

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

#### des Abgeordneten Dennis Buchner (SPD)

vom 25. September 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. September 2015) und **Antwort**

#### Lärmvermeidung Straßenbahn

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft 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 Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zu den Fragen 1 - 4 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: Welche Methoden werden seitens der BVG im Straßenbahnnetz zur Lärmverminderung bei der Fahrt in Kurven angewendet?

Antwort zu 1: Von der BVG werden insbesondere vier Methoden eingesetzt, um eine Lärmverminderung bei der Fahrt in Kurven zu erreichen.

Zunächst trägt (1) eine Trassierung mit möglichst großen Gleisradien – d.h. eine Reduzierung potentiell lärmverursachender Kurven – zur Geräuschkürzung bei.

Um dem Thema Verschleiß zu begegnen, werden (2) stationäre Schienenschmieranlagen sowie (3) fahrzeugseitig Spurkranzschmieranlagen eingesetzt.

Schließlich werden (4) die Straßenbahnfahrzeuge der BVG nach und nach mit einer Laufflächenkonditionierungsanlage ausgerüstet. Durch das ausgebrachte Konditionierungsmittel werden die Haftbeiwerte von Rad und Schiene teilweise angeglichen und so eine deutliche Reduzierung der Geräuschemissionen erreicht.

Ergänzung der Technischen Aufsichtsbehörde zu (4):

Bei 10 Fahrzeugen des neuesten Typs „FLEXITY“ ist dies bereits erfolgt; zwei weitere Fahrzeuge befinden sich in der Ausrüstung.

Frage 2: Wie groß ist der Anteil der mit Schmieranlagen ausgestatteten Kurven im Straßenbahnnetz der BVG?

Antwort zu 2: Im Straßenbahngleisnetz der BVG sind 72 Schienenschmieranlagen eingebaut (Stand: 02.10.2015).

Frage 3: In welchem Maße können diese Schmieranlagen den bei der Fahrt in Kurven entstehenden Lärm vermindern?

Antwort zu 3: Der bei der Fahrt in Kurven entstehende Lärm der Straßenbahn entsteht primär durch Reibung zwischen den Laufflächen der Räder und der Schienenoberkante in Kurvenbereichen. Die bis jetzt eingebauten stationären Schienenschmieranlagen werden primär zur Reduktion des Schienenverschleißes eingesetzt und führen nur geringfügig zu einer Geräuschkürzung.

Ergänzung der Technischen Aufsichtsbehörde:

Relevante Lärmkürzungen lassen sich nur über Laufflächenkonditionierungsanlagen erreichen (vgl. (4) bei Antwort zu 1.)

Frage 4: Wie hoch wären die Anschaffungskosten eines Flexity-Zuges mit Drehgestell?

Antwort zu 4: Die BVG und das Land Berlin verfolgen den barrierefreien Ausbau des ÖPNV in Berlin. In diesem Zusammenhang ist bereits mit der Beschaffung der ersten Niederflurfahrzeuge 1994 entschieden worden, ausschließlich Niederflurfahrzeuge mit niedriger Einstiegshöhe und ohne Stufen im Fahrzeuginnenraum zu beschaffen. Dieses Fahrzeugkonzept lässt jedoch aufgrund des geringeren Ausdrehwinkels keine klassischen Drehgestelle zu.

Die Verwendung von Drehgestellen bei einem FLE-  
XITY-Zug ist nur durch eine Änderung des Fahrzeugkon-  
zeptes und damit Abstrichen an der Barrierefreiheit um-  
setzbar. Eine solche Fahrzeugkonzeptänderung hält je-  
doch einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung nicht stand.

Berlin, den 08. Oktober 2015

In Vertretung

C h r i s t i a n   G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Okt. 2015)