

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11664  
vom 21.04.2022  
über Pünktlichkeit des Busverkehrs in der Kantstraße gewährleisten

---

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 AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten.

Frage 1:

Wie hat sich die Pünktlichkeit des Busverkehrs in der Kantstraße (10627, 10625, 10623 Berlin) seit 2019 entwickelt?

Antwort zu 1:

Die Pünktlichkeit hat sich nach Auskunft der BVG von 88,7 % pünktlicher Fahrten in 2019 auf 92,7 % in 2021 verbessert.

Frage 2:

Inwiefern kam es seit 2019 zu einer Anpassung der Fahrpläne und welche Gründe waren hierfür ausschlaggebend (bitte nach Jahren auflisten)?

Antwort zu 2:

Im Rahmen der regelmäßigen Qualitätskontrollen wurden die Fahrzeiten der Linien M49, X34 und X49 in der Kantstr. zum 25.05.2020 angepasst, um starken Verspätungen entgegenzuwirken.

Frage 3:

Spielt die Errichtung der Fahrradspur bei der Verspätung des Busverkehrs eine Rolle und inwiefern sieht der Berliner Senat dahingehend einen Widerspruch zum MobG?

Antwort zu 3:

Die Einrichtung des Radfahrstreifens erfolgte aufgrund einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung gemäß § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und dient der Sicherheit sowie Ordnung des Straßenverkehrs. Gemäß § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 3 StVO gelten für die Anordnung von innerörtlichen Radfahrstreifen herabgesetzte Anforderungen, um den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmenden gewährleisten zu können. In der Abwägung zugunsten der Verkehrssicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmender, die auch ein wichtiges Ziel des Mobilitätsgesetzes ist, wurden gewisse Einschränkungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), insbesondere aufgrund der Verringerung der Abbiegespuren, in Kauf genommen. Im Rahmen der dauerhaften Planung der Radverkehrsanlagen werden Verbesserungspotentiale geprüft (s. Frage 5).

Frage 4:

Inwiefern wurde die BVG bei der Planung der Fahrradspur in der Kantstraße einbezogen?

Antwort zu 4:

Die BVG wurde über die Planungen informiert und ihre Hinweise wurden, wo möglich, berücksichtigt.

Frage 5:

Was gedenkt man zu tun, um die Buslinien auf der Kant-/Neue Kantstraße zu beschleunigen?

Antwort zu 5:

Bereits heute verfügen die Lichtsignalanlagen in dem Streckenzug Neue Kantstraße – Kantstraße (von der Anlage an der Dernburgstraße/Wundtstraße bis einschließlich der Anlage vor dem Theater des Westens) über eine Vorrangschaltung für den Linienbusverkehr. Im Rahmen der gegenwärtig in Planung befindlichen Verstärkung der Radfahrstreifen wird geprüft, an welchen Lichtsignalanlagen Optimierungen notwendig und möglich sind, um den Verkehrsfluss zu verbessern und somit auch den Busverkehr zu priorisieren.

Darüber hinaus wird für den östlichen Teil der Kantstraße von Wilmsdorfer Straße bis zur Joachimsthaler Straße in Abstimmung mit dem Bezirk die Option einer Anordnung eines Bussonderfahrstreifens geprüft.

Sollten die Maßnahmen nicht ausreichend sein, ist schließlich zu prüfen, ob der Zufluss des motorisierten Individualverkehrs so dosiert und gesteuert oder beeinflusst bzw. unterbunden werden kann, dass der ÖPNV möglichst störungsfrei die Kantstraße passiert.

Berlin, den 07.05.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz