

19. Wahlperiode

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 23. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Januar 2023)

zum Thema:

**Vorrangschaltungen für die Berliner Straßenbahn (II)**

und **Antwort** vom 06. Februar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Februar 2023)

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. 19/14708  
vom 23.01.2023  
über Vorrangschaltungen für die Berliner Straßenbahn (II)

---

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

Frage 1:

Teilt der Senat die Auffassung, dass Straßenbahn-Vorrang dann vorliegt, wenn der Phasenzyklus der Lichtsignalanlage bei Annäherung einer Straßenbahn für den kreuzenden Kfz-, Rad- und Fußverkehr unterbrochen wird und die Straßenbahn, ohne zu halten oder abzubremesen, freie Fahrt bekommt?

Frage 2:

Falls Frage 1 nicht mit Ja beantwortet wird, wie definiert der Senat „Vorrang für die Straßenbahn“ an LSA, warum legt er nicht das in Frage 1 genannte Kriterium zugrunde und worauf beruft er sich dabei?

Antwort zu 1 und 2:

Der Senat teilt die Auffassung, dass der beschriebene Zustand an Lichtsignalanlagen (LSA), das Optimum zur Beeinflussung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) darstellt und dieses, soweit möglich, realisiert wird.

Das Optimum ist aufgrund ortsspezifischer (z. B. bauliche Randbedingungen, Beeinflussungsmöglichkeiten anderer Verkehrsarten und/oder die Konkurrenz unterschiedlicher ÖPNV-Relationen) oder systemischer Randbedingungen (z. B. die Anforderungen des MobG, die technischen Möglichkeiten des Meldepunktsystems sowie der Genauigkeit der Annäherungsprognose) oft nur eingeschränkt zu erreichen. Dieser Umstand wird auch auf Seite

22 der *Hinweise zu Bevorrechtigungsmaßnahmen für den ÖPNV im städtischen Verkehrsmanagement* der FGSV (2018) thematisiert:

*„An LSA sind die Belange aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen. Dies sind neben den zu beschleunigenden ÖPNV-Fahrzeugen insbesondere Fußgänger, mobilitätseingeschränkte Personengruppen, Radfahrer und Fahrzeuge des MIV. Somit ergeben sich gegenseitige Abhängigkeiten, wobei eine Mindestqualität für alle Verkehrsteilnehmer sichergestellt werden muss.“*

Frage 3:

Was versteht der Senat unter „verkehrsabhängiger Steuerung“? Worin besteht der Unterschied zur „Straßenbahn-Vorrangschaltung“?

Antwort zu 3:

Allgemein wird der Fachterminus „verkehrsabhängige Steuerung“ (VA) verwendet. Es wird inhaltlich und begrifflich nicht zwischen Straßenbahnen und Bussen unterschieden, sondern von einer ÖPNV-Beeinflussung oder ÖV-VA gesprochen, welche in der Regel überall steuerungstechnisch vorgesehen wird, wo sie erforderlich ist. Verkehrsabhängige Steuerungen beinhalten im Ideal auch die Beeinflussung durch den Individualverkehr (Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr), da hierdurch Verkehrsströme bedarfsabhängig geschaltet werden können und somit zusätzlicher Beeinflussungsspielraum für den ÖPNV abgeleitet werden kann. Maßgebend für die ÖPNV-Beeinflussung ist die technische Ausstattung für den Empfang der Beeinflussungsinformationen. Die Sende- und Empfangstechnik liegt in der Verantwortung und im Eigentum der BVG und überträgt die notwendigen Informationen an das LSA-Steuergerät. Auch hier fassen die *Hinweise zu Bevorrechtigungsmaßnahmen für den ÖPNV im städtischen Verkehrsmanagement* der FGSV (2018) den Sachverhalt auf Seite 22 gut zusammen:

*„An LSA stehen zur Bevorrechtigung des ÖPNV eine Reihe von Möglichkeiten zur Verfügung. Grundlage für einen Steuerungseingriff ist die Kenntnis über den Eintreffzeitpunkt des ÖPNV-Fahrzeuges. Im einfachsten Fall können dann die Freigabezeiten der Signalanlage bei Annäherung eines Fahrzeuges innerhalb vorgegebener Grenzwerte verkürzt oder verlängert werden, um die Durchfahrt des Fahrzeuges möglichst verlustzeitfrei sicherzustellen. Sofern diese Maßnahmen nicht ausreichen, um den gewünschten Bevorrechtigungseffekt zu erzielen, kann der Tausch einzelner Phasen sinnvoll sein, um die ÖPNV-Phase so zu verschieben, dass sie zum Eintreffzeitpunkt des Fahrzeuges ansteht. Auch können Bedarfsphasen vorgesehen werden, die nur bei der Anmeldung eines ÖPNV-Fahrzeuges geschaltet werden.“*

*Das Maßnahmenspektrum reicht von einer geringfügigen Reduzierung der ÖPNV-Verlustzeiten bis hin zur Sicherstellung einer verlustzeitfreien Durchfahrt unabhängig vom Eintreffzeitpunkt des ÖPNV-Fahrzeuges. Je nach Eingriffstiefe der ÖPNV-Bevorrechtigung treten an LSA Zielkonflikte auf, die sorgfältig abzuwägen und im Zuge der Planung mit dem Betreiber der Lichtsignalanlage abzustimmen sind.“*

Frage 4:

An welchen Stellen sind Straßenbahn-Vorrangschaltungen nach dem in Frage 1 genannten Kriterium programmiert?

Antwort zu 4:

Wie in den Fragen zuvor ausgeführt, wird bei jeder verkehrsabhängigen Steuerung dieses Ziel verfolgt, vorgesehen und, sofern alle notwendigen Randbedingungen zum Anforderungszeitpunkt erfüllt sind, auch erreicht. Dies gilt für alle LSA mit einer Beeinflussung durch den ÖPNV.

Berlin, den 06.02.2023

In Vertretung

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