

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 04. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Juli 2022)

zum Thema:

Bevorrechtigung des ÖPNV

und **Antwort** vom 18. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Juli 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- 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. 19/12459
vom 4. Juli 2022
über Bevorrechtigung des ÖPNV

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

Frage 1:

Wie viele Bevorrechtigungen für den öffentlichen Nahverkehr sind seit 2018 dauerhaft deaktiviert worden? Bitte um Darlegung der Standorte sowie der Gründe.

Frage 2:

Welche der genannten Bevorrechtigungen sind wann wieder aktiviert worden? Wie lange dauerte das Verfahren jeweils?

Frage 3:

Welche Bevorrechtigungen sind nicht wieder aktiviert worden? Bitte um Darlegung der Gründe für jeden Standort und wann die Bevorrechtigungen perspektivisch wieder aktiviert werden sollen.

Frage 4:

Wenn Bevorrechtigungen deaktiviert werden, muss im Falle einer späteren Aktivierung das komplette Anordnungsverfahren wieder durchlaufen werden? Welche gesetzlichen Vorschriften sind hier einschlägig und besteht hier die Möglichkeit die Verfahren abzukürzen? Wenn letzteres nicht zutrifft, will sich der Senat für die Abkürzung der Verfahren einsetzen und welche rechtlichen Schritte wären dafür notwendig?

Antworten zu den Fragen 1 bis 4:

Der Senat führt keine Statistik über den Ausfall oder die Deaktivierung von verkehrsabhängigen Steuerungen. Die Bearbeitung zur Wiederinbetriebnahme erfolgt im Austausch mit der BVG und wird unter anderem auch im Rahmen der Taskforce Beschleunigung (Brennpunktanalysen) bearbeitet.

Die Gründe für Außerbetriebnahmen verkehrsabhängiger Steuerungen, in der Regel wird die gesamte verkehrsabhängige Steuerung und nicht nur der Teil für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) außer Betrieb genommen, beruhen zumeist auf Verkehrssicherheitsproblemen, Fehlern in der Programmierung der Steuerungen oder erfolgen im Zuge von Baumaßnahmen, bei denen abweichende Verkehrsführungen die Nutzung der Bestandssteuerung ausschließen und bei denen aufgrund der Dauer der Baumaßnahme eine Neuprogrammierung nicht verhältnismäßig ist.

Die Wiederinbetriebnahme der verkehrsabhängigen Steuerung hängt maßgeblich von der Ursache der Außerbetriebnahme ab. Nach Baumaßnahmen erfolgt die Wiederinbetriebnahme unmittelbar mit Beendigung des Bauzustands. Bei Fehlern in der Programmierung und einer schnellen Fehlerfindung, welche in der Regel durch die Signalbaufirmen oder die Planenden erfolgen muss, können diese Steuerungen in der Regel kurzfristig wieder in Betrieb gehen. Bei schwerwiegenden Fehlern in der verkehrsabhängigen Steuerung kann dies häufig erst nach einer Neuplanung erfolgen. Die Dauer der Behebung kann variieren und wird ebenfalls nicht statisch erhoben. Im Zuge von Langsamfahrstellen der Straßenbahnen (temporäre Geschwindigkeitsreduktionen, welche in den letzten Jahren vermehrt auftreten) oder schlechten Anmeldedaten der ÖPNV-Fahrzeuge (hohe Verluste oder schlechte Qualität der Daten) ist erst nach einer Beseitigung der Ursache eine Wiederinbetriebnahme der verkehrsabhängigen Steuerungen möglich. Anpassungen der verkehrsabhängigen Steuerungen für einen Übergangszeitraum und die damit einhergehende Kostentragung obliegen den Verursachern. Die Notwendigkeit temporärer Anpassungen verkehrsabhängiger Steuerungen wird auch vor dem Hintergrund eines Kosten-Nutzen-Vergleichs abgewogen.

Eine erneute Prüfung der verkehrstechnischen Unterlagen oder notwendiger Anpassungen der verkehrsabhängigen Steuerung erfolgt in jedem Fall, wobei der Prüfaufwand bei kleineren Anpassungen in der Regel gering ist. Bei einer Neuplanung ist eine Abkürzung des Prüfprozesses aus Qualitätssicherungsgründen nicht zielführend. Allgemein wird der Planungs- und Prüfprozess durch den Senat so kurz wie möglich gehalten. Ziel ist die schnellstmögliche

Wiederinbetriebnahme verkehrsabhängiger Steuerungen. Rechtlicher Schritte zur Verkürzung des Verfahrens bedarf es nicht.

Berlin, den 18.07.2022

In Vertretung

Markus Kamrad
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz