



# RAILONE SCHALLABSORBER RONA

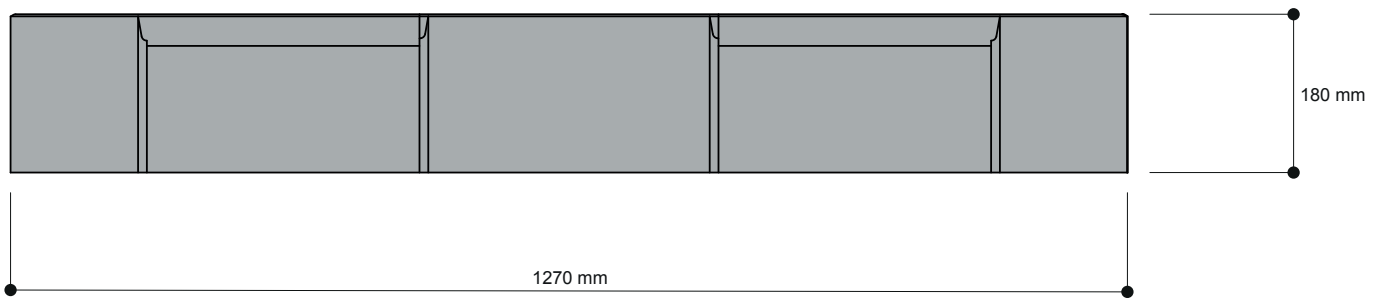
**Feste Fahrbahnen sind besonders leistungsfähige Fahrwege, die vermehrt in Hochgeschwindigkeits- oder hoch frequentierten Trassen zum Einsatz kommen.**

Solche Verkehrsadern bedeuten häufig auch besonders hohe Lärmbelastungen für Anwohner, die durch geeignete Maßnahmen wie Schallschutzwände reduziert werden sollen. Diese Bauwerke sind meist mit hohen Kosten in Anschaffung und Unterhaltung verbunden oder können aufgrund beengter Platzverhältnisse nicht erstellt werden. Der Schallabsorptionsbelag RONA von RAILONE bietet hierbei, vor allem in Verbindung mit weiteren Maßnahmen, eine wirkungsvolle Alternative.

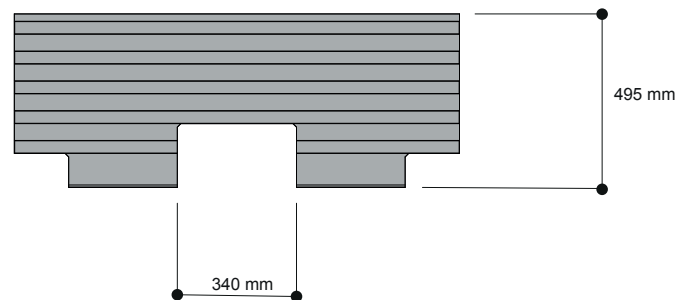
## VORTEILE

- Maximale Sicherheit durch Verwendung von industriell hergestellten Fertigteilelementen unter Einhaltung höchster Qualitätsstandards
- Hohe Wirtschaftlichkeit durch schnellen und einfachen Einbau ohne zusätzliche Bohr- und Schraubarbeiten zur Lagesicherung
- Starke Flexibilität und wirksam einsetzbar, langzeiterprobt in unterschiedlichen Verkehrsmodi wie Hochgeschwindigkeits- oder Nahverkehrsbetrieb
- Keine Beeinträchtigung notwendiger Instandhaltungsmaßnahmen, z. B. an Schienen oder Schienenbefestigungen





RONA besteht aus Betonfertigteilen, die durch ihre spezielle Oberflächenbeschaffenheit und Porosität Schallabsorptionen aus dem Rad-Schiene-Kontakt wirksam reduzieren. Dadurch kann der Gesamtschallpegel des Zugverkehrs um bis zu drei Dezibel vermindert werden. Dazu werden die Fertigteilabsorber ganz- oder teilflächig auf die Fahrbahn aufgelegt. Die Fertigteile sind aufgrund ihres Eigengewichts hinreichend gesichert und erfordern deshalb keine zusätzliche Fixierung mit der Fahrbahn.



Damit kann das System sehr effizient und schnell – wenn erforderlich auch in kurzen Nachtsperropausen – verlegt oder wenn nötig entfernt werden, wobei übliche Instandhaltungsmaßnahmen wie Schienenschleifen dies nicht erfordern.

Das System ist seit mehr als zehn Jahren auf unterschiedlichen Strecken der Deutschen Bahn sowohl in innerstädtischen Bereichen im S-Bahn-Betrieb sowie im Hochgeschwindigkeitsbetrieb mit bis zu 330 km/h im Einsatz und erfordert seither keinerlei Instandhaltungs- oder gar Instandsetzungsmaßnahmen.

