

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 18. November 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. November 2019)

zum Thema:

**Straßenbahn-Neubaustrecken
Teil 2 - Adlershof II**

und **Antwort** vom 10. Dezember 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Dez. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/21701
vom 18. November 2019
über Straßenbahn-Neubaustrecken
Teil 2 – Adlershof II

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

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) AöR um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie ist der Planungsstand der Straßenbahn-Neubaustrecke Adlershof II?

- a) Wann soll die Strecke in Betrieb gehen?
- b) Wann soll die Feinjustierung der Lichtsignalanlagen abgeschlossen sein?

Antwort zu 1:

Der Planfeststellungsbeschluss befindet sich in der Bearbeitung. Der Senat strebt eine Fertigstellung im Herbst 2021 an. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird auch die detaillierte Planung anhand der gesetzlichen und einschlägigen technischen Regelwerke für die Lichtsignalanlagen auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen.

Frage 2:

Welche Planungsziele sind im Antrag auf Planfeststellung definiert worden?

Antwort zu 2:

Das Ziel ist die verkehrliche Erschließung des Gebietes zwischen der heutigen Endstelle und dem Bahnhof Schöneweide.

Frage 3:

Wie wird die Aussage im Erläuterungsbericht zum Antrag auf Planfeststellung, Kap. 1.2.4 „An den vorhandenen und neu zu errichtenden Lichtsignalanlagen wird dem ÖPNV Vorrang eingeräumt.“ planerisch umgesetzt?

Frage 4:

Warum wird der Vorrang des ÖPNV in der Unterlage U12 des Antrags auf Planfeststellung (Verkehrstechnische Untersuchung, VTU) nicht nachgewiesen, obwohl eine Simulation erstellt wurde?

- a) Wie lang sind die geplanten und die lt. o. g. VTU, S. 6 in der Simulation ermittelten Prognosefahrzeiten der Straßenbahn je Fahrtrichtung?
- b) Auf welche Streckenabschnitte mit welchen Lichtsignalanlagen und welcher Länge beziehen sich diese Prognosefahrzeiten je Fahrtrichtung?
- c) Welche Qualitätsstufen nach HBS für die Straßenbahn sind geplant und welche wurden in der Simulation erzielt? Bitte je Knotenpunkt und Fahrtrichtung angeben.
- d) An welchen Knotenpunkten liegt die Qualitätsstufe nach HBS für die Straßenbahn unter der des parallelen Kfz-Verkehrs? Bitte die Qualitätsstufen je Knotenpunkt und Fahrtrichtung angeben.

Frage 5:

Wie lang sind die geplanten Verlustzeiten (Wartezeiten abzüglich Fahrgastwechselzeiten) je Lichtsignalanlage und Fahrtrichtung?

Frage 6:

Welche Mehrkosten entstehen durch diese Verlustzeiten pro Jahr beim vorgesehenen Betriebsprogramm und wer trägt sie? Bitte nach Kostenart aufschlüsseln.

Frage 7:

Falls es zu den geplanten Verlustzeiten keine Auswertungen gibt: Wodurch ist dann die in Frage 3 zitierte Aussage gerechtfertigt?

Frage 9:

Ist es im Sinne der Planungsziele und des MobG, das unsignalisierte Linksabbiegen vom Groß-Berliner Damm in die Nieberstraße angesichts der prognostizierten geringen Kfz-Mengen (max. 28 Kfz in der Verkehrsspitzenstunde) zuzulassen und die Grünzeit der Straßenbahn dadurch auf lediglich 5 Sekunden von 90 Sekunden einzuschränken? Wenn ja, warum? Wenn nein, welche Änderungen werden an der Planung vorgenommen, um den Planungszielen und dem MobG gerecht zu werden?

Frage 10:

Ist es im Sinne der Planungsziele und des MobG, die Linksabbieger vom Groß-Berliner Damm in die Benno-König-Straße angesichts der dort prognostizierten geringen Auslastung der zweistreifigen Richtungsfahrbahnen im Groß-Berliner Damm von max. 25 bis 41% in der Verkehrsspitzenstunde separat zu signalisieren und damit die Grünzeit der Straßenbahn von lediglich 5 Sekunden von 90 Sekunden ganz erheblich zu verlängern? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, welche Änderungen werden an der Planung vorgenommen, um den Planungszielen und dem MobG gerecht zu werden?

Frage 11:

Ist es im Sinne der Planungsziele und des MobG, die LSA Groß-Berliner-Damm – Hermann-Dorner-Allee/ Igo-Etrich-Straße mit einer Vollausstattung mit Induktionsschleifen und einer verkehrabhängigen Steuerung mit flexibler Umlaufzeit, flexibler Phasenbildung und Nachbeeinflussung auszustatten und so im ÖPNV Qualitätsstufe A nach HBS zu erreichen? Wenn ja, mit welchen Maßnahmen und Steuerungselementen werden die Planungsziele erreicht und dem MobG genügt? Wenn nein, Warum nicht?

Frage 12:

Entspricht nach Ansicht des Senats die in den Antworten zur schriftlichen Anfrage 18/13791 am 23.03.2018 erläuterte Verfahrensweise der Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch BVG-Fahrzeuge und insbesondere die Aussagen - „Die Vorstellung von behinderungsfreien Schaltmöglichkeiten der LSA für den ÖPNV scheidet hingegen in der Regel an dem Ausmaß der zumutbaren Freigabezeitmodifizierungen“, - „Hinsichtlich der Koordinierung („Grüne Welle“) sollen die ÖV-Beeinflussungen die Kern-Koordinierung grundsätzlich aufrechterhalten und deren Konstruktion Grundlage der Beeinflussungsspielräume sein.“noch dem im Nahverkehrsplan und im MobG verankerten unbedingten ÖPNV-Vorrang?
Falls ja: Da gem. MobG §26, Abschnitt 5 der „Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr“ nur „im Rahmen des geltenden Rechts“ eingeschränkt werden darf: Welches geltende Recht verlangt nach Ansicht des Senats mit welchen Bestimmungen eine auch zu Lasten des ÖPNV stets aufrecht zu erhaltende Kern-Koordinierung („Grüne Welle“) des Kfz-Verkehrs? Welches geltende Recht definiert mit welchen Festlegungen, was zugunsten des ÖPNV zwar zugelassen, aber nicht „zumutbar“ ist?
Falls nein: Wird der vom MobG geforderte Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr bei den neuen LSA und allen LSA-Anpassungen im Rahmen des Vorhabens Straßenbahn-Neubaustrecke Adlershof II umgesetzt werden? Wenn nicht, was steht dem entgegen?

Antwort zu 3-7 und 9-12:

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird auch die detaillierte Planung für die Lichtsignalanlagen anhand der gesetzlichen und einschlägigen technischen Regelwerke auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen. Erst wenn dieser vorliegt, können die erfragten Details geplant und bestimmt werden (s. auch Antwort zu 8.).

Frage 8:

Wird die gemäß der Unterlage U5 des Antrags auf Planfeststellung vorgesehene Aufstellung linksabbiegender Kfz im Gleisbereich der Straßenbahn mit planfestgestellt?

Antwort zu 8:

Der Planfeststellungsbeschluss befindet sich in der Bearbeitung. Die Ausgestaltung des Beschlusses obliegt alleinig der unabhängigen Planfeststellungsbehörde. Eine Aussage ist dem Senat daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Frage 13:

Wie wirken sich planmäßige Verringerungen von Beförderungszeiten beim Straßenbahnverkehr auf die Zahlungen des Landes Berlin an die BVG gemäß Verkehrsvertrag aus?

Antwort zu 13:

Straßenbahnverkehr wird vom Land aufgrund einer Kilometer-, als auch einer Zeitkomponente gegenüber der BVG vergütet. Bei geringerem Zeitaufwand sinkt mithin der zeitbasierte Vergütungsanteil.

Frage 14:

Wie hoch sind die planmäßigen Beförderungsgeschwindigkeiten der Straßenbahn je Fahrtrichtung auf der Adlershof I -Strecke?

a) Auf welche Streckenabschnitte mit welchen Lichtsignalanlagen und welcher Länge beziehen sich diese Beförderungsgeschwindigkeiten je Fahrtrichtung?

- b) Welche Qualitätsstufen nach HBS der Straßenbahn werden dort erzielt? Bitte je Knotenpunkt und Fahrtrichtung angeben.
- c) Welche Qualitätsstufen nach HBS des parallelen Kfz-Verkehrs werden dort erzielt? Bitte je Knotenpunkt und Fahrtrichtung angeben.
- d) Sind damit nach Ansicht des Senats die Anforderungen des Nahverkehrsplans und des MobG an den Vorrang des ÖPNV vor dem MIV auf der Adlershof I-Strecke erfüllt? Wenn nein, wann werden diese erfüllt sein?

Antwort zu 14:

Aktuelle Beförderungsgeschwindigkeiten im Streckenabschnitt Adlershof I liegen dem Senat weder für die Straßenbahn noch für den parallelen Kfz-Verkehr vor.

Die BVG hat dazu folgende Stellungnahme abgegeben:

„Die fahrplanmäßige Durchfahrzeit beträgt 18 km/h, wobei sich diese auf den gesamten Streckenabschnitt zwischen S Adlershof und Karl-Ziegler-Straße bezieht. Die vorhandenen LSA in diesem Abschnitt sind berücksichtigt worden. Für diesen Streckenabschnitt ergibt sich in der Zeit zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr ein Verspätungsanteil von zwei Minuten.“

Antwort zu 14 a) - c):

Im Bereich der Straßenbahnstrecke der Rudower Chaussee befinden sich sechs Lichtsignalanlagen (LSA), deren verkehrsabhängige Steuerung jeweils mit einer Beeinflussung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ausgestattet ist. Es gibt drei Haltestellen, die sich am S-Bahnhof Adlershof, in Höhe Groß-Berliner Damm und in der Nähe der Max-Born-Straße befinden.

Eine aktuelle Einordnung in Qualitätsstufen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) liegt nicht vor.

Antwort zu 14 d):

Ja. Grundsätzlich wurden und werden bei LSA-Planungen die Einflussbereiche des ÖPNV vor dem Hintergrund notwendiger anderer einzuhaltender bzw. unveränderbarer Randbedingungen von Anfang an im Rahmen der LSA-Prüfung maximiert.

Frage 15:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 15:

Nein.

Berlin, den 10.12.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz