

2564 X

An die
Vorsitzende des Hauptausschusses
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über
Senatskanzlei - G Sen -

Busspurvorhaben auf dem Hindenburgdamm

63. Sitzung des Hauptausschusses am 13. November 2019
Sammelvorlage SenUVK – Z F 1 Fe – vom 25. Oktober 2019, rote Nr. 2564

69. Sitzung des Hauptausschusses am 12. Februar 2020
Zwischenbericht SenUVK – IV C 2 – vom 22. Januar 2020, rote Nr. 2564 B

52. Sitzung des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und -controlling des
Hauptausschusses am 27. Februar 2020
Bericht SenUVK – IV C 2 – vom 18. Juni 2019, rote Nr. 0129 C

74. Sitzung des Hauptausschusses am 06. Mai 2020
Bericht SenUVK – IV C 23 – vom 25. Februar 2020, rote Nr. 2564 K

75. Sitzung des Hauptausschusses am 27. Mai 2020
Bericht SenUVK – VI B – vom 19. Mai 2020, rote Nr. 2564 N

77. Sitzung des Hauptausschusses am 26. August 2020
Bericht SenUVK – VI B – vom 16. Juli 2020, rote Nr. 2564 P

84. Sitzung des Hauptausschusses am 20. Januar 2021
Bericht SenUVK – VI B – vom 16. Juli 2020, rote Nr. 2564 S

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„SenUVK
wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur Sitzung am 17.03.2021 die folgenden
Fragen zu beantworten:

1. Gibt es an der Ampelanlage Ecke Haydnstraße eine Busvorrangschaltung? Wenn es
eine geben sollte, warum muss dann zusätzlich eine Busspur dort geschaffen werden?
2. Warum soll das Neubaugebiet Lichterfelde-Süd keine Auswirkungen auf den Verkehr vor
Ort haben?
3. Es wird um die Darstellung der stadtentwicklungs-, umweltpolitischen und
verkehrspolitischen Grundlage des Busspurvorhabens auf dem Hindenburgdamm
gebeten?

4. Wie soll morgens die Ladezone eingerichtet werden, wenn die Busspur dort vorbeiführt?"

Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

Zu 1.: Gibt es an der Ampelanlage Ecke Haydnstraße eine Busvorrangschaltung? Wenn es eine geben sollte, warum muss dann zusätzlich eine Busspur dort geschaffen werden?

Wie bereits in dem Bericht vom 16. Juli 2020, rote Nr. 2564 P, dargestellt, verfügt auch die genannte Lichtsignalanlage (LSA) über eine Busbeeinflussung. Gleichwohl hatte die BVG in dem genannten Bericht ebenfalls erläutert, dass für ihre Busse trotz dieser Schaltung auf der Strecke Verlustzeiten anfallen. Eine LSA-Schaltung wird erst wirksam, wenn sich das Fahrzeug im Nahbereich der LSA befindet. Ein Bussonderfahrstreifen führt den Bus auf der Strecke an Rückstauerscheinungen vorbei bis an die LSA heran. Im Fall der LSA Hindenburgdamm (Haydnstraße) liegt zudem vor der LSA die Haltestelle. So kann der Bus mit einem Bussonderfahrstreifen trotz roter LSA an dem wartenden Kfz-Verkehr vorbei in die Haltestelle einfahren.

Zu 2.: Warum soll das Neubaugebiet Lichterfelde-Süd keine Auswirkungen auf den Verkehr vor Ort haben?

Der Neubau von 2.500 WE des Neubaugebiets Lichterfelde Süd hat nur geringe Auswirkungen auf den relevanten Abschnitt des Hindenburgdammes (ca. 50 Fahrzeuge pro Spitzentunde und Richtung). Es besteht eine Grundlast im relevanten Abschnitt des Hindenburgdammes von ca. 1.100 Kfz/Spitzenstunde und Richtung. Der Anteil des Neuverkehrs aus dem Wohnungsbaustandort liegt unter 5 % und ist damit als gering einzuschätzen.

Es wird zudem auf die Berichte SenUVK – VI B – vom 16. Juli 2020, rote Nr. 2564 P und Bericht SenUVK – VI B – vom 16. Juli 2020, rote Nr. 2564 S verwiesen.

Zu 3.: Es wird um die Darstellung der stadtentwicklungspolitischen, umweltpolitischen und verkehrspolitischen Grundlage des Busspurvorhabens auf dem Hindenburgdamm gebeten?

Die Grundlage bildet insbesondere das Berliner Mobilitätsgesetz, das innerhalb des geltenden Rechts dem Umweltverbund Vorrang gewährt. Es wird zudem auf die oben genannten Berichte SenUVK – IV C 23 – vom 25. Februar 2020, rote Nr. 2564 K, Bericht SenUVK – VI B – vom 16. Juli 2020, rote Nr. 2564 P und Bericht SenUVK – VI B – vom 16. Juli 2020, rote Nr. 2564 S verwiesen, dem ist nichts hinzuzufügen.

Zu 4.: Wie soll morgens die Ladezone eingerichtet werden, wenn die Busspur dort vorbeiführt?

Der Bussonderfahrstreifen wird im Hindenburgdamm von der Haltestelle hinter der Klingsorstraße (Fahrtrichtung Nord) aus in die Mittellage geführt bis zur Haltestelle Haydnstraße vor der LSA Hindenburgdamm (Haydnstraße). Im Randbereich kann dort weiterhin wie bisher gehalten und geparkt werden. Hinter der Haydnstraße bis zur Flotowstraße wird der Bussonderfahrstreifen in Randlage weitergeführt, die Gültigkeit ist dabei auf die Zeit von Mo.-Fr., 6 – 10 Uhr befristet. In der übrigen Zeit kann der Seitenstreifen wie bisher genutzt werden. Von der Flotowstraße bis zur Gélieustraße verläuft der Bussonderfahrstreifen weiterhin in

Randlage mit durchgehender Gültigkeit. Auf einem Teilstück wird jedoch in einem Zeitfenster von Mo. – Fr., 7 – 16 Uhr das Laden und Liefern erlaubt.

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz