

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 04. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Januar 2023)

zum Thema:

Vorrangschaltungen für die Berliner Straßenbahn

und **Antwort** vom 17. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Jan. 2023)

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. 19/14434
vom 04.01.2023
über Vorrangschaltungen für die Berliner Straßenbahn

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie hat sich die durchschnittliche Geschwindigkeit der Berliner Straßenbahnen in den letzten drei Jahren entwickelt? (Ich bitte um tabellarische Aufschlüsselung jeweils nach Jahr und Tramlinie.)

Antwort zu 1:

Linie	Ist-Geschwindigkeit Im Jahr 2020 in km/h	Ist-Geschwindigkeit Im Jahr 2021 in km/h	Ist-Geschwindigkeit Im Jahr 2022 in km/h
M1	15,3	15,2	15,0
M2	16,1	15,3	15,5
M4	17,8	17,2	17,2
M5	16,8	16,8	16,9
M6	19,4	19,5	19,4
M8	19,8	19,6	19,5
M10	15,0	14,9	14,7
M13	18,3	18,8	17,9

M17	19,6	19,6	19,3
12	15,7	15,0	15,2
16	20,7	20,6	21,2
18	21,7	22,0	21,6
21	17,6	17,4	17,2
27	19,4	19,4	19,6
37	18,1	19,1	18,5
50	19,4	19,5	18,9
60	19,1	18,4	17,9
61	18,9	19,3	18,7
62	17,7	17,2	17,5
63	17,1	16,8	17,2
67	18,5	18,4	17,8
68	21,3	19,7	19,3

Frage 2:

Für welche Straßenbahnlinien gibt es derzeit Ampelvorrangschaltungen?

Antwort zu 2:

Es gibt grundsätzlich für alle Straßenbahnlinien Vorrangschaltungen an nahezu allen Lichtsignalanlagen.

Frage 3:

Für welche Linien wurde an welchen Orten in den vergangenen drei Jahren Ampelvorrangschaltungen abgeschaltet? Was war hierfür jeweils die Begründung?

Antwort zu 3:

Der Senat hält keine Historie vor, wann für welche Lichtsignalanlage eine Außerbetriebnahme der verkehrsabhängigen Steuerung erfolgte. Die Problembearbeitung erfolgt tagesaktuell für deaktivierte verkehrsabhängige Steuerungen.

Die Ursachen für die Außerbetriebnahme können sein:

- Bauzustände (in Absprache mit der BVG wird vor allem bei längeren Baumaßnahmen entschieden, ob der Einsatz einer verkehrsabhängigen Steuerung erforderlich ist),
- Langsamfahrstellen der Straßenbahn aufgrund von Gleisschäden mit einer akuten oder unmittelbaren Gefährdungslage,
- Verzögerte Umsetzung von verkehrsabhängigen Steuerungen (z. B. wegen mangelnder personeller Kapazitäten bei den Planungsbüros, in der Verwaltung – Senatsverwaltung und Bezirke – oder bei den Signalbauunternehmen),
- Lieferengpässe bei erforderlicher Technik,

- Fehler in der Steuerung,
- andere technische Probleme

Frage 4:

Für welche Linien ist derzeit die Neu- bzw. Wiedereinrichtung von Ampelvorrangschaltungen geplant und wann sollen diese jeweils umgesetzt werden?

Frage 5:

Welchen Bedarf an weiteren Beschleunigungsmaßnahmen für die Berliner Straßenbahnen sehen der Senat und die BVG vor diesem Hintergrund?

Frage 6:

Welche weiteren Beschleunigungsmaßnahmen sind bereits geplant?

Antwort zu 4, 5 und 6:

Der Senat deaktiviert verkehrsabhängige Steuerungen nicht linienhaft. Außerbetriebnahmen erfolgen situativ aufgrund von erforderlichen Anpassungen. (siehe auch Antwort zu 3.)

Da nahezu alle Lichtsignalanlagen im Bestand über verkehrsabhängige Steuerungen verfügen, sind keine weiteren Linienmaßnahmen zur Bevorrechtigung der Straßenbahnen erforderlich. Gleichwohl verändern sich über die Jahre die Verkehrsverhältnisse und es ergibt sich unter Umständen ein Bedarf an Überarbeitungen von verkehrsabhängigen Steuerungen. Diese Prüfung erfolgt in der vor einigen Jahren gegründeten Task-Force-Beschleunigung. Hierfür ermittelt die BVG anhand ihrer tatsächlichen Verlustzeiten auf Basis der Fahrzeitanalysen punktuell die sogenannten Brennpunkte, die im Folgenden auf Beschleunigungsmöglichkeiten hin analysiert und ggf. Anpassungen initiiert werden. Als Maßnahmen für die Straßenbahn sind aktuell die Lichtsignalanlagen am Frankfurter Tor und an der Invalidenstraße/Chausseestraße sowie die Streckenführung inklusive LSA-Anpassung im Bereich der Warschauer Brücke in der Planung, bzw. Umsetzung.

Berlin, den 17.01.2023

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz