

Acoustex 2019: Aktuelles rund um den Lärmschutz

DVLV e.V. tagte in Dortmund

Von Hans-Jürgen Johannink
Geschäftsführer DVLV e.V., Bonn
www.dvlv.de

18

„Musik wird oft nicht schön gefunden, weil sie stets mit Geräusch verbunden“ – mit diesem Wilhelm-Busch-Zitat stimmte Hans-Jürgen Johannink bei der Pressekonferenz der Messe „acoustex 2019“ im nagelneuen Eingangsbereich der Dortmunder Westfalenhalle auf die Belange seines Verbands ein. Der Deutsche Verband für Lärmschutz an Verkehrswegen e.V. (DVLV) war gemeinsam mit einigen Mitgliedsfirmen auf der Fachmesse „acoustex“ vertreten und hielt dort zugleich eine Sitzung seines Fachgremiums Straße ab.



Bild 1 Hans-Jürgen Johannink im Gespräch mit André Prinz

„Silent City“: Sperre ganzer Innenstädte erwartet

Gleich am ersten Messetag der acoustex 2019 fand unter der Leitung des Fachgremiumsprächers des DVLV, Dipl.-Ing. Dirk Schäfer, die 20. Sitzung des Fachgremiums Straße im öffentlichen Forum „Traffic“ statt. Fünf Referenten gaben einen Einblick in ihr Schaffen und gewährten den Teilnehmern einen Ausblick in die Zukunft.

So berichtete Michael Jäcker-Cüppers vom Arbeitsring Lärm der „Deutschen Gesellschaft für Akustik“ (DEGA) und deren Aufgaben und sprach über **Potenziale, Risiken und Hemmnisse auf dem Weg zur Silent City**. Verkehrslärm ist die als größte empfundene Belästigung der städtischen Bewohner. Nach seiner Meinung werden darum die großen Kommunen innerorts für den individuellen Verkehr zukünftig gesperrt. Bereits heute würden ganze Straßenzüge zu grünen Wegen umgebaut und der Verkehr zunehmend elektrifiziert.



Bild 2 Frank Treiber wagt in seinem Vortrag Zukunftsaussblicke

Zukunft: absorbierende transparente Lärmschutzwände

Dipl.-Ing. (FH) Frank Treiber vom Ingenieurbüro Treiber Umweltconsulting griff die Feststellungen seines Vorredners auf und stellte darüber hinaus fest, dass trotz aller Bemühungen an Verkehrsmitteln und Untergründen nicht auf Lärmschirme verzichtet werden kann. Da die Bürger Lärmschutzwände am liebsten nicht wahrnehmen möchten, sollten sie transparent sein. Dieses habe leider die negative Folge, dass sie den Schall reflektierten und es dadurch auf der der transparenten Wand gegenüberliegenden Seite lauter wird.

Deshalb habe man laut Treiber absorbierende Systeme entwickelt. Er stellte in diesem Zusammenhang – auch für Laien verständlich – die akustischen Wirkungen reflektierender und absorbierender Materialien anhand von anschaulichen Grafiken dar. Der Referent hob hervor, dass man transparente Systeme auch mit absorbierenden Systemen kombinieren könnte. Mit seinem Referatsthema **„Profane Lärmschutzwand oder moderne multifunktionale Klimaschutzwand“** zeigte Treiber letztendlich Möglichkeiten auf, wie eine intelligente Kombination konventioneller Lärmschutzwände mit Photovoltaik Elementen ausstattbar sind und welche Beispiele und Erfahrungen es hierzu bereits in der Praxis gibt. Eine solche Wand könne beispielsweise in der Lage sein, ein ganzes Neubaugebiet, Industriebetriebe oder Schulen mit Energie zu versorgen. Die zusätzlichen Investitionen würden den finanziellen Mehraufwand bei der Erstellung abdecken können. Darüber hinaus könnten durch geschickte technische Vorkehrungen Lärmschutzwände auch zur Luftverbesserung und damit auch zum Klimaschutz herangezogen werden.

Fünfdimensionale Planung einer Lärmschutzwand

Das Thema BIM (Building Information Modeling) im Lärmschutzbau beschäftigte Dipl.-Ing. Heiko Adams von Dillig Ingenieure. Ist BIM in diesem Bereich Utopie oder Wirklichkeit? In seinem Vortrag erklärt er anhand eines Beispiels, wie eine Lärmschutzwand „fünfdimensional“ geplant wird. Grundsätzlich muss eine dreidimensionale Wand im örtlich eingescannten Gelände konstruiert werden. Die einzelnen Bauteile werden dann mit Materialkennwerten (vierte Dimension) sowie Positionsnummern und Kosten

(fünfte Dimension) versehen. Daraus können zum Beispiel Stücklisten und Abrechnungen generiert werden. Die Produkthersteller stellen den Planern ihre fertigkonstruierten Bauteile zur Verfügung, die dann vom Lärmschutzplaner als Modul weiterverarbeitet werden können. Damit kann auch letztendlich das Bauwerk als solches in seinem Bestand detaillierter als je zuvor dokumentiert werden.

Ein Problem: Derzeit gibt es laut Adams jedoch noch keine Software, die alle notwendigen Details, insbesondere für Linienbauwerke wie Lärmschutzwände, voll umfänglich abdeckt. Deswegen sei der Lärmschutzbau in Sachen BIM erst noch am Anfang. Der DVLV e.V. hat hierzu inzwischen eigens einen Arbeitskreis gemeinsam mit der Deutschen Bahn (DB AG) ins Leben gerufen, um gemeinsam fundierte und praxisnahe Lösungen bei der Umsetzung zu erarbeiten.

Komplexe und komplizierte Normenlandschaft

Mit den komplexen Themen rund um die „Entstehung und Veränderung von Normen und Vorschriften und deren Auswirkungen auf die technischen und wirtschaftlichen Ausführungen von Lärmschutzwänden an Straßen“ setzte sich Dipl.-Ing. Volker Claus Falk im Auftrag der Fa. Kohlhauser intensiv auseinander. Falk ist Mitglied des Arbeitskreises ZTV-Lsw sowie im Spiegelausschuss des CEN. Er erläuterte die vielen unterschiedlichen Arten der Regelwerke wie zum Beispiel Eurocodes, europäische und nationale Normen, Richtlinien und weitere Regelwerke und zeigte deren Zusammenhänge auf. Er machte zudem klar, wie kompliziert und auch zum Teil unüberschaubar es sei, die in einem Bauvertrag gültigen und heranzuziehenden Normen für die Umsetzung herauszufinden. Habe man beispielsweise die ZTV-Lsw vertraglich vereinbart, gelten automatisch die darin genannten Normen und Richtlinien mit. Der Werdegang von einer meistens zeitintensiven Ratifizierung einer Vorschrift, die nicht selten durch mehrere Institutionen geht und immer wieder gekippt werden könne, mache die Entwicklung einer Normung zu einem langwierigen und manchmal nicht enden wollenden Prozess.

Falk hoffte, dass die für die Lärmschutzbranche so wichtige neue ZTV-Lsw bis zum Jahresende 2020 veröffentlicht wird, bemerkt aber dazu, dass sowohl die BAST wie auch das BMVI dieser erst noch zustimmen muss. Insoweit appellierte er an die Teilnehmer der Fachsitzung, sich aktiv bei der Erstellung von Normen und Richtlinien zu beteiligen.

Fachgremien Bahn und Straße im DVLV

Zum Abschluss des ersten Messtages im Forum Traffic gab Dipl.-Ing. Dirk Schäfer einen Überblick über die Aufgaben und Ziele der beiden Fachgremien „Bahn“ und „Straße“, im DVLV. Anders als das „Fachgremium Bahn“, hat das „Fachgremium Straße“, aufgrund der noch dezentralen Organisation mit vielen unterschiedlichen Behörden und Institutionen zu tun. Allerdings ist Schäfer für den DVLV zwischenzeitig beisitzendes Mitglied im Arbeitskreis ZTV-Lsw und in der FGSV bei der Mitgestaltung vom Standardleistungskatalogen.

Ziel ist es laut Schäfer, zukünftig auch bei der Erarbeitung von Zeichnungen mitwirken zu dürfen. Der Referent stellte dem Fachgremium die Empfehlungen des DVLV zum Bau von Lärmschutzwänden vor und erläuterte die Unterschiede zu den derzeitigen Zeichnungen der BAST. Der DVLV möchte mit diesen Empfehlungen die Zeichnungen nicht ersetzen, sondern lediglich ergänzen und die Verfasser auf mögliche Verbesserungen hinweisen.

Den zweiten Messtag bestritt für die DVLV Ottmar Schielke von der Firma Franken Schotter. Er gab einen technischen Überblick über die Möglichkeiten von Lärmschutzwänden aus Steinkorbmodulen. Zum Abschluss zog Geschäftsführer Johannink eine positive Bilanz der Aktion. Die professionelle Organisation und Abwicklung sowie die „fantastische Atmosphäre“ in der neuen Messehalle boten seiner Einschätzung nach „eine hervorragende Basis für unsere Kundenkontakte“. Die Forenveranstaltungen seien nicht nur „inhaltlich hervorragend“ gewesen, sondern hätten zudem „akustische“ Ausblicke in die Zukunft gewährt.

Das UBB-Team wünscht seinen Lesern, Autoren, Partnern und Werbekunden ein frohes, gesundes und gesegnetes Weihnachtsfest, erholsame Feiertage und einen guten Rutsch ins neue Jahr! Wir bedanken uns für Ihre Treue im vergangenen Jahr und freuen uns auf unsere weitere gute Zusammenarbeit sowie Ihre Kritik und Anregungen.



Bild: Hero Images/Getty Images