Verbundstoffbremssohle, die alleine bereits bis zu 10 dB(A)-Schallreduktion bringt. Im Gegensatz zu den herkömmlichen zwischen zwei und drei Meter hohen Schallschutzwänden wirkt die neue „Gabionen-Schallschutzwand“ (mit Stein befüllte Gitterkörbe) dabei direkt an der maßgeblichen Schallquelle Rad/Schiene und hat gemessen ab der Schienenoberkante lediglich eine Höhe von 38 oder 76 Zentimetern.



V.l.n.r. Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hendrik Hering, Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und DB-Infrastruktur-Vorstand Stefan Gaber überzeugen sich mittels Hammerschlägen von der lärmindernden Wirkung der Schienenstegdämpfer. Rechts im Bild eine so genannte Gabionenwand, die wegen ihrer geringen Entfernung vom Gleis und der unregelmäßigen Oberfläche auch bei geringer Höhe viel Schall schlucken kann.

(Bild: Tina Henze)

Letzte Aktualisierung: 11.12.2008