

# Münchener Verkehrs- lärmschutztage (MVLT)

## MVLT sind zur festen Größe im Lärm- schutzbau geworden

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



Die 4. Münchener Verkehrslärm-  
schutztage wurden vom Deutschen  
Verband für Lärmschutz an Verkehrs-  
wegen e.V. (DVLV e.V.) in enger Koope-  
ration mit der VSVI, der Hochschule für angewandte Wissenschaften  
München, der VDEI-Akademie und dem VDEI-Fachausschuss KIB  
organisiert und veranstaltet. Pandemiebedingt fand dieses Branchen-  
treffen erstmalig eintägig und als reine ONLINE-Veranstaltung mit  
interessanten Fachvorträgen, hochkarätigen Referenten und umfas-  
senden Informationen von Fachfirmen rund um das Thema Lärm-  
schutz an Verkehrswegen statt. Zielgruppe dafür waren neben den in  
der Branche etablierten Firmen sowohl politische Vertreter, Entschei-  
dungsträger in Kommunen und Bauaufsichtsbehörden als auch Planer  
und interessierte Bürger.

## Vortragsreihe zu aktuellen Lärmschutzthemen

Unternehmen hatten die Möglichkeit, zwischen den einzelnen  
Vorträgen sich und ihre Leistungen sowie ihre Produkte online  
vorzustellen. Im Tagesverlauf wurden insgesamt neun Vorträge  
und 16 Firmenpräsentationen dargeboten. Nach den Grußworten  
von *Joachim Warlitz*, Vizepräsident VDEI e.V., *Bernhard Bunger*,  
Vorstandsvorsitzender des DVLV e.V. und Dr.-Ing. *Christian Stettner*,  
Vorstand VSVI Bayern e.V., setzten *Johannes Dillig*, DILLIG In-  
genieure GmbH und *Wolfgang Miller*, DB Engineering & Consulting  
den ersten Schwerpunkt des Tages mit dem Thema „BIM im Lärm-  
schutzbau“.

*Wolfgang Miller* hat dabei seinen Fokus auf den bisherigen Stand  
der BIM-Content-Entwicklung im Lärmschutzbau gelegt und die



Lärmschutzwand

zentralen Ziele und deren Nutzung beleuchtet. *Johannes Dillig* hat  
die Ergebnisse der DVLV-BIM-Attributdefinitionen für Lärm-  
schutzwände, die im Arbeitskreis BIM des DVLV ausgearbeitet  
wurden, vorgestellt und dabei derzeitige Möglichkeiten eines  
BIM-Workflows für die Produktion von Lärmschutzelementen  
live vorgeführt.

Viel Beachtung fand auch der Vortrag „Innovationen im Lärm-  
schutz“ von *Tristan Mölter*, DB Netz AG, und Dr. *Markus Hennecke*,  
Zilch + Müller Ingenieure, die sich zunächst auch kritisch der Fra-  
ge zuwandten, was die Innovations-Förderprogramme der ver-  
gangenen 10 Jahre bewirkt haben und welche aktuellen Innovati-  
onen derzeit zunächst in der Theorie entwickelt wurden und  
welche davon bereits praktische Anwendung finden.

## Klares Bekenntnis zur „leisen Schiene“

Was die Deutsche Bahn (DB) in Sachen Lärmschutz zukünftig vor-  
hat, verriet *Peter Strese* von der DB AG. Die Führung der DB hat  
ein klares Bekenntnis zum Thema „#LeiseSchiene“ abgelegt und  
möchte ihre Anstrengungen bei der Umsetzung weiter ausbauen.  
Die geplanten Investitionen in den nächsten Jahren tragen diesem  
ausgegeben Ziel Rechnung. Dieses Ziel könne man nur mit einer  
größtmöglichen Standardisierung erreichen, so *Strese*. Die ge-  
meinsamen Arbeitskreise des DVLV mit der DB AG zur Erarbei-  
tung eines Muster-LV für Lärmschutzlösungen an der Schiene und  
BIM im Lärmschutzbau an Verkehrswegen haben in diesem Sinne  
bisher wertvolle Arbeit geleistet, um den Lärmschutzwandbau si-  
cher und zukunftsfähig zu machen.

*Strese* bemängelte, dass zu wenig Innovationen, die mit den ver-  
schiedenen Sonderprogrammen entwickelt und z.T. erprobt wur-  
den, nicht den Weg ins Regelgeschäft finden. Hier sollte dringend  
gemeinsam mit den Herstellern und Entwicklern von Lärmschutz-  
lösungen nach Wegen gesucht werden, dieses zukünftig zu ver-  
bessern. Vielleicht könnte die Einberufung eines „Lärmschutzbeir-  
ates“ ein entscheidender Weg in die richtige Richtung sein, so  
*Strese*.

*Alexander Pawlik*, DB Netz AG, der bisherige Leiter Portfolio der  
Lärmsanierung und jetzige Leiter VDE 8.1 Nürnberg – Bamberg/  
Güterzugtunnel, hat seinen „Staffelstab“ an seine Nachfolgerin,  
*Sandra Katz*, DB Netz AG, weitergereicht, die sich sogleich dem  
verbindlichen Ziel der DB AG in der Lärmsanierung bis in das  
Jahr 2030 gewidmet hat. Bis 2030 sollen ihren Worten zufolge  
insgesamt 3.250 km Strecke lärmsaniert sein. Das bedeutet,  
dass bis dahin noch jährlich rund 125 km saniert werden müs-  
sen. Dieses Ziel, so *Sandra Katz*, sei nur zu erreichen, wenn die  
bisherigen Mengen deutlich gesteigert würden. Voraussetzun-  
gen dafür seien insbesondere, dass die Planungen fristgerecht  
laufen, Sperrpausen in ausreichendem Umfang vorhanden sind  
und last but not least auch genügend Bauüberwachung und na-  
türlich Bauunternehmen für die Umsetzung zur Verfügung ste-  
hen.

## Beispiele aus der Praxis

Aus der Praxis – für die Praxis berichteten *Matthias Neumaier*,  
DB Netz AG, und *Cornelia Krontal*, MARX KRONTAL PARTNER, in

ihrer Nachbetrachtung des Bauvorhabens ABS48/Gestaltung Lindau. Dabei gaben sie zunächst einen Überblick über das Gesamtprojekt, die ausgegebenen Ziele der Lärmvorsorgemaßnahmen, die Anforderungen aus der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und den baurechtlichen Belangen und dabei insbesondere auch die großen Anforderungen an die Gestaltung der Lärmschutzwände, auf die sich *Cornelia Krontal* in ihren Ausführungen konzentrierte. Die umfangreiche Fotodokumentation bewies, dass Lärmschutzbau auch ästhetischen Aspekten genügen kann, wenn man nach einer genauen Standortanalyse eine darauf passende planerische Konzeption für eine entsprechende Gestaltung durchführt. Dieses Projekt kann sicherlich bundesweit als Musterprojekt für gelungenen Lärmschutzbau an der Schiene angesehen werden.

### „Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest“

Passend dazu hat *Alexander Pawlik*, DB Netz AG Leiter VDE 8.1 Nürnberg – Bamberg/Güterzugtunnel, in seinem Vortrag „Vorstellung des Gestaltungsleitfadens Schallschutz“ für Lärmvorsorge und Lärmsanierungsarbeiten bei der DB Netz AG, das Thema „Gestaltung“ erneut aufgegriffen. Denn die Wahrnehmung und Akzeptanz von Lärmschutzmaßnahmen bekommt zunehmende Bedeutung. Insbesondere im Hinblick auf die Akzeptanz und auch erhöhter Einsprüche bei den Planrechtsverfahren, als auch besondere kommunale Anforderungen, gewinnt das Thema Gestaltung zunehmend an Bedeutung. Da die Gestaltung an der Schiene – anders als an der Straße – naturgemäß größere Einschränkungen wegen der technischen Möglichkeiten hat, ist gerade dieser Gestaltungsleitfaden eine wichtige Hilfestellung, um aufzuzeigen, was derzeit für zugelassene Technologien verfügbar sind und welche Ideen für Gestaltungskonzepte bisher bestehen. Die umfangreichen Beispiele zeigen, im positiven Sinne, dass es in der Zwischenzeit sehr viele gute Beispiele für attraktive Gestaltungen gibt.

#### Mediziner: Lärm macht definitiv krank

Welche große Bedeutung der Lärmschutz aus Sicht eines Mediziners hat, haben Prof. *Thomas Münzel* und Dr.-Med. *Omar Hahad* – beide arbeiten für die Universitätsklinik Mainz – ohne jegliche Schönmalerei mit einer Fülle an Fakten unter Beweis gestellt. *Robert Koch*, der Begründer der modernen Bakteriologie, schrieb bereits im Jahre 1910: „Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest“.

Die Mediziner hoben hervor, dass Lärm auch für Herz-Kreislaufkrankungen wie Bluthochdruck, koronare Herzerkrankungen, Schlaganfall und Herzschwäche verantwortlich gemacht werden kann. Sie haben die Ergebnisse diverser fremder sowie eigener Studien und Untersuchungen vorgestellt, die beweisen, dass beispielsweise mit zunehmendem Straßenverkehrslärmpegel die Risiken eines Schlaganfalls oder eines Herzinfarkts deutlich zuneh-

men. Auch seien Entwicklungsstörungen bei Kindern zu beobachten.

Dabei gingen die Mediziner auf die verschiedenen Lärmquellen wie Fluglärm, Schienenlärm und Straßenlärm ein. Der Lärm setzt z.B. mehr freie Radikale in Gefäßen frei, die zu entsprechenden Erkrankungen führen können. In ihrem Vortrag forderten die beiden Mediziner u.a. ein absolutes Verbot von Flugbewegungen in der Nachtzeit, mehr Schutz von lärmempfindlichen Menschengruppen und insbesondere die Anerkennung von Lärm als Herz-Kreislaufkrankheit.

#### Normen und Digitales

Welche Lärmschutzregelungen in Deutschland gelten und wie beispielsweise Lärmvorsorgemaßnahmen von der Lärmsanierung zu unterscheiden sind, hat *Winfried Lippert*, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Referat StB 13 – Lärm- und Umweltschutz im Straßenbau, in seinem Vortrag erläutert. Ferner hat er die maßgeblichen Änderungen und deren Werdegang in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes aufgezeigt. Abschließend fanden die Neuregelungen in der RLS-19 („Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“) besondere Bedeutung, da unter anderem die Emissionsannahmen in den Berechnungsvorschriften entsprechend der Fortentwicklung in der Fahrzeugtechnik und im Bau der Straßendeckschichten nunmehr zeitgemäß angepasst wurden.

*Jens Bartnitzek*, A+S Consult GmbH Dresden, und *Alfred Beronius*, Möhler + Partner Ingenieure AG, haben sich in dem abschließenden Vortrag bei dem Münchener Verkehrslärmschutztag den Themen Digitale Planung, Auralisation und BIM gewidmet. Dabei haben sie die Teilnehmer auf eine Reise dynamischer ganzheitlicher Planungen am 3-D-Modell mitgenommen, dynamische Schallimmissionsberechnungen demonstriert und die mögliche Realisierung von Lärmschutzplanungen mit BIM aufgezeigt. Abschließend sind sie zu der Erkenntnis gelangt, dass BIM viele Möglichkeiten bei der Koordinierung und Überwachung von Großprojekten – insbesondere auch der Lärmsanierung – bietet. Allerdings muss der Anreiz, BIM-Methoden einzusetzen, von der Bauherrseite ausgehen.

Dieses umfangreiche und hochklassige Vortragsprogramm hat von den vielen Teilnehmern an diesem Tag sehr viel abverlangt, dafür aber umso mehr gegeben. Man kann unverblümt sagen, dass der Münchener Verkehrslärmschutztag (MVLT), der aus der Not heraus nur online stattfinden konnte, sich damit zu einer festen Größe im Wissensaustausch im Lärmschutzbau etabliert hat. Die nächste Auflage der Münchener Verkehrslärmschutztage im Jahr 2023 ist dennoch wieder in Präsenzform geplant.

