

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 04. Januar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Januar 2021)

zum Thema:

Straßenbahn-Haltestellen am Bahnhof Karlshorst

und **Antwort** vom 19. Januar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Jan. 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. 18/26006
vom 4. Januar 2021
über Straßenbahn-Haltestellen am Bahnhof Karlshorst

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

Frage 1:

Nach jahrelanger Bauzeit sind die grundlegend umgebauten Richtungshaltestellen der M17, 27 und 37 am S-Bahnhof Karlshorst unmittelbar neben dem S-Bahn-Eingang in Betrieb. Die Straßenbahn muss in beiden Richtungen von ihrem eigenen Bahnkörper in Mittellage die innenliegende Kfz-Spur kreuzen, sich in die außenliegende Kfz-Spur einordnen, dort warten, bis die vor ihr stehenden Kfz den Haltestellenbereich räumen und nach dem Halt nochmals die innenliegende Kfz-Spur kreuzen, um wieder die Mittellage zu erreichen. Wie bewertet der Senat diese Planung?

Frage 2:

Warum hat der Senat für die Straßenbahn im Haltestellenbereich keinen eigenen Bahnkörper geplant, obwohl vorauszusehen war, dass die Kreuzungen und gemeinsame Nutzung der Fahrspuren unweigerlich zu Behinderungen der Straßenbahn führen wird?

Antwort zu 1 und 2:

Im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens für die umgesetzte Lösung wurden verschiedene Umgestaltungsmöglichkeiten geprüft und abgewogen. Im Rahmen dieses Planungsprozesses wurde die nun gebaute Vorzugsvariante entwickelt, die in der gesamthaften Betrachtung am vorteilhaftesten abschnitt. Insbesondere auch auf Grund der kurzen, sicheren, barrierefreien und damit attraktiven Umsteigewege zwischen Straßenbahn und S-Bahn weist diese Lösung Vorteile gegenüber anderen Varianten auf.

Frage 3:

Warum hat der Senat die LSA nicht so geplant, dass bei Annäherung einer Straßenbahn der Kfz-Verkehr rechtzeitig gestoppt wird, die Kfz den Haltestellenbereich rechtzeitig räumen und die Straßenbahn ohne Wartezeit in den Haltestellenbereich einfahren und wieder ausfahren kann?

Frage 4:

Wie beurteilt der Senat die hier herbeigeführten Behinderungen, Wartezeiten und Beförderungszeitverlängerungen der Straßenbahn und damit den Verstoß gegen das Mobilitätsgesetz und

insbesondere gegen dessen § 26 Abs. 5, der den Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs vor dem motorisierten individuellen Straßenverkehr, die Berücksichtigung des ÖPNV bei der Straßenraumaufteilung und die Schaltung von Lichtsignalanlagen zur Sicherung der Fahrplantreue des ÖPNV vorschreibt?

Frage 5:

Mit welchen temporären und schließlich Abhilfe schaffenden Maßnahmen beabsichtigt der Senat bis wann, den Vorrang der Straßenbahn herzustellen und die Straßenbahngleise bei Annäherung der Straßenbahn von Kfz freizuhalten, zum Beispiel durch Abmarkierung der Straßenbahnspur für den Kfz-Verkehr und Reduzierung auf eine Kfz-Spur je Richtung im Haltestellenbereich?

Frage 6:

Wie und bis wann will der Senat die Haltestellen sowie die Ein- und Ausfahrbereiche so umbauen, dass dauerhaft der jederzeitige absolute Vorrang der Straßenbahn mit null Wartezeit gewährleistet ist?

Frage 7:

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

Antwort zu 3 - 7:

Leider kam es bei der Bearbeitung durch das von der BVG beauftragte Ingenieurbüro in allen Planungsschritten zu erheblichen Verzögerungen. Zur Inbetriebnahme der neuen Verkehrsanlagen am 13.12.2020 konnten daher nur Ersatzprogramme für die Lichtsignalanlagen (LSA) mit festen Schaltfolgen ohne -Beeinflussung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) in Betrieb genommen werden. Die endgültigen verkehrsabhängigen Steuerungen werden die Abhängigkeiten zu aktuellen Straßenbahnannäherungen und entsprechenden Stauraumräumungen im Sinne einer ÖPNV-Beschleunigung gemäß Mobilitätsgesetz beinhalten, wodurch sich die Abläufe optimieren und betriebliche Verlustzeiten minimieren werden. Die Projektierungen der verkehrsabhängigen Vorrang-Steuerungen befinden sich weiterhin in Bearbeitung des beauftragten Büros und können nach Einschätzung des Senats schrittweise ab Frühjahr 2021 in Betrieb genommen werden. Ein Umbau der planfestgestellten Infrastruktur ist nicht vorgesehen.

Berlin, den 19.01.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz