



**Hartmut Basanow**  
Vorstandsvorsitzender  
Deutscher Verband für Lärmschutz  
an Verkehrswegen (DVLV)

## Die Anforderungen steigen

Hartmut Basanow engagiert sich seit 1987 im Lärmschutz. Der Vorstandsvorsitzende des Deutschen Verbands für Lärmschutz an Verkehrswegen (DVLV) geht davon aus, dass der Markt weiter wachsen wird.

### 1. Den Deutschen Verband für Lärmschutz an Verkehrswegen (DVLV) gibt es seit Anfang 2012. Warum wurde der Verband gegründet?

Unser Ziel ist, die Bedeutung des Lärmschutzes an Verkehrswegen in der Öffentlichkeit sowie gegenüber Auftraggebern und Politik darzustellen und zu fördern. Wir arbeiten an der Harmonisierung von Regelwerken mit und setzen uns dafür ein, Innovationen in die Lärmschutzpraxis umsetzen zu können. Wir haben ein Kompetenzzentrum Lärmschutz geschaffen, denn in den vergangenen Jahren hat es unzählige Veränderungen im Hinblick auf Produkte, Richtlinien und Zulassungen gegeben. Unser Hauptaugenmerk richtet sich dabei darauf, technische Lücken und eventuelle Widersprüche auszuräumen, unterschiedliche Interpretationsmöglichkeiten zu eliminieren und sowohl für Auftraggeber als auch Auftragnehmer eine homogene Basis zu schaffen.

### 2. Wo gibt es Schwierigkeiten?

Schwierigkeiten gibt es da, wo Lärmschutzwände nach Lage und Höhe nicht gebaut werden können, beispielsweise im Mittelrheintal – extreme Enge, keine freie Sicht auf den Rhein. Damit die Anwohner der stark befahrenen Strecken auch hier geschützt werden, hat man in den letzten Jahren auch hier innovative Maßnahmen für den Lärmschutz wie niedrige Wände, Stegdämpfer und ähnliches gebaut und getestet. Finanziert wurde dies durch aufgelegte Konjunkturprogramme. Die erziel-

ten Lärmschutzwerte erreichen aber nicht die Vorgaben aus der Schall 03 16. BImSchV. Zur Zeit wird diese Vorschrift überarbeitet. Fördermittel aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes für Bestandsstrecken können aus diesem Grund zur Zeit nicht eingesetzt werden. Die festgelegten Mittel in diesem Programm belaufen sich zur Zeit auf 100 Mio. EUR pro Jahr. Es gibt aber Überlegungen die Summe zu erhöhen. Bei dem Einsatz von niedrigen Schallschutzwänden in der Lärmvorsorge, Neu- und Umbaustrecken ist man etwas freier.

### 3. Sie haben beim Verband sowohl die Fachgruppe Schiene als auch die Fachgruppe Straße. Warum die Aufteilung?

Die beiden Verkehrswege haben zum Teil unterschiedliche Anforderungen. Die Regelwerke sind nicht immer gleichzusetzen. An Schienenstrecken muss bei der Berechnung die Dynamik der vorbeifahrenden Züge mit angesetzt werden. Auch ist eine Zulassung der Systeme durch das Eisenbahn-Bundesamt vorgeschrieben. Zum Anderen werden unterschiedliche Materialien und Bauweisen eingesetzt. An den Straßen kommen überwiegend wartungsfreie Betonwände zur Anwendung. Aluminiemelemente werden an Schienenwegen wegen ihres geringen Gewichtes und der schnellen Demontierbarkeit bevorzugt verwendet. Bei Haverien kann so ein rascher Zugang gewährleistet werden. Zukünftig wollen wir unsere Fachgremien noch um die Themen Gütesiegel und EU-Normen erweitern.

### 4. Der Einsatz „leiser Materialien“ gewinnt im Schienenverkehr an Bedeutung, Stichwort LL-Sohlen. Auch wird die Frage der Instandhaltung zunehmend unter dem Gesichtspunkt Lärm betrachtet. Verlieren Lärmschutzwände ihre Bedeutung und damit Ihre Mitglieder den Markt?

Die Lärmreduzierung ist bei den Schallschutzwänden am effektivsten. Angesichts der zunehmenden Sensibilität in der Bevölkerung sind sie daher oft das Mittel der Wahl. Natürlich wird auch daran geforscht, den Lärm an der Quelle zu reduzieren. Augenblicklich sind wir jedoch in Deutschland in Sachen Lärm weit von den Wünschen der Bevölkerung und auch von den Vorgaben der EU entfernt. Der Widerstand gegen Lärm nimmt zu, die Vorschriften werden strenger, die Grenzwerte niedriger – der Markt wächst. Deswegen gehen wir davon aus, dass auch die Nachfrage nach Lärmschutzwänden weiter steigen wird.

### 5. Was wollen Sie für die Zukunft?

Unser Ziel ist es, die Ausgaben für Lärmschutzsanierungen zumindest auf dem jetzigen Niveau zu verstetigen. Wir arbeiten mit Politik, Verwaltung und den Bahnen daran, auch die Regularien so abzustimmen, dass die Wände effektiv, mit den geringsten Störungen im Bahnverkehr, gebaut werden können. ←

Mailen Sie mir Ihre Meinung  
basanow@dvlv.de