



Allgemeine Informationen zum Lärmschutz

Auch wenn die Elektrotriebwagen viel leiser sind als die Personenzüge früher, ist Lärm das wichtigste Thema zwischen der Eisenbahn und den Anliegern. Deshalb wurde ein Schallschutzgutachten für die gesamte Strecke erstellt. Die dort fixierten Empfehlungen werden nun umgesetzt:

Untersuchungsmethodik

Für die Ermittlung der Schallbelastung wird der durch den Personenverkehr zu erwartende und der bereits durch den Güterverkehr vorhandene Lärm untersucht. Die Analyse geht von 3 Güterzügen tagsüber und 1 in der Nacht sowie von 32 Personenzügen tagsüber und 8 in den Nachstunden aus. Das entspricht dem, was wir als maximale Nachfrage langfristig auf der Strecke erwarten.

Der meiste Lärm entsteht bei den Güterzügen



Beispiel Lüneburg: Gebäude mit Überschreitung der Lärmgrenzwerte nur mit Güterverkehr (Heute)



Beispiel Lüneburg: Gebäude mit Überschreitung der Lärmgrenzwerte nur mit Personenverkehr



Beispiel Lüneburg: Gebäude mit Überschreitung der Lärmgrenzwerte mit Güterverkehr und Personenverkehr (Prognose)

Obwohl durch den Personenverkehr kaum Belastungen hinzukommen, verliert die SinON wegen der Anhebung der Geschwindigkeit den Bestandsschutz für die Strecke. Es gibt kaum neue Grenzwertüberschreitungen (Schutzfälle), trotzdem muss die SinON alle Schutzfälle lösen. Nur durch den Neuverkehr ergibt sich also ein Anspruch auf Lärmschutz für alle.

Und so werden die Schutzfälle gelöst

Grundsatz: Aktiver Lärmschutz geht vor passivem Lärmschutz

Aktiver Lärmschutz: Lärmschutzwände halten den Schall möglichst nah am Entstehungsort zurück. Durch Schienenstegdämpfer oder Schmiereinrichtungen kann dafür gesorgt werden, dass weniger Lärm entsteht.

Passiver Lärmschutz: Durch Lärmschutzfenster in den Häusern der Anwohner wird verhindert, dass der Lärm in den Wohnräumen der Anlieger ankommt.

73 % der Schutzfälle können durch Lärmschutzwände gelöst werden. Dafür werden über 6 km Lärmschutzwände errichtet. Dazu kommen 800 m Schienenstegdämpfer und eine Schienenschmieranlage.

27 % der Schutzfälle erhalten durch die Planfeststellung das Recht auf individuellen passiven Lärmschutz. Dieser wird dann von der SinON bezahlt.

Übergangsweise Betrieb mit Dieseltriebwagen

Im Lärmgutachten wurde auch der am Anfang noch erforderliche Dieselbetrieb berücksichtigt. Durch die große Anzahl an aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen werden auch in dieser kurzen Übergangsphase überall die Grenzwerte eingehalten.

FAZIT

Der neue Personenverkehr verursacht zwar kaum zusätzliche Schallbelastungen, dennoch schützen wir vor dem gesamten Lärm einschließlich Güterverkehr. Außerdem wird es an Bahnübergängen keine Pfeifsignale mehr geben.



Mehr Infos finden Sie unter:
www.sinon-spnv.de

