

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Jörn Jakob Schultze-Berndt (CDU)

vom 23. August 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. August 2018)

zum Thema:

**Steigende Zahl von Pendlern durch Reinickendorf – und Fehlanzeige bei Schaffung neuer P&R Bahnhöfe im Umland?!**

und **Antwort** vom 04. September 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Sep. 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Jörn Jakob Schultze-Berndt (CDU)  
über

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

**A n t w o r t**

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/16096  
vom 23. August 2018**

**über Steigende Zahl von Pendlern durch Reinickendorf – und Fehlanzeige bei  
Schaffung neuer P&R Bahnhöfe im Umland?!**

---

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

Frage 1:

Welche Maßnahmen sind beim Straßennetz für die kommenden 5 Jahre geplant, um die Kapazität und/oder die Geschwindigkeit des Pendelns durch den Bezirk Reinickendorf zu erhöhen?

Antwort zu 1:

Zusätzlich zu der bereits laufenden Sanierung und Umgestaltung der Oranienburger Straße soll in den kommenden Jahren auch der Umbau der Residenzstraße zwischen Franz-Neumann-Platz und Lindauer Allee erfolgen.

Insbesondere durch die Anlage von Radfahrstreifen und die abschnittsweise Einrichtung von Busspuren soll die Situation für den Rad- und Busverkehr und damit auch für Pendlerinnen und Pendler verbessert werden.

Des Weiteren wird zurzeit auch die Möglichkeit einer durch Reinickendorf führenden Radschnellverbindung untersucht. Dabei werden mögliche Routenverläufe, u. a. auch auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. Erste Ergebnisse hierzu sind Ende nächsten Jahres zu erwarten.

Im vergangenen Jahr wurden zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit zwei Knotenpunkte an der B 96 erweitert (Berliner Straße/Hermsdorfer Damm und Berliner Straße/Burgfrauenstraße).

Frage 2:

Welche Maßnahmen sind für diesen Zeitraum bei der S-Bahn geplant zur Erschließung des nördlichen Umland Berlins?

Antwort zu 2:

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass Taktverdichtungen bzw. Infrastrukturerweiterungen bei der S-Bahn im Umland von Berlin gemäß territorialer Zuständigkeit durch das Land Brandenburg federführend zu prüfen, zu planen und zu finanzieren wären.

Im Rahmen des Projektes i2030 untersuchen die Länder Berlin und Brandenburg gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg notwendige infrastrukturelle Ertüchtigungen und Erweiterungen im S-Bahn- und Regionalverkehrsnetz der Hauptstadtregion als Grundlage für verbesserte Schienenverkehrsangebote zwischen Berlin und Brandenburg. Im Rahmen dieses Projektes werden u.a. bei der S-Bahn im nördlichen Umland von Berlin eine Streckenverlängerung nach Velten sowie ein zweigleisiger Ausbau der S-Bahn-Strecken nach Oranienburg und Bernau - der auch Taktverdichtungen ermöglichen würde - geprüft. Zur Klärung der konkreten Ziele und zu untersuchenden Varianten werden gegenwärtig mit der DB AG Projektkonsolidierungsgespräche durchgeführt. Voraussichtlich in 2019 werden darauf aufbauend die grundlegenden Untersuchungen (Gleisplanerstellung, Fahrplan- und eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen, verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung) über die Möglichkeit der Realisierung der genannten Vorhaben begonnen. Nach gegenwärtigem Zeitplan sollen diese Untersuchungen in 2021 abgeschlossen werden. Die Untersuchungen werden durch regelmäßige Gespräche (Projektarbeitskreis, Projektarbeitsgruppe, Lenkungskreis) der Länder Berlin und Brandenburg mit der DB AG begleitet. In Anbetracht der komplexen und umfassenden Planungs- und Realisierungsschritte ist eine Realisierung der Vorhaben jedoch nicht innerhalb der nächsten fünf Jahre zu erwarten.

Frage 3:

Wie viele zusätzliche Fahrzeuge kommen in dieser Zeit in den Einsatz?

Antwort zu 3:

Für die Betriebsaufnahme mit Neufahrzeugen im S-Bahn-Teilnetz Ring/Süd-Ost werden insgesamt 382 neue S-Bahn-Wagen (85 4-Wagen-Züge und 21 2-Wagen-Züge) durch die S-Bahn Berlin GmbH beschafft, die gestaffelt in den Jahren 2021 bis 2023 in den Linieneinsatz gelangen. Mit dem Zulauf der Neufahrzeuge können neben dem Ersatz altersbedingt ausscheidender S-Bahn-Fahrzeuge auch zusätzliche Kapazitäten angeboten werden.

Frage 4:

Welche Maßnahmen sind in diesem Zeitraum bei der BVG im Bereich Reinickendorf geplant?

Antwort zu 4:

Geplante bzw. zu prüfende Angebotsmaßnahmen bei der BVG für den Zeitraum 2019 bis 2023, welche auch den Bereich Reinickendorf betreffen, werden im derzeit in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan 2019-2023 benannt. Hier sind beispielsweise Ausweitungen des Metrobus- und Expressbusnetzes, die Erweiterung des 10-Minuten-Netzes durch

weitere Taktverdichtungen, die Anbindung von Neubaugebieten durch neue Linien und nachfragegerechte Taktverdichtungen im Bestand, Verbesserungen im Stadt-Umland-Verkehr (in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern im Umland) sowie die Anpassung des Busangebotes mit der Einstellung des Flugbetriebes in Tegel und unter Berücksichtigung der Nachnutzung des Flughafengeländes zu nennen.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass der Nahverkehrsplan für das umfassende Busangebot insbesondere Schwerpunktthemen und ausgewählte Beispielmaßnahmen benennt. Im Rahmen des jährlichen Fahrplanbestellprozesses bei der BVG werden die Planungen in Abhängigkeit der nachfrageseitigen Entwicklung weiter konkretisiert und bei verkehrlichem Bedarf entsprechend ergänzt.

Frage 5:

Welche sind die 5 wichtigsten Straßen für die Verbindung zwischen Berlin-Reinickendorf und Brandenburg (mit dem höchsten Kfz-Verkehrsaufkommen) (ohne BAB)?

Antwort zu 5:

Im Bezirk Reinickendorf lassen sich lediglich drei wichtige Straßenverbindungen nach Brandenburg erkennen, die über ein relevantes Verkehrsaufkommen verfügen.

Eine Karte der Kfz- und Lkw-Verkehrsstärken für einen durchschnittlichen Werktag aus 2014 (Straßenverkehrszählung 2014 – SVZ 2014) ist auf den Internetseiten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz veröffentlicht unter <http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/de/erhebungen.shtml>.

Die in der nachfolgenden tabellarischen Zusammenstellung ausgewiesenen Querschnittsbelastungswerte gelten an der Landesgrenze Berlin Reinickendorf/Brandenburg.

Straße	Querschnittsbelastung SVZ 2014 / DTVw
Ruppiner Chaussee	12.300 Kfz/24h werktags
Oranienburger Chaussee (B96)	13.900 Kfz/24h werktags
Hauptstraße/Glienicke Nordbahn	9.600 Kfz/24h werktags
<i>Zum Vergleich: BAB A111</i>	<i>50.100 Kfz/24h werktags</i>

(Anmerkung: BAB = Bundesautobahn, DTVw = durchschnittlicher Tagesverkehr werktags)

Frage 6:

Welche Maßnahmen sind bei diesen Hauptverkehrsstraßen geplant, um die Kapazität und/oder die Geschwindigkeit des Pendelns zu erhöhen?

Antwort zu 6:

Nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) genießt die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer den Vorrang gegenüber der Flüssigkeit des Verkehrsablaufes. Darüber hinaus ist die StVO Privilegien gegenüber feindlich, d.h. es ist nicht Aufgabe der Verkehrsbehörden, Pendlerströme zu beschleunigen. Da die Zuordnung zum Pendlerverkehrsaufkommen grundsätzlich nicht an Verkehrsmittel gebunden ist, jedes

dafür in Frage kommende Verkehrsmittel eine höhere Reisegeschwindigkeit aber als anzustrebende Komfortsteigerung begrüßen dürfte, wird im Weiteren einschränkend davon ausgegangen, dass die Fragen sich auf die Bedingungen für den Kfz-Verkehr beziehen.

Konkrete bauliche Maßnahmen auf den auf der Liste angeführten Straßen, die zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit beitragen würden, wie etwa eine Verbreiterung der Fahrbahn zur Gewinnung zusätzlicher Fahrspuren für den Motorisierten Individualverkehr (MIV), sind hier nicht bekannt. Betrieblich liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit in allen Abschnitten aufgrund der Innerortslage bei derzeit 50 km/h und kann daher ebenfalls nicht erhöht werden.

An der Doppelanlage in Brandenburg [Lichtsignalanlagen (LSA) Doppelknoten Schönfließener Straße (L30) und Hauptstraße (K6501)] erfolgt demnächst ein blindengerechter Ausbau, der auch Berücksichtigung in der Signalisierung finden wird. Das könnte im Anforderungsfall von Blindenverkehren zu einer etwas längeren Unterbrechung der Hauptrichtung führen.

Frage 7:

Auf welcher dieser Straßen in Reinickendorf gibt es

- zu welcher Uhrzeit
- in welcher Richtung (stadteinwärts/stadtauswärts)
- auf welchem Teilabschnitt
- eine „grüne Welle“?

Frage 8:

Auf welcher dieser 5 Straßen gibt es an welcher Stellen eine Vorrangschaltung für die BVG Busse?

Antwort zu 7 und zu 8:

Vertiefende Recherchen wurden für die folgenden Straßenzüge vorgenommen:

- a) Oranienburger Chaussee – Berliner Straße – Oranienburger Straße (B 96)
- b) Ruppiner Chaussee - Schulzendorfer Straße - BAB 111

Die Zufahrtsstraße Schönfließener Straße (L30) und Hauptstraße (K6501) münden als Nebenrichtung in die Oranienburger Chaussee, so dass betriebliche Randbedingungen im Zuge dieser Hauptrichtung behandelt werden.

Zu a) Oranienburger Chaussee (B 96)

Die Oranienburger Chaussee / Straße wird als Einfallstraße von Norden her bis zum LSA-Knotenpunkt Göschenstraße (LSA 08010) als Einfallstraße eingestuft. Der Anteil seitlich zufließender Verkehrsbelastungen ab dem nachfolgenden Knotenpunkt Eichborndamm – Wilhelmsruher Damm legt aufgrund der angeschlossenen Stadtgebiete ab hier eine Zuordnung zum Binnenverkehr Berlins bzw. eine Verteilung des einfallenden Pendlerverkehrs nahe.

Eine Besonderheit des Streckenzuges der B 96 von der nördlichen Stadtgrenze bis zum beschriebenen Knotenpunkt ist, dass sich der Abschnitt zwischen den Straßenkreuzungen Burgfrauenstraße im Süden bis Edelhofdamm – Leipziger Straße im Norden auf dem Gebiet Brandenburgs jenseits der Berliner Landesgrenze befinden. Somit liegt die Zuständigkeit des LSA-Doppelknotens Schönfließer Straße (L30) und Hauptstraße (K6501) beim Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg.

In betrieblicher Hinsicht lässt sich die Strecke in zwei Abschnitte einteilen, die in der tabellarischen Zusammenstellung im Anhang anhand der beteiligten Lichtsignalgeregelten Knotenpunkte vorgenommen werden und entsprechend der Tabellenzuordnung als Abschnitte 1 und 2 bezeichnet werden.

Maßgebend für das Zustandekommen eines koordinierten Verkehrsflusses sind grundsätzlich die Umlaufzeiten der geschalteten Programme und die zeitliche Versatzzeit der Anlagen untereinander. Erstere müssen bei allen beteiligten Lichtsignalanlagen (LSA) die gleichen sein, letztere muss dem Zeitbedarf eines Fahrzeugs für das Zurücklegen der dazwischen liegenden Strecke unter Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entsprechen. Da aufgrund des schwankenden Verkehrsaufkommens und unterschiedlicher Koordinierungsrichtungen verschiedene Programme mit unterschiedlichen Umlaufzeiten geschaltet werden, ist es in betrieblicher Hinsicht dann noch entscheidend, dass die Programmwechsel bei den beteiligten Anlagen nach dem gleichen zeitlichen und betrieblichen Muster ablaufen. Hierfür folgen die Steuergeräte einer hinterlegten Wochenautomatik, in der Programm und Zeitpunkt der Programmwechsel festgelegt sind. Die Anpassungen an die verschiedenen Wochentage werden hier nicht weiter betrachtet, da das Betriebs-Prinzip für alle Tage der Woche gilt.

Die Wochenautomatiken unterscheiden sich in den betrachteten Abschnitten, da in dem südlichen innenstadtnahen Abschnitt 2 des betrachteten Streckenzuges innerhalb der morgendlichen und nachmittäglichen Verkehrsspitzen die Programme 5 bzw. 6 mit längeren Umlaufzeiten regelmäßig geschaltet werden. In dem entfernteren Abschnitt 1 umfasst der Schaltzyklus der Programme dagegen eine kürzere Umlaufzeit, womit dem zum Stadtrand hin abebbenden Verkehrsaufkommen Rechnung getragen wird.

Im Abschnitt 1 passt die Umlaufzeit der Anlage 08903, Rauentaler Straße - Zeltinger Straße, nicht in das System der benachbarten Anlagen. Hierzu ist zu erläutern, dass diese Anlage als Anforderungsanlage betrieben wird, die ohne den Bedarf von Kfz aus der Nebenrichtung oder querenden Fußgängern im Dauergrün für die Koordinierungsstrecke steht. Da nicht davon ausgegangen wird, dass jede Minute Anforderungen vorliegen, profitiert der Verkehrsfluss entlang der Hauptrichtung in der überwiegenden Zahl der Umläufe. Die abweichende Umlaufzeit käme nur dann zum Tragen, wenn die verkehrsabhängige Steuerung gestört und tatsächlich das Festzeitprogramm ersatzweise geschaltet werden müsste und die Querverkehre jeden Umlauf Freigabe erhielten. Grund für die kürzere Umlaufzeit sind die damit reduzierten Wartezeiten im Anforderungsfall.

Ähnlich stellt sich auch die Situation an der Anlage Göschenplatz, LSA 08010, dar, wo nur nach Fußgängeranforderung das Dauergrün der Hauptrichtung entlang der Oranienburger Straße unterbrochen wird. Zur Reduzierung der Wartezeit aber auch einer Mindestfreigabe für den Fahrverkehr zwischen zwei dicht aufeinander folgenden Anforderungen ist hier über den ganzen Tag nur eine Umlaufzeit für diese Anlage vorgesehen.

Die Betriebszeiten der unterschiedlichen Programme sowie die präferierte Richtung der Koordinierung (Lastrichtung des Verkehrsaufkommens) sind der erwähnten Tabelle im Einzelnen zu entnehmen. Grundsätzlich befinden sich jedoch beide Abschnitte in koordiniertem Betrieb. Ferner ist der Tabelle zu entnehmen, welche der beteiligten Anlagen einen verkehrsabhängigen Betrieb vorsehen und an welchen LSA eine Busbeschleunigung aktiv ist.

Zu b) Ruppiner Chaussee

Die LSA-Anlagen entlang der Ruppiner Chaussee bis zur Schulzendorfer Straße weisen keine einheitlichen Umlaufzeiten bei den geschalteten Programmen auf. Bis auf die beiden Anlagen Henningsdorfer Straße, LSA 08905, und Schulzendorfer Straße, LSA 08X37, handelt es sich um Fußgänger-Querungsanlagen im Anforderungsbetrieb, die zum Teil auch durch den Fahrverkehr aus angrenzenden Nebenrichtungsstraßen heraus ebenfalls angefordert werden können. Ohne Anforderungen stehen diese Anlagen im Dauergrün der Hauptrichtung (Ruppiner Chaussee).

Das betriebliche Konzept folgt hier also der Bedarfssteuerung, die dann das Dauergrün für die Hauptrichtung unterbricht. Um die Akzeptanz hierfür sicherzustellen, darf die Wartezeit bis zur angeforderten Freigabe nur kurz sein, weswegen diese Anlagen nach dem Prinzip der Sofortanforderung geschaltet werden.

Die Anlage an der Kreuzung Schulzendorfer Straße wird aufgrund des regelmäßig auftretenden Bedarfs in zyklischen Programmen mit fester Umlaufzeit in Festzeit betrieben, allerdings unkoordiniert zu den benachbarten Anforderungsanlagen. Die Anpassung an die tägliche Belastungsganglinie erfolgt hier durch die Schaltung von sechs verschiedenen Programmen, deren Tageszyklus für den Ablauf der gesamten Woche festgeschrieben ist.

Die Anlage an der Henningsdorfer Straße läuft dagegen in freier Umlaufzeit und verlängert verkehrsabhängig die Freigaben der drei Zufahrten nach dem mittels Induktionsschleifen im Asphalt ermittelten, aktuellen Bedarf. Die dort auftretenden Stauerscheinungen sind dem Umstand geschuldet, dass der Bezirk hier beim Ausbau der Straßen auf die Aufweitungen im Knoteninnenraum verzichtet hat und so keine Aufstellflächen zur separaten Abwicklung von Links- bzw. Rechtsabbiegern am Knotenpunkt geschaffen hat. Um den Blockierungen durch die Abbiegeverkehre vorzubeugen, werden die Zufahrten einzeln nacheinander geschaltet und so das Abfließen in alle zur Verfügung stehenden Richtungen ermöglicht.

An keiner dieser Anlagen ist derzeit eine Busbeschleunigung vorgesehen.

Frage 9:

Hält der Senat die geplanten Maßnahmen bei BVG und S-Bahn für ausreichend, um die aus dem Umland nach Berlin fahrenden Menschen für den ÖPNV zu begeistern und so von der Benutzung des eigenen Kfz abzubringen?

Antwort zu 9:

Die genannten Maßnahmen werden die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) weiter erhöhen und somit auch für Nutzerinnen und Nutzer eines eigenen Kfz einen stärkeren Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV bilden.

Für eine weitere Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Umland werden aber auch außerhalb Berlins weitere Maßnahmen als sinnvoll beurteilt. Dies betrifft z. B. einen besseren Zubringerverkehr mit Bussen zu den bereits bestehenden Schienenverkehrsangeboten im Umland. Beispielsweise bestehen entlang der Linie S1 nach Oranienburg noch erhebliche Potenziale und weite Teile der Bebauung liegen außerhalb zumutbarer fußläufiger Entfernungen zu den S-Bahnhöfen.

Frage 10:

Wie stellt sich der Senat zu der Forderung, entlang der Bahntrassen in Brandenburg zusätzliche reine P&R Bahnhöfe (z.B. in Mühlenbeck) zu errichten? Die Pendler könnten dann ihre Autos an zentralen Parkplätzen abstellen und dann mit einem 10 Minuten Takt nach Berlin hineinfahren.

Antwort zu 10:

Der Senat befürwortet grundsätzlich, P&R-Plätze an den wohnortnächsten Bahnhöfen oder Haltepunkten des öffentlichen (Schiene-)Verkehrs in Brandenburg anzulegen, da dann die Entlastung der Straßen am größten und die Auslastung des ÖPNV-Angebotes am besten ist. Für die Realisierung von P&R-Anlagen sind – in Brandenburg – die Gemeinden zuständig. Brandenburg hat hierzu einen Leitfaden entwickelt und stellt entsprechende Fördermittel zur Verfügung. Die Länder und Ministerien tauschen sich in dieser Frage regelmäßig aus und nehmen ihre steuernden und strukturellen Aufgaben im Rahmen der gemeinsamen Leitlinien der Siedlungsentwicklung, der Planung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs inklusive der zugehörigen Abstimmungen zu SPNV-Angeboten, konsequent wahr.

Frage 11:

Wie ist die Auslastung der durch Reinickendorf fahrenden S-Bahnen während des Berufsverkehrs?

Antwort zu 11:

Bei Zugrundelegung der Nachfragedaten aus der bisher letzten im Berliner S-Bahn-Netz durchgeführten Reisendenzahlen-Erhebung (RES) des Jahres 2012 sowie der aktuell während der Hauptverkehrszeiten angebotenen Platzkapazitäten ergeben sich für die S-Bahn-Linien S1, S25 und S26 in den Abschnitten Hohen Neuendorf – Wollankstraße und Hennigsdorf – Wollankstraße während der Hauptverkehrszeiten Stunden-Auslastungswerte im Bereich zwischen 4,3 Prozent und 33,9 Prozent, abhängig von Abschnitt, Fahrtrichtung und Stunde. Bei den angegebenen Auslastungswerten handelt es sich jeweils um mittlere Auslastungen pro Stunde. Es ist davon auszugehen, dass sich während der Spitzenstunde bei einzelnen Fahrten etwas höhere Auslastungswerte ergeben.

Trotz der seit 2012 gestiegenen Fahrgastzahlen im S-Bahn-Netz besteht in den benannten Abschnitten nach Einschätzung des Senats eine ausreichende Kapazität. Die im



Nahverkehrsplan des Landes Berlin vorgegebenen Auslastungs-Grenzwerte von 65 % der Gesamtkapazität aus Sitz- und Stehplätzen werden im Regelfall nicht überschritten.

Eine aktuelle, stationsscharfe Erhebung zur Verkehrsnachfrage wird derzeit (im Verlauf des Jahres 2018) durchgeführt. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor. Erst nach Vorliegen der Ergebnisse dieser Verkehrserhebung werden genauere Daten zur aktuellen Auslastung der Fahrten im S-Bahn-Netz verfügbar sein, voraussichtlich im Jahr 2019.

Berlin, den 04.09.2018

In Vertretung

Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

**Anhang**

a) Oranienburger Chaussee – Berliner Straße – Oraniendamm – Oranienburger Straße (B 96)

Streckenabschnitt (von Nord nach Süd)	LSA-Nr.	Zuständigkeit	Kreuzung	Steuerung	Busbeschl. g.	Koordinierung
--	---------	---------------	----------	-----------	---------------	---------------

1	LSA-Nr.	Zuständigkeit	Kreuzung	Steuerung	Busbeschl. g.	SZP1	SZP2	SZP3	SZP4	SZP5	SZP6
						Tagesplan	Nachtplan	Frühplan	Spätplan	Frühspitze	Spätspitze
						tu=70s	tu=60s	tu=70s	tu=70s	tu=90s	tu=90s
						9:00 - 15:00	22:00 - 5:00	5:00 - 9:00	15:00 - 18:30	k. Betr.-Zt.	k. Betr.-Zt.
	08903	Berlin	Oranienburger Ch. / Rauentaler Str. - Zeltinger Str.	VA Anf.	nein	tu=60s				n. vorhnd.	n. vorhnd.
	GN_TK1	Brandenburg	B 96 Oranienburger Chaussee / L 30 Schönfließler Str.			keine Lastrichtung (ausgewogen)	keine Lastrichtung (ausgewogen)	Lastrichtung Süd	Lastrichtung Nord		
	GN_TK2	Brandenburg	B 96 Oranienburger Chaussee / Hauptstraße								
	08018	Berlin	Berliner Str. / Veltheimstr. - Burgfrauenstr.	VA	HR, NR, Abb.						
	08017	Berlin	Berliner Str. / Hermsdorfer Damm	VA	HR, NR, Abb.						
	08016	Berlin	Berliner Str. / Bertramstr. - Wachsmuthstr.	FZ	nein						n. vorhnd.
	08015	Berlin	Berliner Str. / Almutstr.	FZ	nein						n. vorhnd.

2	LSA-Nr.	Zuständigkeit	Kreuzung	Steuerung	Busbeschl. g.	SZP1	SZP2	SZP3	SZP4	SZP5	SZP6				
						Tagesplan	Nachtplan	Frühplan	Spätplan	Frühspitze	Spätspitze				
						tu=70s	tu=60s	tu=70s	tu=70s	tu=90s	tu=90s				
						9:00 - 15:00	22:00 - 5:00	5:00 - 6:00	15:00 - 15:30	6:00 - 8:30	15:30 - 17:30				
	08014	Berlin	Oraniend. / Dianastr. - Zehntwerderweg	FZ	nein										
	08013	Berlin	Oraniend. / Waidmannsluster D. - Zabel-Krüger-D	VA	HR, NR, Abb.	keine Lastrichtung (ausgewogen)	keine Lastrichtung (ausgewogen)	Lastrichtung Süd	keine Lastrichtung (ausgewogen)	Lastrichtung Süd	Lastrichtung Nord				
	08012	Berlin	Oranienburger Str. / Hermsdorfer Straße	FZ	nein										
	08011	Berlin	Oranienburger Str. / Wittenauer Straße	FZ	nein										
	08010	Berlin	Oranienburger Str. (Göschelpl.)	FZ Anf.	nein							tu=60s	tu=60s	tu=60s	tu=60s

VA = Verkehrsabhängige Steuerung  
 FZ = Festzeit  
 Anf. = Anforderungsbetrieb

HR = Hauptrichtung  
 NR = Nebenrichtung  
 Abb. = Abbiegebeziehungen

SZP = Signalzeitenplan  
 tu = Umlaufzeit, Dauer des Schaltzyklus  
 "9:00 - 15:00" = Schaltzeit der Programms  
 tu=60s = abweichende Umlaufzeit innerhalb eines Programms

n. vorhnd. = Programm nicht vorhanden  
 k. Betr.-Zt. = keine Betriebszeit nach Wochenautomatik