

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

vom 17. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Februar 2026)

zum Thema:

Was tut der Senat für die Busbeschleunigung?

und **Antwort** vom 9. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. März 2026)

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25250
vom 17. Februar 2026
über Was tut der Senat für die Busbeschleunigung?

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) und die Bezirke Reinickendorf und Mitte um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind.

Frage 1:

Wie hat sich nach Auskunft der BVG die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit im Berliner Busverkehr in den Jahren 2019 bis 2025 entwickelt?

Antwort zu 1:

Die BVG hat folgende Zahlen übermittelt:

Reisegeschwindigkeit	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Berliner Busverkehr	17,9	18,2	17,9	17,9	17,8	17,9	17,8

Frage 2:

Wie bewertet der Senat diese Entwicklung?

Antwort zu 2:

Wie den Zahlen der BVG zu entnehmen ist, hat sich die Durchschnittsgeschwindigkeit über die Jahre nicht wesentlich verändert, ausgenommen das „Corona-Jahr 2020“. Für den Senat ist die ÖPNV-Beschleunigung ein wichtiger Baustein der Verkehrswende, an dem kontinuierlich im Sinne einer Daueraufgabe gearbeitet wird. Es geht dabei auch wesentlich um die Stabilisierung und damit Zuverlässigkeit des ÖV-Angebotes, insbesondere vor dem Hintergrund der sonstigen verlangsamenden Einflüsse wie beispielsweise durch Havarien, gegenseitige ÖV-Beeinflussungen, Maßnahmen für den Fuß- oder Radverkehr, Arbeitsstellen im Straßenraum, verkehrswidriges Verhalten sowie Behinderungen durch Schäden an der Verkehrs-Infrastruktur.

Frage 3:

Wie viele Fahrer*innen müsste die BVG bei einem weiteren Rückgang der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit um 1 km/h einstellen und welche Kosten würden dadurch entstehen? Bitte um Angabe in Personen und Vollzeitäquivalenten.

Antwort zu 3:

Die BVG teilt dazu mit, dass ein Rückgang der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit die Umlaufzeiten auf nahezu allen betroffenen Buslinien verlängern würde. Bereits geringe Fahrzeitverlängerungen wirken sich systematisch auf den Fahrzeugeinsatz und die Dienstplanung aus, da Takte stabil gehalten und gesetzlich vorgeschriebene Pausen- und Erholungszeiten eingehalten werden müssen. Zur Aufrechterhaltung des bestehenden Fahrplanangebots wäre daher zusätzliches Fahrpersonal in einem signifikanten Ausmaß erforderlich.

Die damit verbundenen Auswirkungen betreffen jedoch nicht nur den unmittelbaren Personalmehrbedarf, sondern machen auch zusätzliche Aufwendungen erforderlich. Eine konkrete Bezifferung der entstehenden Kosten ist daher ohne vertiefte betriebliche Modellrechnung nicht möglich. Die finanziellen Auswirkungen hängen insbesondere ab von der tatsächlichen Veränderung der Umlauf- und Einsatzzeiten, der Verteilung der Effekte auf Busverkehre, der jeweiligen Tarifentwicklung und Eingruppierung, dem Anteil von Voll- und Teilzeitkräften, notwendigen Ausgleichs- und Reservequoten, zusätzlichen Aufwendungen für Ausbildung und Qualifizierung sowie möglichen Anpassungen im Fahrzeugeinsatz. Aufgrund dieser variablen Einflussfaktoren kann eine belastbare Personal- und Kostenschätzung nur auf Grundlage detaillierter verkehrs- und betriebswirtschaftlicher Berechnungen erfolgen.

Frage 4:

Welche Maßnahmen sind zur Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit geplant?

Antwort zu 4:

Der Senat arbeitet kontinuierlich an Maßnahmen für den ÖV, um verlangsamen Randbedingungen (vgl. Antwort auf Frage 2) entgegenzuwirken. Im Wesentlichen sind als Maßnahmen des Senats die Beeinflussungsmöglichkeiten durch den ÖV an Lichtsignalanlagen, Bussonderfahrstreifen und der barrierefreie Ausbau von Haltestellen zu nennen.

Frage 5:

Auf welchen Straßenabschnitten besteht aus Sicht der BVG Bedarf für weitere Bussonderfahrstreifen in welcher Richtung und Länge?

Frage 6:

Wie ist der Planungsstand bzw. der Umsetzungszeitplan bzgl. der in Frage 5 genannten Bussonderfahrstreifen seitens des Senats?

Frage 7:

Was ist der aktuelle Stand bei der Einrichtung der geplanten Bussonderfahrstreifen auf dem Kurt-Schumacher-Damm in beide Richtungen sowie in der Schillstraße? Bitte um separate Angabe für alle drei Projekte.

Antwort zu 5 bis 7:

Die Fragen 5 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die BVG teilt dazu mit, dass sich aktuell vier neue Bussonderfahrstreifen in Planung befinden bzw. umgesetzt werden können.

- Kurt-Schumacher-Damm, Heckerdamm bis Jakob-Kaiser-Platz; Richtung Süden - 700 m; Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf (angeordnet, wartet auf Umsetzung)
- Schillstraße, Wichmannstr. bis Kurfürstenstr.; Richtung Süden - 140 m; Bezirk Mitte (angeordnet, wartet auf Umsetzung nach Beendigung der Hochbaumaßnahme)
- Reichpietschufer, Tiergartentunnel bis Potsdamer Str.; Richtung Westen - 290 m; Bezirk Mitte (angeordnet, wartet auf Umsetzung)
- Clayallee, Scharfestr. bis Potsdamer Str.; Richtung Süden - 330 m; Bezirk Steglitz-Zehlendorf (in Anhörung)

Die Umsetzung obliegt den jeweiligen Straßenbaulastträgern, der Senat hat darauf keinen direkten Einfluss. Dem Senat wurden von den angefragten Bezirken keine Umsetzungszeiträume übermittelt.

Frage 8:

Wie beurteilt die BVG die Auswirkung von Verstößen gegen die Nutzungsregeln von Busspuren auf die Arbeitsbelastung der Busfahrer*innen?

Antwort zu 8:

Die BVG bewertet Verstöße gegen die Nutzungsregeln von Bussonderfahrstreifen als einen wesentlichen Belastungsfaktor für das Fahrpersonal im Omnibusbetrieb. Bussonderfahrstreifen dienen der Beschleunigung und Stabilisierung des öffentlichen Verkehrs, ihre missbräuchliche Nutzung oder Blockierung durch den Individualverkehr führt daher unmittelbar zu betrieblichen und arbeitsorganisatorischen Mehrbelastungen. Dazu zählen:

- Erhöhter Aufwand

Blockierte Bussonderfahrstreifen führen dazu, dass Fahrpersonal auf den allgemeinen Fahrstreifen ausweichen, Hindernisse umfahren oder sich in den fließenden Verkehr einordnen muss. Diese Manöver erfordern erhöhte Aufmerksamkeit, zusätzliche Spiegelkontrollen und komplexe Einschätzungen von Abständen und Geschwindigkeiten anderer Verkehrsteilnehmender. Besonders bei großen Fahrzeugen und Fahrgastbetrieb steigt die kognitive Belastung dadurch deutlich an.

- Zeitdruck und Stress durch Fahrplanabweichungen

Behinderungen auf Bussonderfahrstreifen führen zu Fahrzeitverlusten, die häufig nicht mehr kompensiert werden können. Das Fahrpersonal gerät dadurch unter zusätzlichen Zeitdruck, da Verspätungen sich entlang der Linie fortsetzen und Anschlussbeziehungen gefährden. Der betriebliche Druck, Fahrpläne möglichst einzuhalten, verstärkt die wahrgenommene Arbeitsintensität.

- Sicherheitsrelevante Zusatzbelastungen

Das Umfahren haltender oder parkender Fahrzeuge auf Bussonderfahrstreifen geht häufig mit beengten Verkehrssituationen, eingeschränkter Sicht oder Konflikten mit Rad- und Fußverkehr einher. Dadurch steigt das Risiko kritischer Situationen (z. B. beim Wiedereinscheren). Das Fahrpersonal trägt hierbei eine hohe Verantwortung für Fahrgäste und andere Verkehrsteilnehmende, was die psychische Beanspruchung zusätzlich erhöht.

- Konflikt- und Kommunikationssituationen

Falsch parkende oder haltende Fahrzeuge führen regelmäßig zu Interaktionen mit Fahrzeugführenden oder anderen Verkehrsteilnehmenden, etwa durch Hupen, Gesten oder verbale Auseinandersetzungen. Solche Situationen werden vom Fahrpersonal als belastend wahrgenommen und können zu emotionalem Stress beitragen.

- Auswirkungen auf Dienst- und Pausenqualität

Wiederkehrende Verzögerungen infolge blockierter Bussonderfahrstreifen wirken sich auf Fahrpläne und Wendezeiten aus. Verkürzte Pausen beeinträchtigen für das Fahrpersonal die

Regeneration im Schichtdienst und erhöhen die kumulative Ermüdung über den Dienstverlauf hinweg. Zusätzlich entstehen durch dispositive Maßnahmen der Leitstelle fahrgastwirksame Ausfälle, um den gesetzlichen und betrieblichen Vorgaben zu Arbeits- Pausen- oder Lenkzeiten gerecht zu werden.

Zusammenfassend sind aus Sicht der BVG Verstöße gegen Verkehrsregelungen ein struktureller Störfaktor, der sowohl die operative Leistungsfähigkeit des Busverkehrs als auch die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals negativ beeinflusst.

Frage 9:

Inwiefern dokumentieren und melden Busfahrer*innen solche Verstöße derzeit?

Antwort zu 9:

Die BVG teilt dazu mit, dass das Fahrpersonal der BVG Behinderungen auf Bussonderfahrstreifen derzeit in erster Linie betriebsbezogen und anlassabhängig meldet. Das Fahrpersonal meldet größere Verkehrsverstöße der Leitstelle. Diese gibt die Verkehrsverstöße an die Leitstelle Sicherheit weiter, welche z.B. „Busspurbetreuer“ zu den Verkehrsverstößen beordert.

Anlassbezogene Meldungen an die Leitstelle:

Wenn blockierte Bussonderfahrstreifen zu erheblichen Verspätungen, Gefährdungen oder Betriebsstörungen führen, kann das Fahrpersonal die Situation über Funk an die zuständige Leitstelle melden. Diese bewertet die Lage betrieblich (z. B. operative Disposition, Information nachfolgender Fahrten) und kann bei Bedarf externe Stellen einbinden. Eine kontinuierliche Erfassung jedes einzelnen Falschparkers oder unberechtigt auf Bussonderfahrstreifen fahrenden Fahrzeugs durch das Fahrpersonal findet nicht statt. Größere Verkehrsverstöße werden aber gemeldet und dann bearbeitet bzw. dokumentiert. Seitens der BVG gibt es für das Fahrpersonal keine weiteren Dokumentationspflichten, da sie die Arbeitsbelastung weiter erhöhen und von der Fahraufgabe ablenken würden.

Frage 10:

Wie viele Mitarbeitende der BVG sind in der Busspurberäumung eingesetzt und welche Kosten entstehen der BVG dadurch? Bitte um Angabe in Personen und Vollzeitäquivalenten.

Antwort zu 10:

Nach Auskunft der BVG waren 2025 35 Mitarbeitende in der „Busspurberäumung“ im Einsatz. Der dafür angefallene Personalaufwand betrug 2.059,3 Tsd. EUR.

Frage 11:

Wie lange beträgt die durchschnittliche Dauer zwischen der Meldung eines Verstoßes gegen die Nutzungsregeln von Busspuren und der Beräumung bzw. dem Abschleppen?

Antwort zu 11:

Die BVG teilt dazu mit, dass die durchschnittliche Dauer zwischen der Meldung eines Verstoßes und der anschließenden Umsetzung des Fahrzeuges 60 Minuten beträgt.

Frage 12:

Wo stellen die Busspurberäumungsteams der BVG sowie die Ordnungsämter der Bezirke am häufigsten Verstöße gegen die Nutzungsregelungen von Busspuren fest? Bitte um Angabe der 10 am stärksten betroffenen Straßenabschnitte.

Antwort zu 12:

Die BVG teilt dazu mit:

„Besonders betroffene Straßenabschnitte befinden sich in:

Dominicusstraße - Tempelhof-Schöneberg
Hauptstraße - Tempelhof-Schöneberg
Königsbergerstraße - Steglitz-Zehlendorf
Rudower Straße - Neukölln
Sonnenallee - Neukölln
Tegeler Weg - Charlottenburg-Wilmersdorf
Albrechtstraße - Steglitz-Zehlendorf
Mariendorfer Damm - Tempelhof-Schöneberg
Stresemannstraße - Mitte/Friedrichshai-Kreuzberg
Spandauer Damm - Spandau/Charlottenburg-Wilmersdorf“

Frage 13:

Wie beurteilt die BVG die Nutzung von Frontkameras in den Bussen zur Erstellung eines digitalen Fotobeweises wie es bereits in Wiesbaden praktiziert wird (<https://www.eswe-verkehr.de/news/positive-zwischenbilanz-zu-frontkameras.html>)?

Antwort zu 13:

Die BVG teilt dazu mit, dass grundsätzlich jede Maßnahme zur Beschleunigung des oberirdischen ÖPNV begrüßt wird. Zu konkreten Verfahrensweisen in Wiesbaden kann jedoch keine Bewertung im Hinblick auf Aufwand und Nutzen vorgenommen werden, da keine Einblicke in die dortigen internen Prozesse bestehen. Die grundsätzliche technische Umsetzbarkeit

entsprechender Maßnahmen wurde bereits geprüft und ist gegeben; allerdings sind hierbei umfassende datenschutzrechtliche Fragestellungen zu berücksichtigen.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Berliner Verkehrsbetriebe bereits heute weitergehende Maßnahmen ergreift als die ESWE Verkehr. Verkehrsordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge, insbesondere Behinderungen auf Bussonderfahrstreifen, werden durch Beschäftigte der BVG erfasst, dokumentiert und Maßnahmen zur Beseitigung veranlasst, um die Verfügbarkeit der Sonderfahrstreifen für den Linienverkehr sicherzustellen. Demgegenüber dokumentiert ESWE Verkehr Park- und Halteverstöße mittels Frontkameras und leitet diese an die zuständigen städtischen Behörden zur weiteren Verfolgung und Bußgeldverhängung weiter.

Selbst bei datenschutzrechtlich zulässiger Erfassung führt die bloße Meldung von Halte- oder Parkverstößen nicht zu sofort freigegebenen Bussonderfahrstreifen; für eine tatsächliche Beschleunigung ist das physische Eingreifen der Ordnungsbehörden erforderlich.

Frage 14:

In der Anfrage Drucksache 19 / 24 705 bezeichnet die Senatsverwaltung die Oberflächenverkehrsüberwachung als „einen komplexen Anwendungsfall hinsichtlich des Datenschutzes“. Welche datenschutzrechtlichen Bedenken sind damit gemeint?

Antwort zu 14:

Eine Aufnahme durch eine Kamera im öffentlichen Verkehr kann personenbezogene Daten wie beispielsweise die Personen selbst, Kennzeichen von Fahrzeugen (auch von Fahrzeugen die nicht betroffen sind) oder ähnliches beinhalten. Weiterhin sind durch die Aufnahmen der Ort sowie die Uhrzeit bekannt, wodurch eine Rückverfolgung auch von nicht betroffenen Personen möglich sein kann. Daher müssen personenbezogene Daten, die nicht mit dem betroffenen Fahrzeug in Zusammenhang stehen, von der weiteren Verarbeitung ausgeschlossen werden. Die Verfolgung von Park- und Halteverstößen ist zudem eine hoheitliche Aufgabe von Polizei und Ordnungsämtern. Eine systematische Beweissicherung durch ein landeseigenes Verkehrsunternehmen ist nach § 20 Berliner Datenschutzgesetz derzeit nicht gedeckt. Für eine rechtssichere Umsetzung wäre daher eine ausdrückliche gesetzliche Ermächtigungsgrundlage erforderlich. Darüber hinaus wären bei einem möglichen automatisierten Einsatz – etwa durch KI-gestützte Systeme – zusätzliche regulatorische Anforderungen, insbesondere nach europäischem KI-Recht, zu beachten.

Frage 15:

Inwiefern stellen diese datenschutzrechtlichen Bedenken aus Sicht des Senats einen Hinderungsgrund dar, wenn Fotobeweise mithilfe von Frontkameras beispielsweise in Wiesbaden bereits gängige Praxis sind?

Antwort zu 15:

In Wiesbaden wurden nach öffentlichen Informationen 14 Busse innerhalb eines Pilotprojekts mit einer Frontkamera ausgestattet.

Weiterhin ist aus öffentlichen Informationen bekannt, dass das Projekt anfänglich verschoben werden musste, da die datenschutzrechtlichen Fragen nicht vollends geklärt werden konnte. Allgemein stellt der Datenschutz keinen Hinderungsgrund dar, muss aber aufgrund der genannten Komplexität hinreichend durchdacht und aufgearbeitet werden.

Frage 16:

Inwiefern steht der Senat mit der kommunalen Verwaltung oder der Verkehrsbetriebe in Wiesbaden in einem Austausch zur lösungsorientierten Überwindung dieser datenschutzrechtlichen Bedenken?

Antwort zu 16:

Der Senat steht in keinem direkten Kontakt mit der Stadt oder den Verkehrsbetrieben in Wiesbaden.

Frage 17:

Welche organisatorischen und rechtlichen Änderungen bedarf es aus Sicht des Senats und der BVG, um Frontkameras in Bussen zur Ahndung von Verkehrsverstößen auf Bussonderfahrstreifen nutzen zu können?

Antwort zu 17:

Zurzeit werden durch den Senat verschiedene Ansätze geprüft, wie eine Kamera in BVG-Bussen verbaut werden kann und wie die erhobenen Daten datenschutzkonform ausgewertet und übermittelt werden können.

Ein erster Anwendungsfall wird sich hierbei jedoch auf Baustellen und ähnliche Störungen im Straßenraum konzentrieren.

Berlin, den 09.03.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt