

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Katrin Vogel (CDU)

vom 24. September 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. September 2015) und **Antwort**

Vorrangschaltung für den ÖPNV

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Fragen zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR und die Senatsverwaltung für Inneres und Sport (für die Polizei, zu Frage 3) um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt, dem Senat übermittelt und in den untenstehenden Antworten kenntlich gemacht wurden.

Frage 1: Wie ist der Stand bei der Einführung von Vorrangschaltungen von Lichtsignalanlagen (LSA) für den ÖPNV in Berlin?

Antwort zu 1: Antwort der BVG:

„Die Beschleunigungsmaßnahmen für die Straßenbahn wurden im Wesentlichen im Jahr 2002 abgeschlossen. Im Bereich der City begann die Bearbeitung noch nicht beschleunigter Lichtsignalanlagen (LSA) im März 2002 und wurde Ende 2005 abgeschlossen. Bei Neubauten von LSA soll grundsätzlich die Straßenbahn bevorzugt werden. Dabei kommt das bewährte System der Funkanforderung zur Anwendung.

Die Umsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen für den Omnibus hat im Jahr 2001 begonnen und wird voraussichtlich bis 2020/2021 noch fortgeführt.“

Frage 2: An wie vielen Kreuzungen sind diese Schaltungen aktiv, aufgelistet nach Bezirken?

Antwort zu 2: Antwort der BVG:

„Eine Unterscheidung nach Bezirken wird nicht geführt. Insgesamt befinden sich 130 Tram-, 641 Bus- und 174 Kombianlagen in Verkehrsabhängigkeitsbetrieb (VA-Betrieb) (verkehrsabhängig für den Öffentlichen Personennahverkehr [ÖPNV] geschaltet).“

Frage 3: Welche Erfahrungen gibt es mit diesen Schaltungen, sowohl von der Verkehrslenkung als auch von der Berliner Polizei in Bezug auf Wirksamkeit, Stauanfälligkeit, Unfallhäufigkeit, sonstige Probleme?

Antwort zu 3: Für eine LSA-Steuerung sind viele verschiedene Randbedingungen zu beachten, wobei die Verkehrssicherheit die oberste Priorität hat. Zudem bedürfen neben der LSA-Beeinflussung durch ÖPNV-Fahrzeuge insbesondere der Fuß- und Radverkehr besonderer Beachtung. Die Verkehrslenkung hat die Erfahrung gemacht, dass die Steuerungen insbesondere für Anlagen mit mehreren ÖV¹-Linien sehr komplex ausfallen und intensive Planung benötigen sowie im Betrieb Überprüfungen und Nachjustierungen erfordern. Richtig justierte Steuerungen, bei denen die Auswirkungen der ÖPNV-Eingriffe gut in den allgemeinen Verkehrsablauf eingepasst werden konnten, zeigen eine gute Wirksamkeit ohne unnötigen Stau zu verursachen. Auf Grund der Komplexität können jedoch kleinere Störungen bereits große Auswirkungen auf die Steuerung und damit auf den Verkehrsablauf haben. Auch sind Abwägungsentscheidungen zu Lasten des Autoverkehrs in Einzelfällen unvermeidbar. Orientierungsmaßstab sind hier die verkehrspolitischen Vorgaben des Stadtentwicklungsplans Verkehr. Da die sicherheitstechnischen Parameter über die LSA immer gewährleistet werden, hat eine ÖPNV-Beeinflussung keine Auswirkungen auf die Unfallhäufigkeit.

Die Berliner Polizei meldet, dass Behinderungen oder Unfallhäufungen auf ÖPNV-bevorrechtigten Straßen dort statistisch nicht erfasst werden. Eine belastbare Aussage aus Sicht der Polizei ist daher nicht möglich.

¹ Öffentliche Verkehrsmittel

Frage 4: Wie hoch ist die Anzahl der in der VLB damit beauftragten Mitarbeiter?

Antwort zu 4: Die ÖPNV-Beeinflussung an LSA gehört zum Stand der Technik und wird auch außerhalb des ÖPNV-Beschleunigungsprogramms bei LSA-Maßnahmen umgesetzt. Die Belange des ÖPNV in der LSA-Steuerung werden von jedem Verkehrsingenieur der Verkehrslenkung Berlin (VLB) projektabhängig und nicht themenabhängig berücksichtigt.

Frage 5: An welchen Standorten wird momentan die Einführung einer Vorrangschaltung für den ÖPNV geplant?

Antwort zu 5: Antwort der BVG:

„Grundsätzlich ist das Beschleunigungsprogramm bei der Straßenbahn abgeschlossen, es gibt allerdings noch immer 25 Anlagen die mit Problemen behaftet bzw. nicht in verkehrsabhängiger Steuerung laufen.

Für den Omnibus werden zurzeit die Bereiche auf den Linien

- Li. 136/236 Neuendorfer Straße / Streitstraße / Pichelsdorfer Straße und Nonnendammallee / Daumstraße / Am Juliusturm / Ferdinand-Friedensburg-Platz
- Li. M27 S+U Pankow / Florastraße / Wollankstraße / Pankstraße / Heidestraße / Perleberger Straße / Turmstraße Beusselstraße
- Li. M41 Potsdamer Platz, Hallesches Tor, Zossener Brücke, Sonnenallee (Schwerpunkt zwischen Hermannplatz und S-Bhf. Sonnenallee)

beplant und bereits teilumgesetzt.“

Frage 6: Wie hoch ist die Anzahl der Verspätungen bei Straßenbahn und Bus durch fehlende Vorrangschaltungen im Jahr 2013 und 2014?

Antwort zu 6: Antwort der BVG:

„Bei der Erfassung von Verspätungen wird pauschal nicht nach Ursachen differenziert. Bei Detailuntersuchungen an ausgewählten Anlagen konnten jedoch bei der Straßenbahn mehrfach Verlustzeiten bis zu 120 Sekunden ermittelt werden, beim Omnibus im Zusammenhang mit Rückstau des Individualverkehrs sogar noch darüber hinaus. Insgesamt ist zwischen 2008 und 2014 bei der Straßenbahn die Reisegeschwindigkeit von 21,5 auf 19,3 km/h und beim Bus von 19,8 auf 19,2 km/h zurückgegangen.“

Die vorstehend dargestellten Werte sind nach Ansicht des Senats nicht allein auf die LSA-Schaltungen zurückzuführen. Ursächlich dafür sind auch betriebliche Gründe innerhalb der BVG (z.B. Vordereinstieg) sowie aus anderen Gründen erforderliche Maßnahmen im Straßenraum, die im Einzelfall auch Einschätzungen für den ÖPNV mit sich bringen (z.B. Schaffung von Radverkehrsanlagen, Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutz- oder Verkehrssicherheitsgründen). Demzufolge ist eine konkrete Anzahl entsprechend der Anfrage nicht ermittelbar.

Berlin, den 12. Oktober 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Okt. 2015)