

Brigitta & Juergen Siemers. [REDACTED] 22926 Ahrensburg

Abs.: Brigitta+ Jürgen Siemers. [REDACTED] / 22926 Ahrensburg

Herrn Bürgervorsteher Benjamin Stukenberg
Manfred-Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg

Ahrensburg den 27.09.2023

Betreff: Einwohnerversammlung September 2023 Lärmschutzwände

Sehr geehrter Herr Stukenberg,

in dem jetzt vorliegenden Erläuterungsbericht PFA3 beschreibt die DB Netz ab Seite 99 die Planung der Lärmschutzwände.

Auf 14 Feldern werden für die einzelnen Abschnitte die Positionen und Länge beschrieben. Danach bekommen wir in Ahrensburg 8,75 Km. Lärmschutzwände. So wie ich es nachgelesen habe einseitig.

5Km. 6 Meter hohe Wände, auf 1,7 Km 5 Meter hohe Wände, knappe 15 Meter 4Meter hohe Wände und auf 1,9 Km. 3 Meter hohe Wände.

Das Bauwerksverzeichnis beschreibt ab Seite 27, dass in Richtung Gartenholz ganz in der Nähe des Schlosses, ein Brückenneubau über die Aue mit einer 6 Meter hohen Wand und der komplette Neubau der Bahnbrücke über den Ostring, auf der dann an der westlichen Seite auch 6 Meter hohe Lärmschutzwände montiert werden sollen, geplant ist.

Bezugnehmend auf die ersten Planungen zur S4 waren alle diese extremen Maßnahmen wie Abriss oder Erneuerung von Brückenbauwerken, durchgehende Lärmschutzwände, oder Entfernung von Bahngleichen Übergängen, nicht aufgeführt.

Der erste und wirksamste Schritt zum Lärmschutz ist die Reduzierung der Zug Mengen, so wie bei dem Antrag um den Güterverkehr Lübeck Büchen Lüneburg beschrieben. Des Weiteren die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit der durchfahrenden Züge auf 100 Kmh.

Und im Gegensatz zu den hohen Lärmschutzwänden ein Konzept zur Nutzung alternativer Lärmschutzmaßnahmen, wie sie die DB schon seit Jahren bei solchen städtebaulichen Beeinträchtigungen als Ersatz zu den hohen Lärmschutzwänden ausführt.

Meist wird dieses aus Kostengründen negiert.

Darum meine Bitte und Eingabe zum Lärmschutz an die Stadtverordneten:

Die Ahrensburger Stadtverordneten mögen an die Ahrensburger Verwaltung den Antrag um die Prüfung einer **Zusammenarbeit mit der DB auf vertretbaren Schallschutz zur Sicherung des historischen Stadtbildes stellen.**

Brigitta & Juergen Siemers. [REDACTED] 22926 Ahrensburg

Inhaltlich dieses, wie in den im Anhang beigefügten Ansichten dargestellt, um das historische Stadtbild durch eine Kombination von mehreren Maßnahmen des „innovativen Lärmschutzes“ zu erhalten und es als Alternative zu dem bisher vorgestellten Konzept mit konventionellen bis zu 6 Meter hohen Lärmschutzwänden einzusetzen.

Um über das Ahrensburger Gebiet die Grundlast der Lärmerzeugung zu reduzieren möge die Eingabe um eine Höchstgeschwindigkeit für die Züge von max. 100 Kmh von der Landesgrenze HH bis zum Gartenholz eingereicht werden.



Jürgen Siemers

Anlage 1 Lärmbelastung durch Güter- und Schnellzüge
und Bericht EV 2017 Anlage 2.4 von Dipl.-Phys. Frank Dittmar
<https://infonet.ahrensburg.de/sessionnetbi/getfile.asp?id=106043&type=do>

Anlage 1) Hohe Lärmschutzwände sind nicht Alternativlos!!

DB-Lärmschutz ist die Schutzaufgabe des Lärmerzeugers.

Es wurden Entwürfe zum PFA 3 von der DB- Netze präsentiert, die unser historisches Stadtbild mit bis zu 6 Meter hohen durchgehenden Lärmschutzwänden komplett zerstören würde und Besucher unserer Stadt nur noch den Tunnel-/ Wandblick präsentiert bekommen.

Es sollte die Möglichkeit bestehen, dass unsere gewählten Vertreter wie z.B. in Düsseldorf, an die Ahrensburger Verwaltung den Antrag um die Prüfung einer Zusammenarbeit mit der DB nach dem Vorbild Düsseldorfs auf vertretbaren Schallschutz stellen, ob durch eine Kombination von mehreren Maßnahmen des „innovativen Lärmschutzes“, eine Alternative zum bisher geplanten Konzept mit konventionellen Lärmschutzwänden möglich ist.

In Düsseldorf wurde der Antrag damit begründet, dass aufgrund der massiven städtebaulichen Beeinträchtigung durch die hohen Lärmschutzwände, die Bahn die vorgeschlagene Alternative ernsthaft prüfen möge.

Die DB hat seit längerer Zeit eine Vielzahl von Maßnahmen getestet, die unter das Stichwort „innovativer Lärmschutz“ fallen.

Diese haben sich teilweise als äußerst wirksam erwiesen.

Besonders durch eine Kombination von mehreren Maßnahmen lassen sich im Schallschutz Werte erreichen, die gleichwertig mit Lärmschutzwänden sind.

Eine weitere Option sollte auch eine Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit von aufgeführten 140 Kmh auf 100 Kmh sein.

Innovative Technologien komplementieren das vorhandene Portfolio und kommen in besonderen Anwendungsfällen zum Einsatz

Kernpunktezept II (KPII) – Lärminderungsansätze

- An der Lärmquelle: Schallwand, Schallschirm, Schallschicht
- An der Ausbreitung: Schallschicht, Schallschirm
- Am Empfänger: Schallschicht, Schallschirm

Erprobung und messtechnischer Wirkungsnaheher von neuen Technologien zur Lärm- und Schwingungsreduzierung im KPII II von 2006 bis 2011

Insgesamt 7 Technologien als anwendungswirksam befunden - tatsächliche Einsatzbarkeit vor Ort im Einzelfall zu prüfen und abhängig von Topographie/Dieselmotoren

Mit Einführung Schall 03 (2012) sind innovative Technologien (nSSW und nSW) anerkannt und können berücksichtigt werden - Anwendung erfolgt basierend in begründeten Fällen

Für Regelanwendung dieser Technologien in der Lärmprognose notwendig: Änderung der Rahmenbedingungen in der Förderrichtlinie (gem. Förderrichtlinie Anwendung nur in begründeten Fällen)

Im folgenden Bild sind mehrere aktive, innovative Schallschutzelemente zu sehen.

Aktiv (klassisch) Schallschutzwand

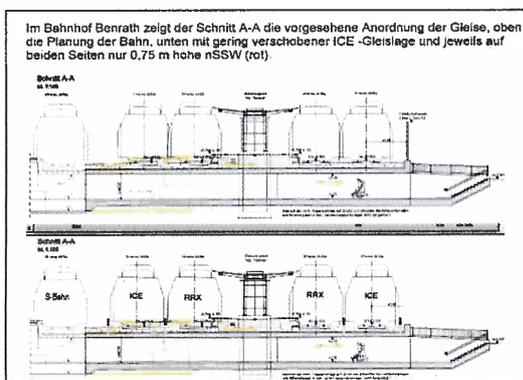
Aktiv (innovativ)

- Brückeneindehnung
- Niedrige Schallschutzwand
- Gabionen
- Schienenstegabschirmung

Lärmschutz - Der leisen Bahn geht Zukunft, Deutsche Bahn AG, April 2010

Da wären zunächst die niedrigen Schallschutzwände (nSSW).

Wenn bei der Neutrassierung in Reisholz und Benrath der Gleisabstand der ICE-Gleise (sofern das überhaupt erforderlich ist) minimal vergrößert wird, ist eine nSSW auch zwischen den beiden Gleisen möglich. Damit wird in 3,5 m Höhe der Schalldruckpegel um 7 db(A) reduziert.



Weitere Minderung um 2-3 db(A) sind durch Schienenstegabschirmungen möglich.

Maßnahme: Nr. 2 Schienenstegabschirmung Mitteltheil

Maßnahmenbeschreibung

- Einbau Schienenstegabschirmungen (Gesamtlänge: 19,77 Gleis-km)

Bewertung und Bemerkungen

- Lärminderungseffekt (nach Schall 03) für Züge mit der Geschwindigkeit v=100 km/h):

Lärminderungsmaßnahme	mit einer Höhe in dB(A)	Schienenabstand
GV, GG-Schle	B 7	
GV, V-Schle	B 6	
IC	3	
ICE	2,1	

Quelle: DB Schenker Verkehrstechnik, Schall 03

DB Netz AG | Anlage 1 zum Schallschutz SV 40/ 2013 (Sonderprogramm Lärmschutz Schiene - IIP 01)

Aufgeführte DB Beispiele: und der Bericht EV 2017 Anlage 2.4 von Dipl.-Phys. Frank Dittmar <https://infonet.ahrensburg.de/sessionnetbi/getfile.asp?id=106043&type=do>