

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (GRÜNE)

vom 29. November 2011 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. November 2011) und **Antwort**

Warum bremst die Verkehrslenkung Berlin die Metrotram M4 aus?

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

Frage 1: Seit wann sind die Bauarbeiten an der Ampel Spandauer Straße/Karl-Liebknecht-Straße abgeschlossen? Wie lange blieb die Ampelvorrangschaltung für die Tram danach im Festzeitprogramm und weshalb wurde es nicht wieder umgestellt?

Antwort zu 1.: Die verkehrsabhängige Steuerung (VA) für die Tram war vom 23.03.2011 bis 01.06.2011 außer Betrieb, die Bautätigkeiten in der Zufahrt Spandauer Straße gingen darüber hinaus noch bis zum 22.06.2011. Die Anlage läuft seit Wiedereinschaltung ununterbrochen in VA.

Frage 2: Weshalb hat die neue Ampel am U-Bahnhof Alexanderplatz keine Vorrangschaltung für die Tram bekommen?

Antwort zu 2.: Die verkehrsabhängige Steuerung an der Lichtsignalanlage (LSA) Alexanderstraße (Gleisquerung) kann nur mit gleichzeitiger Inbetriebnahme der verkehrsabhängigen Steuerung der benachbarten LSA in der Alexanderstraße erfolgen, da es sonst zu Überstauungen der Knotenpunkte kommt, wovon auch der Gleisbereich betroffen ist. Dazu sind die Voraussetzungen noch nicht überall erfüllt. So wenden z.B. die Buslinien noch am Knotenpunkt Karl-Liebknecht-Straße/ Alexanderstraße – Memhardstraße bis der Umbau an dem Knotenpunkt Memhardstraße – Münzstraße / Rosa-Luxemburg-Straße abgeschlossen ist.

Frage 3: Weshalb funktioniert die Ampel an der Wadzeckstraße nicht im Sinne der Trambeschleunigung, obwohl sie im Anforderungsprogramm läuft?

Antwort zu 3.: In der Wadzeckstraße gibt es zwei Anlagen. Eine befindet sich Karl-Liebknecht-Straße/Wadzeckstraße, diese Anlage läuft in VA, die andere befindet sich Otto-Braun-Straße/ Wadzeckstraße, diese

läuft in Festzeit. Allerdings ist die Schaltung auch dort im Prinzip verkehrsabhängig, da sie in Dauergrün für den Kfz-Verkehr steht, die Tram aber, wenn sie sich anmeldet, Grün bekommt, während der Kfz-Verkehr dann warten muss. Möglicherweise ist der Funkempfang durch die benachbarten Häuser jedoch zeitweise beeinträchtigt.

Frage 4: Weshalb waren die Ampeln Otto-Braun-Straße/Friedenstraße monatelang in der Festzeitsteuerung?

Antwort zu 4.: Nachdem die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) die Verkehrslenkung Berlin (VLB) am 07.11.2011 von der Störung in Kenntnis gesetzt hatten, wurde die Störung von der Signalbaufirma am 11.11.2011 behoben. Die Anlage läuft seitdem wieder verkehrsabhängig.

Frage 5: Weshalb gibt es derzeit keine Zwischenphase mehr?

Antwort zu 5.: Weil es eine Sonderphase für die Tram gibt.

Frage 6: Welches Ziel verfolgt die VLB damit, dass sie die Tram nicht mehr in einem Zug von der Otto-Braun-Straße zum Friedrichshain durchfahren lässt?

Antwort zu 6.: Dieses Ziel ist der VLB unbekannt und wird folglich auch nicht verfolgt.

Trambeschleunigung ist grundsätzlich immer nur soweit möglich, wie es die verkehrlichen Belange aller Verkehrsteilnehmer im Einzelfall zulassen.

Frage 7: Warum können sich die Bahnen an der Kreuzung Greifswalder/Danziger Straße nicht rechtzeitig anmelden, so dass sie regelmäßig zu spät an der Ampel ankommen und keine Grünphase mehr bekommen, ob-

wohl der parallel verlaufende Autoverkehr grünes Licht erhält?

Antwort zu 7.: Die Bahnen melden sich über Funk an. Wenn die Meldungen ordnungsgemäß abgesendet werden, dann verarbeitet die LSA auch die Tram im Rahmen ihrer Erlaubnisbereiche und diese erhält Grün.

Frage 8: Wieso läuft die Ampel Thomas-Mann-Straße nicht in einem reinen Anforderungsprogramm mit Zwischenphase sondern in einem Programm, wo regelmäßig auch dann eine Phase kommt, obwohl keine Bahn in der Nähe ist?

Antwort zu 8.: Dieser Umstand war der VLB bisher nicht bekannt, hier wird eine Überprüfung veranlasst werden. Sollte dies zutreffen, müsste eine entsprechende Korrektur der Meldepunkte durch die BVG erfolgen.

Frage 9: Weshalb sind hier mit Wiederinbetriebnahme der Vorrangschaltung dieselben Benachteiligungen wie an der Ampel Otto-Braun-Straße/Friedensstraße eingeführt worden?

Antwort zu 9.: Der VLB sind keine Benachteiligungen bekannt.

Frage 10: Weshalb läuft die Ampel an der Hufelandstraße für die Tram in der Festzeitsteuerung?

Antwort zu 10.: Bisher war der Störungsstelle nicht bekannt gegeben worden, dass diese LSA im Festzeitbetrieb läuft. Die Störung wurde zwischenzeitlich (am 02.12.2011) gemeldet. Die Anlage läuft jetzt wieder in VA.

Frage 11: Weshalb hatte die Ampel Greifswalder Straße/Ostseestraße für die Tram eine Grünphase von nur etwa 6 Sekunden, obwohl sie für die Autos in derselben Fahrtrichtung (ohne Abbiegeverkehr) wesentlich länger war?

Antwort zu 11.: Es ist das Wesen einer verkehrsabhängigen Steuerung, für die einzelnen Verkehrsrichtungen den aktuellen Bedarf an Grün zu erfassen und zu Lasten der Richtung, die es aktuell nicht benötigt, umzuverteilen. Eine Tram braucht nur 5 Sekunden Grün, wenn sie sich bei Sendung des Signals am Knoten befindet.

Frage 12: Weshalb wurde die Ampel Mollstraße/Otto-Braun-Straße für die Tram auf Festzeitsteuerung geschaltet?

Antwort zu 12.: Die Vorrangschaltung musste überplant werden. Sie soll kurzfristig wieder eingeschaltet werden.

Frage 13: Soll bei den angeführten Ampelschaltungen der Vorrang für die Straßenbahn wieder hergestellt werden und wenn ja, wann? Wenn nicht, warum nicht?

Frage 14: Wie lange waren die oben genannten Ampeln nicht zugunsten der Straßenbahnbeschleunigung geschaltet (bitte einzeln auflisten)?

Antwort zu 13. und 14.: Hierzu wird auf die Ausführungen zu den Fragen 1 bis 12 verwiesen.

Frage 15: Wie hoch ist der Zeitverlust, der für die Fahrgäste hierdurch entstanden ist?

Antwort zu 15.: Nach Aussage der BVG ergibt sich für deren Fahrgäste dadurch ein zeitlicher Mehraufwand von bis zu zwei Minuten pro Richtung.

Frage 16: Welcher wirtschaftliche Schaden ist für die BVG entstanden, die aufgrund längerer Fahrzeiten mehr Züge und mehr Personal benötigt?

Antwort zu 16.: Nach Angaben der BVG wurden zum 02.06.2008 auf der Linie M4 an folgenden Knoten Fahrzeitanpassungen vorgenommen:

- Spandauer Str./Marienkirche > S+U Alexanderplatz/Gontardstr.
Plus 1 Minute (Tagesverkehr mit Berufsverkehr)
- Spandauer Str./Marienkirche > Hackescher Markt
Plus 1 Minute (Tagesverkehr mit Berufsverkehr)
- Falkenberger Chaussee/Prendener Str. > Welsestraße
Plus 1 Minute (zu jeder Zeit, außer nachts)

Bedingt durch die Fahrzeiterhöhungen musste ein zusätzlicher Linienzug eingesetzt werden, weil die Reduzierung der vorhandenen Wendezeit als Ausgleich für die Fahrzeiterhöhung nicht mehr ausreichte (Mindestwendezeit 4 Minuten). Für den Einsatz dieses Linienzuges fielen nach Aussage der BVG durchschnittlich Kosten von rund 150.000 € pro Jahr an. Der sich ergebene zusätzliche Umlauf verursachte einen zusätzlichen Personalaufwand von ca. 150.000 € (Brutto) pro Jahr.

Die Fahrzeiterhöhung hat der Senat als Aufgabenträger für den ÖPNV über die Zustimmung zum Fahrplanänderungsantrag der BVG genehmigt. Dies wird der BVG mit ca. 36.000 € pro Jahr vergütet.

Berlin, den 22. Dezember 2011

In Vertretung

Christian Gaebler

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Dez. 2011)