

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 17. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Februar 2026)

zum Thema:

Kurvenquietschen bei Straßenbahnen der BVG

und **Antwort** vom 10. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. März 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25277
vom 17. Februar 2026
über Kurvenquietschen bei Straßenbahnen der BVG

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum größten 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:

Wie viele der Fahrzeuge der Generation „Flexity“ wurden (wie in Drs. 19/19989 vom 14. August 2024 angekündigt) seit August 2024 mit Laufflächenkonditionieranlagen (LFK) ausgerüstet?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Von den 231 Fahrzeugen der Flexity- Flotte sind aktuell 132 Fahrzeuge mit Laufflächenkonditionieranlagen ausgerüstet.“

Frage 2:

Welche Gründe haben – sofern zutreffend – dazu geführt, dass noch immer nicht alle Fahrzeuge der Generation „Flexity“ mit LFKs nachgerüstet wurden?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:

„In der Analysephase der Bestandsanlagen wurde ein starkes Absetzverhalten des bislang eingesetzten Konditioniermittels festgestellt. Dies führte zu häufigen Störungen und einer reduzierten Anlagenverfügbarkeit.

Daher lag der Schwerpunkt der Maßnahmen zunächst auf der Zulassung eines geeigneteren und zugleich umweltfreundlicheren Konditioniermittels. Parallel dazu wurden Anlagenkomponenten angepasst, um dessen Einsatz technisch zu optimieren.

Die Umrüstung der Fahrzeugflotte ist weiterhin im Gange. Derzeit sind 81 Flexity-Fahrzeuge bereits umgerüstet. Verzögerungen im Umrüstungsprozess resultierten unter anderem aus nicht vollständig vorliegenden Zuarbeiten des Herstellers bzw. Lieferanten.“

Frage 3:

In der Antwort auf Drs. 19/19989 heißt es: „Die verbleibenden 45 Niederflur-Zweirichtungsfahrzeuge (GT-6 ZR) werden ebenfalls in den nächsten Jahren nachgerüstet.“ Wie viele der GT-6 ZR von wie vielen GT6 Fahrzeugen insgesamt sind bereits mit LFKs ausgerüstet? Wann werden alle Fahrzeuge (Flexity und GT-6 ZR) ausgerüstet sein? (Aufstellung der „Fuhrparkliste mit Vermerk zur Ausstattung mit Laufflächenkonditionierung“ (gem. Verkehrsvertrag Anlage 1, Teil 7 für das Jahr 2025) erbeten.)

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Insgesamt umfasst der Bestand 149 GT6-Fahrzeuge. Davon entfallen 104 auf Einrichtungsfahrzeuge (GT6) und 45 auf Zweirichtungsfahrzeuge (GTZ). Die Einrichtungsfahrzeuge können technisch nicht nachgerüstet werden. Zudem hat die schrittweise Außerbetriebnahme dieser Teilflotte bereits begonnen. Bei den GTZ-Fahrzeugen befinden sich derzeit zwei Fahrzeuge mit Laufflächenkonditionieranlagen im Probetrieb. Weitere drei Fahrzeuge sollen im ersten Halbjahr 2026 umgerüstet und ebenfalls in den Probetrieb überführt werden. Nach erfolgreichem Abschluss dieser Erprobungsphase ist die Umrüstung der verbleibenden 40 GTZ-Fahrzeuge vorgesehen. Der Beginn ist für 2027 geplant; die Umsetzung wird voraussichtlich rund ein Jahr in Anspruch nehmen.

Bei den Flexity-Fahrzeugen werden derzeit 132 Fahrzeuge mit vorhandener Laufflächenkonditionieranlagen technisch aktualisiert. Vor der Umrüstung der verbleibenden 99 Fahrzeuge ist zunächst eine weitere Erprobung erforderlich. Ein konkreter Fertigstellungstermin kann daher derzeit noch nicht benannt werden.“

Frage 4:

In Frage 5.) in Drs. 19/19989 wurde die Anzahl der funktionstüchtigen LFKs erfragt. In der Antwort hieß es: „Für die Bereitstellung der angefragten Daten benötigen wir mehrere Monate, da ein solches Monitoring derzeit nicht

existiert und entsprechende Informationen aktuell nicht vorliegen.“ In Frage 6.) der Drs. („Wie viele Störungsfälle, die zum automatischen Abschalten der Anlage und zum Auftreten von Kurvenquietschgeräuschen führen, wurden seit 2019 jährlich dokumentiert und wie lange dauerte die durchschnittliche Zeit bis zur Behebung?“) antwortete die BVG: „Der BVG liegen hierzu keine Daten vor.“ Gemäß Verkehrsvertrag Anlage 1, Teil 7 ist „auf Anforderung [ein] Nachweis der regelmäßigen Wartung und Funktionsfähigkeit der Laufflächenkonditionierung“ zu erbringen. Fall es diesen nicht gibt: Warum nicht? Falls doch: Beifügung an Antwort an diese Anfrage erbeten.

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Instandhaltungsunterlagen wurden präzisiert. Im Rahmen der Inspektion „A“ erfolgt alle 14 Tage ein Funktionstest der Anlage. Dabei werden sowohl die Abgabe des Konditioniermittels als auch die Positionierung der Düsen überprüft. Die entsprechenden Prüfschritte sind in der Instandhaltungsanweisung verbindlich festgelegt.

Festgestellte Mängel werden entweder umgehend behoben oder das Fahrzeug wird erneut zur Werkstatt einbestellt.

Eine systematische Erfassung sämtlicher Instandhaltungsdaten erfolgt nicht. Der ordnungsgemäße Zustand der Anlage wird durch den erfolgreichen Abschluss der jeweiligen Inspektion bestätigt. Eine gesonderte Protokollierung der Prüfergebnisse zu Laufflächenkonditionieranlagen im Rahmen der Inspektionen ist im Betriebsablauf nicht praktikabel.“

Frage 5:

Wie überprüft der Senat konkret die Wirksamkeit der lärmindernden Maßnahmen an den Gleisen und den Fahrzeugen? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 5:

Bei Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge wird im Rahmen der Zulassung vom Senat geprüft, ob die Anforderungen des Nahverkehrsplans zu Stillstands- und Fahrgeräuschen eingehalten werden. Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt begleitet dabei die von einem unabhängigen Ingenieurbüro durchgeführten akustischen Abnahmemessungen und prüft die Ergebnisberichte.

Bei der Planung von neuen und der Sanierung bestehender Straßenbahnstrecken als wesentliche Änderung gemäß der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) wird von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt die Planung inklusive der Lärmprognosen geprüft und gegebenenfalls Hinweise gegeben.

Frage 6:

Inwiefern und mit welcher Zielstellung erfolgen bei Inbetriebnahme einer Konditionierungsanlagen zur Reduzierung der Lärmbelastung Lärmessungen? (Falls nicht: Warum nicht?)

Antwort zu 6:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Im Rahmen der Zulassung des neuen Konditioniermittels wurden an ausgewählten, lärmintensiven Strecken-abschnitten Lärmmessungen mit unseren Fahrzeugen durchgeführt, um die Wirksamkeit zu überprüfen. Im Ergebnis konnte die schallmindernde Wirkung bestätigt werden. Darüber hinaus liegen entsprechende Laboruntersuchungen vor.

Unabhängig davon wird es weiterhin Konstellationen geben – etwa abhängig von Gleiszustand, Überfahrhäufigkeit, Fahrzeugtyp, Witterung oder Einflüssen des Individualverkehrs –, in denen Quietschgeräusche auch durch die fahrzeugseitige Laufflächenkonditionieranlage nicht vollständig reduziert werden können.“

Frage 7:

In Antwort auf 3.) in o.g. Drs. heißt es, dass alle Gleisbögen mit geringeren Radien in der Grundinstandsetzung mit Konditionierungsanlagen zur Reduzierung der Lärmbelastung geplant werden. Welche Bogenradien gelten als „geringere Radien“? (Anhabe in Metern erbeten.)

Frage 8:

Wie viele Gleisbögen dieser geringeren Radien gibt es im BVG-Straßenbahnnetz und wo genau? (Aufstellung der Linien (Fahrtrichtung) erbeten.)

Frage 9:

Welche dieser Gleisbögen sind nicht mit Konditionierungsanlagen zur Lärmreduzierung ausgestattet? (Tabellarische Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 7 bis 9:

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Eine pauschale Festlegung auf einen Grenzradius, bei dessen Unterschreitung Schienenkopfkonditionierungsanlagen eingebaut werden, besteht nicht. Formale Vorgaben gelten aktuell ausschließlich im Rahmen von Planfeststellungsverfahren für Gleisanlagen mit Radien unter 200 Metern.

Bei Grundinstandsetzungen, die nicht unter diese Vorgaben fallen, erfolgt die Entscheidung einzelfallbezogen und standortspezifisch. Dabei werden insbesondere die örtlichen Gegebenheiten sowie bisherige Erfahrungen hinsichtlich möglicher akustischer Auffälligkeiten der Gleisanlagen berücksichtigt. Dementsprechend ist eine tabellarische Aufstellung nicht möglich.“

Frage 10:

Wie viele Konditionierungsanlagen zur Reduzierung der Lärmbelastung sind am Betriebshof Weißensee in Betrieb und wo genau?

Antwort zu 10:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Im Bereich des Betriebshofes Weißensee sind zwei Schienenflankenkonditionierungsanlagen in Betrieb. Eine Anlage befindet sich vor dem Bogengleis der Hofeinfahrt, die zweite vor dem Ausfahrbogen zur Bernkasteler Straße. Beide Anlagen konditionieren die Fahrflanke, die innere Seitenfläche des Schienenkopfes, die dem Schienenfahrzeug zugewandt ist und dienen der Reduzierung von Verschleiß.“

Frage 11:

Welche konkreten Maßnahmen wurden seit 2020 an der Einmündung Berliner Allee/Buschallee gegen das Kurvenquietschen unternommen und wo genau? (Angabe der Fahrtrichtung erbeten.)

Antwort zu 11:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Infrastrukturseitig wurden an benannter Örtlichkeit seit 2020 keine Maßnahmen umgesetzt.“

Frage 12:

Wie wird eine Störung an einer stationären Konditionierungsanlagen festgestellt und welche konkreten Schritte folgen auf eine solche Störungsmeldung. (Aufstellung des Prozess bis zur Lösung erbeten.)

Antwort zu 12:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Abhängig vom Anlagentyp und Baujahr erfolgt das Monitoring entweder über eine vom Hersteller bereitgestellte Online-Plattform oder durch regelmäßige Kontrollen durch qualifiziertes Fachpersonal.

Festgestellte Ausfälle werden je nach Ursache, beispielsweise bei einem technischen Defekt oder unterschrittenem Füllstand des Konditionierungsmittels erfasst und entsprechend bearbeitet und behoben.“

Frage 13:

In welchen Intervallen werden die einzelnen stationären Anlagen auf Funktionstüchtigkeit überprüft und ggf. repariert?

Antwort zu 13:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Eine Vor-Ort-Kontrolle erfolgt mindestens einmal monatlich. Festgestellte Mängel werden bei Bedarf unmittelbar behoben oder entsprechende Reparaturen veranlasst.“

Frage 14:

Worin konkret besteht die in Drs. 19/19989 „optimale Abstimmung der verschiedenen Lärmreduzierungssysteme (fahrzeugseitig, wie auch infrastrukturseitig) aufeinander“?

Antwort zu 14:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Mit der optimalen Abstimmung der verschiedenen Lärmreduzierungssysteme ist gemeint, dass Maßnahmen zur Lärminderung nicht isoliert betrachtet und eingesetzt werden, sondern so koordiniert sind, dass sie sich gegenseitig wirksam ergänzen.

Dies können u.a. folgende Maßnahmen sein:

- Einsatz von fahrzeugseitigen Schienenkopfkonditionierungsanlagen (LFK),
- Rad- und Schienenprofilabstimmung,
- Schallabsorber an Rädern,
- stationäre Schienenkopf- oder Flankenkonditionierungsanlagen,
- regelmäßiges Schienenschleifen zur Profil- und Oberflächenoptimierung,
- angepasste Gleisgeometrie im Bogenbereich,

Eine „optimale Abstimmung“ bedeutet dabei insbesondere:

- Menge und Art des eingesetzten Konditionierungsmittels (fahrzeug- und/oder streckenseitig) müssen so auf-einander abgestimmt werden, dass weder Unter- noch Überkonditionierung entsteht, da beides akustisch oder betrieblich nachteilig sein kann.
- In engen Bögen kann beispielsweise die Kombination aus stationärer Flankenschmierung und fahrzeugseitiger Schienenkopfkonditionierung sinnvoll sein, während in anderen Abschnitten eine Maßnahme ausreicht.
- Wartungszyklen (z. B. Schienenschleifen und Radsatzbearbeitung) werden zeitlich so koordiniert, dass die lärmindernde Wirkung dauerhaft erhalten bleibt.
- Ziel der abgestimmten Vorgehensweise ist es, Kurvenquietschgeräusche nachhaltig zu reduzieren, Verschleiß zu minimieren und die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen nicht durch gegenläufige Effekte zu beeinträchtigen.“

Frage 15:

Welche „ergänzenden Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeräusche“ wurden bislang ermittelt und wo wurden und werden sie angewandt? (Aufstellung der Maßnahmen nach Einsatzorten erbeten.)

Antwort zu 15:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Im Jahr 2025 wurden Schallabsorber an Straßenbahnradern getestet. Die Maßnahmen führten jedoch nicht zum gewünschten Erfolg bei der Reduzierung des Kurvenquietschens. Für das Jahr 2026 ist vorgesehen, eine weiterentwickelte Variante der Schallabsorber sowie eine neue Bauart der Radreifen zu untersuchen.“

Frage 16:

Warum quietschen viele Fahrzeuge - auch Flexitys - dennoch bei Befahren der Gleisbögen am Betriebshof Weißensee (außer bei Nässe)

- a. bei Umfahrung des Verwaltungsgebäudes an der Bernkasteler Straße?
- b. an der Liebermannstraße (mehrere Gleisbögen)?
- c. bei der Ausfahrt?
- d. seit einigen Monaten sogar bei der Einfahrt (trotz des großen Bogenradius)?

Antwort zu 16:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Es sind noch nicht alle Flexitys mit den neuen Anlagen zur Laufflächenkonditionierung ausgestattet.“

Frage 17:

Wie begegnet die BVG konkret dem Kurvenquietschen auf dem Betriebshof Weißensee bzw. bis wann ist mit einer Umsetzung der Maßnahme/n zu rechnen?

Antwort zu 17:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Infrastrukturseitige Anpassung sind mit der kommenden Grundinstandsetzung des Hofes geplant.“

Frage 18:

Auch die neuen 50 m-Fahrzeuge sollen auf der Strecke der M4 und im Betriebshof Weißensee fahren. Wie wird sichergestellt, dass diese beim Befahren der Gleisbögen nicht langanhaltender oder lauter quietschen?

Antwort zu 18:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die neuen Urbanliner-Straßenbahnen werden bereits bei Auslieferung vollständig mit Laufflächenkonditionieranlagen ausgestattet und verwenden ebenfalls das neue Konditioniermittel.“

Frage 19:

Schon mehrfach ist die Planfeststellung der Neubaustrecke zum Ostkreuz u. a. am Lärmproblem gescheitert. Wie sieht der Senat den Zusammenhang zwischen dem trotz der vorgetragenen Bemühungen der BVG ungelöstem Lärmproblem und dem Widerstand von Anliegern gegen neue Straßenbahnstrecken?

Antwort zu 19:

Der Senat kann das alleinige Hemmnis beim Fortgang des Planfeststellungsverfahrens zur Maßnahme Ostkreuz aufgrund von Lärmproblemen nicht bestätigen.

Frage 20:

Ist der Beantwortung meiner Fragen aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 20:

Nein.

Berlin, den 10.03.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt