

# Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes: Ortsdurchfahrt Großkarolinenfeld

Großprojekte

Hochbau

TIEF-, UMWELT-, INGENIEURBAU

Verkehrswegbau

Fertigteilbau

REFERENZEN



Lärmschutz ist ein zentrales Thema. Das gilt auch für den Schienenverkehr. Hier hat die Bundesregierung 1999 ein erfolgreiches Lärmsanierungsprogramm gestartet. Viele Streckenkilometer und zahlreiche Ortsdurchfahrten konnten bereits saniert werden. BERGER BAU ist mit von der „Sanierungspartie“ – z.B. bei der Ortsdurchfahrt Großkarolinenfeld, Streckennummer 5510. Realisiert wurden hier auf einer Länge von 2001 m aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Aluminium- sowie in Teilbereichen von transparenten Wänden.

Die Gründung erfolgte auf zwei Arten:

- Im Dammbereich war aufgrund der setzungsempfindlichen, aufgeschütteten Seetone eine herkömmliche Rammrohrgründung nicht möglich. Hier haben wir Mikro-Verpresspfähle eingesetzt. Die Tragglieder wurden mit Zementmörtel umhüllt. Der Durchmesser eines Pfahls beträgt ca. 15 cm. Die Tragglieder wurden mittels Bohrung in den Untergrund gebracht und mit einer Mörtelsuspension nachverpresst. Gemäß Ausführungsplanung bestehen die Lärmschutzwand-Pfosten aus je vier Mikropfählen mit einer Länge von bis zu 10 m; sie sind im Untergrund verankert. Oben haben wir die Pfähle jeweils mit einem Einzelfundament miteinander verbunden.
- In den übrigen Bereichen haben wir die wirtschaftliche Rammrohrgründung eingesetzt. Im Abstand von maximal 5,00 m wurden Stahlrohre in den Untergrund eingebracht. Da die Seetone empfindlich auf dynamische Lastenwirkungen reagieren, wurden die Rohre mit entsprechend angepasster Technik abgeteuft.

[www.BergerBau.eu](http://www.BergerBau.eu)

Äußere Spitalhofstr. 19

94036 Passau

Fon +49 851 806-0

Fax +49 851 806-1104



Großprojekte

Hochbau

TIEF-, UMWELT-, INGENIEURBAU

Verkehrswegebau

Fertigteilbau



In die Stahlrohre der Tiefgründungen sowie in die Kopfbalken der Mikro-Verpresspfähle sind Pfosten einbetoniert worden. Als unterer Abschluss der Lärmschutzwand wurden Betonsockelelemente zwischen den Pfosten abgesetzt. Die Oberkante der Sockelelemente reicht bis Schienenoberkante. Die Sockelelemente der Lärmschutzwände binden in den Boden ein. Auf diesen Sockelelementen wurden hochabsorbierende Schallschutzelemente – im Regelfall aus Aluminium – bis zur Selloberkante der Lärmschutzwand verlegt.

Um die Schallschutzwände für kleinere und mittelgroße Lebewesen passierbar zu machen, haben wir im Abstand von 10 m Durchlässe in die Sockelelemente eingebaut, jeweils 50 cm breit und 20 cm - 25 cm hoch.

An den Bahnsteigen haben wir transparente Elemente eingebaut. Sie bieten den Fahrgästen „Durchblick“ und kommen dem Sicherheitsbedürfnis entgegen. Konkret: Im Bereich von Schallschleusen und im Bereich der anliegerseitigen Bahnsteigkante sind transparente Elemente ab 1,0 m Höhe montiert worden. Sie sind schalltechnisch nicht hochabsorbierend, sondern reflektierend. Der untere Bereich besteht aus Sockelelement plus hochabsorbierenden Wandelementen.

REFERENZEN

www.BergerBau.eu

Äußere Spitalhofstr. 19

94036 Passau

Fon +49 851 806-0

Fax +49 851 806-1104

**Bauherr**

DB ProjektBau GmbH

RB West

Richelstraße 3

80634 München

**Bauzeit**

Januar 2012 bis Dezember 2014

**Bauwerksdaten**Gesamtfläche: 7200 m<sup>2</sup>

Bauwerkslänge: 2000 m

Gründung: Rammrohrgründung

Gründung: Mikropfahlgründung

Pfostenabstand: 5 m

Pfosten: 410 Stk.