

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 13. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. November 2020)

zum Thema:

Berliner Allee und Haltestelle „Weißer See“ LSA Berliner Allee/Indira-Gandhi-Straße

und **Antwort** vom 04. Dez. 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Dez. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25 563
vom 13. November 2020
über Berliner Allee und Haltestelle „Weißer See“ LSA Berliner Allee/ Indira-Gandhi-
Straße

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

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 Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Wie seit Ende 2018 bekannt ist, plant die BVG Gleisinstandsetzungen im Netzabschnitt Albertinenstraße - Weißer See. Ein Teil der stadtauswärts führenden Strecke verläuft dabei auf der MIV-Fahrbahn. Bei Rückstaus des MIV wird hier regelmäßig der ÖPNV behindert. Seit mehr als fünf Jahren wird die Erstellung einer Machbarkeitsstudie angekündigt, um die Situation zu verbessern und auch Radspuren in diesem Abschnitt der Allee einzurichten. In der Antwort auf die Anfrage S18/24475 von August 2020 erklärte die Senatsverwaltung, die Machbarkeitsstudie nicht zu beauftragen. Gemäß Antwort auf die Anfrage S18/25209 rechnet der Senat mit einer Steigerung des MIV-Verkehrsaufkommens durch den Bau neuer Hauptverkehrsstraßen. Um das Ziel der Schaffung von sicheren Radverkehrsanlagen auf der Berliner Allee zu verwirklichen, müsste der MIV in dem betreffenden Abschnitt jedoch auf eine Fahrspur reduziert werden und um die Behinderung des ÖPNV zu unterbinden, müsste dieser eine durchgehend eigene Fahrtrasse bekommen.

Frage 1:

Wie will der Senat angesichts der geplanten Steigerung des Kfz-Aufkommens und der Beibehaltung der Mischnutzung der Fahrspur von ÖPNV und MIV in diesem Bereich eine Behinderung des ÖPNV verhindern?

Frage 2:

Wie sollen Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit einer der wichtigsten Straßenbahnlinien und der wichtigen Busverbindung 255 (die Pankow und Weißensee verbindet) hier erhöht werden, wenn der Straßenraum dafür nicht neu aufgeteilt wird?

Antwort zu Frage 1 und 2:

Der Senat plant keine Steigerung des Kfz-Verkehrsaufkommens. Alle vom Senat derzeit geplanten bzw. angestrebten Maßnahmen und Initiativen, insbesondere diejenigen im Bereich des Umweltverbundes (Öffentlicher Personennahverkehr - ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr), zielen auf eine Verlagerung so großer Teile des Kfz-Verkehrs wie möglich hin zum Umweltverbund ab. Für den benannten Abschnitt der Berliner Allee werden Lösungen zum Erhalt der Leistungsfähigkeit des dort verkehrenden ÖPNV im Rahmen der weiterführenden Planungen erarbeitet werden.

Frage 3:

Gibt es detaillierte Untersuchungen zu den Auswirkungen der Erhöhung des MIV-Aufkommens und der Schaffung von Radverkehrsanlagen für diesen Abschnitt? Was haben diese ergeben?

Antwort zu 3:

Wie zur Antwort zu Frage 1 ausgeführt, strebt der Senat mit allen verkehrlichen Maßnahmen eine Reduzierung des MIV-Aufkommens an. Dies gilt insbesondere auch für die Anlage von Radverkehrsanlagen, um den Radverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten. Untersuchungen zum genannten Straßenabschnitt werden im Rahmen der weiteren Planungen erfolgen.

Frage 4:

Welche Maßnahmen der Gleisinstandsetzung und in welchen Ausführungen an Ober- und Unterbau sind von der BVG genau geplant und in welchen Zeiträumen?

Frage 5:

Welche baulichen Maßnahmen an Ober- und Unterbau wären erforderlich, um die instandgesetzten Gleise in der Berliner Allee zu verschieben?

Frage 6:

Welche Kosten würden dadurch entstehen und wie setzen sich diese zusammen?

Antwort zu Frage 4, 5 und 6:

Für den benannten Abschnitt der Berliner Allee ist eine Benennung von Maßnahmen und Kosten, die im Zusammenhang mit dann von der BVG durchzuführenden Gleisinstandsetzungsarbeiten bzw. notwendigen Gleisverschiebungen notwendig sind, erst im Rahmen der Untersuchung bzw. weiterführender Planungen möglich.

Frage 7:

Welche provisorischen Möglichkeiten der Gleisinstandsetzung sind in der Berliner Allee möglich?

Antwort zu 7:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Je nach Oberbauform und Zustand der Gleise bzw. des Deckenschlusses stehen uns verschiedene Maßnahmen zur Verfügung.“

Frage 8:

Ist die LSA Berliner Allee/Indira-Gandhi-Straße mit einer Vorrangsteuerung für die Straßenbahn ausgestattet? Falls ja: Zu welchen Tageszeiten bzw. Signalprogrammen ist sie in Betrieb? Falls nein, warum nicht und welche Gründe sprechen gegen ein Nachtprogramm?

Antwort zu 8:

Die LSA (Lichtsignalanlage) wird durchgängig (24/7) mit einer verkehrsabhängigen Steuerung inklusive ÖPNV-Priorisierung für Straßenbahnen und Busse in allen vier tageszeitlich variierenden Signalprogrammen betrieben.

Frage 9:

Welchen Einfluss hat der Fahrerwechsel an dieser LSA auf die Möglichkeiten und Funktionsweise der Vorrangsteuerung?

Frage 11:

Wie würde sich die Verlegung der Haltestellen jeweils hinter die LSA auf die Möglichkeiten und den Aufwand einer wirksamen Vorrangsteuerung für die Straßenbahn auswirken?

Antwort zu Frage 9 und 11:

Die Programm-Beeinflussung jedes ÖV-Fahrzeugs erfolgt über das Aussenden von ortsfesten Meldepunkten im Verlauf der Annäherungsstrecke, auf Grundlage dessen der Zeitpunkt des Freigabebedarfs im Programmablauf prognostiziert wird. Bei freier Annäherung auf den Knotenpunkt hängt diese Annäherungszeit nur von dem Fahrzeitbedarf für das Streckenstück zwischen Meldepunkt und LSA-Haltlinie ab. Enthält die Zufahrtsstrecke ab dem ÖV-Meldepunkt (=Annäherungsstrecke) dagegen eine Haltestelle, sind entsprechende Abschätzungen zur Haltestellenaufenthaltsdauer in der Annäherungszeitprognose mit zu berücksichtigen. Da dieser Zeitbedarf den Schwankungen infolge von Art und Menge des Fahrgastaufkommens (ÖV-Fahrzeug-Spezifika Bus/Straßenbahn, Menge Ein- und Aussteigende, Barzahlende, Zeitaufwand infolge Kinderwägen, Schulklassen, Rollstühle etc.) unterliegt, fällt die Annäherungsprognose für Strecken mit inkludierten Haltestellenaufhalten grundsätzlich ungenauer aus als solche in reiner Fahrzeitabhängigkeit von der Distanz zwischen Meldepunkt und Haltlinie.

Der Zeitaufwand von Fahrer-Wechseln liegt i.d.R. noch über dem von Fahrgastwechselzeiten. Somit führt ein ÖV-Ereignis mit derartiger Einflussnahme auf die konkrete Annäherung immer zu Effizienz-Defiziten der aktuellen Steuerungsbeeinflussung bzw. der Verkehrsabwicklung am LSA-Knotenpunkt, die sich in der Nichtnutzung von ÖV-Freigaben, in Zeitmehrbedarf ggf. auch durch wiederholtes Aufrufen der ÖV-Freigaben und damit einhergehenden Behinderungen für den ÖV (Öffentlichen Verkehr) selbst, aber auch für alle anderen Verkehrsteilnehmenden ausdrückt. Längere Wartezeiten entstehen daher nicht nur dem ÖV, sondern auch beispielsweise dem Fußverkehr, der die ÖV-Trassen queren möchte.

Der Einfluss auf die ÖV-Beschleunigungsqualität von Lichtsignalanlagen (LSA) von Fahrerwechseln innerhalb der Annäherungsstrecke ist folglich aufgrund der zusätzlich verfälschten Prognosegenauigkeit immer negativ zu bewerten. Die Lage von Einfach-Haltestellen auf einem besonderen Bahnkörper hinter LSA und damit außerhalb von aktiven Annäherungsstrecken ist hinsichtlich der ÖV-Beschleunigungsqualität dann positiv zu bewerten, wenn die Haltestelle nur von seriell in Reihe einfahrenden Linien bedient wird. An Knotenpunkten an denen Linien in der Knotenausfahrt zusammengeführt werden, ergeben sich dagegen gleichfalls Abhängigkeiten zu den Haltestellenaufenthaltszeiten konkurrierender Bahnen, die sich negativ auf die Abwicklung am Knoten auswirken und zu erheblichen Wartezeiten vor der LSA führen. Es wäre hier also zunächst entscheidend, ob hinter dem Knoten Mehrfach-Haltestellen vorgesehen werden könnten, die wenigstens zwei Bahnen zeitgleich Platz für den Fahrgastwechsel bieten. Bei der Führung von Straßenbahnen im Mischverkehr sind Haltestellen hinter der LSA aufgrund der damit verbundenen Blockierungen des Fließverkehrs inklusive drohender Rückstauungen in den Knotenpunktbereich negativ zu bewerten.

Frage 10:

Welche mittleren Verlustzeiten der Straßenbahn je Programm und Fahrtrichtung entstehen hier?

Antwort zu 10:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Für den Zeitraum vom beispielsweise 14.09.20 -17.09.20 können wir nachfolgende Aussagen treffen.

Folgende Signalzeitpläne sind vorhanden:

SZPL (Signalzeitplan) 01: Tag (90s)

SZPL 02: Nacht (70s)

SZPL 03: Früh (90s)

SZPL 04: Spät (90s)

Der Wert in Klammern steht für die Umlaufzeit der LSA in Sekunden und spiegelt den Zeitraum wider, indem sich das LSA-Signalbild wiederholt, ausgenommen in der Nacht sind es an dieser LSA jeweils 90 Sekunden.

Die untenstehende Tabelle enthält die Richtung (Beispiel: S1 West -> Süd) in der die LSA (der Kreuzungsbereich) befahren wird. Die „Mittlere Wartezeit in s“ steht für die Standzeit vor der LSA, bis zur Freigabe durch die LSA, jeweils bezogen auf den gültigen Signalzeitenplan oder als Durchschnitt für alle Signalzeitenpläne.

Weiterhin steht in der Tabelle die Anzahl der „Fahrten F“ zur Verfügung, um damit eine Gewichtung für die Qualität zu erhalten.

Richtung	Alle	SZPL01	SZPL02	SZPL03	SZPL04
S1 West -> Süd	11,6s/504F	10,6s/191F	9,4s/84F	12,4s/90F	13,7s/139F
S2 West -> Ost	10,1s/1539F	8,1s/536F	9,3s/236F	10,5s/252F	12,2s/515F
S3 Ost -> West	12,8s/1577F	11,9s/455F	10,5s/241F	8,4s/349F	17,3s/532F
S4 Ost -> Süd	26,5s/35F	12,8s/4F	46,3s/18F	2,9s/12F	0,0s/1F
S5 Süd -> Ost	3,2s/32F	3,0s/13F	3,7s/12F	0,0s/3F	4,3s/4F
S6 Süd -> West	14,2s/525F	18,5s/173F	11,8s/96F	2,7s/93F	16,8s/163F

Mittlere Wartezeit in s, F = Anzahl der Fahrten

Eine Auffälligkeit lässt sich lediglich in der Nacht in Richtung Ost-Süd erkennen. Jedoch kann eine einzige hohe Verzögerung hier bereits stärker ins Gewicht fallen, da lediglich 18 Fahrten ausgewertet wurden.“

Frage 12:

Welche Vorteile hätten hinter dieser LSA gelegene Haltestellen, insbesondere für Umsteiger und im Hinblick auf die hier sehr dichte Fahrzeugfolge?

Antwort zu 12:

Da sich die Dauer des Haltestellenaufenthaltes eines ÖV-Fahrzeugs in diesem Fall auf die tatsächlich benötigte Fahrgastwechselzeit beschränken würde und nicht mehr von dessen Berücksichtigung bei der Signalprogrammbeeinflussung abhängt, würde die Abfertigungsrate der Haltestellenanlage gesteigert und die individuelle Reisezeit des ÖV-Fahrzeugs positiv beeinflusst. Dies gilt zumindest, wenn eine Mehrfachhaltestelle in ausreichender Dimension (> 100 m) und eine freie H-Ausfahrt nicht durch die einzuhaltende Reihenfolge seriell aufgestellter ÖV-Fahrzeuge ÖV-intern selbst behindert wird. Die Güte von Umsteigevorgängen im Sinne gebrochener ÖV-Nutzungen wird durch Fahrzeugwechsel am gleichen Haltestellenbereich grundsätzlich gegenüber solchen gesteigert, die erst das Überqueren von Fahrbahnen und/oder Knotenpunktseiten vorsehen. Da hochbelastete Haltestellen aber i. d. R. für mehr als ein haltendes ÖV-Fahrzeug ausgelegt sind bzw. sein sollten (s.o.), entsteht in diesem Zuge der Nachteil, dass die konkrete Halteposition erwarteter ÖV-Fahrzeuge im Vorhinein nicht festgelegt ist und situativ entstehende Umsteigewege bei jedem Ereignis unterschiedlich ausfallen und spontan zurückgelegt werden müssen. Hierunter leiden i.d.R. ältere Fahrgäste oder Gruppen aus Kita-Kleinkindern oder Schülern. Es ist aus diesem Grund nicht auszuschließen, dass es auch zu mehrfachen Halten kommt, wodurch die Fahrzeit sogar verlängert würde und ggf. auch Wartezeiten am Haltestellenzugang betroffen sein könnten.

Frage 13:

Wurde die Verlegung der Haltestellen hinter die LSA bei unveränderter Gleislage bei der Entscheidung, keine Machbarkeitsstudie durchzuführen, geprüft? Falls ja, mit welchem Ergebnis und welchen Begründungen? Falls nein, warum nicht? Falls nein, wird die Verlegung der Haltestellen hinter die LSA im Rahmen der angekündigten verkehrlichen Untersuchungen geprüft?

Frage 14:

Wurde die von der BVV-Pankow geforderte Führung des Busverkehrs auf der Straßenbahntrasse bei unveränderter Gleislage bei der Entscheidung, keine Machbarkeitsstudie durchzuführen, geprüft? Falls ja, mit welchem Ergebnis und welchen Begründungen? Falls nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 13 und 14:

Für den benannten Abschnitt der Berliner Allee können Aussagen zur Verlegung von Haltestellen bzw. der Führung des Busverkehrs erst im Rahmen der Untersuchung bzw. weiterführender Planungen getroffen werden.

Frage 15:

In S18-24475 und S18-25209 wird behauptet „Die genannten Zielstellungen aus dem BVV-Beschluss VIII-0955 sind damit im Wesentlichen abgedeckt.“

a) Mit welcher Begründung bewertet der Senat, welche Ziele der BVV im genannten Beschluss wesentlich sind und welche nicht?

b) Warum sieht der Senat das Ziel einer ÖPNV-Trasse in diesem Bereich als nicht wesentlich an?

Frage 16:

Falls nein, wird die Führung des Busverkehrs auf der Straßenbahntrasse im Rahmen der angekündigten verkehrlichen Untersuchungen geprüft?

Antwort zu Frage 15 und 16:

Der Senat hat keine Einschätzung darüber vorgenommen, welche der im BVV-Beschluss VIII-0995 [nicht 0955] aufgeführten Ziele wesentlich oder unwesentlich sind, da er grundsätzlich die grundhafte Erneuerung der Berliner Allee befürwortet.

Bei der geplanten verkehrlichen Untersuchung der Berliner Allee im benannten Abschnitt werden die Grundsätze der geltenden Richtlinien und Vorschriften inklusive des Berliner Mobilitätsgesetzes angewandt. Dadurch werden alle im BVV-Beschluss VIII-0995 benannten Ziele (Herstellung sicherer Rad- und Fußverkehrsanlagen, Sicherstellung der zuverlässigen Abwicklung des ÖPNV sowie Verringerung der Emissionen) grundsätzlich sichergestellt. Konkrete Aussagen dazu, ob es eine gemeinsame ÖPNV-Spur (Bus und Straßenbahn) geben kann oder nicht, sind erst im Rahmen der vorgenannten Untersuchung bzw. weiterführender Planungen möglich.

Frage 17:

Welche Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den ÖPNV und der ÖPNV-Beschleunigung werden im Rahmen der angekündigten verkehrlichen Untersuchungen geprüft?

Frage 18:

Welche Maßnahmen werden geprüft, um die zunehmende Behinderungen des stadtauswärts fahrenden ÖPNV durch stetig zunehmenden Kfz-Verkehr im derzeitigen Mischverkehr von Pistoriusstraße bis Haltestelle „Weißer See“ zu vermeiden?

Antwort zu Frage 17 und 18:

Für den benannten Abschnitt der Berliner Allee werden Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV sowie Vermeidung von Behinderungen des stadtauswärts fahrenden ÖPNV im Rahmen der Untersuchung bzw. weiterführender Planungen erarbeitet werden.

Frage 19:

Ist den Antworten aus Sicht des Senates noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 19:

Nein.

Berlin, den 04.12.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz