

Stadt Braunschweig

TOP

Der Oberbürgermeister FB Tiefbau und Verkehr 66.22	<i>Drucksache</i> 15844/12	<i>Datum</i> 08.02.2013
--	-------------------------------	----------------------------

2. Ergänzung zur Vorlage

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzung</i>			<i>Beschluss</i>			
	<i>Tag</i>	Ö	N	ange- nom- men	abge- lehnt	geän- dert	pas- siert
Verwaltungsausschuss	12.02.2013		X				
Rat	19.02.2013	X					

Beteiligte Fachbereiche / Referate / Abteilungen	Beteiligung des Referates 0140 <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Anhörungsrecht des Stadtbezirksrats <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Vorlage erfolgt aufgrund Vor- schlag/Anreg.d.StBzR <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein
---	---	--	---

Überschrift, Beschlussvorschlag

Instandsetzungen an Gleisanlagen in 2013 Querschwellen auf Schotter oder Rasengleis

„Beschlussvorschlag unverändert.“

Der Planungs- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 6. Februar 2013 die Drucksache 15844/12 beraten und dem Beschlussvorschlag der Verwaltung zugestimmt.

In der Sitzung wurden die unter Nr. 3 der Vorlage dargestellten Maßnahmen einzeln mit folgendem Ergebnis (Zustimmung | Ablehnung | Enthaltung) zur Abstimmung gebracht:

Wendeschleife Turmstraße:	5		3		3
Wolfenbütteler Straße:	10		1		0
Europaplatz:	9		1		1
Münchenstraße	9		1		1
Elbestraße:	4		3		4

Besonders thematisiert wurde in der Ausschusssitzung die Formulierung in der Vorlage: „Die Schallemissionen eines Rasengleises sind rechnerisch vergleichbar mit denen eines Schottergleises.“

Diese Formulierung wird von der Verwaltung nach Überprüfung insofern richtig gestellt, als die Eingangsgrößen im Schallberechnungsverfahren für Schottergleise höher sind als für Rasengleise. Dies ist jedoch im weiteren Berechnungsverfahren für die Schallmissionen an der angrenzenden Bebauung von untergeordneter Bedeutung.

Alles Bemühen um die Reduktion von Verkehrslärm (Straßenverkehrslärm und Schienenverkehrslärm) hat zum Ziel, die Lärmmission an den Immissionsorten, in der Regel an den Fenstern der angrenzenden Bebauung also direkt bei den vom Lärm Betroffenen, zu reduzieren. Diese Lärmmission kann man messen, wobei die Vielzahl der Einflussgrößen zu einer sehr breiten Streuung der Messergebnisse führt. Im Wesentlichen aus diesem Grund wird daher in den gesetzlichen Grundlagen vorgeschrieben, Lärmmissionswerte zu errechnen. Bei der Berechnung der Lärmmission muss der gesamte Verkehrslärm betrachtet werden. Dieser Gesamtlärm setzt sich an Straßen mit einer Stadtbahn aus Schienenverkehrslärm und aus Straßenverkehrslärm zusammen. Die Erfahrung mit vielen Maßnahmen zeigt, dass der Straßenverkehrslärm meist dominant und der Schienenverkehrslärm nur untergeordnet beiträgt.

Maßnahmen zur Reduktion des Straßenverkehrslärms (zum Beispiel Minimierung der Abrollgeräusche durch Einbau von lärmreduzierenden Asphalten) tragen im Regelfall effektiver zu einer Reduktion der Gesamtlärmmission bei. Die Effekte einer mit hohem Finanzaufwand verbundenen Reduktion des Schienenverkehrslärms beeinflussen dagegen den Mittelungspegel kaum oder gar nicht.

In Bereichen mit wenig Straßenverkehr, wie etwa an der Wendeschleife Turmstraße, kann dies an einzelnen Immissionsorten anders aussehen. Dort ergibt sich jedoch bereits durch den Wechsel von ausgepflasterter Gleislage zu Schottergleis eine Verbesserung.

I. V.

gez.

Leuer