Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 17 / 15 851
Schriftliche Anfrage

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Baum (PIRATEN)

vom 24. März 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. März 2015) und **Antwort**

Fortschritt oder Rückschritt bei der Beschleunigung von Bussen und Straßenbahnen?

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 auf Ihre Frage zukommen zu lassen und hat daher die BVG AöR um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt, dem Senat übermittelt und in den untenstehenden Antworten kenntlich gemacht wurden.

Frage 1: Welche Investitionen im Bereich ÖPNV-Beschleunigung hat das Land Berlin in den Jahren seit 2011 getätigt?

Antwort zu 1. Aus dem investiven ÖPNV-Titel der Verkehrslenkung Berlin (VLB) wurden folgende Summen ausgegeben:

2011:	664.536,32 €
2012:	253.992,09 €
2013:	646.234,30 €
2014:	1.201.041,56 €

Folgende Investitionen wurden aus dem Titel 891 02 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt für Beschleunigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) getätigt:

2011:	336.935,91 €
2012:	996.207,44 €
2013:	223.667,05 €
2014:	332.643,07 €

Frage 2: An welchen Lichtsignalanlagen (LSA) wurden in den Jahren seit 2011 erstmals Vorrangschaltungen für Busse oder Straßenbahnen eingerichtet und welche Kosten sind dadurch entstanden?

Antwort zu 2. Die BVG teilt dazu mit:

„Insgesamt wurden seit 2011 im Bereich des Busbetriebs 105 Vorrangschaltungen erstmals eingerichtet. Eine genaue Auflistung der Lichtsignalanlagen (LSA) kann aufgrund der Kürze der Zeit nicht angefertigt werden.

Seitens der Straßenbahn werden Anlagen genannt, die bedingt durch eine neue Linienführung oder LSA-Neubau im bestehenden Streckennetz errichtet worden sind.

LSA Nr.	Straße
17179	Alt-Moabit / Emma-Herwig-Str. - Lüneburger Str.
18029	Invalidenstr. (Alexanderufer)
18030	Invalidenstr. / Scharnhorststr.
18032	Invalidenstr. / Hessische Str.
18106	Greifswalder Str. (Immanuelkirchstr.)
22120	Am Tierpark / Criegernweg
22162	Zossener Str. / Kastanienallee
22170	Rhinstr. / Pyramidenring
23088	Rudower Chaussee / Franz-Ehrlich-Str.
23089	Rudower Chaussee / Am Studio
23090	Rudower Chaussee / Groß-Berliner Damm
23091	Rudower Chaussee / Newtonstr.
23092	Rudower Chaussee / Max-Born-Str.“

Frage 3: Wie hat sich der Anteil der für den ÖPNV relevanten LSA, die mit Vorrangschaltungen für Busse und Straßenbahnen ausgerüstet sind, in den Jahren seit 2011 entwickelt?

Frage 4: Wann wird die Erstbeschleunigung aller Buslinien der BVG A.ö.R. abgeschlossen sein?

Antwort zu 3. und 4. Nach Erfahrungen mit vier Pilotlinien wurde gemeinsam zwischen Land Berlin und BVG eine annähernd netzweite Umsetzung der Busbeschleunigung angestrebt. Hierfür wurde abgeschätzt, dass rund 1400 LSA in das 1999 durch eine Rahmenvereinbarung konstituierte Beschleunigungsprogramm aufgenommen werden müssten. Für LSA-Neubauten, die sich aus Vorhaben des Landes oder Dritter (z.B. Investoren) ergeben, wurde festgelegt, dass diese von vorneherein für ÖV-

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Beschleunigung [1] auszurüsten sind, soweit dort ÖPNV vorhanden ist. Die konkrete Anzahl der Neueinschaltungen pro Jahr liegt vor:

2010: 67
2011: 36
2012: 24
2013: 20
2014: 24
2015: 3 (Stand Ende März)

[1] Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs

Ein konkreter Abschlusstermin für dieses Programm mit noch rund 550 umzurüstenden LSA kann unter den derzeitigen Voraussetzungen nicht benannt werden.

Frage 5: Wie viele Busspuren wurden in den Jahren seit 2011 neu eingerichtet und welche Kosten sind dadurch entstanden?

Antwort zu 5. Über die Anzahl der Busspuren kann keine Übereinstimmung zwischen den verfügbaren Daten und den Angaben der BVG hergestellt werden und damit keine verbindliche Aussage gemacht werden.

Ergänzend teilt die BVG hierzu mit: „Es wurden seit 2011 … Bussonderfahrstreifen mit einer Gesamtlänge von 1,305 km eingerichtet, jedoch im gleichen Zeitraum 1,695 km abgeordnet. Eine Aufstellung der Kosten für die einzelnen Maßnahmen ist nicht möglich, da diese sich mehrheitlich als Teil einer Gesamtmaßnahme „Dritter“ (Bezirk, Investor) darstellen.“

Frage 6: Wie haben sich die Durchschnittsgeschwindigkeiten in Bussen und Straßenbahnen in den Jahren seit 2011 entwickelt?

Antwort zu 6. Die BVG teilt dazu mit:
„Die mittlere Beförderungsgeschwindigkeit bei der Straßenbahn und beim Omnibus betrug:

	Straßenbahn	**Omnibus**
2011	19,1 km/h	19,6 km/h
2012	19,4 km/h	19,5 km/h
2013	19,2 km/h	19,5 km/h
2014	19,2 km/h	19,4 km/h
2015	19,3 km/h	19,3 km/h

“

Frage 7: Wie bewertet der Senat die Aussagen der BVG A.ö.R. im Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr am 18.03.15, die Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn sei von 21,5 km/h auf 19,3 km/h und der Busse von 19,8 auf 19,2 km/h gesunken?

Antwort zu 7. Auch ohne die Zahlen, u. a. wegen des fehlenden zeitlichen Bezuges, im Einzelnen nachvollziehen zu können, wird daraus jedoch deutlich, dass auch eine überaus erfolgreiche Erstbeschleunigung wie bei der Straßenbahn kein Garant für eine dauerhafte Aufrechterhaltung der Zeitvorteile ist. Unter den sich verändernden Gegebenheiten der Stadt mit neuen rechtlichen Regelungen zum Lärmschutz (z.B. Einzelanordnungen zu Tempo 30) oder wachsenden Ansprüchen an die Nutzbarkeit des Verkehrsraums durch andere Verkehre (z.B. Fußgängerinnen und Fußgänger oder Radfahrerinnen und Radfahrer) ist es umso mehr von Bedeutung, dass nicht nur das Beschleunigungsprogramm abgearbeitet wird, sondern vor allem auch die Qualität der vorhandenen Beschleunigungsmaßnahmen überprüft und bei Bedarf nachjustiert wird. Qualitätssicherung an LSA ist daher eine Daueraufgabe, die zudem möglichst schnell auf Veränderungen reagieren können muss.

Frage 8: An welchen Baustellen von mindestens 3 Wochen Dauer wurde in den Jahren seit 2011 eine ÖPNV-Priorisierung an LSA während der Baustellenzeit angepasst?

Frage 9: An wie vielen Baustellen wurden in den Jahren seit 2011 entsprechende Anpassungen der ÖPNV-Priorisierung während der Baustellenzeit nicht vorgenommen?

Antwort zu 8. und 9. Eine konkrete Auflistung jeder einzelnen Baustelle seit 2011 ist nicht möglich.

Grundsätzlich wurden aber bei sämtlichen baustellenbedingten Änderungen an LSA fachtechnisch geprüft, ob eine bestehende ÖPNV-Priorisierung unter den Einschränkungen der Baustelle aufrecht erhalten bzw. angepasst werden kann. Dieser Prüfung entsprechend wurde die Software der Verkehrstechnik inkl. der ÖPNV-Priorisierung der betreffenden LSA so modifiziert, dass der Verkehr trotz der Einschränkungen der Baustelle sicher und möglichst flüssig lief.

Wenn im Zuge der Baustellensicherung keine Anpassung der Verkehrstechnik (Software) erforderlich war, wurden auch keine Änderungen an der ÖPNV-Priorisierung durchgeführt.

Frage 10: In wie vielen Fällen wurden in den Jahren seit 2011 wegen Baustellen deaktivierte Vorrangschaltungen für den ÖPNV nach Abschluss der Bauarbeiten nicht wieder eingerichtet?

Antwort zu 10. Aufgrund der Kürze der verfügbaren Zeit kann keine Übereinstimmung zwischen den verfügbaren Daten und den Angaben der BVG hergestellt und damit keine verbindliche Aussage getroffen werden.

Frage 11: Welche Kosten durch zusätzlichen Personalaufwand oder zusätzlich eingesetzte Fahrzeuge sind der BVG A.ö.R. aufgrund deaktivierter und nicht wieder eingerichteter Vorrangschaltungen für den ÖPNV entstanden?

Antwort zu 11. Die BVG teilt dazu mit, dass aufgrund der Kürze der Zeit keine exakte Aufstellung der zusätzlich entstandenen Kosten möglich sei. Zusätzliche Ausgaben durch Fahrzeitveränderungen seien im Rahmen des Verkehrsvertrages durch Änderungen oder Linienrückziehung in anderen Bereichen kompensiert worden.

Frage 12: Wie bewertet der Senat die Umsetzung der im Jahr 2008 zwischen Verkehrslenkung Berlin (VLB) und BVG A.ö.R. geschlossenen Qualitätssicherungsvereinbarung zum Erhalt der bestehenden ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen?

Antwort zu 12. Die Qualitätssicherungsvereinbarung ist ein sinnvolles und geeignetes Mittel zur Aufrechterhaltung bereits erzielter Beschleunigungseffekte bzw. zur Abmilderung der negativen Effekte für den ÖPNV aus nachvollziehbaren Ansprüchen Dritter an den öffentlichen Raum. Eine Optimierung der Abläufe wird angestrebt und käme später systematisch auch dem Erstbeschleunigungsprogramm zu Gute.

Frage 13: Welche Maßnahmen wird der Senat ergreifen, um den Trend sinkender Durchschnittsgeschwindigkeiten insbesondere der Busse zu stoppen und Busse und Straßenbahnen zu beschleunigen?

Antwort zu 13. Das zwischen Land und BVG vereinbarte Beschleunigungsprogramm an LSA musste bisher mit den vorhandenen Personalkapazitäten bearbeitet werden. Auch die Verlagerung zahlreicher Aufgaben aus dem gesamten Beschleunigungsprozess an die BVG AöR führt aufgrund der zwingend hoheitlichen Aufgabenwahrnehmung bei der VLB zu keiner Vereinfachung.

Angesichts der Erkenntnisse aus der Prozessuntersuchung zur Beschleunigung stellt die BVG nunmehr die Finanzierung für zwei Personale zur Verfügung. Damit soll zum einen die Bearbeitungskapazität für LSA in der VLB aufgeweitet werden (Arbeitsbeginn war der 1.4.2015) und zum anderen die verkehrsregeltechnische Kompetenz innerhalb der Verkehrsabteilung mit einem Verkehrsingenieur gestärkt werden, um deren Koordinationsfunktion zu stärken.

Berlin, den 09. April 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Apr. 2015)