

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Evers (CDU)

vom 22. Dezember 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Dezember 2021)

zum Thema:

**Neue Tramlinie M17 – Lärmbelastung der Anwohner in Adlershof und
Gegenmaßnahmen**

und **Antwort** vom 06. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Jan. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Evers (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10438
vom 22. Dezember 2021
über Neue Tramlinie M17 – Lärmbelastung der Anwohner in Adlershof und
Gegenmaßnahmen

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Am 30. Oktober 2021 wurde die neue Tram-Verbindung zwischen Adlershof und Johannisthal in Betrieb genommen. Seitdem häufen sich ernst zu nehmende Lärmbeschwerden von Anwohnern. Der Senat steht in der Verantwortung, hier schnellstmöglich Abhilfe zu schaffen.

Frage 1:

In welchen Abschnitten führt der in diesem Jahr neu in Betrieb genommene Streckenabschnitt der Tram-Linien M17 und 61 an Wohnbebauung entlang?

Antwort zu 1:

Wohnbebauung entlang der Neubaustrecke findet sich an der Wilhelm-Hoff-Straße, der Newtonstraße, der Konrad-Zuse-Straße, der Hermann-Dorner-Allee sowie am Groß-Berliner Damm und am Sterndamm.

Frage 2:

Welche Erkenntnisse haben Senat oder BVG zur Lärmentwicklung auf diesen Abschnitten, insbesondere im Bereich zwischen den Haltestellen Landschaftspark Johannisthal und Karl-Ziegler-Straße?

Antwort zu 2:

Durch die Betriebsaufnahme der Straßenbahn im Jahr 2021 ist ein weiterer Verkehrsträger hinzugekommen, von dem Emissionen ausgehen. Die Auswirkungen, die von diesen Emissionen ausgehen, wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch ein Schallschutzgutachten an maßgeblichen Immissionsorten prognostisch untersucht. Nach dem Ergebnis der Untersuchung waren der Vorhabenträgerin aktive Schallschutzmaßnahmen (Rasengleise) und der Einbau von fest installierten Schienenkopfkonditionierungsanlagen im Planfeststellungsbeschluss aufzugeben. Den Immissionsorten, an denen trotz der aktiven Schallschutzmaßnahmen durch den Betrieb der Straßenbahn mit einer Immissionsgrenzwertüberschreitung zu rechnen ist, wurde mit dem Planfeststellungsbeschluss der Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach zugesprochen. Dies bedeutet in der Regel bauliche Verbesserungen an den Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, um das Eindringen von Verkehrslärm zu mindern, soweit diese nicht bereits den notwendigen Schallschutz bieten.

Bei Umsetzung der auferlegten Lärmschutzmaßnahmen ist daher von einer Einhaltung der Grenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) auszugehen.

Frage 3:

Wurden seit Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnitts Lärmessungen vorgenommen und wenn ja, durch wen, an welchen Punkten der Strecke und mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 3:

Gutachterliche Lärmessungen sind der Planfeststellungsbehörde, der Technischen Aufsichtsbehörde sowie der Immissionsschutzbehörde nicht bekannt.

Frage 4:

Wie häufig und mit welcher Geschwindigkeit verkehren Trams auf dem Streckenabschnitt?

Antwort zu 4:

Auf diesem Abschnitt verkehren die Straßenbahnlinien 61, 63 und M17. Tagsüber verkehrt die Linie 61 im 20-Minutentakt und die M17 im 10-Minutentakt. Die Linie 63 startet am Landschaftspark Johannisthal in Richtung Köpenick und verkehrt im 20-Minutentakt.

Das Betriebsprogramm der BVG sieht für den Bereich der Neubaustrecke zwischen der Haltestelle Karl-Ziegler-Straße und der Zwischenendstelle Herrmann-Dorner-Allee für den Beurteilungszeitraum Tag (zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr) 190 Fahrten je Richtung und für den Beurteilungszeitraum Nacht (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) 42 Fahrten je Richtung vor.

Für den Bereich der Neubaustrecke zwischen der Zwischenendstelle Herrmann-Dorner-Allee und der Haltestelle S-Schöneweide/Sterndamm sieht das

Betriebsprogramm der BVG für den Beurteilungszeitraum Tag (zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr) 168 Fahrten je Richtung und für den Beurteilungszeitraum Nacht (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) 42 Fahrten je Richtung vor.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im Bereich des besonderen Bahnkörpers grundsätzlich 60 km/h auf der geraden Strecke. Im Bereich der Gleisbögen (Kurven) ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Abhängigkeit der Radien auf bis zu 20 km/h reduziert. Im Bereich straßenbündiger Bahnkörper nimmt die Straßenbahn am Straßenverkehr teil, sodass dort die gemäß der Straßenverkehrsordnung festgelegten Höchstgeschwindigkeiten gelten.

Frage 5:

Welche Lärmschutzmaßnahmen wurden auf den jetzt oder künftig in unmittelbarer Nähe zu Wohnbebauung befindlichen Streckenabschnitten getroffen?

Antwort zu 5:

Als aktive Lärmschutzmaßnahmen wurde die Trasse der Straßenbahnneubaustrecke soweit wie möglich mit einem lärmindernden „Rasengleis“ ausgerüstet. Alle Gleisbögen der Neubaustrecke mit Radien kleiner 200 m wurden zur wirksamen Reduzierung von Schallemissionen (Kurvenquietschen) mit 14 stationären Schienenkopfkonditionierungsanlagen versehen.

Für alle Bereiche, in denen trotz der aktiven Schallschutzmaßnahmen eine Überschreitung der gemäß 16. BImSchV zulässigen Beurteilungspegel prognostiziert wurde, wurde den Betroffenen der Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach zugesprochen. Der passive Schallschutz beinhaltet bauliche Maßnahmen am Immissionsort zum Schutz von Räumen und Außenwohnbereichen, die nicht nur vorübergehend zum Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen. Für den Fall, dass passive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich oder untunlich sind, sieht der Planfeststellungsbeschluss eine Entschädigung in Geld vor.

Frage 6:

Gab es im Vorfeld eine Kommunikation, die den betroffenen Anwohnern einen wirksamen Lärmschutz beispielsweise in Form von Steinkörben in Aussicht stellte und

- a) wenn ja, warum wurde dieser im Ergebnis nicht realisiert?
- b) Wenn nein, in welcher Weise und mit welchem Ergebnis wurde das Thema sonst mit den potenziell Betroffenen im Vorfeld erörtert?

Antwort zu 6:

In den Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren waren im Bereich des Grünzuges zwischen den Haltestellen Karl-Ziegler-Straße und Landschaftspark Johannisthal in Abschnitten Steinkörbe (Gabionen) eingetragen, die der Einfassung des besonderen Bahnkörpers gegen unerlaubtes oder versehentliches Betreten des Gefahrenbereichs der Straßenbahn dienen sollten. Aufgrund des notwendigen Sicherheitsabstandes der Gabionen zum Gleis ist von diesen kein nennenswerter Schallschutz zu erwarten. Im Genehmigungsverfahren wurden die Gabionen daher auch nicht als aktive Schallschutzmaßnahme berücksichtigt. Lediglich der abgrenzende Schutzzweck durch geeignete Maßnahmen wurde festgeschrieben. Damit stand es der Trägerin des Vorhabens frei, die Einfassung des Bahnkörpers mit anderen geeigneten Mitteln zu bewerkstelligen. Insofern erfolgten im Rahmen des Genehmigungsverfahrens keine Zusagen. Nach Aussage der BVG wurden auch bei der Anwohnerinformationsveranstaltung der BVG keine Steinkörbe in Aussicht gestellt.

Frage 7:

Gab es seit Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnitts Lärmbeschwerden und wenn ja, mit welchem Inhalt und in welchen Bereichen?

Antwort zu 7:

Ja, bemängelt wird allgemein ein zu hoher Lärmpegel ausschließlich im Abschnitt zwischen Karl-Ziegler-Straße und Haltestelle Landschaftspark Johannisthal.

Frage 8:

Wie bewertet der Senat die Lärmschutzmaßnahmen (soweit vorhanden) in dem neu in Betrieb genommenen Tram-Streckenabschnitt und wie gedenkt er entsprechenden Beschwerden aus der Anwohnerschaft abzuwehren?

Antwort zu 8:

Die für die Genehmigung der Straßenbahnneubaustrecke verantwortliche Planfeststellungsbehörde hat die von der BVG als Vorhabenträgerin vorgelegte Planung unter Hinzuziehung der Fachbehörden beurteilt und unter Auflage zusätzlicher Schallschutzmaßnahmen mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 07.02.2020 und mit Planänderung vom 30.11.2020 genehmigt. Die mit der Planfeststellung festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen erscheinen in sich schlüssig und geeignet, den Lärmschutz der Anwohnerinnen und Anwohnern sicherzustellen.

Aufgrund der eingegangenen Beschwerden hat die Planfeststellungsbehörde die BVG als Vorhabenträgerin und Betreiberin der Straßenbahn aufgefordert nachzuweisen, dass die zulässigen und genehmigten Lärmwerte eingehalten werden. Erst nach Vorlage und Auswertung der vorgelegten Nachweise lässt sich beurteilen, inwieweit durch das Vorhaben gegenüber der ursprünglichen Prognose

eine höhere Lärmbelastung anliegt und dadurch weitergehende Maßnahmen erforderlich sind.

Frage 9:

Wann können die Anwohner mit der baulichen Umsetzung wirksamer Lärmschutzmaßnahmen rechnen?

Antwort zu Frage 9:

Mit den Rasengleisen und den stationären Schienenkopfkonditionierungsanlagen wurden bereits aktive Schallschutzmaßnahmen getroffen und verwirklicht. Der passive Schallschutz stellt einen Eingriff in die jeweiligen Gebäude dar und bedarf damit der Mitwirkung der Eigentümerinnen und Eigentümer. Die Eigentümerinnen und Eigentümer der betroffenen Wohnstätten wurden nach Auskunft der BVG informiert und die erforderlichen Maßnahmen nach Inaugenscheinnahme und Beurteilung der örtlichen Situation festgelegt. Bei den Maßnahmen handelt es sich je nach Nutzung und vorhandenen baulichen Gegebenheiten um den Einbau von Schallschutzfenstern und/oder Wohnraumlüftern. Die Maßnahmen befinden sich derzeit in der Umsetzung. Sofern die derzeit bei der BVG in Bearbeitung befindlichen Nachweise (vgl. auch Antwort zu 8.) Handlungsbedarf erkennen lassen, wird der Senat die erforderlichen Maßnahmen unverzüglich ergreifen.

Berlin, den 06.01.2021

In Vertretung

Markus Kamrad
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz