

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Evers (CDU)

vom 22. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. August 2022)

zum Thema:

Langsam-Fahrstelle auf der Straßenbahn-Neubaustrecke Adlershof (II)

und **Antwort** vom 07. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Sep. 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. 19/12984
vom 22.08.2022
über Langsam-Fahrstelle auf der Straßenbahn-Neubaustrecke Adlershof (II)

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welches Ergebnis hatte die in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 19/11851 angekündigte Prüfung der Wirksamkeit der Schienenkopfconditionierungsanlagen hinsichtlich eines wirksamen Lärmschutzes für die Anwohner der Straßenbahn-Neubaustrecke Adlershof?

Antwort zu 1:

BVG nimmt hierzu wie folgt Stellung:

„Die Schienenkopfconditionierungsanlagen haben im Rahmen der Typzustimmung (nach BOStrab § 60 Abs. 3 und 8) ihre Wirksamkeit erwiesen, da eine deutliche Reduzierung der Kurvengeräusche erreicht wird und der Verkehr sowie die Umwelt nicht mit der Ausbringung des Schienenkopfconditionierungsmittels beeinträchtigt oder gefährdet werden.“

Ergänzend weist der Senat darauf hin, dass bereits im Planfeststellungsverfahren der Betrieb einer stationären Schienenkopfconditionierungsanlage in die Lärmberechnung zur

Gewährleistung des Lärmschutzes der Anwohnenden mit einbezogen wurde. Diese Anlage ist eine anerkannte Maßnahme für das dort zu verwendende, schalltechnische Berechnungsverfahren („Schall 03“) zur Lärminderung.

Ferner hat auch die Technische Aufsichtsbehörde die Wirksamkeit der installierten Schienenkopfkonditionierungsanlagen bestätigt. Die Kurvengeräuschsituation verbessert sich bei den bisher - jahreszeitlich bedingt - prüfbar Witterungsbedingungen, die das Kurvengeräusch fördern, durch den Betrieb der Anlagen deutlich und signifikant. Hinsichtlich der bisher noch nicht prüfbar Witterungsbedingungen - ‚Laubfall im Herbst‘ sowie ‚trockenkalt Winterwetter‘ - wird die Wirksamkeit weiter beobachtet werden.

Frage 2:

Gab es zwischenzeitlich einen Vor-Ort-Termin der Verantwortlichen von BVG und Wohnungsbaugenossenschaft Altglienicke hinsichtlich der Lärmprobleme und wenn ja, wer hat daran teilgenommen und was war das Ergebnis bzw. welche Verabredungen wurden getroffen?

Antwort zu 2:

BVG nimmt hierzu wie folgt Stellung:

„Ein Vor-Ort-Termin hat stattgefunden, ein weiteres Treffen wurde vereinbart. Von Seiten der Wohnungsbaugesellschaft Altglienicke haben zwei Personen, von der BVG vier Personen teilgenommen. Es wurden Verabredungen zur Lösungssuche getroffen, die beim nächsten Termin Gesprächsgegenstand sein werden.“

Frage 3:

Wie oft und wann (einschließlich Uhrzeiten) fanden seit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Lärm- und Geschwindigkeitsmessungen auf dem besagten Abschnitt statt und was war das Ergebnis?

Antwort zu 3:

Die BVG nimmt zu Frage 3 wie folgt Stellung:

„Die Prognose der Lärmbelastung wurde auf der Grundlage der geltenden 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) erstellt. Bei dem Beurteilungspegel handelt es sich um einen rechnerischen Wert, der vom Mittelungspegel abgeleitet wird. Geschwindigkeitsmessungen, ähnlich denen im Autoverkehr, finden durch die BVG nicht statt.“

Ergänzend führt der Senat aus, dass einzelne Messungen von Spitzenpegeln keine vorgesehenen Eingangsgrößen für die Errechnung des Beurteilungspegels im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind. Es wurden vom Senat daher auch keine solchen Geräusch- oder Geschwindigkeits-Messungen vorgenommen.

Bei Vor-Ort-Terminen mit Hörwahrnehmung, die zur Bewertung der Wirksamkeit der Schienenkopfkonditionieranlage geeignet sind, konnte deren Effektivität festgestellt werden.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat den Vorschlag von Wohnungsbaugesellschaft und Anwohnern, im besagten Abschnitt eine „Langsamfahrstelle“ einzurichten und die Durchfahrtgeschwindigkeit auf 30 km/h (analog Individualverkehr in Wohnstraßen) zu begrenzen?

Antwort zu 4:

Gegenwärtig gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass die im Planfeststellungsverfahren prognostizierten Beurteilungspegel überschritten würden. Demzufolge besteht kein Anlass, die zulässige Geschwindigkeit der Straßenbahn herabzusetzen.

Zudem hat die Straßenbahn eine Hauptverkehrsfunktion und ist in ihrer Funktion nicht mit Individualverkehr in Wohnstraßen gleich zu setzen. Dem Vorschlag, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen, kann daher nicht gefolgt werden.

Frage 5:

Wie bewertet die BVG diesen Vorschlag?

Frage 6:

Trifft es zu, dass die BVG davon ausgeht, eine Begrenzung der Durchfahrtgeschwindigkeit für Straßenbahnen auf dem genannten Abschnitt führe zu einem Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Individualverkehr und wenn ja, worauf gründet diese Annahme?

Antwort zu 5 und 6:

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die BVG nimmt hierzu wie folgt Stellung:

„Reisegeschwindigkeit ist ein relevantes Qualitätsmerkmal für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Durch Geschwindigkeitsreduzierungen im Streckennetz reduziert sich die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit, Anschlussbeziehungen können nicht mehr erreicht werden und die Fahrzeitverlängerungen führen zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen und Fahrpersonal.“

Frage 7:

Welchen Zeitverlust hätte eine Begrenzung der Durchfahrtgeschwindigkeit auf dem genannten Abschnitt für die betroffenen Straßenbahnlinien zur Folge?

Antwort zu 7:

Die BVG hat die Fahrzeitmehrbedarfe der betroffenen Linien bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, bezogen auf eine Woche, ermittelt. Diese belaufen sich auf folgende Größenordnungen:

- Linie M17 rund 7 Stunden,
- Linie 61 rund 2,5 Stunden,
- Linie 63 rund 4 Stunden.

Berlin, den 07.09.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz