

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 06. Mai 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Mai 2021)

zum Thema:

Straßenbahn-Haltestellen am Bahnhof Karlshorst (II)

und **Antwort** vom 19. Mai 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Mai 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27522
vom 06.05.2021
über Straßenbahn-Haltestellen am Bahnhof Karlshorst (II)

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

Frage 1:

Wann wird der Senat die Lichtsignalanlage (LSA) auf Vorrang für die Straßenbahn bei Annäherung und Räumung der Gleise durch vorausgefahrte Kfz umstellen?

Antwort zu 1:

Im Bereich S-Bahnhof Karlshorst sind durch das von der BVG beauftragte Ingenieurbüro verkehrsabhängige Steuerungen für insgesamt vier Lichtsignalanlagen (LSA) zu projektieren. Die Projektierung für zwei LSA ist abgeschlossen und durch die zuständige Fachgruppe des Senates zur Ausführung freigegeben. Gegenwärtig wird die dritte LSA projektiert, durch die der Bereich nördlich des S-Bahnhofes Karlshorst mit den Einmündungen Stolzenfelsstraße, Dönhoffstraße und Rheinstraße gesteuert wird.

Aufgrund des engen verkehrstechnischen Zusammenhanges kann eine Inbetriebnahme der verkehrsabhängigen Steuerung der LSA nördlich und südlich des S-Bahnhofes nur gemeinsam erfolgen. Lediglich eine Inbetriebnahme der verkehrsabhängigen Steuerung an der weiter nördlich gelegenen LSA Dorotheastraße – Godesberger Straße ist bereits vorzeitig möglich und wird voraussichtlich im Juni 2021 erfolgen. Dadurch kann bereits eine Reduzierung der Wartezeiten für die Straßenbahn erreicht werden.

Die BVG hat versichert, dass trotz der widrigen Pandemie-Umstände und den sich daraus ableitenden, hemmenden Randbedingungen für eine effiziente Leistungserbringung, die Fertigstellung der Projektierungsarbeiten durch das Ingenieur-Büro zu forcieren.

Zum Zeitaufwand für die Projektierung kommt jeweils der Zeitbedarf für Programmierung und Test der Steuerung durch die Signalbaufirma, der mehrere Wochen je LSA erfordert. Da der Senat von Berlin nur sehr begrenzten Einfluss auf den Fortgang sowohl der Projektierungsarbeiten beim Ingenieurbüro als auch der Programmierarbeiten bei der

Signalbaufirma hat, können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Inbetriebnahmetermine genannt werden. Es ist aber davon auszugehen, dass eine Inbetriebnahme der verkehrsabhängigen Steuerung an beiden LSA unmittelbar nördlich und südlich der Bahnbrücke Karlshorst nicht vor August 2021 möglich sein wird.

Frage 2:

Wie wird der Senat künftig verhindern, dass derart untaugliche LSA-Steuerungen an anderen Stellen programmiert werden?

Antwort zu 2:

Angesichts der Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum ist abschnittsweise ein Führen der Straßenbahn ohne besonderen Bahnkörper im Mischverkehr unvermeidlich. In diesen Fällen ist auch zukünftig der Einsatz von komplexen verkehrsabhängigen Steuerungen zur Sicherung eines leistungsfähigen Betriebs für alle Verkehrsarten notwendig. Der Vorrang des Umweltverbunds wird dabei berücksichtigt.

Berlin, den 19.05.2021

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz