

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen) und des Abgeordneten Daniel Buchholz (SPD)

vom 22. November 2007 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. November 2007) und **Antwort**

Entschleunigung statt Beschleunigung - warum und wo bremst die Verkehrslenkung Berlin die Tram aus?

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

Frage 1: An wie vielen Lichtsignalanlagen ist es technisch möglich, der Straßenbahn bei der Ampelschaltung auf deren Anforderung Vorrang zu gewähren?

Antwort zu 1.: Von insgesamt 299 Lichtzeichenanlagen (LZA), die sich im Zuge von Tram-Linien befinden, können 285 durch den ÖPNV beeinflusst werden.

Frage 2: Welche Investitionskosten waren und sind mit der Umstellung auf die Vorrangschaltung für die Straßenbahn verbunden?

Antwort zu 2.: Die Investitionskosten betragen bisher 37,53 Mio. €.

Frage 3: Welche Effizienzsteigerungen und Einsparungen sind mit der Ampelvorrangschaltung verbunden?

Antwort zu 3.: Die BVG ermittelte Einsparungen von 15 Zügen und Personaleinsparungen von 36 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, das entspricht 3,25 Mio. € pro Jahr.

Frage 4: Wie viele dieser Lichtsignalanlagen sind durchschnittlich auf Festzeitsteuerung umgestellt, so dass keine Vorrangschaltung für die Straßenbahn besteht?

Frage 5: Wie viele dieser Lichtsignalanlagen sind zur Zeit auf Festzeitsteuerung umgestellt und können somit nicht von Straßenbahnen zugunsten einer höheren Geschwindigkeit und einer besseren Energieeffizienz des ÖPNV beeinflusst werden?

Frage 7: Warum wurde wann welche dieser Lichtsignalanlagen in die Festzeitsteuerung gegeben, und bis wann sollen die jeweiligen Ampeln in der Festzeitsteuerung betrieben werden?

Antwort zu 4., 5. und 7.: Nur in begründeten Fällen oder bei Störungen werden Festzeitpläne gesendet. Gegenwärtig laufen 37 Anlagen in Festzeitsteuerung.

Infolge von Baumaßnahmen sind aktuell die Anlagen

Greifswalder Straße/Danziger Straße
Prenzlauer Allee/ Danziger Straße
Wisbyer Straße/Neumannstraße - Stahlheimer Straße
Alexanderstraße/Gleisquerung
Torstraße (Gormannstraße)
und
Fürstenwalder Damm/Salvador-Allende-Straße

ohne Straßenbahnbeeinflussung. Die Dauer dieser Umschaltung ist von der Bauzeit abhängig. Nach Beendigung der Baumaßnahmen wird die ÖPNV-Beschleunigung wieder in Betrieb genommen. Weitere Festzeitsteuerungen werden aus verschiedenen Gründen geschaltet. Teilweise befinden sich LZA, wie zu 10. beschrieben, wegen unbefriedigender Steuerungen in der Überarbeitung.

Frage 6: Wie hoch ist demzufolge der wirtschaftliche Nachteil für die BVG?

Antwort zu 6.: Der BVG liegen dazu keine aktuellen Zahlen vor.

Frage 8: Wie berücksichtigt die Verkehrslenkung bei Ihren Entscheidungen zugunsten von Festzeitsteuerungen die verkehrspolitischen Prioritäten des Berliner Senates zugunsten des ÖPNV?

Antwort zu 8.: Grundlage für alle Beschleunigungsmaßnahmen des ÖPNV ist der Senatsbeschluss zur ÖPNV-Beschleunigung, der für die Verkehrslenkung Berlin bindend ist. Ziel ist es, dass für die Fahrgäste spürbare Verbesserungen durch Schnelligkeit und Pünktlichkeit wirksam werden. Dieses Ziel wird soweit möglich auch bei Anlagen in Festzeitsteuerung verfolgt. Für Baustellen-LZA wird eine ÖPNV-Beschleunigung aus Kostengründen nur dann in Betracht gezogen, wenn die Straßenbahnen während der Bauphasen kontinuierlich fahren und die jeweiligen Bauzustände wesentlich länger als 3 Monate konstant bleiben.

Frage 9: Welchen Sinn hat die Festzeitsteuerung einer Ampel an einem Fußgängerüberweg in der Bornholmer Straße?

Antwort zu 9.: Eine derartige Festzeitsteuerung ist nicht gegeben.

Frage 10: Weshalb sind in der Seestraße sämtliche Straßenbahn-Ampelvorrangschaltungen, darunter auch Ampeln an Fußgängerüberwegen, mit der Begründung außer Betrieb gesetzt worden, dass der Tegeltunnel gesperrt ist?

Antwort zu 10.: Für die Ausweichstrecken im Zusammenhang mit der Sperrung des Tunnels Flughafen Tegel sind lediglich sieben LZA im Bereich von Seestraße/Müllerstraße bis Seestraße/ Dohnagestell in Festzeitschaltung geschaltet worden, um dem Umleitungsverkehr aus der Nebenrichtung ausreichende Grünzeit zu gewähren.

Im übrigen Abschnitt war es wegen einer durch die BVG veranlassten Planung zur Umstellung auf Funkanforderung erforderlich, in Festzeit zu schalten, um ein Verkehrschaos zu vermeiden. Hier laufen Programme tagsüber, die ansonsten nur in den Spitzenzeiten – mit erheblichem Vorteil für die Seestraße und somit die Straßenbahn – geschaltet werden. Bei der Inbetriebnahme war jedoch festgestellt worden, dass die Koordinierung durch die Straßenbahnbeschleunigung völlig aus dem Takt lief. Die Überarbeitung wurde nunmehr durch die BVG beauftragt.

Frage 11: Was wird der Senat unternehmen, damit die Vorrangschaltungen für die Straßenbahnen künftig gewährleistet werden?

Antwort zu 11.: Das Programm zur Straßenbahnbeschleunigung ist abgeschlossen. Der Senat achtet darauf, dass notwendige Anpassungen und Beseitigung von Störungen laufend in Abstimmung mit der BVG vorgenommen werden.

Berlin, den 19. Dezember 2007

In Vertretung

Krautzberger

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Dezemb. 2007)