

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 23. März 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. März 2018)

zum Thema:

Beschleunigung des ÖPNV in Berlin – Busspuren und Vorrangschaltungen

und **Antwort** vom 09. April 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Apr. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Harald Moritz (Bündnis 90/Die Grünen)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13889
vom 23. März 2018
über Beschleunigung des ÖPNV in Berlin – Busspuren und Vorrangschaltungen

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Mitwirkung gebeten. Die dort in eigener Verantwortung erstellte und dem Senat übermittelte Stellungnahme ist nachfolgend in ihren maßgeblichen Teilen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Kilometer Bussonderfahrstreifen („Busspuren“) gab es zum 31.12.2016 in Berlin?

Antwort zu 1:

Bis zum 31.12.2016 umfassten die Bussonderfahrstreifen eine Gesamtlänge von ca. 102,3 Kilometern.

Frage 2:

Wie viele weitere Busspuren wurden bis zum heutigen Tag angeordnet und markiert? Wenn ja, in welcher Länge und wo?

Antwort zu 2:

Seit dem 1.1.2018 wurde auf einer Länge von 175 Metern eine weitere Busspur in der Berliner Straße (Bezirk Pankow) ab Hadlichstraße bis hinter Schulstraße eingerichtet. Dabei handelt es sich allerdings nicht um einen Bussonderfahrstreifen in der üblichen

Form (Ausweisung durch Zeichen 245 Straßenverkehrs-Ordnung - StVO), sondern die BVG-Busse dürfen im Rahmen einer erteilten Ausnahmegenehmigung die bereits vorhandene, mit einer Sperrfläche abmarkierte Trasse, die von Straßenbahnen befahren wird, mitbenutzen.

Frage 3:

Welchen Standard haben die bestehenden Busspuren hinsichtlich Breite und Benutzungsfreigabe für weitere Verkehrsmittel z.B. Rad, Taxis, Busse im Gelegenheitsverkehr etc. (wenn unterschiedliche Standards, dann bitte aufgeschlüsselt nach Streckenlängen)?

Antwort zu 3:

In der Regel haben die Bussonderfahrstreifen eine Breite von 3,00 m und werden zur Mitnutzung für Radfahrende, Taxi, Krankenfahrzeuge sowie Busse im Gelegenheitsverkehr freigegeben.

Frage 4:

Welche Weiterentwicklung der Beschleunigung des Busverkehrs mittels Busspuren ist vorgesehen (mit welchen Standards, Längen und in welchen Zeiträumen)?

Antwort zu 4:

Die BVG hatte im Frühjahr 2017 ein ca. 100 km umfassendes Paket neuer bzw. zeitlich auszuweidender Busspuren vorgeschlagen, die es im Rahmen der verfügbaren Bearbeitungskapazität bei der Verkehrslenkung Berlin (VLB) abzuarbeiten gilt. Dazu wurde zwischen BVG, Aufgabenträger und VLB zunächst eine Priorisierung vorgenommen, um sich vorerst auf die Abschnitte zu konzentrieren, die bei wenig Aufwand hohen Nutzen für den ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) versprechen. Die ersten zusammengefassten Unterlagen für die Beurteilung von neu einzurichtenden Busspuren sind der VLB im November 2017 übergeben worden. Derzeit wird nach einer Lösung für die Erstellung von Bestandsplänen gesucht. Für Busspuren, bei denen die BVG lediglich eine Ausweitung der Geltungszeiten vorgeschlagen hat, gibt es keinen zeitlichen Plan zur Umsetzung.

Eine Benennung der konkreten Standards, Längen und Zeiträume ist daher derzeit nicht möglich.

Frage 5:

An wie vielen Lichtsignalanlagen gab es zum 31.12.2016 Vorrangschaltungen für Busse und Straßenbahnen?

Antwort zu 5:

Es gab an ca. 850 Lichtsignalanlagen (LSA) die Möglichkeit der Beeinflussung durch Omnibusse und an 329 Anlagen Vorrangschaltungen für die Straßenbahn.

Frage 6:

Wie viele davon waren zum 31.12.2016 in Betrieb bzw. wie viele waren außer Betrieb und warum?

Antwort zu 6:

Bus

Von den 850 Lichtsignalanlagen waren ca. 65 außer Betrieb. Die Ursachen können sehr vielfältig sein.

Gründe dafür sind beispielsweise:

- Störungen bei der Funkübertragung:
 - o Umgebungsbedingungen, Abblocken oder Auslöschen von Funktelegrammen
- Systemgründe:
 - o Nichtaussendung, Mehrfachaussendung oder Verschiebung von Funktelegrammen. Gründe hierfür sind u.a. Mehrfachhaltestellen mit unbekannter Halteposition, Behinderungen in Haltestellen (ordnungswidriges Parken)
- Technische Gründe:
 - o Abarbeitungsfehler im Bordrechner des Fahrzeugs
 - o Fehler bei Funkgerät oder Antenne im Fahrzeug
 - o Fehler auf der Empfangsseite (Antenne, Kabel, Funkgerät etc.)
 - o Fehler in der Funk-Empfangs- und Auswerteeinheit (Einstellungen, Konfiguration, Baugruppen)
 - o fehlerhafte Registrierung des BVG-Funknetzes durch das Funkgerät
 - o Telegrammauslöschung durch zu hohe Funklast im Gebiet bzw. hohe Telegrammdichte
- Konzeptfehler
 - o Fehler in der Steuerungslogik

Straßenbahn

Von den 329 Anlagen waren 15 Anlagen nicht in Betrieb.

Frage 7:

Wie viele dieser Vorrangschaltungen sind derzeit noch außer Betrieb?

Antwort zu 7:

Bus

Die Anzahl der Lichtsignalanlagen mit Vorrangschaltung hat sich bis heute auf ca. 895 erhöht. Derzeit befinden sich davon ca. 70 Lichtsignalanlagen außer Betrieb.

Straßenbahn

Aktuell sind 9 Anlagen nicht in Betrieb.

Frage 8:

Welche Vorrangschaltungen werden wann wieder oder zusätzlich in Betrieb genommen?

Antwort zu 8:

Die Wiederinbetriebnahme bzw. erstmalige Inbetriebnahme der Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen ist ein stetiger Prozess.

In direkter Zusammenarbeit mit der VLB werden Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen neu eingerichtet, zur Verbesserung der Funktionalität Feinjustierungen durchgeführt sowie einstmals gestörte Anlagen wieder in Betrieb genommen. Bei der Straßenbahn gibt es aktuell für keine der unter zu 7 genannten LSA einen konkreten Einschaltungstermin.

Frage 9:

Wie hat sich die Durchschnittsgeschwindigkeit der Busse und Straßenbahnen in den letzten fünf Jahren in Berlin entwickelt?

Antwort zu 9:

Die Daten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Mittlere Beförderungsgeschwindigkeiten:

<u>Jahr</u>	<u>Straßenbahn</u>	<u>Omnibus</u>
2013	19,2 km/h	19,4 km/h
2014	19,3 km/h	19,3 km/h
2015	19,0 km/h	19,4 km/h
2016	19,0 km/h	19,5 km/h
2017	19,0 km/h	19,5 km/h

Frage 10:

Welche Effekte werden durch die Weiterentwicklung der Busspuren und der Wiederinbetriebnahme bzw. Neueinrichtung von Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen beim Bus- und Straßenbahnbetrieb erwartet?

Frage 11:

Welche weiteren Maßnahmen plant die „Task Force Beschleunigung“ zur Beschleunigung des ÖPNV und wie ist deren Umsetzung vorgesehen?

Antwort zu 10 und 11:

Grundsätzlich dienen Maßnahmen wie Busspuren oder Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen dazu, Störungen des Linienverkehrs zu vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf zu ermöglichen. Im Kern geht es dabei, die Planbarkeit des Busverkehrs mit einer zügigen Beförderungsgeschwindigkeit sicherzustellen. Da Busse des ÖPNV in regelmäßigen Takten verkehren, führen Störungen im Fahrtverlauf dazu, dass die geplanten Fahrzeiten nicht eingehalten werden können. Busse verspäten sich dadurch, die vorgesehenen Abfahrtszeiten können nicht mehr eingehalten werden, was die Fahrgäste an den Haltestellen als einen unregelmäßigen Verkehr mit zu großen Abständen zwischen den einzelnen Abfahrten einerseits und Pulkbildung von Bussen andererseits wahrnehmen.

Pünktlichkeit ist eine für die Bewertung dieser verlässlichen Fahrzeitplanung eingeführte Qualitätskennzahl, die als Quote aussagt, in welchem Maße Fahrgäste ihre Fahrt zur geplanten Zeit antreten können. Dazu werden die tatsächlichen Fahrdaten der Busse mit den für den Fahrplan geplanten abgeglichen.

Wenn ein vorher gestörter Fahrtverlauf durch das Einrichten einer Busspur verlässlicher wird, steigt auch die Pünktlichkeitsquote. Busspur und Vorrangschaltungen sind hierfür sehr nützliche und wichtige Maßnahmen, aber weder die einzigen Mittel, noch allein

ausreichend. Es bedarf immer des Zusammenspiels von mehreren Maßnahmen entlang des ganzen Fahrtweges, um insbesondere in verkehrsstarken Zeiten einen störungsfreien und dadurch verlässlichen Busverkehr zu ermöglichen.

Für das Jahr 2018 hat sich die „Task Force Beschleunigung“ die Straßenbahnlinie M10 vorgenommen sowie die weitere Abarbeitung der Taskforceprojekte aus 2017. Hier sind derzeit LSA-Optimierungen auf den Straßenbahnlinien M4 und M6 in der Umsetzung sowie auf den Buslinien 136/236 und M27 in der Planung bzw. Umsetzung.

Berlin, den 09.04.2018

In Vertretung
Jens-Holger Kirchner
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz