

Gutachtliche Stellungnahme

Änderung der Busführung aus der Mittellage in die Randlage der Wartenberger Straße zwischen Hauptstraße und Malchower Weg

1. Aufgabenstellung

Die im Rahmen einer zeitlich befristeten Zwischenlösung vorgesehene Änderung der Busführung aus der Mittellage in die Randlage der Wartenberger Straße zwischen Hauptstraße und Malchower Weg beeinflusst die Schallimmissionsverhältnisse im Einwirkungsbereich. Dies erfordert eine Aussage, ob die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung des Unterzeichners (Schalltechnischer Bericht Nr. 379.4, letzter Stand 28. März 2016) hinsichtlich der Beurteilungspegel vom Kfz-Verkehr sowie der Gesamtlärbetrachtung weiterhin gültig sind oder an den maßgebenden Immissionsorten im Einwirkungsbereich des Straßenabschnitts zusätzliche Betroffenheiten entstehen.

2. Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung

Das geplante Bauvorhaben führt durch die Verbesserung der Straßendeckschicht weiträumig zu einer Reduzierung der Beurteilungspegel vom Kfz-Verkehr (MIV und Busse). An zwei repräsentativen Immissionsorten im hier interessierenden Bereich ergeben sich im Mittel folgende Pegeldifferenzen:

Objekt	Immi'ort	Geschoss	Differenz der Beurteilungspegel	
			tags	nachts
Seefelder Straße 48, 50	d	EG bis OG 20	- 1,3 dB(A)	- 1,3 dB(A)
Wartenberger Straße 10	a	EG bis OG 5	- 1,6 dB(A)	- 1,7 dB(A)

(Schalltechnischer Bericht, Tabelle 3, Spalten 205 und 206, Mittelwerte über alle Geschosse)

Die Beurteilungspegel vom Straßenbahnverkehr sind an den beiden betrachteten Immissionsorten tags ca. 10 dB(A) und nachts ca. 6 dB(A) niedriger als die Beurteilungspegel vom Kfz-Verkehr. Sie steigen vorhabensbedingt um mehr als 2 dB(A) an. Im Ergebnis der Gesamtlärmbetrachtung nehmen die Summenpegel ebenfalls ab, jedoch etwas weniger stark ab als die Beurteilungspegel vom Kfz-Verkehr:

Objekt	Immiort	Geschoss	Differenz der Summenpegel	
			tags	nachts
Seefelder Straße 48, 50	d	EG bis OG 20	- 1,0 dB(A)	- 0,6 dB(A)
Wartenberger Straße 10	a	EG bis OG 5	- 1,4 dB(A)	- 1,2 dB(A)

(Schalltechnischer Bericht, Tabelle 3, Spalten 305 und 306, Mittelwerte über alle Geschosse)

3. Einfluss der geänderten Busführung

Die Verschiebung der Fahrwege der Linienbusse aus der Straßenmitte an den Straßenrand führt dazu, dass die anteiligen Schallimmissionen vom jeweils benachbarten Fahrweg (der „Quelllinie“) ansteigen, während die Schallimmissionen von der entfernten Quelllinie abnehmen. Der Pegelanstieg und die -abnahme kompensieren sich weitgehend; aufgrund der Abstandsverhältnisse überwiegt ein geringer Anstieg.

Die anteiligen Schallimmissionen vom Linienbusverkehr sind tags um gut 10 dB(A) und nachts um 7 dB(A) kleiner als die anteiligen Schallimmissionen vom MIV. Dies verdeutlicht die nachstehende Gegenüberstellung der Emissionspegel:

Straße	Quelle	Emissionspegel	
		tags	nachts
Wartenberger Straße (Hauptstraße > Malchower Weg)	MIV	62,5 dB(A)	55,9 dB(A)
	Busse ges.	52,0 dB(A)	48,7 dB(A)

(Schalltechnischer Bericht, Tabelle 2, Emissionspegel je Richtung, Asphaltdecke)

Angesichts der ganz überwiegenden Schallimmissionen vom MIV sowie des eingangs angesprochenen Kompensationseffektes ist infolge der geänderten Busführung ein vorhabensbedingter, mehr als unerheblicher Anstieg der Beurteilungspegel vom Kfz-Verkehr oder der Summenpegel gegenüber den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchung nicht zu erwarten. Pegeldifferenzen größer Null, die Betroffenheiten auslösen könnten, sind ausgeschlossen. Zusätzliche Betroffenheiten entstehen also nicht.

4. Zusammenfassung

Der Einfluss der geänderten Busführung auf die Beurteilungspegel vom Kfz-Verkehr sowie die Summenpegel ist extrem gering, so dass die Ergebnisse der vorliegenden Schalltechnischen Untersuchung weiterhin in vollem Umfang gültig sind.

Vor diesem Hintergrund bestehen gegen die geänderte Busführung aus akustischer Sicht keine Bedenken.

Berlin-Charlottenburg, am 21. Februar 2022



Dipl.-Ing. Imelmann