

Österreich-Premiere für Delta Bloc® Lärmschutzwände

Ing. Anton Glasmaier,
MABA Fertigteileindustrie GmbH
www.maba.at



Abb. 1: Bereits bei der Produktion werden die Holzbetonabsorber „Faseton“ mit der Lärmschutzwand verbunden.
Alle Fotos: © MABA FTI



Abb. 2: Der Fuß ist für die Aufnahme der Delta Bloc® Leitwände vorbereitet.

Eine innovative Entwicklung erhöht die Verkehrssicherheit und entlastet die Umwelt

Bisher wurden Lärmschutz- und Fahrzeug-Rückhaltesysteme als eigenständige Maßnahmen gesehen. Mit ihren selbst entwickelten und in aufwändigen Crash-Tests nach der Europa-Norm EN 1317 erfolgreich getesteten Lärmschutzwänden beweist die MABA Fertigteileindustrie, dass es eine bessere, weil integrierte Lösung gibt. Die Lärmschutzwand ist sowohl zur Mittelabsicherung als auch für Fahrbahnränder verfügbar.

Dieses System erhöht nicht nur die Lärmabsorption, weil es näher an die Lärmquelle rückt. Durch seine geringe Gesamtbreite ergeben sich auch wirtschaftliche Vorteile für den Straßenerhalter. Die bekannten Rückhaltefunktionen von Delta Bloc® bleiben dabei in vollem Umfang erhalten.

Effektiver Schutz für Anrainer und Fahrzeuginsassen

Seit kurzer Zeit gibt es unter der Bezeichnung DB 80 LSW-R eine Lärmschutzwand für Fahrbahnränder. Sie ist auf die Rückhalteklasse H2/W5 getestet und vom österreichischen Verkehrsministerium (BMVIT) in Systemhöhen zwischen 1,5 und 4,5 Meter bereits zugelassen. Die Wand kombiniert die Rückhaltefunktionen der Leitwand mit einer hoch absorbierenden Lärmschutzwand. Die lärm-dämmende Wirkung wird durch Holzbeton-Absorber namens „Faseton“ der Firma Rieder, die bei der Produktion direkt mit der stabilen Grundkonstruktion aus Beton verbunden werden, erzielt.

Durch ihre schlanke Bauweise kann die Lärmschutzwand näher an der Lärmquelle positioniert werden. Daraus ergibt sich eine deutliche Verbesserung der schallabsorbierenden Wirkung. Bei ge-

ringerer Höhe wird die gleiche Lärmreduktion erzielt bzw. bei gleicher Bauhöhe eine bessere Lärmabsorption erreicht als mit konventionellen Bauteilen.

Während das MABA-System mit 140 cm Systembreite beispielsweise bei einer drei Meter hohen Lärmschutzwand – inklusive Wirkungsbereich – auskommt, benötigt die Kombination Stahlleitschiene mit frei stehender Lärmschutzwand 190 cm Breite.

DB 80 LSW-R erspart daher – bezogen auf beide Fahrbahnränder – einen Meter Breite im Straßenbau. Die dadurch erzielbaren Einsparungen für Schüttung und Grundstückseinlösungen summieren sich zu gewaltigen Beträgen. Diese Lärmschutzwand überzeugt zusätzlich durch einfache Montage, da sie nicht mit dem Untergrund verbunden wird.

Österreich-Premiere für LSW-R

Erstmals in Österreich werden Lärmschutzwände für den Einsatz am Fahrbahnrand (LSW-R) auf der Umfahrung Baden im Zuge der B 210 eingesetzt. Anfang Juli 2008 wurden auf dieser Straße 198 Laufmeter LSW-R mit einer Gesamthöhe von zwei Metern von der MABA Fertigteilindustrie versetzt. Sie dienen als ergänzende Maßnahme zu bereits bestehenden Lärmschutzmaßnahmen, um die Anrainer zusätzlich vor Verkehrslärm abzusichern.

Ende Juli/Anfang August 2008 wurden Lärmschutzwände an den Fahrbahnrandern der neuen Umfahrung von Wiener Neustadt im Zuge der B 60 montiert. Konkret handelt es sich dabei um 100 Laufmeter LSW-R mit 2,5 Meter Höhe, 35 Laufmeter mit drei Meter und 218 Laufmeter mit vier Meter Höhe. Die vier Meter hohen Lärmschutzwände sind im oberen Teil mit Glaseinsätzen bestückt. Selbstverständlich ist bei Bedarf

bzw. größeren Baulängen auch der Einbau von Fluchttüren möglich. Architektonische Ansprüche lassen sich durch eine optische Gestaltung der Absorber-Elemente erfüllen.

Lärmschutzwände als Mittelabsicherung

Darüber hinaus steht für die Absicherung des Mittelstreifens das System DB 100 LSW-M, getestet auf Aufhaltestufe H4b, zur Verfügung. Es bietet maximalen Durchbruchschutz bei minimalem Platzbedarf. Bei dieser Lärmschutzwand dient ein Betonfertigteile (Wand) mit bis zu vier Meter Höhe und einem T-förmigen Fuß als zentrales Element. In mittlerer Höhe wird ein Zugband eingebaut. Die Wand stellt gleichzeitig das tragende Element für die Lärmschutz-Paneele dar, die bei der Produktion beidseitig in den frischen Beton eingebaut werden. Angenehmer Nebeneffekt ist ein kompromissloser Blendschutz für den Gegenverkehr.

Der T-förmige Fuß nimmt an beiden Seiten spezielle Delta Bloc® Leitwände mit einseitigem New-Jersey-Profil auf.

Das gesamte System – es wurde zum Patent angemeldet – wird frei aufgestellt. Der Abstand zwischen Leit- und Lärmschutzwand bietet bei einem Pkw-Anprall genügend Verformungsraum, um durch ein Zurückweichen der Leitwand hohe Insassen-Sicherheit zu gewährleisten. Bei einem Lkw-Anprall kommt es zu einer geplanten Verschiebung des Gesamtsystems. Aufgrund der freien Aufstellung können die Elemente einfach wieder in ihre Ausgangslage zurückversetzt werden.

Die T-Stücke weisen eine Länge von drei Metern auf, die dazu gehörigen Leitwände sind sechs Meter lang. Dadurch lassen sie sich einfach und rasch versetzen bzw. demontieren. Das System ist daher auch für temporären Lärmschutz – beispielsweise im Zuge von Baustellenabsicherungen – hervorragend geeignet.

Abb. 3: Die Lärmschutzwände stehen für den Transport zur Baustelle bereit.



Abb. 4: Auf der Baustelle werden Lärmschutzwand und Leitwand zu einer platzsparenden Einheit verbunden.



Abb. 5: Durch ihre Nähe zur Lärmquelle schützt die Lärmschutzwand von MABA FTI die Anrainer optimal.

