

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Gunnar Lindemann (AfD)**

vom 07. November 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. November 2017)

zum Thema:

Ampelvorrangschaltung Tram

und **Antwort** vom 22. November 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Nov. 2017)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Gunnar Lindemann (AfD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/12 646
vom 7. November 2017
über Ampelvorrangschaltung Tram

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

Frage 1:
An wieviel Ampeln gibt es in Berlin eine Ampelvorrangschaltung für Trams?

Antwort zu 1:

Eine Vorrangschaltung für Straßenbahnen gibt es an insgesamt 328 Lichtsignalanlagen (LSA).

Frage 2:
Welche Ampeln sind das genau?

Antwort zu 2:
Grundsätzlich sind **alle** Lichtsignalanlagen, an denen Straßenbahnen verkehren, mit einer entsprechenden Vorrangschaltung versehen. Ausgenommen hiervon sind lediglich die folgenden neun Lichtsignalanlagen:

LSA	Örtlichkeit	Firma	Typ	Anforderung
18041	Kastanienallee / Schwedter Str.	Swarco	Tram	ohne Anf.
18159	Alte Schönhauser Str. / Münzstr. - Weinmeisterstr.	Siemens (alt)	Tram	ohne Anf.
18282	Boxhagener Str. / Neue Bahnhofstr. - Hirschberger Str. - Kynaststr.	Siemens (alt)	Tram	ohne Anf.
19868	Ehrlichstraße / Müritzstr.	Siemens (alt)	Tram	ohne Anf.
21079	Indira-Gandhi-Str. / Hansastr.	Siemens	Tram	ohne Anf.
22150	Wartenberger Str. - Gehrenseestr. / Malchower Weg	Siemens (alt)	Tram	ohne Anf.
22151	Wartenberger Straße / Rhinstr. / Hauptstr.	Siemens (alt)	Tram	ohne Anf.
23876	Dörpfeldstraße (Waldstr.)	Siemens (alt)	Tram	ohne Anf.
28801	Rosenthaler Str. / Weinmeisterstr.	Siemens (alt)	Tram	ohne Anf.

Frage 3:

An wieviel Kreuzungen mit Tramverkehr gibt es keine Ampelvorrangschaltung für die Tram?

Antwort zu 3:

An neun Lichtsignalanlagen (siehe Übersicht in Beantwortung der Frage 2). Hinzu kommen die Lichtsignalanlagen, die derzeit baubedingt abgeschaltet sind oder in Festzeit betrieben werden.

Frage 4:

Wie oft werden diese Ampelvorrangschaltungen genutzt?

Antwort zu 4:

Bei Vorrangschaltungen für die Straßenbahnen handelt es sich um eine „intelligente“ Logik, die an den Lichtsignalanlagen rund um die Uhr in Betrieb ist. Eine Ampelvorrangschaltung wird nicht in einer abbildbaren Menge genutzt, so dass zu dieser Frage keine weiterreichenden Angaben möglich sind.

Frage 5:

Welchen Einfluss hat die Ampelvorrangschaltung für Trams auf die übrigen Verkehrsteilnehmer?

Antwort zu 5:

Straßenbahnen melden sich über Funk an der LSA an, woraufhin die Schaltung so modifiziert wird, dass die Bahn möglichst ohne Halt passieren kann. Straßenbahnen verfügen über eigene Signale, die bei verkehrabhängigen Steuerungen nur dann geschaltet werden, wenn eine Straßenbahn tatsächlich anwesend ist. Dadurch hält sich der Einfluss auf andere Verkehrsteilnehmende an LSA mit seltenen Tramfahrten in Grenzen. Auf Strecken mit einer hohen Frequenz an Straßenbahnen erfolgen jedoch entsprechend häufig Eingriffe in die Signalisierung mit entsprechenden Auswirkungen auf die übrigen Verkehrsteilnehmer. Während der Freigabe für die Straßenbahn haben alle diesem Verkehr entgegenstehenden Verkehrsströme rot. Das betrifft insbesondere die Fußgängerquerungen über die Gleise sowie die kreuzenden Kraftfahrzeug- und Radverkehre. Die tatsächlichen Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmende sind immer vom konkreten Einzelfall abhängig. Hierbei spielen die Fahrbeziehungen der Straßenbahnen und die baulichen Randbedingungen (z.B. Straßenbahn auf eigenem Gleisbett oder auf der Straße) vor Ort eine Rolle. Folgende verkehrlichen Auswirkungen können durch eine Vorrangschaltung für die Straßenbahn beispielsweise auftreten:

- Bei Straßenbahnen in Mittellage der Straße auf eigenem Gleiskörper kann die Straßenbahnfreigabe das Durchlauf-Grün für Fußgänger verhindern.
- Werden die Freigaben für die Straßenbahn verlängert oder zeitlich vorgezogen, wird die mögliche Freigabezeit für andere Verkehrsteilnehmende reduziert, was insbesondere für den Fahrzeugverkehr eine geringere Leistungsfähigkeit der Signalisierung bedeutet oder die Möglichkeiten einer komfortableren Fußgängersignalisierung beschränken kann.

- Werden Sonderzeitfenster außerhalb des normalen Phasenablaufs für die Straßenbahn geschaltet, bei denen nur die Straßenbahn eine Freigabe erhält (z.B. eine extra Straßenbahnphase zwischen der Haupt- und Nebenverkehrsrichtung), so erhöht sich die Wartezeit der übrigen Verkehrsteilnehmenden und verkürzt die Freigabezeiten anderer Verkehrsarten.
- Laufende Beeinflussungen von Straßenbahnen können entgegenstehende Priorisierungen anderer Straßenbahnen oder von BVG-Bussen verhindern.

Berlin, den 22.11.17

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz