

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dirk Behrendt (GRÜNE)

vom 07. Juli 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Juli 2015) und **Antwort**

Lärmbelastung in Kreuzberg durch die U 1 und Gisela

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zu Frage 6 und 7 Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die BVG zu den Fragen 6 und 7 um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat überliefert wurde. Sie wird nachfolgend in den Antworten unverändert wiedergegeben.

Frage 1: Sind dem Senat Lärmbeschwerden aus Kreuzberg entlang der U-Bahn-Strecke U1/2 während der Baustelle am Gleisdreieck bekannt?

Antwort zu 1: Seit Beginn der Baustelle am Gleisdreieck liegt dem Senat eine Beschwerde zur Geräuschkentwicklung der Hochbahnlinie in Bereich der Skalitzer Straße vor.

Frage 2: Wie stark ist die Lärmbelastung an der Strecke durch den Einsatz der Baureihe G1 angestiegen und wurden dazu Lärmmessungen durchgeführt? An welchen Stellen wurden diese durchgeführt, zu welchen Uhrzeiten und mit welchem Ergebnis? Werden die Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) an der Strecke eingehalten?

Antwort zu 2: Lärmmessungen werden beim Wechsel der Fahrzeugbaureihe auf einer Linie nicht vorgenommen. Angaben, wie stark die Lärmbelastung durch den Betrieb der Baureihe G 1 angestiegen ist, liegen dem Senat nicht vor. Die eingesetzten Fahrgastfahrzeuge, so auch die Baureihe G 1, halten die Vorgaben zum Lärmschutz ein. Die Berliner Verkehrsbetriebe dürfen alle für den Fahrgastbetrieb genehmigten Fahrzeuge eigenverantwortlich und freizügig einsetzen.

Bei den in Rede stehenden Bahnanlagen handelt es sich um planfestgestellte und somit rechtlich gesicherte Anlagen. Eine nachträgliche Berücksichtigung von Forderungen ist gesetzlich ausgeschlossen.

Frage 3: Falls keine Messungen durchgeführt wurden: Gedenkt der Senat solche Messungen vorzunehmen und beabsichtigt der Senat zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger tätig zu werden, falls Grenzwerte überschritten oder die Lärmbelastung durch den Triebwagenwechsel entlang der Hochbahn deutlich zugenommen hat?

Antwort zu 3: Die Durchführung von Messungen ist nicht vorgesehen. Im Übrigen wird auf die Antwort zur Frage 2 verwiesen.

Frage 4: Falls nicht alle Grenzwerte eingehalten werden: Wie werden die Überschreitungen gerechtfertigt und wann und wie gedenkt der Senat bezüglich dieser zusätzlichen Lärmbelastung der Bevölkerung Abhilfe zu schaffen?

Antwort zu 4: Siehe Antwort zur Frage 2.

Frage 5: Ist die Lärmbelastung speziell an der Kurve Lausitzer Platz höher als mit der bisher eingesetzten Baureihe A?

Antwort zu 5: Am 27.05.2015 wurde auf Grund einer vorliegenden Anwohnerbeschwerde durch die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) in der Zeit von 07:30 bis 08:35 Uhr auf der Skalitzer Straße am Lausitzer Platz im planmäßigen 5-Minutentakt insgesamt je 13 Fahrgastzüge je Richtung in Bezug zum geschilderten Kurvenquietschen beobachtet. Von den insgesamt 26 Fahrgastzügen waren 12 Züge der Baureihe (BR) G1, 10 Züge der BR HK und 4 Züge der BR A3. Bei insgesamt 15 Fahrten kam es zum

Kurvenquietschen mit unterschiedlicher Intensität, wobei lediglich bei zwei Fahrten Fahrzeuge der BR G1 beteiligt waren. Die TAB stellt fest, dass insbesondere Fahrzeuge der BR G1 im Beobachtungszeitraum weniger als alle anderen U-Bahnfahrzeuge zum Kurvenquietschen neigten.

Frage 6: Können in der Kurve am Lausitzer Platz noch zusätzliche Maßnahmen wegen des Quietschens getroffen werden, analog der Kurve am Schlesischen Tor und am Wassertorplatz (Wasserberegnung oder Aufbringung anderer Schmiermittel)?

Antwort zu 6: Auf der Hochbahnstrecke gibt es eine ausreichende Anzahl von Schienenkopfbetzungsanlagen. Durch die Räder wird das ausgebrachte Spezialmittel über die Strecke verteilt. Damit wird das Kurvenquietschen wirksam unterbunden. Weitere technische Maßnahmen sind derzeit nicht möglich.

Frage 7: Könnten zumindest während des 10-Minuten-Takts (also nachts) andere Wagen eingesetzt werden, bevorzugt diejenigen, die vor der Umstellung auf die Baureihe G1 eingesetzt wurden? Wird der nächtliche Wechsel auf leisere Baureihen in die Tat umgesetzt und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 7: Bis ca. 22:00 Uhr an Wochentagen sowie freitags und samstags bis 23:00 Uhr wird auf der U12 ein fünf-Minuten-Takt angeboten. In dieser Zeit ist ein Verzicht auf den Einsatz von G1 Zügen nicht möglich. Die BVG versucht im Rahmen der Zugverfügbarkeit den Einsatz der Baureihe G1 auf der U12 in den Nachstunden nach 23:00 Uhr auf das unumgängliche Maß zu beschränken.

Ein Verzicht auf den nächtlichen Einsatz von Fahrzeugen der Baureihe G1 steht scheinbar im Widerspruch zu den in Antwort auf Frage 5 dargestellten Beobachtungen der TAB. Diese beziehen sich aber allein auf das oftmals besonders lästige Kurvenquietschen. An Strecken, an denen Fahrzeuge der Baureihe G1 bisher nicht eingesetzt waren, sind bereits wiederholt Lärmbeschwerden von Anwohnern geäußert worden, die wahrscheinlich durch die im Vergleich zu den Fahrzeugen der Baureihen HK und A3 andere Charakteristik der Fahrgeräusche bedingt sind.

Berlin, den 23. Juli 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Juli 2015)