

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 13. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Januar 2025)

zum Thema:

Vorrang für den ÖPNV (II)

und **Antwort** vom 30. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Januar 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21317
vom 13. Januar 2025
über Vorrang für den ÖPNV (II)

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Wie viele Kilometer Bussonderfahrstreifen (BSF) gibt es aktuell im Land Berlin?

Antwort zu 1:

Es gibt circa 121 Kilometer Bussonderfahrstreifen auf den Straßen Berlins.

Frage 2:

Wie hat sich die Summe der BSF-Kilometer in der Zeit von 2021 bis heute entwickelt? (Aufstellung nach Jahren und Bezirken erbeten. Sofern eine Aufstellung nach diesen Kriterien nicht möglich ist (siehe hierzu Antwort auf Frage 2.) in Drs. 19/15644) wird hierzu eine Begründung erbeten.)

Frage 3:

Welche Bussonderfahrtstreifen wurden in den Jahren 2023 und 2024 wo und in welcher Länge geplant und tatsächlich umgesetzt und welche Planungen und Umsetzungen sind für 2025 vorgesehen? (Aufstellung nach Jahren und Bezirken erbeten.)

Antwort zu 2 und 3:

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Seit 2021 wurden insgesamt 32,3 Kilometer neue Bussonderfahrtstreifen angeordnet, von denen 21,9 Kilometer durch die zuständigen Straßenbaulastträger (Bezirke) umgesetzt wurden. In 2024 erfolgte die Aufhebung der Anordnung von 1.720 Metern auf der Clayallee im Bezirk Steglitz-Zehlendorf. Im Bezirk Tempelhof-Schöneberg ist der Bussonderfahrtstreifen auf der Hildburghäuser Straße mit 750 Metern hinzugekommen. Eine Aufschlüsselung in der gewünschten Darstellung nach Jahren und Bezirken hält der Senat nicht vor. Konkrete Planungen für das Jahr 2025 gibt es noch nicht, insbesondere wird in diesem Zusammenhang auf die geänderte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung gewartet, um die bereits in der Verordnung realisierten Änderungen in der Verwaltungspraxis rechtssicher berücksichtigen zu können.

Frage 4:

Inwiefern hat der Senat inzwischen Erkenntnisse über Kosten, Folgekosten sowie Wirksamkeit der Einfärbung von Bussonderfahrtstreifen (BSF) erlangen können und wie weit sind die Planungen zur Umsetzung eines entsprechenden Pilotprojekts gediehen?

Antwort zu 4:

Planungen für ein Pilotprojekt zur Einfärbung von Bussonderfahrtstreifen werden bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung aktuell nicht verfolgt.

Frage 5:

Wie haben sich die durchschnittlichen Geschwindigkeiten von Bus, Tram und U-Bahn in der Zeit von 2020 bis heute entwickelt? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Antwort zu 5:

Die BVG hat folgende Informationen geliefert:

„Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Busse und Straßenbahnen hat sich wie folgt entwickelt:

	Bus	Straßenbahn	U-Bahn
2020	17,9 km/h	17,7 km/h	30,5 km/h
2021	17,9 km/h	17,6 km/h	30,5 km/h
2022	17,9 km/h	17,5 km/h	30,5 km/h
2023	17,8 km/h	17,4 km/h	30,4 km/h
2024	17,9 km/h	17,3 km/h	30,1 km/h“

Frage 6:

Die intensiven gemeinsamen Anstrengungen der zuständigen Senatsverwaltung und der BVG zur Beschleunigung des Oberflächenverkehrs wirken bislang leider nur begrenzt. Welche konkreten Maßnahmen unternimmt der Senat, um die schleppende Umsetzung von angeordneten Bussonderfahrstreifen und Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen zu beschleunigen? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 6:

Das Land Berlin hat sich auf Bundesebene für die Anpassung der Straßenverkehrs-Ordnung eingesetzt, um Bussonderfahrstreifen einfacher anordnen zu können. Nach den inzwischen erfolgten Anpassungen der Straßenverkehrs-Ordnung im Oktober 2024 müssen noch die zum Frühjahr 2025 erwarteten Anpassungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften abgewartet werden, um Bussonderfahrstreifen wieder rechtssicher prüfen und anordnen zu können.

Die Senatsverwaltung kann zuständigkeitshalber nur begrenzt Einfluss auf eine zügigere Planung und Umsetzung von Maßnahmen an Lichtsignalanlagen (LSA) zur Beschleunigung des ÖPNV nehmen. So wurden intern bereits vereinfachte administrative Abläufe zur Finanzierung und Beauftragung von LSA-Anpassungen abgestimmt. Auf die wesentlichen Ursachen des notwendigen Zeitbedarfs des ÖPNV hat die Senatsverwaltung keinen Einfluss. So ist eine begrenzte Wirksamkeit der Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV-Oberflächenverkehrs an LSA u.a. der ÖV-Eingriffshäufigkeit sowie zeitgleich, konkurrierenden ÖV-Eingriffen untereinander nicht verträglicher Richtungsrelationen anzulasten. Der Priorisierungseffekt hängt von der Relation von ÖV-Belastung zur LSA-Steuerungsflexibilität ab, wobei das Optimum infolge von ÖV-Taktverdichtungen inzwischen an vielen LSA überschritten ist. Ferner gehen die geforderten Komfortsteigerungen im Sinne des Mobilitätsgesetzes an LSA insbesondere hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs zu Lasten potentieller Beschleunigungseffekte für den ÖPNV.

Die Berücksichtigung insbesondere der zuletzt genannten Einflüsse steigert nicht nur die Komplexität, sondern auch die Projektierungsdauer derartiger LSA-Steuerungen, was den Kreis der hierfür in Frage kommenden Ingenieur-Büros derzeit stark einschränkt und für spürbare Kapazitätsengpässe bei der Planung sorgt.

Schließlich wird die Umsetzungsgeschwindigkeit von den zur Verfügung stehenden Kapazitäten der ausführenden Signalbaufirmen und Behinderungen durch Baumaßnahmen Dritter bestimmt.

Frage 7:

Welche Streckenabschnitte und Linien im Bus- und Tramverkehr der BVG waren im Jahr 2024 besonders gestört?
(Aufstellung der 50 am stärksten betroffenen Streckenabschnitte (von Haltestelle „x“ nach Haltestelle „y“) erbeten.)

Antwort zu 7:

Die BVG hat folgende Informationen geliefert:

„Der nachfolgenden Übersicht sind die Schwerpunkte der Beeinträchtigungen des Straßenbahnverkehrs zu entnehmen. Im Ergebnis dessen sind alle Linien innerhalb des Linienverlaufes von Verlustzeiten direkt oder indirekt betroffen.

Die Tagesverlustzeit (TVZ) gibt die Gesamtstehzeit aller Fahrzeuge an einem Tag an einem bestimmten Messpunkt an.

Örtlichkeiten mit den höchsten Tagesverlustzeiten (TVZ)	durchschnittl. TVZ
Danziger Str. - Petersburger Str. / Landsberger Al.	16,5h
Berliner Al. / Buschal.	9,3h
B96 - Minna-Cauer-Str. / Invalidenstr.	8,1h
Frankfurter Tor	7,9h
Landsberger Al. / Storkower Str.	7,1h
Schönhauser Al. / Danziger Str. - Eberswalder Str. / Kastanienal. - Pappelal.	6,9h
Rhinstr. / Al. der Kosmonauten	6,6h
Danziger Str. / Prenzlauer Al.	5,7h
Invalidenstr. / Clara-Jaschke-Str. - Lehrter Str.	5,5h
Bahnhofstr. - Mahlsdorfer Str. / Am Bahnd. - Stellingd.	5,2h
Hansastr. / Buschal.	4,7h
Landsberger Al. / Virchowstr. = TK3	4,6h
Rosenthaler Pl. - Torstr. / Brunnenstr.	4,2h
Treskowallee / Wandlitzstraße	4,0h
Rudower Ch. (Gleisschleife) = TK2	4,0h
Danziger Str. / Kniprodestr.	3,9h
Landsberger Al. / Rhinstr.	3,8h
Bahnhofstr. / Seelenbinderstr.	3,7h
Warschauer Str. / Revaler Str.	3,6h
Mollstr. / Otto-Braun-Str.	3,3h

Berliner Allee / Indira-Gandhi-Straße	3,3h
Lindenstr. / Bahnhofstr.	3,2h
Weißenseer Weg / Herzbergstr. (Roederplatz)	3,2h
Invalidenstr. (Alexanderufer)	2,9h
Langhansstr. / Roelckestr.	2,8h
Bernauer Str. - Brunnenstr.	2,7h
Falkenberger Ch. / Rüdickenstr. - Zingster Str.	2,6h
An der Wuhlheide - Rummelsburger Str. / Edisonstr. - Treskowal.	2,2h
Landsberger Al. / Al. der Kosmonauten - Raoul-Wallenberg-Str.	2,2h
Weißenseer Weg / Hohenschönhauser Str. - Konrad-Wolf-Str.	2,1h
Greifswalder Str. / Michelangelostr. - Ostseestr.	2,0h
Warschauer Str. (Rudolfstr.)	1,8h
Invalidenstr. / Scharnhorststr.	1,8h
Bernauer Str. (Ackerstr.)	1,7h
Loeper Platz : Möllendorffstr. / Scheffelstr. = TK2	1,7h
Warschauer Str. / Helsingforser Str.	1,5h
Bahnhofstr. / Friedrichshagener Str.	1,4h
Rhinstr. / Meeraner Str.	1,4h
Prenzlauer Al. / Stargarder Str. - Diesterwegstr.	1,3h
Treskowallee / Dorotheastr. - Godesberger Str.	1,2h
Schönhauser Al. / Gleimstr. - Stargarder Str.	1,2h
Landsberger Al. / Ringenwalder Str.	1,2h
Landsberger Al. / Conrad-Blenkle-Str. - Ebertystr.	1,2h
Berliner Allee / Langhansstr. (Antonplatz)	1,1h
Warschauer Str. / Kopernikusstr.	1,1h
Invalidenstr./ Am Nordbahnhof	1,1h
Hultschiner Damm / Rahnsdorfer Str.	1,0h
Müggelseed. / Bölschestr.	0,8h
Bellevuestr. - Salvador-Allende-Str. / Fürstenwalder D.	0,7h
Fürstenw. Damm / Bölschestr.	0,7h

Der nachfolgenden Übersicht sind die Schwerpunkte der Beeinträchtigungen des Busverkehrs zu entnehmen. Im Ergebnis dessen sind alle Linien innerhalb des Linienverlaufes von Verlustzeiten direkt oder indirekt betroffen.

Örtlichkeiten mit den höchsten Tagesverlustzeiten (TVZ)	Ø TVZ*
S+U Rathaus Spandau (Seegef.Str) - S+U Rathaus Spandau	3,8
S Ostkreuz - Glasbläserallee	3,3
S+U Hauptbahnhof - S Potsdamer Platz/Voßstr.	2,6
S Potsdamer Platz/Voßstr. - S+U Hauptbahnhof	2,5
Altglienicke Kirche - Altglienicker Brücke	2,4
Markgrafendamm - S Treptower Park	2,3
Grunewaldstr./Lepsiusstr. - S+U Rathaus Steglitz (Albrechts)	2,2
Bahnhofstr./Seelenbinderstr. - S Köpenick (Bus)	2,2
Germaniapromenade - Hermannstr./Mariendorfer Weg	2,1
U Osloer Str. - Drontheimer Str. (Bus)	2,1
Hechelstr. - U Kurt-Schumacher-Platz	2,0
Bäkestr. - Goerzallee/Drakestr.	2,0
Beermannstr. - S Treptower Park	2,0
Bremer Str. - Goerzallee/Drakestr.	1,9
Großer Stern - Nord.Botschaften/Adenauer-Stiftg	1,9
U Jakob-Kaiser-Platz - S+U Jungfernheide	1,9
Rehagener Str. - Goltzstr./Lichtenrader Damm	1,8
Romain-Rolland-Str./Straße 16 - Heinersdorf Kirche	1,7
Mandrellaplatz - S Köpenick	1,6
Baumschulenstr./Königsheideweg - Sonnenallee/Baumschulenstr.	1,5
Am Nordhafen - Quitzowstr.	1,5
Feldstr. - Wismarer Str.	1,5
U Rotes Rathaus - Nikolaiviertel	1,5
Am Gemeindepark - Lankwitz Kirche	1,5
Schönefeld, Wehrmathen - Schönefeld, Waltersdorfer Ch.	1,5
Genfer Str. - U Residenzstr.	1,5
S+U Alexanderplatz/Grunerstr. - Judenstr.	1,5
Holzhauser Str./Schubartstr. - U Holzhauser Str.	1,4
S Heerstr. - Alt-Pichelsdorf	1,4
Lehrter Str./Invalidenstr. - S+U Hauptbahnhof	1,4
Fischerinsel - U Rotes Rathaus	1,4
Wiesenstr. - Nettelbeckplatz/S Wedding	1,4
Türkenstr. - U Seestr.	1,3
Alt-Hohenschönhausen - Gehrenseestr. (Bus)	1,3
U Rathaus Reinickendorf (Eichbd) - S+U Wittenau (Bus)	1,2
Otisstr./Wittestr. - Holzhauser Str./Wittestr.	1,2
Rudolf-Leonhard-Str. - Landsberger Allee/Blumberger D.	1,2
Luxemburger Str. - U Leopoldplatz	1,2

Steinbockstr. - Dammweg/Bergastr.	1,1
U Jakob-Kaiser-Platz - U Kurt-Schumacher-Platz	1,1
Darßer Str./Ribnitzer Str. - Prerower Platz	1,1
Bethaniendamm - S Ostbahnhof	1,1
Neue Bahnhofstr. - Marktstr. (Bus)	1,1
Alt-Pichelsdorf - Gatower Str./Heerstr.	1,1
Gradestr./Tempelhofer Weg - Fulhamer Allee	1,1
S Ostbahnhof - Bethaniendamm	1,1
Adalbertstr./Oranienstr. - U Kottbusser Tor (Adalbertstr.)	1,0
Am Berg - Müggelhm. Str./Wendenschloßstr.	1,0
Gustav-Adolf-Str./Langhansstr. - Prenzlauer Allee/Ostseestr. (Bus)	1,0
S+U Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik - S+U Wittenau (Bus)	1,0

*Streckenverlustzeiten gemäß Anlage 10 Verkehrsvertrag“

Frage 8:

Welche Bus- und Tram-Linien konnten seit 2022 erfolgreich beschleunigt werden und welche Maßnahmen waren hierzu nötig? (Aufstellung erbeten.)

Frage 9:

Welche weiteren nötigen Maßnahmen zur Beschleunigung des Bus- und Tram-Verkehrs wurden darüber hinaus identifiziert und welchen Sach-, Planungs- und Umsetzungsstand haben diese? (Aufstellung erbeten.)

Frage 13:

Welche konkreten fünf Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV plant der Senat in Berlin kurz-, mittel- und langfristig? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 8, 9 und 13:

Die Fragen 8, 9 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Grundsätzlich wird bei allen Maßnahmen an Lichtsignalanlagen (LSA) der ÖPNV mit betrachtet bzw. berücksichtigt. Die gewünschte Auflistung ist mangels entsprechend auswertbarer Datenbasis nicht möglich.

Auf allen Linien der Straßenbahn werden grundsätzlich Beschleunigungsmaßnahmen umgesetzt. Beispielhaft ist hier die Straßenbahnneubaustrecke der M10 in der Turmstraße zu nennen.

Auf den Straßenbahnstrecken befinden sich jedoch einzelne Lichtsignalanlagen aus verschiedenen technischen Gründen in Schaltungen mit Festzeit und bevorzugen die Straßenbahn daher nicht. Aktuell sind ca. 25 Anlagen betroffen, die in einer regelmäßig stattfindenden Runde zwischen der BVG und der Senatsverwaltung im letzten Jahr besprochen worden sind. Weiterhin gibt es Anlagen, die nicht die von der BVG gewünschte Qualität

aufweisen. Diese werden zwischen der BVG und der Senatsverwaltung ebenfalls besprochen und bearbeitet.

Bezüglich des Busverkehrs haben die bisher eingeleiteten Maßnahmen zumindest zu einer Stabilisierung der Beförderungsleistung geführt. Der Fokus liegt auf der streckenbezogenen Störungsbeseitigung, um dadurch Beschleunigungseffekte zu erzielen. In Abstimmung zwischen der BVG und der Senatsverwaltung erfolgt die Bearbeitung von Schwerpunkten. Durch die Verbesserungen an einem Knotenpunkt profitieren meist mehrere Linien.

Aktuell werden folgende 10 Maßnahmen prioritär bearbeitet.

1. M10 Warschauer Brücke, Gleisabmarkierung und LSA-Anpassungen
2. M10 (M1, M8), 200 Danziger Str. / Kniprodestr., LSA-Anpassung
3. M10 Frankfurter Tor – LSA-Anpassung
4. M48, X11, 101, 118 Bereich Berliner Str.- Potsdamer Str./ Clayallee- Teltower Damm, Anpassungen an 3 LSA
5. M27 Nettelbeckplatz, LSA-Anpassungen
6. M4, 12, 27 Berliner Allee/ Buschallee, LSA-Anpassung
7. M13, 50 Seestr. / Sylter Str., LSA-Anpassung
8. M13, 16 Frankfurter Allee / Gürtelstr. - Möllendorffstr., LSA-Anpassung
9. 100, 147, 300, N5, N6 Unter den Linden/Friedrichstr., LSA-Anpassung
10. M36, M37, 134, 135, 137, 638, N34 Seeburger Str./Klosterstr.-Wilhelmstr./Pichelsdorfer Str., LSA-Anpassung

Weiterhin wird der Ausbau von Kaphaltestellen, dort wo es die Örtlichkeit zulässt, vorangetrieben sowie Verbesserungen des Erfassungssystems der BVG für eine differenziertere Datengrundlage zur LSA-Beeinflussung geprüft. Zum letzten Punkt wird gegenwärtig ein Pilotprojekt in der Schloßstraße in Steglitz vorbereitet.

Frage 10:

Welche Ursachen liegen aus Sicht des Senats der massiven Ausbremsung des Bus- und Tramverkehrs zugrunde? (Aufstellung der Gründe detailliert nach Bus- und Tramlinien erbeten.)

Antwort zu 10:

Die Ursachen für Behinderungen des Oberflächenverkehrs von Bus und Straßenbahn sind vielfältig und z. T. auch nur zeitlich oder örtlich beschränkt. Eine Aufstellung der Gründe detailliert nach einzelnen Bus- und Tramlinien kann daher nicht erfolgen. Ursachen sind beispielsweise:

- falsch haltende und/oder falsch parkende Fahrzeuge
- infrastrukturbedingte Langsamfahrstellen im Linienverlauf einer Straßenbahn

- verkehrssicherheitsrelevante Anordnungen wie T30 oder Radverkehrsanlagen
- veränderte Verkehrsverhältnisse einschl. Staubildungen durch den motorisierten Individualverkehr
- Lichtsignalanlagen ohne Verkehrsbeeinflussung
- Arbeitsstellen im Straßenraum

Frage 11:

Welche Lösungen hat der Senat hinsichtlich der Auflösung verschiedener Interessenlagen und komplexen Zuständigkeiten bei der Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen entwickelt und wo konkret wurden diese bereits erfolgreich umgesetzt? (Aufstellung der Lösungen sowie positiver Praxisbeispiele erbeten.)

Antwort zu 11:

Grundsätzlich besteht insbesondere an Lichtsignalanlagen immer ein Zielkonflikt bei der sicheren und angemessenen Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten, der in jedem Einzelfall betrachtet werden muss und dessen Lösung von den spezifischen Randbedingungen abhängt. Beispielhaft können folgende Maßnahmen genannt werden.

Dem Zielkonflikt zwischen den Komfortansprüchen des Fußverkehrs (Querung mehrerer Fahrbahnen und ggf. des Gleisbereiches in einem Zuge) und der ÖPNV-Beschleunigung wird durch den vermehrten Einsatz von Bedarfsschaltungen für den Fußverkehr begegnet. Ein Pilotprojekt dazu wurde an der Kreuzung Landsberger Allee / Conrad-Blenkle-Straße – Ebertystraße realisiert. Ein weiteres derartiges Projekt wird an der Kreuzung Danziger Straße / Bötzwstraße umgesetzt, wobei hier die Besonderheit des gleichzeitigen Haltestellenzuganges zu berücksichtigen ist und diesbezüglich Erfahrungen im Betrieb abzuwarten sind.

Frage 12:

Für einen attraktiven ÖPNV braucht die BVG allzeit freie Fahrt. Welche Maßnahmen plant der Senat in diesem Zusammenhang hierzu insbesondere in Bezug auf

- a. Abwägungsprozesse im Zusammenhang mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV)?
- b. die Beschleunigung und konsequente Anordnung und Durchsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen?
- c. die Schaffung von Anreizen zur Umsetzung in den Bezirken?

(Jeweils Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 12:

Zu a):

Schalttechnische Randbedingungen sind durch entsprechende Richtlinien gegeben und sind einzuhalten. Die Annahme, dass Freigabeoptionen für den ÖV nicht gewährt werden, weil der motorisierte Individualverkehr bevorzugt wird, sind in dieser Form nicht zutreffend. Bei der Projektierung von Bevorrechtigungsmaßnahmen wird jedoch berücksichtigt, dass im Kfz-Verkehr induzierte Stauerscheinungen wiederum negativ auf den ÖPNV zurückwirken.

Zu b):

Es wird auf die Antwort zur Frage 6 verwiesen.

Zu c):

Bei der Umsetzung verkehrsrechtlicher Anordnungen handelt es sich um eine originäre Aufgabe der Bezirke als Straßenbaulastträger, welche diese entsprechend ihrer Kapazitäten umsetzen. Die Schaffung von Anreizen ist nicht geboten.

Frage 14:

Ist der Beantwortung meiner Fragen aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 14:

Nein.

Berlin, den 30.01.2025

In Vertretung

Johannes Wiczorek

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt