

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen) und des Abgeordneten Daniel Buchholz (SPD)

vom 22. November 2007 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. November 2007) und **Antwort**

Entschleunigung statt Beschleunigung - warum und wo bremst die Verkehrslenkung Berlin die Busse aus?

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

Frage 1.: An wie vielen Lichtsignalanlagen ist es technisch möglich, dem Bus bei der Ampelschaltung auf dessen Anforderung Vorrang zu gewähren?

Antwort zu 1.: Mit Stand vom 01.12.2007 sind 583 Lichtzeichenanlagen (LZA) mit Vorrangschaltung ausgerüstet. Im Rahmen des Projektes Busbeschleunigung plant die BVG weitere 700 der insgesamt ca. 1600 von Bussen zu passierenden LZA mit Beschleunigungsanlagen auszurüsten.

Frage 2.: Welche Investitionskosten waren und sind mit der Umstellung auf die Vorrangschaltung für Busse verbunden?

Antwort zu 2.: Per 30.09.07 hat die BVG nach eigenen Aussagen Investitionen (incl.GVFG-Mittel) in Höhe von 21,5 Mio. € getätigt, der Anteil des Landes Berlin betrug zusätzlich 4,0 Mio. €. In diesen Summen sind auch bauliche und verkehrsbehördliche Maßnahmen (Haltestellenumbauten, Markierung von Busspuren) enthalten, so dass ca. 85% für Investitionen an LZA verbleiben.

Frage 3.: Welche Effizienzsteigerungen und Einsparungen sind mit dieser Ampelanlage verbunden?

Antwort zu 3.: Die mittlere Reisegeschwindigkeit im Busnetz wurde nach Angaben der BVG von 17,75 auf 19,47 km/h gesteigert. Die jährliche Kosteneinsparung wird seitens der BVG auf derzeit 4,3 Mio. € beziffert.

Frage 4.: Wie viele dieser Lichtsignalanlagen sind durchschnittlich auf Festzeitsteuerung umgestellt, so dass keine Vorrangschaltung für Busse besteht?

Frage 5.: Wie viele dieser Lichtsignalanlagen sind zur Zeit auf Festzeitsteuerung umgestellt und können somit nicht von Bussen zugunsten einer höheren Geschwindigkeit und einer besseren Energieeffizienz des ÖPNV beeinflusst werden?

Frage 7.: Warum wurde wann welche dieser Lichtsignalanlagen in die Festzeitsteuerung gegeben und bis wann sollen die jeweiligen Ampeln in der Festzeitsteuerung betrieben werden?

Antwort zu 4., 5. und 7.: Im Einvernehmen mit der BVG wurde festgelegt, die Busanforderung derzeit an 20 LZA außer Betrieb zu setzen (7 LZA im Bereich Seestraße; 10 LZA im Bereich Leipziger Straße; 3 LZA im Bereich Köpenick). Im Bereich Seestraße werden die Planungen zurzeit im Auftrag der BVG verändert, bzw. sind zur Berücksichtigung der Umfahrung des Tunnels Flughafen Tegel in Spitzenprogrammen für die Hauptrichtung geschaltet. Die weiteren genannten Anlagen befinden sich in der Überarbeitung.

Frage 6.: Wie hoch ist demzufolge der wirtschaftliche Nachteil für die BVG?

Antwort zu 6.: Nach Aussage der BVG werden dadurch die Kosteneinsparungen (siehe Antwort zu 3.) um ca. 120 000 € jährlich gemindert.

Frage 8.: In welchen Abständen und nach welchen Prinzipien überprüft die Verkehrslenkung Berlin, ob eine eingerichtete Festzeitsteuerung weiter notwendig ist?

Frage 9.: Wie berücksichtigt die Verkehrslenkung bei Ihren Entscheidungen zugunsten von Festzeitsteuerungen die verkehrspolitischen Prioritäten des Berliner Senates zugunsten des ÖPNV?

Antwort zu 8. und 9.: Entsprechend der Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Berlin und der BVG, die Grundlage für die Planung und Umsetzung von Beschleunigungsprojekten ist, werden durch die Verkehrslenkung Berlin gemeinsam mit der BVG kontinuierlich Maßnahmen ergriffen, die die Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Schnelligkeit der Buslinien gewährleisten bzw. erhöhen sollen. Die Vereinbarung wird jährlich fortgeschrieben, da sich dieses Programm zzt. noch in der Umsetzung befindet. Die LZA, die bereits mit Vorrangschaltungen ausgerüstet sind, unterliegen einer ständigen Beobachtung und werden bei Bedarf angepasst.

Frage 10.: Was wird der Senat unternehmen, damit die Vorrangschaltungen für Busse künftig gewährleistet werden?

Antwort zu 10.: Der Senat geht davon aus, dass das Busbeschleunigungsprogramm weiterhin zügig umgesetzt wird, um die Attraktivität des ÖPNV weiter zu steigern.

Berlin, den 18. Dezember 2007

In Vertretung

Krautzberger

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Januar 2008)