

Welche Bedeutung hat der passive Schallschutz?

(kso). Wie die Bürgerinitiative Stille Schiene Hockenheim e.V. bereits kürzlich mitteilte, wird es in dem laufenden, von der Bahn beantragten Planfeststellungsverfahren zum Thema „Anpassung Schallschutz in Hockenheim“ zu einer öffentlichen Anhörung kommen, welche allerdings zum heutigen Zeitpunkt immer noch nicht abschließend terminiert wurde. Dennoch befasst sich die Bürgerinitiative bereits aktiv mit der Vorbereitung dieses Anhörungstermins.

Schallschutz

Unter anderem hat sich der BISS-Vorstand in einer Arbeitssitzung nochmals aktuell mit der für Laien nicht immer einfachen Unterscheidung zwischen aktivem und passivem Schallschutz auseinandergesetzt. Beide Möglichkeiten einer Lärmreduzierung sind auch Bestandteil der von der Bahn zur Planfeststellung beantragten Lärmschutzlösung.

Aktiver Lärmschutz

Aktiver Lärmschutz umfasst alle Maßnahmen, die zu einer Verminderung des Schalls an der Quelle (z. B. lärmarmes Schotterbett, Verwendung moderner Mehrkomponenten-Bremsen etc.) oder auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Lärmschutzwand, Lärmschutzwahl) führen. Passiver Schallschutz bezeichnet dagegen bauliche Schutzmaßnahmen an Gebäuden wie Schallschutzfenster, schalldämmte Lüfter und Schallmindernde Balkon- oder Fensterverbauten. Einen besonde-

ren Fall stellen dabei Schallschutzfenster und -türen dar. Ihre beweglichen Teile werden vom Hersteller mit besonderen Dichtungen ausgestattet, die eine nahezu luftdichte Verschießen ermöglichen. Ein Luftaustausch im Gebäude ist jedoch immer erforderlich, um für ausreichende Atemluft zu sorgen. Deshalb muss beim Einbau solcher Bauelemente immer gleichzeitig eine wirksame Belüftung mit energieeffizienten Schalldämmlüftern sichergestellt werden.

Problematisch

Aus mehreren Gründen stellen sich solche passiven Schallschutzmaßnahmen als problematisch dar. Zum einen werden diese Maßnahmen immer nur anteilig und nicht in voller Investitionshöhe vom jeweiligen Maßnahmenträger (in diesem Fall die Deutsche Bahn AG) ersetzt. Grundlage der Bemessung ist dabei ein Kurzgutachten, welches von einem unabhängigen Ingenieurbüro für jede betroffene Wohneinheit erstellt wird. Die Eigenbeteiligung des Haus- oder Wohnungseigentümers kann dabei zwischen 10 und 25% der erforderlichen Investitionssumme schwanken. Aus finanzieller Sicht sollte ebenfalls nicht unerwähnt bleiben, dass sich die Bahn an den Betriebskosten eines zwingend erforderlichen Schalldämmlüfters nicht beteiligt, so dass diese Kosten (Strom, Abschreibung, Reparaturen etc.) nach bisheriger Rechtsauffassung auf jeden Fall vom Immobilieneigentümer zu tragen sind. Allerdings liefern und laufen zu allen Fra-

gen der Beteiligung Betroffener an den Kosten des passiven Lärmschutzes diverse Gerichtsverfahren mit teils widersprüchlichen Urteilen.

Nachteile

Unabhängig von den Investitions- und Betriebskosten ergeben sich zwei wesentliche Nachteile beim passiven Schallschutz: Schlafen bei offenem Fenster wird dauerhaft ersetzt durch das Schlafen bei laufendem Lüfter. Zudem haben die passiven Schallschutz-Maßnahmen keinerlei Auswirkungen hinsichtlich der Lebensqualität auf Balkonen, Terrassen und in Gärten. Dort können nur aktive Lärmschutz-Maßnahmen eine Verbesserung der Situation bewirken. Hier liegt eine der wesentlichen Schwächen des von der Bahn im Rahmen des oben genannten Planfeststellungsverfahrens unterbreiteten Lösungsvorschlags für das von ihr selbst in Hockenheim erzeugte Lärmproblem.

Um sich der eigenen Verantwortung möglichst preiswert zu entziehen, plant die Bahn im Rahmen der beantragten Baumaßnahme nämlich einen möglichst hohen, da erheblich preiswerteren Anteil passiver Lärmschutzmaßnahmen ein. Von derzeit 4.400 in der Nachtzeit von Bahnlärm betroffenen Wohneinheiten verbleiben nach den von der Bahn beantragten Baumaßnahmen immer noch knapp 3.100 sog. Schutzfälle, was auf Grund der von der Bahn selbst gutachterlich festgestellten mittleren Pegelminderung von kaum wahrnehmbaren zwei Dezibel

auch nicht verwundert. Kalkulatorisch stellt sich die Lösung für die Bahn mit Kosten von nur 5.500 € je zusätzlich geschützter Wohneinheit allerdings als echtes Schnäppchen dar. Dieses umso mehr, als die Bahn genau weiß, dass weniger als 50% der Betroffenen überhaupt das recht komplizierte und mit erforderlichen Eigenleistungen verbundene Antragsverfahren auf passiven Lärmschutz wahrnehmen werden, wodurch die Kosten für die Bahn nochmals erheblich geringer ausfallen werden, als im Rahmen der beantragten Variante 7 kalkuliert.

Motivation

"Genau das sollte die Hockheimer Betroffenen motivieren, auf jeden Fall persönlich an der geplanten Anhörung im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens teilzunehmen", so der Vorstand der Bürgerinitiative Stille Schiene Hockenheim e.V. Denn diese Veranstaltung wird eine der letzten außergerichtlichen Möglichkeiten bieten, für eine erhebliche Verbesserung des aktiven Lärmschutzes zu kämpfen. Dieser würde sodann für viele der betroffenen Wohnungen und Häuser in Hockenheim dafür sorgen, dass passive Lärmschutz-Maßnahmen gar nicht mehr erforderlich würden. Für die Besitzer und Eigentümer dieser Immobilien entfielen damit nicht nur ein weiteres und mit zusätzlichen Kosten verbundenes Antragsverfahren, sondern zusätzlich würden viele dieser Betroffenen allein auf Grund der ungestörten Nutzbarkeit ihrer Terrassen, Balkone und Gärten erheblich an Lebensqualität gewinnen.