

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 25. Mai 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Mai 2020)

zum Thema:

Attraktivitätssteigerung des ÖPNV - Mobilitätswende beschleunigen

und **Antwort** vom 17. Juni 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Jun. 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. 18/23608
vom 25. Mai 2020
über Attraktivitätssteigerung des ÖPNV - Mobilitätswende beschleunigen

Der Senat ist sich des Stellenwerts des Fragerechts der Abgeordneten bewusst und die Beantwortung Schriftlicher Anfragen der Mitglieder des Abgeordnetenhauses nach Artikel 45 Absatz 1 der Verfassung von Berlin hat eine sehr hohe Priorität. Gegenwärtig konzentriert der Senat seine Arbeit und seinen Ressourceneinsatz aber auf die Bekämpfung der infektionsschutzrechtlichen Gefährdungslage für die Berliner Bevölkerung. Vor diesem Hintergrund beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage im Namen des Senats von Berlin 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.

Frage 1:

Wie viele km umfassten die Bussonderfahrstreifen in Berlin zum 31. Dez.17 / 31. Dez.18 und 31. Dez.19?

Antwort zu 1:

In den Jahren 2017 und 2018 umfassten die Bussonderfahrstreifen eine Länge von 102 km; 2008 existierten rund 101 km Bussonderfahrstreifen, danach erfolgten noch einige Ergänzungen. 2019 wurden für weitere 8,9 km neue Bussonderfahrstreifen angeordnet.

Frage 2:

Wie viele weitere Bussonderfahrstreifen sind bis zum heutigen Tag in welcher Länge und wo angeordnet und markiert?

Antwort zu 2:

Über die in der Antwort auf Frage 1 enthaltenen und bereits angeordneten Bussonderfahrstreifen hinaus sind seit dem 01.02.2020 folgende weitere Bussonderfahrstreifen angeordnet worden (insgesamt 6.310 m), eine Umsetzung steht noch aus:

Straße	von...	bis...	Länge (in m)
Clayallee	Scharfestr.	Potsdamer Str.	330
Lichtenrader Damm	Raabestr.	Marienfelder Ch.	470
Joachimsthaler Straße	Lietzenburger Straße	Kurfürstendamm	280
Waltersdorfer Chaussee	Stadtgrenze	Neuköllner Straße	2000
Masurenallee	Hst. "Haus des Rundfunks"	vor Theodor-Heuss-Platz	260
Mahlsdorfer Straße	Hoernlestraße	Bestands-BSF	160
Daumstr	Goldbeckweg	Telegrafenberg	660
Holländerstraße	Hst. "Brienzer Str."	Markstr.	350
Karolinenstraße	Heiligenseestr.	U Alt-Tegel	250
Wilhelmsruher Damm	Schorfheidestr.	Senftenberger Ring	560
Falkenseer Damm	Askanierring	Hst. "Falkenseer Platz"	760
Königsberger Str.	Herwarthstr.	Hindenburgdamm	230

Frage 3:

Welche weiteren Bussonderfahrstreifen sind für 2020 wo und in welcher Länge geplant?

Antwort zu 3:

Für folgende Straßenabschnitte sind weitere Anordnungen für weitere 6.270 m vorgesehen:

Straße	von...	bis...	Länge (in m)
Otto-Suhr-Allee	Richard-Wagner-Str.	Hst. Marchstr.	1020
Rauchstraße	Goltzstr.	Streitstr.	240
Brunsbütteler Damm	Am Bhf. Spandau	vor Klosterstr.	210
Reichpietschufer	Ausfahrt Tiergartentunnel	Potsdamer Str.	230
Alt-Blankenburg	Jungbornstr.	Fußgängerüberweg	160
Malteserstraße	ggü. Friedrichrodaer Str.	Marienfelder Allee	730
Teltower Damm	Leo-Beck-Str	Schädestr.	620
Hildburghäuser Straße	Waldsassener Str.	Friedensfelder Str.	760
Marienfelder Allee	Diedersdorfer Weg	Hildburghäuser Straße	200
Marienfelder Allee	Hst. Hranitzkystr	Friedensfelder Straße	1200
Friedrich-Karl-Straße	Werderstr.	Tempelhofer Damm	200
Hindenburgdamm	Klingsorstr.	Händelplatz	700

Frage 4:

An wie vielen Lichtzeichenanlagen (LZA) gab es zum 31. Dez. 19 Vorrangschaltungen für Busse und Straßenbahnen?

Frage 5:

Wie viele der bereits installierten Vorrangschaltungen für Busse und Bahnen waren im Dez. 19 in Betrieb?

Antwort zu 4 und 5:

Nach Mitteilung der BVG liefen mit Stand 31.12.2019 an 1.004 Lichtsignalanlagen verkehrsabhängige Steuerungen mit Beeinflussung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Frage 6:

Zu welchen Tageszeiten werden die Vorrangschaltungen i.d.R. betrieben oder findet deren Einsatz 7/24 statt?

Antwort zu 6:

An den Lichtsignalanlagen (LSA), die mit einer ÖPNV-Beeinflussung ausgestattet sind, wird diese rund um die Uhr betrieben.

Frage 7:

Wie wird an LZA mit Vorrangschaltung sichergestellt, dass zu Fuß Gehende auch bei Annäherung von Bus und Bahn die Fahrbahn während der Räumphase sicher überqueren können?

Antwort zu 7:

Die Schutzzeiten zwischen den Freigaben sämtlicher, untereinander nicht verträglicher Verkehrsströme werden immer eingehalten und gerätetechnisch permanent überwacht.

Frage 8:

Welche konkreten Vorschläge hat der Senat, um den Zielkonflikt Beschleunigung des Bus- und Straßenbahnverkehrs versus verlängerte Grün- und Räumphasen für zu Fuß Gehende - insbesondere für Geh- und Sehbehinderte - möglichst optimal zu lösen?

Antwort zu 8:

Dieser Zielkonflikt lässt sich naturgemäß nicht vollständig auflösen. Betriebliche Maßnahmen zur Entschärfung der sich gegenseitig benachteiligenden Qualitäts- und Komfort-Anforderungen gehen von der Annahme aus, dass die jeweiligen Anforderungen nicht ausschließlich zeitgleich und permanent auftreten. Daher werden die entsprechenden Beeinflussungen auch nur nach aktiver Anforderung des jeweiligen Verkehrsstroms geschaltet und nach der Reihenfolge der eingegangenen Anmeldungen realisiert.

Frage 9:

Wie hat sich die durchschnittliche Geschwindigkeit der Busse und Straßenbahnen in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Antwort zu 9:

Die BVG hat zu der Frage Folgendes übermittelt:

„Die durchschnittliche Geschwindigkeit in km/h hat sich bei Bus und Straßenbahnen in den letzten Jahren wie folgt entwickelt:

Jahr	Straßenbahn	Bus
2015	19,4	18,6
2016	19,1	18,4
2017	19,1	18,2
2018	18,8	18,1
2019	18,8	18,0“

Frage 10:

Welche konkreten Maßnahmen hat die "Task Force Beschleunigung" bisher für den Bus- und Straßenbahnverkehr vorgeschlagen?

Antwort zu 10:

Der Schwerpunkt der Task Force Beschleunigung liegt auf der Beschleunigung des Bus- und Straßenbahnverkehrs durch Lichtsignalanlagen, neue Bussonderfahrstreifen sowie die Ausweitung der Gültigkeit von Bussonderfahrstreifen. Die Task Force hat im Zuge der Maßnahmen im Straßenbahnverkehr Veränderungen an den Steuerungen der Lichtsignalanlagen (neue verkehrsabhängige Steuerungen) priorisiert und an vielen Stellen erfolgreich (M4 und M6) umgesetzt. Neben diesen Maßnahmen werden auch Veränderungen der Straßenraumaufteilung diskutiert und bei Eignung umgesetzt. Die Vorhaben werden i. d. R. durch die BVG vorgeschlagen und nachfolgend in enger Abstimmung mit der BVG ausgewählt.

Frage 11:

Welche konkreten Maßnahmen hat die BVG bisher zur Beschleunigung für den Bus- und Straßenbahnverkehr vorgeschlagen?

Frage 15:

Welche durch die Task Force initiierten Maßnahmen, zur Beschleunigung des ÖPNV, wurden und werden aktuell mit welchem Beschleunigungseffekt umgesetzt bzw. sollen wann umgesetzt werden?

Antwort zu 11 und 15:

Die Einschätzung des Nutzens basiert bei den meisten der Task-Force-Maßnahmen nicht auf Berechnungsprognosen, da bei dieser Art von Änderungen die Vorteile für den öffentlichen Verkehr (ÖV) ebenso qualitativ eingeschätzt werden können. Einige der Task-Force-Maßnahmen haben auch rein betriebliche Gründe, wie etwa das schnellere

Räumen von Haltestellenbereichen für nachfolgende ÖV-Fahrzeuge, ohne dass dabei ein Beschleunigungseffekt hinsichtlich der Reisezeit entstehen würde.

Endgültig können Beschleunigungseffekte erst im Betrieb durch nachträgliche Analysen seitens der BVG festgestellt werden, da sich nicht alle Einflussfaktoren – etwa die des Fahrgastaufkommens, des Fahrpersonals oder der aktuellen Fahrplanlage - im Vorhinein hinreichend genau einschätzen lassen. Mitunter stellen diese Ergebnisse dann auch die Grundlage für weitere Maßnahmen dar.

Die BVG hat zu der Frage zusätzlich Folgendes übermittelt:

„Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen zur Beschleunigung von Bus- und Straßenbahnverkehr soll die Attraktivität, Stabilität, Zuverlässigkeit sowie Regelmäßigkeit des ÖPNV-Angebots in Berlin verbessert werden. Ohne Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen kommt es zu einer weiteren Verlangsamung des Oberflächenverkehrs und zu vermehrten Unregelmäßigkeiten. Mit einer Verlangsamung steigen die Aufwendungen zur Erbringung der Verkehrsleistung, da hierfür zusätzliche Ressourcen für Personal und Fahrzeuge bereitgestellt werden müssen.

Vor dem Hintergrund sind auch aus Sicht der BVG Beschleunigungsmaßnahmen für einen effizienten ÖPNV dringend erforderlich.

Die Beschleunigung der Straßenbahnlinien M4 und M6 wurde nach Umsetzung von sieben bzw. sechs verschiedenen Maßnahmen in 2019 abgeschlossen.

Aktuell befinden sich in der Task Force Maßnahmen auf der Straßenbahnlinie M10, auf den Omnibuslinien M27, dem Linienbündel X36/136 und der Linie 236 in Planung und Umsetzung. Im Wesentlichen sind hier Maßnahmen zur Beschleunigung an Lichtsignalanlagen vorgesehen.

Auf der Linie M10 ist die Umsetzung von fünf Maßnahmen vorgesehen. Hiervon ist eine Maßnahme bereits umgesetzt. Die vier weiteren Maßnahmen befinden sich, mit dem Ziel der Fertigstellung im III. Quartal 2020, noch in Umsetzung.

Für die Linie M27 wurden Beschleunigungsmaßnahmen an 25 Lichtsignalanlagen geprüft. Neun Lichtsignalanlagen konnten mit Stand heute umgesetzt werden. Sechs Anlagen werden voraussichtlich bis zum IV. Quartal 2020 in Betrieb genommen. Auf Grund von überschneidenden Planungen können zwei Anlagen voraussichtlich erst Mitte 2021 umgesetzt werden. Für acht Anlagen gibt es aktuell keinen Umsetzungszeitraum. Neben den Maßnahmen zur Beschleunigung an Lichtsignalanlagen wurden zusätzlich Bussonderfahrstreifen in der Gültigkeit ausgeweitet und in der Prinzenallee neu angeordnet; der Bussonderstreifen in der Prinzenallee wurde noch nicht umgesetzt. Im Zuge der Linien X36, 136 und 236 wurden 22 Lichtsignalanlagen identifiziert. Hiervon wurden mit Stand heute 17 Lichtsignalanlagen in Betrieb genommen. Vier Anlagen werden nach Umbaumaßnahmen voraussichtlich im IV. Quartal 2020 in Betrieb genommen werden. Aktuell ist eine Maßnahme auf Grund einer Überplanung eines Kreuzungsbereiches zurückgestellt.

Als weitere Maßnahmen wurden in den letzten 12 Monaten die Gültigkeit von rund 25 km Bestandsbusspur ausgeweitet sowie auf rund 20 km Linienweg zusätzliche Busspuren angeordnet.

Die Umsetzung dieser angeordneten Maßnahmen obliegt den Bezirken.“

Frage 12:

Wie bewertet der Senat die von der BVG und der Task Force vorgeschlagenen Maßnahmen bzgl. Umsetzung, Kosten und Beschleunigungseffekt?

Antwort zu 12:

Bei allen Task-Force-Maßnahmen werden die geschätzten Kosten dem abgeschätzten Nutzen gegenübergestellt. Siehe auch Antwort auf die Frage 15.

Frage 13:

Inwieweit befindet sich ein im NVP angekündigter Pilot in Vorbereitung bzw. Umsetzung, der eine flächige Einfärbung von Bussonderfahrstreifen vorsieht, um die Akzeptanz für diese bei den übrigen Verkehrsteilnehmenden zu verbessern?

Antwort zu 13:

Zu dem Pilotprojekt ist noch keine Entscheidung erfolgt.

Frage 14:

Inwieweit wurden Einsatzmöglichkeiten und die Ausgestaltung von Bustrassen in Mittellage untersucht? Welche konkreten Ergebnisse liegen hierzu vor?

Antwort zu 14:

Für neue Bussonderfahrstreifen (BSF) wird in jedem Einzelfall geprüft, in welcher Lage (Rand- oder Mittellage) der BSF angeordnet werden könnte. Dabei spielen u.a. die zur Anordnung notwendige Mindest-Busfrequenz, die Lage der Haltestellen, die Lade- und Lieferbedürfnisse, die speziellen örtlichen Gegebenheiten wie Straßenbreiten und mögliche Führungen des Radverkehrs eine Rolle. Das kann dazu führen, dass auf einer BSF-Strecke auch zwischen Rand- und Mittellage gewechselt wird.

Frage 16:

Zur Überprüfung der Wirksamkeit der in Bezug auf die ÖPNV-Beschleunigung getroffenen Maßnahmen wird gemäß § 22 Abs. 4 MobG ein regelmäßiges Monitoring durchgeführt und die erfassten Daten sind zu evaluieren. Welche Erkenntnisse zieht der Senat aus dem Evaluationsbericht?

Antwort zu 16:

Mit dem neuen Verkehrsvertrag werden die Voraussetzungen für ein regelmäßiges Monitoring geschaffen, neben den bekannten Kennzahlen ist auch beabsichtigt, eine weitergehende, detailliertere Analyse vornehmen zu können und auch technische Strukturen künftig darauf auszurichten. Der Aufbau eines entsprechenden Berichtswesens mit dem Zusammenführen benötigter Daten beginnt nach Abschluss des Vertrages und beinhaltet auch die Einbindung der von den bezirklichen Behörden zu erhebenden und einzubringenden Daten.

Frage 17:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 17:

Nein.

Berlin, den 17.06.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz