

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

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

zum Thema:

Strecke Adlershof I und Straßenbahnneubaustrecke Adlershof II

und **Antwort** vom 29. Nov. 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. 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. 18/25564
vom 13. November 2020
über Strecke Adlershof I und Straßenbahnneubaustrecke Adlershof II

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

A. Strecke Adlershof I

Frage 1:

Welche der LSA auf der Straßenbahnstrecke zwischen S-Bahnhof Adlershof und der Endstation Karl-Ziegler-Straße sind mit und welche ohne permanent eingeschaltete Vorrangsteuerung für die Straßenbahn ausgestattet?

Antwort zu 1:

Zwischen dem S-Bahnhof Adlershof und dem Gleisabzweig Max-Born-Straße sind alle Lichtsignalanlagen (LSA) mit verkehrsabhängigen Steuerungen zur Priorisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ausgestattet. Dies betrifft alle versorgten Programme, so dass die gesamte Betriebszeit über auch die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) aktiv ist.

Konkret handelt es sich um die folgenden Anlagen:

23019 Adlergestell / Dörpfeldstr. – Rudower Chaussee mit Teilknoten Gleisschleife
23088 Rudower Chaussee / Franz-Ehrlich-Straße – Wagner-Régeny-Straße
23089 Rudower Chaussee / Am Studio
23090 Rudower Chaussee / Groß-Berliner Damm
23091 Rudower Chaussee / Gottfried-Leibniz-Straße
23092 Rudower Chaussee / Max-Born-Straße

Frage 2:

An welchen der oben erwähnten LSA gibt es Null-Wartezeit-Steuerungen?

Frage 10:

An welchen dieser LSA wird es Null-Wartezeit-Steuerungen geben?

Antwort zu 2 und 10:

Grundsätzlich verfolgen alle ÖPNV-beeinflussten LSA-Steuerung das Ziel, den öffentlichen Nahverkehrsfahrzeugen ein möglichst verlustfreies Passieren der Knotenpunkte bzw. Signal-Querschnitte zu ermöglichen. Eine Spezifikation von LSA-Steuerungen mit der vorstehend erwähnten Bezeichnung gibt es dagegen nicht. Vielmehr führen die individuellen Randbedingungen der jeweiligen Knotenpunkte im Betrieb zu unterschiedlichen Erfolgsbilanzen hinsichtlich der erzielten Beschleunigungseffekte. Hierbei führen neben Knotencharakteristika, Signalisierungsmerkmalen, Steuerungsphilosophie, betrieblichen Belastungen und den unterschiedlichen Signalprogrammen auch konkurrierende Einflüsse des ÖPNV untereinander zu Abweichungen gegenüber der angestrebten Maxime von Null-Wartezeiten.

Frage 3:

Zu welchen Tageszeiten bzw. Signalprogrammen sind sie in Betrieb?

Frage 11:

Zu welchen Tageszeiten bzw. Signalprogrammen sind diese in Betrieb?

Antwort zu 3 und 11:

Die Priorisierungs-Steuerung ist in allen Programmen enthalten und entsprechend der vorgesehenen Betriebszeit dauerhaft in Betrieb.

Frage 4:

Sofern es kein Nachtprogramm mit Null-Wartezeit-Steuerungen gibt: Warum nicht?

Frage 12:

Sofern es im Nachtprogramm keine Null-Wartezeit-Steuerungen gibt: Warum nicht?

Antwort zu 4 und 12:

Die programmseitigen Einflüsse auf die Beschleunigungseffekte sind abhängig von der Dauer der Umlaufzeit (Schalt-Zyklus), die in den Nachtprogrammen aufgrund der zu erwartenden schwächeren Verkehrsbelastung kürzer ausfällt als in den Tages- oder Spitzen-Programmen und daher weniger Spielräume für Beeinflussungen bietet. Die verwendete Steuerungsphilosophie ist in allen Programmen gleich und orientiert sich an der Einbettung der ÖV-Beeinflussung in das System koordinierter Freigaben, das Grundlage unbeeinflusster Umläufe ist und zu gleichmäßig verteilten Freigabe- und Wartezeiten führt.

Die einzige Besonderheit hierbei besteht nachts darin, dass der Straßenbahnbetrieb eingestellt und der Straßenzug Rudower Chaussee ausschließlich von Nachtbuslinien befahren wird, wofür Modifikationen des Meldesystems der Busse vorgenommen werden.

Frage 5:

Welche mittleren Verlustzeiten entstehen je Signalprogramm und Fahrtrichtung auf dem o.g. Abschnitt?

Antwort zu 5:

Die mittleren Wartezeiten sind dem Senat nicht bekannt. Sie werden in der Regel bedarfsorientiert von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) ermittelt, was mit einem größeren zeitlichen Aufwand verbunden ist.

B. Straßenbahnneubaustrecke Adlershof II

Im Rahmen der Planfeststellung wurde dargestellt, dass an mehreren LSA Linksabbieger auf den Gleisen warten sollen, derweil die Straßenbahn während der langen Grünphase des parallel geführten Kfz ein Haltsignal erhält. Die Vorteile des eigenen Gleiskörpers - behinderungsfreie Fahrt in derselben Grünphase wie die parallel geführte Kfz-Haupttrichtung - wird somit behindert. Sowohl der Fahrgastverband IGEB als auch der BUND hatten in Einwendungen mehrere Alternativen beschrieben und knotenpunktspezifische Vorschläge unterbreitet. Da diese nicht Gegenstand der Planfeststellung sind, verwies SenUVK seinerzeit auf die Ausführungsplanung.

Frage 6:

An welchen LSA wird welche andere Lösung umgesetzt?

Antwort zu 6:

An den folgenden Anlagen konnte auf Grund der jeweils anderen räumlichen Situation eine separate Linksabbiegespur eingerichtet werden:

23031 Sterndamm / Groß-Berliner Damm - Südostallee

23100 Groß-Berliner Damm (Greifstraße – Pietschkerstraße – Feuerwehr)

23098 Groß-Berliner Damm / Landfliegerstraße – Segelfliegerdamm

Frage 7:

An welchen LSA werden Linksabbieger auf den Gleisen warten müssen?

Antwort zu 7:

23099 Groß-Berliner Damm / Nieberstraße

23108 Groß-Berliner Damm / Benno-König-Straße – Gerhard-Sedlmayr-Straße

23109 Groß-Berliner Damm / Hermann-Dorner-Allee – Igo-Etrich-Straße

Frage 8:

Warum werden an diesen LSA keine andere Lösung in Erwägung gezogen?

Antwort zu 8:

An allen drei Knotenpunkten vollzieht sich der Straßenbahnausbau auf Flächen innerhalb des bestehenden Straßenausbaus, der zusätzliche Separierungen für Linksabbiegerströme nicht (mehr) zulässt. Damit reduzieren sich die Möglichkeiten einer Beschleunigung auf die reine signaltechnische Einflussnahme im Rahmen der Schaltung

von Sonderfenstern für die Straßenbahnen, die allerdings auch das ursprüngliche Betriebskonzept zu diesem Straßenausbau darstellen.

Frage 9:

Welche der LSA auf der Neubaustrecke werden mit und welche ohne permanent eingeschaltete Vorrangsteuerung für die Straßenbahn ausgestattet?

Antwort zu 9:

Derzeit wird beabsichtigt, alle im Verlauf befindlichen Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Beeinflussung auszustatten. Über die Betriebszeit der Straßenbahn hinausgehende zeitliche Befristungen sind nicht vorgesehen.

Frage 13:

Welche mittleren Verlustzeiten je Signalprogramm und Fahrtrichtung werden auf dem o.g. Abschnitt entstehen?

Antwort zu 13:

Hierzu werden im Vorhinein die resultierenden Qualitätsstufen nur grob überschlägig ermittelt. Danach ist an den Anlagen eine Qualitätsstufe nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) von B-D ermittelt worden. Weitergehende Anpassungen erfolgen dann ggf. im späteren Betrieb auf der Grundlage von konkreten Messungen durch die BVG.

Frage 14:

Falls dieses nicht bekannt ist, auf welchen Annahmen zu Fahr- und Haltezeiten beruht folglich die Fahrplangestaltung?

Antwort zu 14:

Die Fahrplangestaltung fußt im Vorhinein auf Annahmen der BVG.

Frage 15:

Ist den Antworten aus Sicht des Senates noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 15:

Nein.

Berlin, den 29.11.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz