

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Otto (GRÜNE)

vom 25. Mai 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Mai 2018)

zum Thema:

Mit der Straßenbahn schneller durch Prenzlauer Berg?

und **Antwort** vom 11. Juni 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juni 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Andreas Otto (Grüne)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/15170
vom 25. Mai 2018
über Mit der Straßenbahn schneller durch Prenzlauer Berg?

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Mitwirkung gebeten. Die dort in eigener Verantwortung erstellte und dem Senat übermittelte Stellungnahme ist nachfolgend in ihren maßgeblichen Teilen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Vorrangschaltungen für Straßenbahnlinien sind gegenwärtig in Berlin außer Betrieb?

Antwort zu 1:

Aktuell sind von 337 Lichtsignalanlagen (LSA) insgesamt 329 für den Straßenbahnverkehr beschleunigt. Von den beschleunigten 329 Anlagen waren im Berichtszeitraum April 2018 folgende 16 Anlagen nicht in Betrieb:

- Bahnhofstr./Elknerplatz (Linien 62 und 63)
- Mahlsdorfer Straße/Stellingdamm (Linien 62 und 63)
- Eldenaer Straße/Proskauer Str. (Linie 21)
- Möllendorffstraße/Bornitzstraße-Scheffelstraße (Loeperplatz) (Linien M13, 16 und 21)
- Berliner Straße/Granitzstraße- Florastraße (S+U Bahnhof Pankow) (Linien M1 und 50)
- Dietzgenstraße/Schillerstraße (Linie M1)
- Landsberger Allee/Marzahner Promenade/Bruno-Baum-Straße (Linien M6 und 16)
- Treskowallee/Waldowallee (Linien M17, 27 und 37)

- Sterndamm/Südostalle - Groß-Berliner-Damm - Sterndamm/Busbahnhof-Ecksteinweg (Linie 60)

Im Linienvverlauf der M4:

- Alexanderplatz/Gleisquerung
- Berliner Allee/Gürtelstraße
- Berliner Allee/Rossinistraße
- Falkenberger Chaussee/Welsestraße

Im Linienvverlauf der M6:

- Alexanderplatz/Gleisquerung
- Landsberger Allee/Richard-Sorge-Straße
- Landsberger Allee/Rhinstraße
- Landsberger Allee/Prötzeler Ring

Des Weiteren befindet sich die BVG im Austausch mit der Verkehrslenkung Berlin (VLB) zu ausgewählten Lichtsignalanlagen, die einer Überarbeitung der Vorrangschaltung bedürfen. Hier handelt es sich aktuell um weitere 25 Anlagen, die hinsichtlich der Beschleunigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nicht zufriedenstellend sind und optimiert werden könnten.

Frage 2:

Welche Verbesserungen durch Vorrangschaltungen oder andere verkehrsorganisatorische Maßnahmen wurden seit 2017 auf den Linien M1, M2, M4, M12 erreicht? (Bitte eingesparte Umläufe, Züge und Personal angeben)

Antwort zu 2:

Um eine relevante Verbesserung zu erreichen, müssen die einzelnen Linien gesamthaft betrachtet und die Schaltungen an den LSA angepasst werden. Die Arbeit der gemeinsam durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und BVG geführten „Task-Force Beschleunigung“ hat sich seit Anfang 2017 zuerst auf die Beschleunigung der Linien M6 und M4 fokussiert. Alle dabei relevanten Vorrangschaltungen wurden betrachtet und sollen Mitte 2018 umgesetzt sein. Eine Aussage zu den in diesem Zusammenhang erzielten Einsparungen kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben werden, da sich die Beschleunigungsmaßnahmen erst in der Umsetzungsphase befinden. Die Linien M1, M2 und M12 konnten aus Kapazitätsgründen durch die „Task-Force Beschleunigung“ bisher noch nicht bearbeitet werden.

Frage 3:

Welche Verbesserungen durch Vorrangschaltungen sollen auf der Linie M10 erreicht werden? (Bitte einzusparende Umläufe, Züge und Personal angeben.)

Antwort zu 3:

Im Linienverlauf der Straßenbahnlinie M10 befinden sich 43 LSA (16 davon an Haltestellen). Insgesamt werden auf dieser Linie 41 LSA durch eine Vorrangschaltung für den Straßenbahnverkehr beeinflusst.

Die Verbesserung von Vorrangschaltungen an LSA soll in erster Linie die Durchlassfähigkeit verbessern, zur Verbesserung der Durchschnittsgeschwindigkeit führen und negative Einflüsse durch Rückstaus des motorisierten Individualverkehrs vermeiden. Hierfür sind die Optimierungen von LSA mit dem gezielten Ausbau von eigenen Fahrspuren und/oder Abmarkierungen von Fahrspuren im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen gegebenen und straßenräumlich vorhandenen Möglichkeiten notwendig, vor allem an großen Knotenpunkten mit viel Verkehrsaufkommen. Eine Aussage zu Einsparungen kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben werden, da sich die Beschleunigungsmaßnahmen erst am Anfang befinden.

Frage 4:

Wann werden bei der M10 im Umfeld des Knotens Schönhauser Allee (von Eberswalder Str. Richtung Osten; von der Danziger Str. Richtung Westen) die Schaltung der Pfortneranlagen und die Markierung so verändert, dass die Straßenbahn nicht mehr im Stau steht (betrifft insbesondere Berufsverkehr)?

Antwort zu 4:

Eine Anpassung der LSA-Regelung für die Einfahrt in die Haltestelle Richtung Westen hat es gegeben. Weitere Maßnahmen zur Beschleunigung der Linie M10 werden erst noch abgestimmt, so dass zu Einzelmaßnahmen noch keine Aussage getroffen werden kann.

Frage 5:

Aus welchen Mitgliedern besteht die „Task Force Beschleunigung“?

Antwort zu 5:

Die Task-Force Beschleunigung besteht aktuell in Anlehnung der Vereinbarung zur Abschlussdokumentation der zweiten Revision des BVG-Verkehrsvertrages Anhang A, vom 14. November 2016, aus einem Lenkungskreis, der Koordinierungs- und einer Turnusrunde. Der Lenkungskreis setzt sich zusammen aus dem Vorstand der BVG und dem Staatssekretär für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Herrn Jens-Holger Kirchner, dem Abteilungsleiter Verkehr der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie Vertreterinnen und Vertretern des Aufgabenträgers und der obersten Straßenverkehrsbehörde. Der Lenkungskreis tagt regelmäßig alle 4 bis 6 Wochen. Die Koordinierungsebene wird aus dem zuständigen Abteilungsleiter der BVG, dem Referatsleiter des ÖPNV-Aufgabenträgers bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK), der Leitung der Verkehrslenkung Berlin (VLB) und einem Vertreter der obersten Straßenverkehrsbehörde bei SenUVK gebildet. Zur Bearbeitung der Themen und zur Vorbereitung der oben genannten Ebenen gibt es darüber hinaus Turnusrunden auf Bearbeiterebene (SenUVK, VLB und BVG) zu den Einzelthemen. Die Einladung weiterer Entscheidungsträger zu Einzelfragen, zum Beispiel aus den Bezirken, erfolgt nach Bedarf.

Frage 6:

Macht der Senat gegenüber der BVG Zielvorgaben, wie lang die Fahrzeit auf den einzelnen Straßenbahn-Linien sein soll?

Antwort zu 6:

Nein. Die betriebliche Einsatzplanung, Organisation und Durchführung der vom Land Berlin bestellten Fahrten obliegt der BVG.

Die Grundlage für die Bestellung des Verkehrsangebotes ist entsprechend Verkehrsvertrag der Bestandsfahrplan des Jahres 2008. Änderungen an den Fahrplänen wie Fahrzeitkürzungen oder -verlängerungen unterliegen seitdem einem vertraglich abgestimmten Verfahren. In diesem Rahmen werden alle Fahrzeitänderungsanträge der BVG mit zu erwartenden Änderungskosten in Bezug auf die aktuellen Qualitätsdaten der Linie (Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit) oberhalb einer Bagatellgrenze vom Aufgabenträger überprüft. Die Ist-Fahrzeitdaten werden vom Aufgabenträger haltestellengenau analysiert und ausgewertet, um den Anspruch der BVG nachvollziehen zu können und gegebenenfalls Anpassungen vornehmen zu können. Aus vertraglicher Sicht kann der Aufgabenträger der BVG seinerseits Vorschläge zu Fahrplanänderungen unterbreiten.

Darüber hinaus überprüft der Aufgabenträger fortwährend die Fahrpläne in Bezug auf die Bestellung und die Liniengeschwindigkeiten, um beispielsweise auch drohende Fahrzeitverlängerungen frühzeitig erkennen zu können. Neben den regelmäßigen Fahrplan- und Qualitätsgesprächen mit der BVG dient vor allem die in der zweiten Revision zum Verkehrsvertrag 2016 vereinbarte gemeinsame Arbeitsstruktur von BVG und Land Berlin ("Task-Force Beschleunigung") der gemeinsamen Steuerung und Kontrolle von effektiven Maßnahmen zur Verbesserung von Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit und Netzgeschwindigkeit. Dabei liegt die Ergebnisverantwortung für die Straßeninfrastruktur, Verkehrsraumaufteilung und straßenverkehrsrechtlichen Regelungen grundsätzlich beim Land und den dafür zuständigen Behörden.

Berlin, den 11.06.2018

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz