Stadt Halle (Saale)
Geschäftsbereich Stadtentwicklung und Umwelt

07. November 2022

Beschlusskontrolle zur Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Ordnung am 30.06.2022
Herr Doege zu Straßenbahnen
TOP: Ö 7.18

Antwort der Verwaltung

Herr Doege ging auf die Straßenbahnsituation in Erfurt ein, wo nach seiner Feststellung, die Bahnen deutlich langsamer fahren als in Halle.
Er wollte wissen, warum dies in Halle nicht möglich ist, dass die Straßenbahnen langsamer und damit deutlich leiser fahren

Zur Anfrage erhielt die Stadt Halle (Saale) von der HAVAG nachfolgende Antwort.

Zwischen Halle und Erfurt kann nur verglichen werden:
- Innenstadtbereich (20 km/h, ggf. Sonderregelungen in Fußgängerzonen, ortsabhängig durch Infrastruktur, etc.)
- außerhalb Innenstadtbereich
- besonderer/eigener Bahnkörper (bspw. Halle Magistrale vs. Erfurt Kranichfelder Straße oder Nordhäuser Straße).

Es bestehen außer durch punktuelle örtliche Einschränkungen v_{max} keine Unterschiede zwischen den Städten. Vergleichsweise gering ist die Beschränkung v_{max} im Punkt 3 (besonderer/eigener Bahnkörper: Erfurt 60 km/h).

Zu ergänzen ist:
Die Fahrgeräusche der Straßenbahnen sind auf verschiedene Ursachen zurückzuführen. Hierzu gehören die Art des Gleisoberbaues, der Unterschied zwischen straßenbündigen und bahneigenem Bahnkörper, der Fahrzeugtyp hinsichtlich der Konstruktion und natürlich die gefahrene Geschwindigkeit.
In der Innenstadt von Erfurt fahren die Straßenbahnen zumeist in den Fußgängerzonen sehr langsam und erscheinen dadurch sehr leise. In Halle gilt in der direkten Innenstadt 20 km/h. In den Außenbereichen werden in straßenbündigen Bereichen bis zu 50 km/h erreicht und auf besonderen Bahnkörpern sind bis 70 km/h zulässig. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wurden in einigen Straßen 30 km/h angeordnet (Bernburger Straße, Seebener Straße, tlw. Große Brunnenstraße und Burgstraße).

Festzustellen ist, dass für die durchschnittliche Geschwindigkeit im HAVAG-Netz nach 1990 ein Höchstwert von vormals 17 auf 19 km/h erreicht wurde. Dieser Wert liegt unterhalb des bundesweiten Durchschnitts (Dresden 21 km/h). In den letzten Jahren hat sich dieser Wert erheblich reduziert und liegt heute bei 18,2 km/h. Gründe sind u. a. die Zunahme der Zahl von Lichtsignalanlagen und die vorgenannten Geschwindigkeitsreduzierungen.

Für den Kunden bedeutet das die Verlängerung der Fahrzeiten und für die HAVAG im äußersten Fall zusätzlich Kosten durch eine höhere Zuganzahl im Netz. Die weitere Verringerung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn kann daher nicht das Ziel sein, auch wenn eine höhere Geschwindigkeit einen etwas höheren Geräuschpegel verursacht. Das ist beim Autoverkehr ähnlich.

Um die Lärmemissionen zu senken, unternimmt die HAVAG alle möglichen Anstrengungen. Hierzu gehören der Ausbau des Gleisnetzes mit lärmmindernden Bauweisen, z.B. elastische Lagerung der Fahrschienen und der Einsatz von Grüngleisen. In Gleisbögen werden sogenannten Schienenschmieranlagen eingesetzt, um das Kurvenquietschen zu verhindern.

Im Rahmen der Verkehrsausbaumaßnahmen werden insbesondere die Lärmpegel ermittelt und festgesetzt. Bei Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte kommen passive Schallschutzmaßnahmen zur Anwendung (Einsatz von Schallschutzfenstern), die über die Maßnahmen mitfinanziert werden. Bei der neuen Fahrzeuggeneration TINA wurde speziell großen Wert auf geringe Schallemissionen gelegt.

René Rebenstorf
Beigeordneter