

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 23. Juli 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Juli 2024)

zum Thema:

**Berliner Mobilitätsgesetz einhalten - Tram-Beschleunigung durch
Vorrangschaltungen auf den Linien M4 und M5**

und **Antwort** vom 7. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 9. August 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19804

vom 23. Juli 2024

über: Berliner Mobilitätsgesetz einhalten - Tram-Beschleunigung durch Vorrangschaltungen
auf den Linien M4 und M5

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Die Straßenbahnen der Linien M4 und M5 haben mit hohen Fahrgastzahlen eine große Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr, sind aber wegen häufiger Zeitverluste an manchen Straßenabschnitten und Lichtsignalanlagen (LSA) hinsichtlich ihrer Durchschnittsgeschwindigkeit langsamer geworden.

Eine schriftliche Anfrage an den Senat zum Thema: "Wie werden die Straßenbahnen M4, M5, M6, M8, M13 und M17 schneller?" vom 11.06.2024 hatte eine Auflistung der entsprechend gesteuerten und aktiven Ampeln auf den Strecken der Linien M4 und M5 zu Folge. Diese Auflistung scheint unvollständig und entspricht nicht der Realität. So befinden sich mehr Ampeln auf den jeweiligen Tramstrecken, die keine aktive Vorrangschaltung besitzen und auch nicht gelistet wurden. An dieser Stelle sei auf das Berliner Mobilitätsgesetz § 26 Abs. 5 MobG, das dem ÖPNV Vorrang gegenüber dem MIV einräumt, verwiesen.

Frage 1:

Wie viele Lichtzeichenanlagen (LSA) der Tramlinie M4 verfügen über eine Vorrangschaltung, die zurzeit nicht aktiv ist (Bitte tabellarisch auflisten mit Kreuzung; Straßename und Status; Vorrangschaltung aktiv und vorhanden, inaktiv und vorhanden oder nicht vorhanden)?

Antwort zu 1:

An folgenden Lichtsignalanlagen (LSA) der Linie M4 ist eine ÖPNV-Beeinflussung gegenwärtig nicht vorhanden bzw. eine vorhandene ÖPNV-Beeinflussung nicht in Betrieb:

LSA	ÖPNV- Beeinflussung nicht vorhanden	ÖPNV- Beeinflussung inaktiv	Bemerkung
Alexanderstraße / Gleisquerung	x		Beeinflussung wegen hoher Straßenbahnfrequenz, Einfachhaltestelle, Baustellensituation und Nähe zum Knoten Otto-Braun-Straße aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich
Greifswalder Straße / Michelangelostraße - Ostseestraße		x	kein stabiler Betrieb wegen veralteter Hardware möglich, Modernisierung in Planung
Antonplatz		x	neue Software nach Knotenumbau in Projektierung
Berliner Allee / Buschallee		x	Bauzustand Berliner Wasserbetriebe
Falkenberger Chaussee / Welsestraße		x	Langsamfahrstelle wegen Gleisschäden

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 der schriftlichen Anfrage vom 11. Juni 2024, Drs. 19/19429, verwiesen.

Frage 2:

Wie viele Lichtzeichenanlagen (LSA) der Tramlinie M5 verfügen über eine Vorrangschaltung, die zurzeit nicht aktiv ist (Bitte tabellarisch auflisten mit Kreuzung; Straßennamen und Status; Vorrangschaltung aktiv und vorhanden, inaktiv und vorhanden oder nicht vorhanden)?

Frage 5:

An welchen LSA auf den Linien M4 und M5 gibt es bisher keine Vorrangschaltung? (Bitte mit Namen der Straßenkreuzung) auflisten.

Frage 6:

Aus welchem Grund sind einige Ampeln auf der Streckenführung der M4 und M5 bisher ohne Vorrangschaltung für den ÖPNV? Die Gründe bitte einzeln für die betreffende Kreuzung und LSA nennen.

Antwort zu 2, 5 und 6:

An folgenden LSA der Linie M5 ist eine ÖPNV-Beeinflussung gegenwärtig nicht vorhanden bzw. eine vorhandene ÖPNV-Beeinflussung nicht in Betrieb:

LSA	ÖPNV-Beeinflussung nicht vorhanden	ÖPNV-Beeinflussung inaktiv	Bemerkung
Alexanderstraße / Gleisquerung	x		siehe M4
Landsberger Allee / Karl-Lade-Straße / Oderbruchstraße		x	Langsamfahrstelle wegen Gleisschäden
Hauptstraße – Suermondtstraße / Konrad-Wolf-Straße		x	nach Hardware-Modernisierung Software in Anpassung

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 der schriftlichen Anfrage vom 11. Juni 2024, Drs. 19/19429, verwiesen.

Frage 3:

In welchem Turnus werden die Vorrangschaltungen an diesen Ampeln auf ihre korrekte Funktion überprüft? Wann erfolgte die letzte Überprüfung, mit welchem Ergebnis? (Bitte tabellarisch auflisten mit Kreuzungsname der LSA, Datum der Überprüfung und Status der Vorrangschaltung am Tag der Überprüfung)

Antwort zu 3:

Die Überprüfung der Funktionsfähigkeit der ÖPNV-Beeinflussung erfolgt im Rahmen der turnusmäßigen Wartung der LSA (6 Monate). Über Störungen der ÖPNV-Beeinflussung wird der Senat außerdem in der Regel durch Hinweise der BVG informiert. Dem Senat liegen darüber hinaus keine differenzierten Daten vor.

Frage 4:

Wann werden die Vorrangschaltungen auf den Linien M4 und M5 das nächste Mal auf ihre ordnungsgemäße Funktion hin überprüft. Bitte nennen Sie einen konkreten Zeitraum.

Antwort zu 4:

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen. Die Wartungstermine für einzelne LSA werden von den beauftragten Signalbaufirmen geplant.

Frage 7:

In Berlin sind derzeit 1.030 LSA mit einer Schaltung zur ÖPNV-Beeinflussung ausgestattet. Wie viele sind davon aktiv? Warum und wie viele sind inaktiv?

Antwort zu 7:

Dem Senat sind 72 LSA bekannt, bei denen die ÖPNV-Beeinflussung aktuell außer Betrieb ist. Dafür gibt es generell verschiedene Gründe:

Die Projektierung einer verkehrsabhängigen Steuerung mit ÖPNV-Beeinflussung ist aufwändig und erfolgt durch spezialisierte Ingenieurbüros. Bei kurzzeitig notwendigen Anpassungen von LSA z. B. wegen Baumaßnahmen oder der Anordnung von Langsamfahrstellen durch die BVG aufgrund von Gleisschäden würde der Zeitaufwand für die Projektierung einer angepassten Steuerung in der Regel die Dauer der Einschränkung übertreffen. Daher werden für die Dauer solcher Maßnahmen vorübergehend Festzeitprogramme ohne ÖV-Beeinflussung versorgt.

Nach Modernisierungen der Hardware und Straßenumbauten muss die verkehrsabhängige Steuerung angepasst werden. Insbesondere aufgrund des Fachkräftemangels bei den einschlägigen Ingenieurbüros erfolgen die notwendigen Neuprojektierungen oft nicht rechtzeitig, so dass zunächst nur Festzeitprogramme geschaltet werden können.

In einigen wenigen Fällen hat die Inbetriebnahme von ÖPNV-Beeinflussungen zu massiven Störungen im Verkehrsablauf geführt, die auch zu Behinderungen im ÖPNV selbst geführt haben. Aus diesem Grund musste die Beeinflussung wieder außer Betrieb genommen werden.

Frage 8:

Ist dem Senat der Unterschied zwischen einer LSA lediglich mit einer Möglichkeit zur ÖPNV-„Beeinflussung“ und einer echten „Bevorrechtigung“, die das ankommende Fahrzeug des ÖPNV tatsächlich priorisiert bei der LSA-Schaltung und somit die Wartezeiten minimiert, bekannt?

Frage 9:

Warum setzt Berlin zur ÖPNV-Beschleunigung lediglich auf ÖPNV-Beeinflussung statt Bevorrechtigung an LSA?

Antwort zu 8 und 9:

Ein absoluter Vorrang für den ÖPNV ist im städtischen Bereich aufgrund von Zielkonflikten mit anderen Nutzungsansprüchen meist nicht möglich. Diese Zielkonflikte bestehen beispielsweise mit Wartezeiten und Durchlaufgrün für den Fußverkehr, Auswirkungen auf einen anderen ÖPNV sowie Aspekte der Verkehrssicherheit (z. B. Vermeiden des Überstauens von benachbarten Kreuzungen). In Übereinstimmung mit § 25 MobG werden in solchen Fällen Abwägungsentscheidungen getroffen, die unter anderem die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit gewährleisten. Der maximal mögliche Grad der Bevorzugung hängt daher von den jeweils zu berücksichtigenden Zielkonflikten ab.

Der ÖPNV wird insofern durch die Beeinflussung an den LSA gegenüber einem reinen Festzeitprogramm beschleunigt bedient, jedoch nicht im Sinne eines absoluten Vorranges wie es zum Beispiel an beschränkten Bahnübergängen der Fall wäre. Deshalb verwendet der Senat den Begriff ÖPNV-Beeinflussung und nicht die Begriffe ÖPNV-Vorrang bzw. -Bevorrechtigung.

Berlin, den 07.08.2024

In Vertretung

Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt