

Stadtteil



Zeitung

Zeitungen des Jahres 1998, Ausgabe November:

System Grötz soll den Schall schlucken

ein Bericht von Rudolf Eisenbach, Bürgerinitiative Dresdener Bahn

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum Bau der Dresdener Bahn haben eine Vielzahl von Anliegern und Mitglieder der Bürgerinitiative Lankwitz Einwendungen zum Schall- und Erschütterungsschutzes erhoben. Für eine Verbesserung des Erschütterungsschutzes wird seitens der Deutschen Bahn AG ein Betontrog mit einem eingespannten Gleisbett, ein von der Firma Grötz in Zusammenarbeit mit der Bahn entwickeltes System, vorgeschlagen. Ein Teilnehmer an den Beratungen der Bürgerinitiative konnte Anfang Oktober 98 das Versuchsstück des Systems "Grötz" bei Baden Baden-Oos kennenlernen und sich von Vertretern der Deutschen Bahn AG aus Karlsruhe und München, der Baufirma und von Sachverständigen und Gutachtern informieren lassen.



Das System Grötz (s. Prinzipskizze) besteht aus einer unbewehrten Betonplatte von ca. 50 cm Dicke mit seitlich angeordneten Randkappen, welche den Schotterkörper mit

Gleisrost einspannen. Zwischen Betonplatte und Schotterbett wird eine Unterschottermatte eingelegt, die einen harten Kontakt zwischen beiden Baukörpern vermeiden soll. Durch eine entsprechende Festlegung der Elastizität der Matte kann ein Einfluß auf die Erschütterungsdämpfung genommen werden. Zu beachten ist dabei aber, daß eine zu weiche Matte zu großen Einsenkungen der Schiene führen kann und damit u.a. eine nicht stabile Gleislage entsteht. Insgesamt müssen die verschiedenen Achslasten und Geschwindigkeiten der Züge (IC, InterRegio, RE, Güterzüge usw.), die Schwingungen und damit Erschütterungen auslösen, mit den Randbedingungen des Gleises, der Schwellenform, der Unterschottermatte, der Dicke der Betonplatte des Trogges und den Auflagebedingungen des Baugrundes abgestimmt werden. Hierzu müssen die Sachverständigen und Gutachter auf der Grundlage der Meßergebnisse an dem Versuchsstück in Baden Baden-Oos für die Dresdener Bahn neue Aussagen erarbeiten, die für einen wirksamen Erschütterungsschutz relevant sind. Die Erkenntnisse aus Baden Baden lassen auf erträgliche Verhältnisse hoffen, gesicherte Ergebnisse gibt es jedoch nicht. Die Bürgerinitiative wird deshalb weiter um Verbesserungen kämpfen und erwartet bis zum Erörterungstermin zur Planfeststellung "Dresdener Bahn" überarbeitete konstruktive Unterlagen des Vorhabenträgers "Deutsche Bahn AG". Bei dieser Besichtigung an der sog. Rheintalbahn, die auf eine 3- bis 4-gleisige Anlage erweitert werden soll, konnte auch der Aufbau von bis zu 5 Meter hohen Schallschutzwänden betrachtet werden. Hierbei sind Wände gebaut worden, die auf der Gleisseite mit Einkornbeton und eingelegten Steinwollestreifen eine hochabsorbierende Schallschutzwirkung haben. Die gleisabgewandte Seite muß allerdings einer "Schönheitskur" unterzogen werden. Hier ist sicherlich eine Bepflanzung möglich. Die betroffenen Anwohner der Dresdener Bahn, einer der beiden südlichen Zulaufstrecken zu den Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich mit dem Lehrter Bahnhof als Mittelpunkt, erwarten von dem Betreiber Deutsche Bahn AG und den von ihnen gewählten politischen Vertretern ihrer Bürgerinteressen, daß der Schutz ihrer Wohnbereiche am Tage und besonders in der Nacht ebenso große Berücksichtigung findet wie die Belange von Bundestag, Bundeskanzleramt, Schweizer Botschaft usw. im Bereich der Tunnelanlagen im Tiergarten.
