

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Henner Schmidt (FDP)**

vom 18. März 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. März 2018)

zum Thema:

Wie effizient waren neu eingerichtete Busspuren für die Busbeschleunigung?

und **Antwort** vom 03. April 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Apr. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Henner Schmidt (FDP)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13831
vom 18. März 2018
über Wie effizient waren neu eingerichtete Busspuren für die Busbeschleunigung?

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 zu den Fragen 1 und 4 gebeten. Die dort in eigener Verantwortung erstellte und dem Senat übermittelte Stellungnahme ist nachfolgend in ihren maßgeblichen Teilen wiedergegeben.

Frage 1:

Entlang welcher Buslinien wurden in den vergangenen drei Jahren (2015, 2016, 2017) Busspuren neu eingerichtet? (bitte Angabe in Kilometer neu eingerichteter Busspur sowie Angabe der betroffenen Buslinien).

Frage 2:

Welche Breite haben die neu eingerichteten Busspuren jeweils? Dürfen alle diese Busspuren auch durch den Taxi- und Radverkehr mit benutzt werden?

Antwort zu 1 und 2:

Entlang folgender Omnibuslinien und mit den benannten Streckenlängen und -breiten wurden in den Jahren 2015 - 2017 Bussonderfahrstreifen eingerichtet und für die Mitnutzung folgender Verkehrsarten ebenfalls zugelassen:

Bussonderfahrstreifen Sonnenallee (Umsetzung im Jahr 2015)

1. Abschnitt:

- Länge der Busspur: 55 Meter (im nordöstlichen Stauraum vor Treptower Straße)
- Breite 3,00 Meter
- Mitbenutzung durch Radverkehr zugelassen
- BVG-Omnibuslinien M 41 und 171

2. Abschnitt:

- Länge der Busspur: 620 Meter (beginnend gegenüberliegend Schönstedtstraße bis Pannierstraße)
- Breite 4,50 Meter vor Knotenpunkten 3,00 Meter
- Mitbenutzung durch Radverkehr; Taxi, Krankenfahrzeuge und Busse im Gelegenheitsverkehr zugelassen
- BVG-Omnibuslinie M 41

Bussonderfahrstreifen Beusselstraße (Umsetzung im Jahr 2016)

- Länge der Busspur: 270 Meter (beginnend an der Fußgänger-Ampelanlage in Höhe Hausnummer 59 bis vor Siemensstraße)
- Breite 4,30 Meter
- Mitbenutzung durch Radverkehr; Taxi, Krankenfahrzeuge und Busse im Gelegenheitsverkehr zugelassen
- BVG-Omnibuslinien TXL, 106, 123

Bussonderfahrstreifen Invalidenstraße (Umsetzung im Jahr 2016)

- Länge der Busspur: 300 Meter (beginnend hinter Alt-Moabit bis vor Clara-Jeschke-Straße)
- Breite 4,30 m bis 4,35 m
- Mitbenutzung durch Radverkehr; Taxi, Krankenfahrzeuge und Busse im Gelegenheitsverkehr zugelassen
- BVG-Omnibuslinien TXL, 245

Trasse für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Berliner Straße (Pankow) (Umsetzung im Jahr 2017)

Erprobung einer Trasse mit einer markierten Sperrfläche für den ÖPNV für Omnibus und Straßenbahn, welche nur durch die BVG mit einer Ausnahmegenehmigung befahren werden darf

- Länge der ÖPNV-Spur: 175 Meter (beginnend an der Einmündung Hadlichstraße bis hinter Schulstraße)
- vorerst befristet bis zum 30. Juni 2018
- Breite zirka 3,00 Meter
- BVG-Omnibuslinien 155, 250, 255, N 2, N 50 und Straßenbahnen M 1 und M 50

Im Bezirk Reinickendorf erfolgte im Jahr 2015 darüber hinaus auf dem Kurt-Schmacher-Damm zwischen Charles-Corcelle-Ring und Ausfahrt Kino L'Aiglon (0,810 km), zwischen

der Ausfahrt Kino L'Aiglon bis gegenüberliegend Ausfahrt Zubringer zur Autobahn (0,420 km) sowie zwischen dem Autobahnzubringer und der Überführung zur Autobahn A 111 (1,50 km) eine Ausdehnung der zeitlichen Gültigkeit der dortigen Abschnitte von Bussonderfahrstreifen auf den Zeitraum „Montag bis Freitag 6-18 Uhr“. Hiervon betroffen sind die Omnibuslinien M 21, X 21 und 128.

Frage 3:

Bei welchen der genannten neu eingerichteten Busspuren wurden gleichzeitig auch Vorrangschaltungen bei Lichtsignalanlagen eingerichtet?

Antwort zu 3:

An folgenden neuen Bussonderfahrstreifen wurden Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen eingerichtet:

Bussonderfahrstreifen Sonnenallee

- an der Lichtsignalanlage Sonnenallee/Hertzbergstraße -Treptower Straße,
- an der Lichtsignalanlage Sonnenallee/Roseggerstraße,
- an der Lichtsignalanlage Sonnenallee/Innstraße,
- an der Lichtsignalanlage Sonnenallee/Wildenbruchstraße-Erkstraße,
- an der Lichtsignalanlage Sonnenallee/Fuldastraße,
- an der Lichtsignalanlage Sonnenallee/Weichselstraße,
- an der Lichtsignalanlage Sonnenallee/Pannierstraße.

Bussonderfahrstreifen Beusselstraße

an der Lichtsignalanlage Beusselstraße/Erna-Samuel-Straße – Sickingenstraße.

Bussonderfahrstreifen Invalidenstraße

Die Neubauten von Lichtsignalanlagen im Zuge des Straßenumbaus entlang der Invalidenstraße sehen zwar auch eine Bus-Berücksichtigung vor, sind aber in erster Linie auf den Betriebsablauf der Straßenbahnen abgestellt, welche in diesem Abschnitt zwischen Chausseestraße und Hauptbahnhof mehrfach den Kfz-Verkehr im Straßenraum queren.

Trasse für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Berliner Straße (Pankow)

An der Lichtsignalanlage Breite Straße/Berliner Straße war bereits vor Einrichtung der ÖPNV-Spur eine verkehrsabhängige Steuerung vorhanden, welche im Zuge der Maßnahme nicht angepasst werden musste. Der abmarkierte Gleisbereich wurde lediglich um etwa 20 Meter verlängert.

Frage 4:

Welche Veränderungen hinsichtlich der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit der Buslinien bzw. der Reduzierung von aufgetretenen Verspätungen konnten durch die Einrichtung dieser Busspuren verzeichnet werden?

Antwort zu 4:

Da die Länge der Busspuren nur einen kleinen Abschnitt der Gesamtlänge der Linien umfassen, ist deren Wirkung nicht in einer Veränderung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit der Buslinien ablesbar. Die Bussonderfahrstreifen reduzieren den tatsächlichen Fahrzeitbedarf auf dem jeweiligen Abschnitt, auf dem diese eingerichtet worden sind.

Angaben zur Veränderung von durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten liegen für den im Oktober 2015 eingerichteten Bussonderfahrstreifen in der Sonnenallee im Teilabschnitt von gegenüberliegend Schönstedtstraße bis Pannierstraße vor: Hier konnte dort die tatsächliche Fahrzeit der Linie M 41 im Juni 2017 gegenüber Juni 2015 um durchschnittlich 17 Sekunden pro Fahrt reduziert werden.

Darüber hinaus konnte durch die Einrichtung der Bussonderfahrstreifen in der Beusselstraße von Lichtsignalanlage Beusselstraße (Nr. 59) bis vor Siemensstraße sowie in der Invalidenstraße von hinter Alt-Moabit bis vor Clara-Jaschke-Straße die tatsächliche Fahrzeit in diesen Abschnitten der Linien TXL, 106, 123 und 245 im Februar 2018 gegenüber der Fahrzeit im Februar 2016 um durchschnittlich 20 bis 51 Sekunden (Invalidenstraße) bzw. 45 bis 90 Sekunden (Beusselstraße) pro Fahrt reduziert werden.

Die ÖPNV-Spur in der Berliner Straße in Pankow wurde erst im Dezember 2017 eingerichtet. Eine Bewertung der Wirkung ist auf Grund des seither verstrichenen kurzen Zeitraums der Maßnahme noch nicht möglich.

Alle Angaben basieren auf der Auswertung von Schultagen im Zeitraum zwischen 7 und 19 Uhr.

Berlin, den 03.04.2018

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