

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

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

zum Thema:

Entwicklung Linie 61 - Bölschestraße Friedrichshagen

und **Antwort** vom 01. Dezember 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. 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. 18/25565
vom 13. November 2020
über Entwicklung Linie 61 - Bölschestraße Friedrichshagen

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

2017 wurde der besondere Bahnkörper der Straßenbahn in der Bölschestraße aufgehoben und der Gleisbereich für den Kfz-Verkehr freigegeben. Es wurde befürchtet, dass die Einfahrt in die neue Haltestelle Müggelseedamm/Bölschestraße in Fahrtrichtung Süden durch Kfz-Verkehr auf dem Gleis behindert werden könnte.

Frage 1:

Inwieweit wurde der Umbau zur Optimierung des Straßenbahnvorrangs an der LSA Müggelseedamm/Bölschestraße genutzt?

Antwort zu 1:

Der Planfeststellungsbeschluss zum Umbau der Bölschestraße bildete die Grundlage für die BVG-seitige (Berliner Verkehrsbetriebe) Grundinstandsetzung der Straßenbahnanlagen. Dabei wurde im südlichen Bereich der Haltestellenbereich barrierefrei umgebaut und die Begehung der Mittelbahnsteige signaltechnisch gesichert. Die Lichtsignalanlage (LSA) wurde modernisiert, an die baulichen Gegebenheiten angepasst und steuerungsseitig komplett neu erarbeitet. Letzteres bedeutete die komplette Neustrukturierung der Steuerung inklusive Verkehrsabhängigkeit und Vorrangschaltung für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Mit der im Planfeststellungsverfahren verwendeten und abgestimmten objektbezogenen Verkehrsprognose wurde die Leistungsfähigkeit der LSA nachgewiesen.

Frage 2:

Wie haben sich die Wartezeiten vor und an der LSA Müggelseedamm/Bölschestraße durch den Umbau entwickelt?

Antwort zu 2:

Mit Inbetriebnahme der verkehrsabhängigen LSA-Steuerung am 13.10.2020 wurde eine einwöchige Aufzeichnung der Signalisierung inklusive der ÖPNV-An- und Abmelde-Telegramme vorgenommen. Die Ergebnisse liegen der Senatsverwaltung derzeit noch nicht vor, insofern kann zu den aktuellen Wartezeiten noch keine Aussage getroffen werden.

Frage 3:

Welche Behinderungen der Einfahrt in die Haltestelle durch Kfz gibt es?

Antwort zu 3:

Bei mehreren Ortsbesichtigungen konnten keine Behinderungen bei der Haltestellen-Einfahrt beobachtet werden. Beschwerden der BVG liegen nicht vor.

Frage 4:

Inwieweit ist die LSA Müggelseedamm/Bölschestraße mit einer permanent eingeschalteten Vorrangsteuerung für die Straßenbahn ausgestattet? Sofern nicht, welche Gründe gibt es hierfür?

Antwort zu 4:

Die ÖPNV-Priorisierung ist in allen Programmen enthalten und entsprechend der vorgesehenen Betriebszeit dauerhaft in Betrieb.

Frage 5:

Inwieweit gibt es an dieser LSA eine Null-Wartezeit-Steuerung? Sofern dies der Fall ist, zu welchen Tageszeiten bzw. Signalprogrammen ist sie in Betrieb? Sofern es im Nachtprogramm keine Null-Wartezeit-Steuerungen gibt: Warum nicht?

Antwort zu 5:

Grundsätzlich verfolgen alle ÖPNV-beeinflussten LSA-Steuerungen das Ziel, den öffentlichen Nahverkehrsfahrzeugen ein 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 betrieblichen Belastungen und den unterschiedlichen Signalprogrammen auch konkurrierende Einflüsse des ÖPNV untereinander zu Abweichungen gegenüber der angestrebten Maxime von Null-Wartezeiten.

Die verwendete Steuerungsphilosophie ist in allen Programmen gleich und richtet sich nach 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.

Frage 6:

Welche mittleren Verlustzeiten der Straßenbahn je Programm und Fahrtrichtung entstehen hier? Falls dieses nicht bekannt ist: Welche Veränderungen der planmäßigen Fahrzeiten gab es im Vergleich von 2016 zum aktuellen Fahrplan im Abschnitt S-Bahnhofs Friedrichshagen - Müggelseedamm/Bölschestraße je Fahrtrichtung?

Antwort zu 6:

Die mittleren Wartezeiten sind dem Senat nicht bekannt. Sie werden in der Regel bedarfsorientiert von der BVG ermittelt, was aber mit einem größeren zeitlichen Aufwand verbunden ist. Dem Senat liegen im Jahresvergleich zudem nur Änderungen der durchschnittlichen Geschwindigkeit der betroffenen Linien vor, nicht die Veränderungen der planmäßigen Fahrzeiten auf einzelnen Linienabschnitten.

Frage 7:

Ist den Antworten aus Sicht des Senates noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 7:

Nein.

Berlin, den 01.12.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz