

IG Lärmschutz Selmigerheide

Westfälischer Anzeiger

Lokalteil Pelkum

Mi., 23.10.2024

Lärmschutz auf Prüfstand

IG bleibt wegen zweiter Wand in der Selmigerheide am Ball

Selmigerheide – Die Bahn hat im Ortsteil Selmigerheide mit dem Bau einer weiteren Lärmschutzwand begonnen. Da aber lediglich die westliche Seite entlang der Strecke Hamm-Unna bedacht wird, kann sich die IG Lärmschutz Selmigerheide nur bedingt freuen. Sie hatte in den vergangenen Wochen alle Hebel in Gang gesetzt, damit auch auf der östlichen Seite eine Lärmschutzwand errichtet wird – bislang jedoch ohne Erfolg.

Erster Ansprechpartner für die IG ist mittlerweile der FDP-Bundestagsabgeordnete Bernd Reuther, der auch im Aufsichtsrat der DB sitzt. Den Kontakt zwischen der IG und ihm hatte sein (Fast-)Namensvetter, der ehemalige FDP-Landtagsabgeordnete Ulrich Reuter aus Hamm, hergestellt. MdB Reuther wiederum setzte sich bezüglich des Lärmschutzes in der Selmigerheide mit Dr. Philipp Nagl von der DB InfraGO AG in Verbindung.

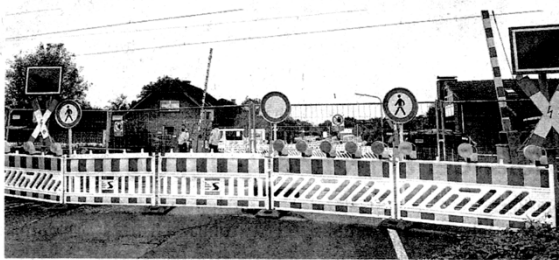
Von Folke Hellmig, Sprecher der IG, wurde Reuther zunächst auf den aktuellen Stand gebracht. Das Hauptproblem aus seiner Sicht und der seiner Mitstreiter ist, dass ein nur einseitiger Bau der (westlichen) Lärmschutzwand in den östlichen Siedlungsbereichen zu einer Lärm-Mehrbelastung durch Schallreflexionen führt.

In seinem Schreiben an Nagl verwies Reuther darauf, dass die Ampel-Koalition den Verkehrsträger Schiene stärken wolle. „Dabei muss aber auch klar sein, dass die Abwicklung von Mehrverkehren und auch der vielerorts notwendige Ausbau der Infrastruktur nur mit Rücksicht auf und im konstruktiven Einvernehmen mit der Anwohnerschaft gelingen kann.“ Bereits heute sei der Bahnlärm für viele Einwohner des Ortsteils Selmigerheide eine Belastung. Die werde sich durch die eine einseitige Wand noch verstärken. „Darf ich Sie in diesem Sinne bitten, erneut zu prüfen, ob auch eine Lärmschutzwand östlich der Gleise möglich ist? Angesichts dessen, dass in den kommenden Monaten die Planungsunterla-



Dem Lärm auf der Spur: Die IG Lärmschutz Selmigerheide (von links) Muzaffer Onur, Folke und Ulrike Hellmig sowie Torsten und Ina John mit ihrem Schallmessgerät.

PRIVAT



Gesperrt: Der Bahnübergang an der Doenchstraße ist wegen der Bauarbeiten in den kommenden Wochen nicht passierbar.

ANDREAS ROTHER

gen erstellt und geprüft werden sollen und im Jahr 2028 die Kernsanierung des Korridors bevorsteht, wäre jetzt der optimale Zeitpunkt, diese Lücke zu schließen und den Lärmschutz im Ortsteil Selmigerheide ganzheitlich zu denken.“

Alternativer Verlauf auf fremden Grund

Doch so einfach ist das nicht. Immerhin: Laut Nagl wird intensiv geprüft, ob der Bau der östlichen Schallschutzwand im Korridor möglich ist. Aktuell geht es aber (noch) nicht: Eine Schallschutzwand östlich der Gleise sei technisch nicht umsetzbar. Grund hierfür seien unter anderem wichtige Kabel für die Telekommunikation und die Leit- und Sicherungstechnik. „Uns ist bewusst, dass dieser Umstand und die Konsequenz des Wegfalls der östlichen Wand für die Anwohner einen Einschnitt auf dem Weg zu mehr Lärmschutz darstellt. Aufgrund dessen und im engen Austausch mit mehreren An-

wohnern haben wir uns darauf verständigt, einen alternativen Wandverlauf zu überprüfen, der unter anderem auf Fremdgrundstücken liegen müsste“, so Nagl. Er verwies darauf, dass für die Errichtung von Schallschutzwänden im Lärmsanierungsprogramm Nachweise der Wirtschaftlichkeit nach der Förderrichtlinie, genauer gesagt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von größer 1, erforderlich sind. Erste Ergebnisse lägen mittlerweile vor. Diese werden nun ausführlich überprüft und die Planung entsprechend dem neuen Wandverlauf angepasst. Bevor mit den jeweiligen Grundstückseigentümern in Kontakt getreten wird, folgt noch eine schalltechnische Beurteilung bezüglich der Förderfähigkeit und die Überprüfung der bautechnologischen Machbarkeit.

Viel Hoffnung machte Nagl aber nicht: „Denn die ersten Abschätzungen deuten nicht darauf hin, dass der notwendige NKV-Wert als Darstellung

Lärmsanierung

Die Errichtung der Lärmschutzwand entlang der Strecke Hamm-Unna ist Bestandteil des Programms „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“. Die Arbeiten haben am Freitag voriger Woche begonnen und werden bis zum **22. November** dauern.

Es handelt sich um einen insgesamt **1000 Meter langen** und drei Meter hohen Lärmschutz. Die Arbeiten im besagten Zeitraum werden nach Angaben der Bahn **durchgehend** durchgeführt. Trotz des Einsatzes moderner lärmgedämpfter Arbeitsgeräte lassen sich Belästigungen durch **Lärm und Staub** nachts und auch an den Wochenenden nicht vermeiden, bittet die Bahn um Verständnis. Sie verweist jedoch darauf, dass die Anwohner nach Fertigstellung der Wand „deutlich vom Lärm der vorbeifahrenden Züge **entlastet** werden“.

der Wirtschaftlichkeit erreicht werden kann.“ Denkbar seien an dieser Stelle aber passive Lärmschutzmaßnahmen.

Das alles kann die IG nicht zufriedenstellen. Mit dem wissenschaftlichen Mitarbeiter von Bernd Reuther, Lars Kieni, wurden daher temporäre Alternativen erörtert: Warten auf eine Komplettanierung der Strecke in 2028 und dann Errichtung eines Lärmschutzes, Verlegung der Kabel in einen neuen oberirdischen Kabelkanal, Geschwindigkeitsbegrenzung für Züge auf 80 km/h (Personenzüge) und 60 km/h (Güterzüge) solange keine östliche Lärmschutzwand da ist, Lärmschutz direkt am Gleis nur in Höhe der Zug-/Waggonräder, nur partieller Lärmschutz auf möglichen Streckenabschnitten, Hauptschutzwand aus natürlichen Materialien in Form von Heu/Strohballen wie zum Beispiel an der DB-Strecke Hamm-Kassel am Bahnübergang der Straße „Hellweg“ in Berge.

STEFAN GEHRE