

Abgrenzung von Lärmsanierung und Lärmvorsorge

Sandra Katz im Gespräch mit Anette Hering

Im Rahmen der 63. Oberbaufachtagung ging Sandra Katz (DB Netz AG) in ihrem Beitrag insbesondere auf das Lärmsanierungsziel 2030 und das Lärmsanierungsprogramm der DB Netz ein. Mit 3250 km lärmsanierter Strecke bis 2030, einem jährlichem Umsetzungsschnitt von 125 km ist eine deutliche Steigerung der bisherigen Maßnahmen notwendig und im Anlauf. So soll z.B. der jährliche Mittelabfluss für die konventionelle Lärmsanierung von 150 Mio. EUR auf 225 Mio. EUR angehoben werden. In diesem im Anschluss geführten Interview unterstreicht sie nochmals die für sie wichtigsten Punkte.

Welche waren Ihre beruflichen Stationen, bevor Sie Leiterin der Lärmsanierung bei DB Netz wurden?

KATZ: Mein Berufsweg begann bei der Deutschen Bahn (DB) im Jahr 2003. Danach war ich zwei Jahre im Ingenieurbüro Vössing tätig und bin dann aber wieder zur DB zurückgekehrt. Dort habe ich mich hauptsächlich mit dem konstruktiven Ingenieurbau auseinandergesetzt. Danach bin ich zur Schweizerischen Bundesbahn (SBB) gewechselt. In der Schweiz war ich dreieinhalb Jahre zuständig für die Anlagenbetriebsführung von Brücken im Ingenieurbau.

Im Unterschied zur DB durfte ich dort auch die technischen Vorgaben machen. Das Pendeln zwischen Bern und München, wo mein Mann lebte, war für mich irgendwann doch nicht mehr befriedigend, und ich war sehr glücklich darüber, eine tolle neue Aufgabe bei der DB bekommen zu haben.

In der Lärmsanierung ist es Ihr Ziel, bis zum Jahr 2030 3250 km Strecke lärmschutztechnisch zu sanieren. Das sind im Durchschnitt sage und schreibe 125 km pro Jahr. Ein sehr hohes Ziel, wenn man bedenkt, dass in diesem Jahr in unserem Netz voraussichtlich ca. 61 km saniert werden. Was ist bei der Erreichung dieses Ziels Ihre größte Herausforderung?

KATZ: Zunächst: Wir gehen fest davon aus, unsere gesetzten Ziele auch zu erreichen. Natürlich agieren wir dabei am Markt und sind an gewisse Rahmenbedingungen gebunden. Eine der Herausforderungen für uns sind die verfügbaren Ressourcen – sowohl intern, was Projektleiter und Projektingenieure angeht, aber auch, dass bei den Gutachtern, Ingenieurbüros und Baufirmen ausreichend Kapazitäten vorhanden sind. Intern sorgen wir mit unserer Einstellungsoffensive im Konzern vor. Allein in diesem Jahr stellen wir mehr als 2000 Ingenieure und Bauüberwacher ein. Auch das Material

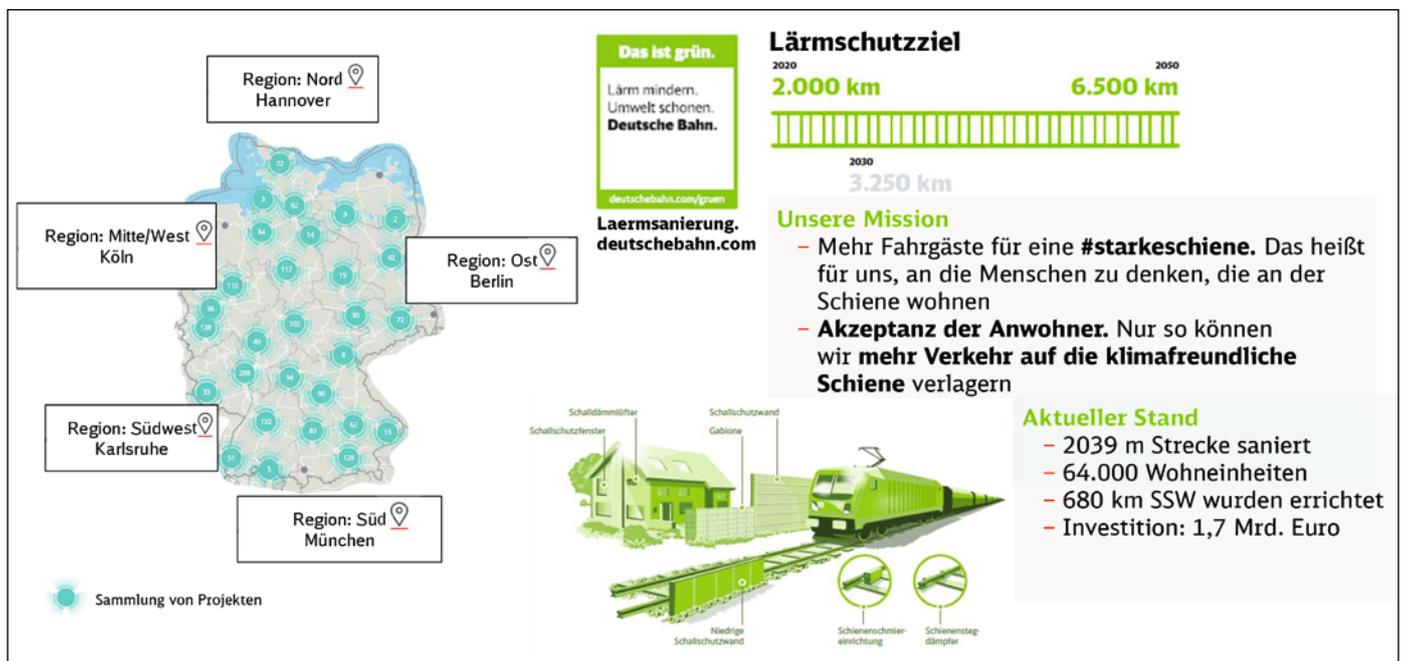
muss in der gewünschten Menge verfügbar sein. Mit Blick auf die Zukunft suchen wir daher frühzeitig nach Lösungen. Hier sind wir im Gespräch mit Industrie und Verbänden. Auch die Sperrpausen sind zu berücksichtigen.

In Ihrem Vortrag sind Sie insbesondere auf die Abgrenzung zwischen Lärmsanierung und Lärmvorsorge eingegangen. Welchen Einfluss haben diese zwei unterschiedlichen Programme auf die Bauprojekte bzw. Prozesse?

KATZ: Es sind von der Grundlage her zwei unterschiedliche Arten von Maßnahmen. Das eine, die Lärmsanierung, ist ein freiwilliges Programm mit entsprechender Förderung und anderen Grenzwerten. Das ist der wichtigste Unterschied.

Zum anderen sind die Vorsorgeprojekte immer im Rahmen von Erneuerungsmaßnahmen oder Großprojekten. Diese werden dann im normalen Großprojektprozessablauf mitbearbeitet. Dort werden sie nicht gesondert behandelt, sondern im Rahmen der Gesamtplanung berücksichtigt. Während die Lärmsanierung speziell nur Lärmsanierung ist. Und entsprechend auch Vereinfachungen bei den Prozessen hat.

Und die Grenzwerte sind dann bei der Lärmsanierung geringer?



KATZ: Genau. Also geringer, insofern nicht so scharf. Geringer ist immer relativ.

Wie kommt man eigentlich als lärmbelasteter Anwohner in den Genuss einer lärmsanierten Strecke? Wer setzt die Prioritäten?

KATZ: Die Prioritäten werden in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt und dem BMVI gesetzt. Dort gibt es eine Berechnungslogik, in die die Lärmbelastung und die Anzahl der betroffenen Bürger eingehen. Das geht dann über die betroffenen Wohneinheiten. Daraus ergibt sich nach einem festgelegten Rechenmodus eine Prioritätskennzahl. Je höher die Prioritätskennzahl, desto eher ist die Wahrscheinlichkeit, dass dort saniert wird. Wenn man mit vielen Menschen auf einem Fleck lebt und dort viel Güterverkehr herrscht, stehen die Chancen gut.

Ein Problem ist, dass man bei der Lärmsanierung oft auf unzureichende Bestandsunterlagen

zurückgreifen muss. Die Bestandsunterlagen waren nicht richtig und dann muss die Planung immer wieder geändert werden. Das war zumindest die Erfahrung bei unseren Projekten.

KATZ: Das ist ein Thema, welches wir in den früheren Phasen des Projektes einfach in den Griff bekommen müssen. Dass die Bestandsunterlagen zum Teil nicht vorhanden sind oder in schlechter Qualität sind, hat man eigentlich bei jedem Projekt, welches im Bestand durchgeführt wird. Teilweise sind sie gar nicht mehr vorhanden oder sehr ungenau. Auch die Kabel sind im Normalfall gar nicht mehr drin. In Zukunft müssen wir mehr Wert darauf legen, dass wir diese Bestandserhebung in den vorherigen Planungsphasen sauber durchführen und nicht erst während der Ausführung. Das gehört auch für mich zum Thema Stabilität.

Zum Schluss ein persönlicher Wunsch von Ihnen, zu Ihrem Aufgabengebiet oder darüber hinaus?

KATZ: Da ich erst seit kurzem dabei bin, ist mein erstes Ziel, bzw. meine erste Vision, die Stabilität in der Projektabwicklung. Die Lärmsanierung ist im Vergleich zu den vergangenen Jahren stabiler geworden. Aber ich glaube, dass wir da noch sehr viel tun können.

Herzlichen Dank für das interessante Gespräch, Frau Katz!



Sandra Katz
Leiterin Lärmsanierung
DB Netz AG, Köln
sandra.katz@deutschebahn.com

DIGITALE FACHMEDIEN KOSTENLOS FÜR STUDENTEN

Unverzichtbar
im Studium

In wenigen Schritten zur
erstklassigen Fachliteratur:

- ▶ 1. Probeabonnement bestellen
- ▶ 2. Studienbescheinigung vorlegen
- ▶ 3. Sechs Monate vollumfänglich nutzen.
Das Abonnement endet automatisch.

Jetzt kostenlos anfordern:

www.eurailpress.de/studentenangebot