Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 10 158
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Dr. Clara West (SPD)

vom 02. November 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Dezember 2016) und **Antwort**

Lichtsignalanlagenschaltung in Berlin Adlershof

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

Frage 1: Ist dem Senat bekannt, dass die derzeitige Programmierung der Lichtsignalanlagen für die neue Straßenbahnstrecke in Berlin Adlershof auf der Rudower Chaussee zu zahlreichen Stopps führt, die für die Fahrgäste nicht nachvollziehbar sind und darüber hinaus zu erheblichen Zeitverzögerungen im Bahnverkehr führen?

Antwort zu 1: Im Bereich der Straßenbahnstrecke Rudower Chaussee befinden sich insgesamt sechs Lichtzeichenanlagen (LZA), deren verkehrsabhängige Steuerungen jeweils mit einer Beeinflussung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ausgestattet sind. Diese Schaltung gewährleistet bereits grundsätzlich einen ÖPNV-Vorrang.

Störungen des Straßenbahnbetriebes oder Verzögerungen im Betriebsablauf sind seitens der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) nicht bekannt. Auf erneute Nachfrage bestätigte die BVG, dass auch für die Monate November und Dezember 2016 keine Auffälligkeiten registriert wurden.

Im benannten Streckenabschnitt befinden sich drei Straßenbahnhaltestellen innerhalb von LZA-Bereichen. Eine Verkehrsbeobachtung in der morgendlichen Hauptverkehrszeit durch die zuständige Verkehrslenkung Berlin (VLB) ergab, dass alle Steuerungen der Ampelanlagen bedarfsgerecht reagieren. Die Straßenbahnen halten an den regulären Haltestellen an und die im direkten Bereich befindlichen Ampelanlagen reagieren nach dem Fahrgastwechsel zeitnah auf die Anforderung der Straßenbahn. Gelegentliche Stopps finden an den Knotenpunkten Rudower Chaussee / Franz-Ehrlich-Straße - Wagner-Régeny-Straße bzw. Rudower Chaussee / Am Studio statt, dann jedoch so, dass die Straßenbahn regelmäßig an der darauffolgenden LZA durchfahren kann.

Die entsprechend berücksichtigten Sonderphasen für die Straßenbahn werden darüber hinaus trotz der geringen Knotenpunktabstände und der Randbedingungen einer Grünen Welle für den Fahrzeugverkehr mit einer kurzen Wartezeit von höchstens wenigen Sekunden geschaltet und jeweils so, dass die Tram an der darauffolgenden Lichtsignalanlage durchfahren kann.

Gleichwohl wirken im Straßenverlauf verschiedene äußere Rahmenbedingungen auf den Verkehrsfluss ein. Nordöstlich der Franz-Ehrlich-Straße verkehren die Linienbusse beispielsweise auf dem besonderen Gleiskörper der Straßenbahn. Bus und Bahn konkurrieren folglich bei der Beeinflussung im Rahmen einer Bedarfsanforderung an der LZA miteinander.

Frage 2: Wie bewertet der Senat die damit verbundenen Nachteile, wie eine für die Fahrgäste sinnlos erscheinende Verlängerung der Fahrzeit oder häufigerer Brems- und Anfahrvorgänge?

Antwort zu 2: Die bezeichneten Nachteile für den Bahnverkehr sind aus den genannten Gründen und nach erfolgter Prüfung der Verkehrssituation aktuell nicht herleitbar.

Mit einer Verwendung von kurzen Umlaufzeiten der tageszeitabhängigen Signalprogramme, also einer kurzen Zeitspanne, in der jede Verkehrsbeziehung einmal Grün erhält, wird vielmehr gewährleistet, dass die Wartezeiten für alle am Verkehr Teilnehmenden jeweils minimiert werden. Querungs- und Mindestgrünzeiten für zu Fuß Gehende und letztlich auch für Radfahrende müssen immer eingehalten werden. Darüber hinaus erforderliche Schutzzeiten, also Zeiten in der eine Richtung nicht mehr und die andere noch nicht Grün hat, bewirken unter Umständen Wartezeiten, welche für die Fahrgäste der Straßenbahn nicht immer nachvollziehbar sind.

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Frage 3: Ist es möglich, die Priorisierungsschaltungen zu optimieren, vor allem dann, wenn das Verkehrsaufkommen geringer ist, z.B. abends? Ist es angedacht, zumindest in diesen Zeiten einzelne Lichtsignalanlagen ganz abzuschalten oder auf die Mindestfreigabezeiten zu verzichten?

Antwort zu 3: In den Schwachlastzeiten werden Signalprogramme geschaltet, bei denen die jeweiligen Umlaufzeiten für eine Verkehrsart besonders kurz sind. Die Wartezeiten werden hierdurch für alle am Verkehr Teilnehmenden minimiert. Darüber hinaus wird eine Grüne Welle für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gewährleistet, um auch in den Schwachzeiten unnötige Stopps und damit einhergehende Umweltbelastungen für die Umgebung zu vermeiden.

Die freie Fahrt für die Straßenbahn, welche aus den bereits genannten Gründen nicht immer gleichzeitig mit dem MIV erfolgen kann, wird mit den Bedingungen der Grünen Welle für den MIV kombiniert, dies allerdings so, dass die Wartezeiten für die Straßenbahn möglichst gering gehalten und die Fahrplantreue in den Schwachlastzeiten noch besser gewährleistet werden kann. Aufgrund der verkehrsabhängigen Steuerungen sind gelegentliche Stopps aber ebenfalls nicht auszuschließen.

Eine Abschaltung der Lichtsignalanlagen ist während der Betriebsstunden der Straßenbahn aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Abbiegende Fahrzeuge sowie Fußgänger- und Radfahrerverkehr werden stadtweit mittels Lichtzeichen rund um die Uhr abgesichert.

Berlin, den 23. Dezember 2016

In Vertretung

Kirchner

.....

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Dez. 2016)