

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 09. Dezember 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Dezember 2020)

zum Thema:

**Vorrang für den ÖPNV - Beschleunigung auf der Standspur!?**

und **Antwort** vom 06. Januar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Jan. 2021)

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. 18/25989**  
**vom 09. Dezember 2020**  
**über Vorrang für den ÖPNV - Beschleunigung auf der Standspur!?**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage 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 zu der Frage 5 gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an der entsprechend gekennzeichneten Stelle wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Kilometer Bussonderfahrstreifen gibt es aktuell in Berlin? (4. Juni 2020 102,46km)

Antwort zu 1:

Für die Umsetzung der Bussonderfahrstreifen (BSF) sind die Bezirke als Straßenbaulastträger verantwortlich. Die Vollzüge werden anschließend von den Bezirken an die anordnende Behörde, die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, gemeldet. Auf Basis bisher bei der Senatsverwaltung eingetroffener Rückmeldungen gibt es mit Stand Dezember 2020 rund 106 km BSF.

Frage 2:

Wie viele Kilometer der seit dem 1. Februar 2020 angeordneten Bussonderspuren wurden umgesetzt?

Antwort zu 2:

Nach Kenntnis der Senatsverwaltung wurden von den seit dem 1. Februar 2020 angeordneten BSF durch die Bezirke knapp 1,7 km umgesetzt.

Frage 3:

Seit 1. Januar 2017 wurden 9,3km Bussonderfahrstreifen neu angeordnet, jedoch nur 1,1km durch die Bezirke markiert. Wie erklärt sich diese Diskrepanz und welche konkreten Maßnahmen unternimmt der Senat, um die Anordnung zügig umzusetzen bzw. welche Maßnahmen wären notwendig, um Anordnungen schneller zu realisieren?

Antwort zu 3:

Für die Umsetzung der angeordneten BSF sind die Bezirke als Straßenbaulastträger verantwortlich. Hinsichtlich der Umsetzungshindernisse hatten die Bezirke teilweise bereits zur Schriftlichen Anfrage Nr. 18/23916 Stellung genommen. Die Zeitverzögerungen beruhen demnach insbesondere auf Personalengpässen, der Notwendigkeit von Ausschreibungen sowie Finanzierungsproblemen. Der Senat hat die regelmäßigen Gespräche mit den Bezirksstadträtinnen und Bezirksstadträten genutzt, um auf die notwendige Umsetzung der angeordneten BSF hinzuweisen.

Frage 4:

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? Warum ist zu diesem Pilotprojekt noch keine Entscheidung getroffen worden?

Antwort zu 4:

Vor einer farblichen Unterlegung von Bussonderfahrstreifen sind die Erkenntnisse über Kosten und Folgekosten sowie die Wirksamkeit der Grüneinfärbungen von Radfahrstreifen abzuwarten. Insofern wurde noch keine Entscheidung über den Start eines Pilotversuchs getroffen.

Frage 5:

Wie viele LZA sind mit der Vorrangschaltung (verkehrsabhängiger Steuerung zur ÖV-Priorisierung) ausgestattet und an wie vielen LZA ist die Vorrangschaltung außer Betrieb? Welche Gründe liegen hierfür vor? Bis wann werden diese wieder vollständig in Betrieb genommen?

Antwort zu 5:

Die Gründe abgeschalteter verkehrsabhängiger Steuerungen sind vielfältig, eine Aussage zur Wieder- oder Neu-Inbetriebnahme kann daher nur am konkreten Einzelfall getätigt werden. In der Regel handelt es sich um kurzfristige Außerbetriebsetzungen auf Grund von Baumaßnahmen oder technischer Defekte. Zudem kann es bei Neuplanungen vorkommen, dass die neue Steuerung noch nicht optimal funktioniert und noch nachjustiert werden muss, so dass zwischenzeitlich nur eine Festzeitsteuerung laufen kann.

Die BVG hat dazu mitgeteilt:

„Es existieren insgesamt 1.096 Lichtsignalanlagen mit einer verkehrsabhängigen Steuerung. Bei derzeit 1.012 Lichtsignalanlagen (LSA) ist die verkehrsabhängige Steuerung in Betrieb. Die verbleibenden Lichtsignalanlagen laufen u.a. aufgrund von Baumaßnahmen, temporären Umbauarbeiten, technischen Modernisierungen oder Umleitungen im Festzeit-Betrieb.“

Frage 6:

Anhand welcher Kriterien wird über die Installation einer Vorrangschaltung entschieden?

Antwort zu 6:

Bei allen Neubauten von Lichtsignalanlagen wird geprüft, ob der ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) betroffen ist. Falls ja, wird eine entsprechende Ausstattung der LSA vorgesehen. Darüber hinaus werden entsprechende Umbauten an bestehenden Anlagen vorgenommen, wenn ein entsprechender Bedarf insbesondere von der BVG erkannt wird, z.B. im Rahmen der Task Force Beschleunigung.

Frage 7:

Im Jahr 2017 wurden 9 LZA mit einer Vorrangschaltung, 2018: 34, 2019: 16 und 2020: 8 (Stand Juni) ausgestattet. Die durchschnittliche Geschwindigkeit sank bei Bus und Straßenbahn von 19,1 km/h (Tram), 18,2 km/h (Bus) auf 18,8 km/h (Tram) und 18,0 km/h (Bus). Wie wird diese Erkenntnis in der Task Force Beschleunigung bewertet und welche weiteren Maßnahmen, fern ab der Bussonderfahrstreifen und Vorrangschaltungen, werden diskutiert?

Antwort zu 7:

Für die Task Force Beschleunigung ermittelt die BVG anhand ihrer tatsächlichen Verlustzeiten die sogenannten Brennpunkte, die sodann auf Beschleunigungspotenziale hin analysiert und ggf. angepasst werden. Die möglichen Maßnahmen konzentrieren sich hauptsächlich auf BSF und LSA-Schaltungen, jedoch werden auch Haltestellenumbauten und allgemein veränderte Verkehrsführungen betrachtet.

Frage 8:

Wie arbeitet die Task Force Beschleunigung? (Teilnehmer? In welchem Rhythmus wird getagt? Sitzungsleitung? Wie werden externe Impulse aufgenommen? Inwieweit werden die Maßnahmen evaluiert bzw. findet ein Monitoring statt?)

Antwort zu 8:

Für die Task Force Beschleunigung tagt alle zwei Monate ein Lenkungskreis mit dem Vorstand der BVG und dem Staatssekretär für Verkehr der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Die zugehörige Koordinierungsrunde mit leitenden Mitarbeitenden der BVG und der Senatsverwaltung tagt alle ein bis zwei Monate zur Abstimmung von Maßnahmen und Projektverfolgung. Die konkreten Projekte werden auf Arbeitsebene je nach Maßnahme von den jeweils fachlich zuständigen Mitarbeitenden bearbeitet und auch in zusätzlichen maßnahmen-spezifischen Extra-Terminen diskutiert.

Frage 9:

Ist den Antworten aus Sicht des Senates noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 9:

Nein.

Berlin, den 06.01.2021

In Vertretung  
Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz