

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Marcel Luthe (FDP)

vom 15. Februar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Februar 2018)

zum Thema:

**Einspurige Hauptverkehrsstraßen?**

und **Antwort** vom 28. Februar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Mrz. 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Marcel Luthe (FDP)  
über

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

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13515**  
**vom 15. Februar 2018**  
**über Einspurige Hauptverkehrsstraßen?**

---

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

Frage 1:

Welches Konzept verfolgt der Senat, um bei einem möglichen Wegfall einer Spur auf einer Hauptverkehrsstraße zu Gunsten eines baulichen getrennten Angebots für Fahrrad- oder Dreiradfahrer sicherzustellen, dass bei Verbleib von nur einer Spur in jede Fahrtrichtung für den motorisierten Individualverkehr

- a) Staus während der Leerungszeiten der BSR durch deren Fahrzeuge vermieden werden und
- b) Fahrzeuge unter Nutzung der Sonder- und Wegrechte in Notfällen diese Straßen passieren können?

Antwort zu 1:

zu a)

Es gibt in Berlin seit jeher Hauptverkehrsstraßen mit einem und solche mit zwei oder mehr für den fließenden Verkehr nutzbaren Fahrstreifen pro Richtung. Nicht selten sind Straßen mit nur einem für den fließenden Verkehr nutzbaren Fahrstreifen pro Richtung dabei auch durch Mittelstreifen oder –inseln getrennt, so dass ein Ausweichen über die entgegengerichtete Fahrspur nicht möglich ist. Insofern können Behinderungen durch Fahrzeuge der BSR bzw. anderer Müllentsorgungsunternehmen auch jetzt bereits in vielen Straßen vorkommen. Solche Behinderungen halten sich jedoch in engen Grenzen, da die Halte für die Leerungen meist kurz sind und oft Parklücken, Grundstückszufahrten oder andere Bereiche dafür genutzt werden können.

Bei den jetzt im Rahmen der versuchsweisen Ausweisung „Geschützter Radfahrstreifen“ geplanten Vorhaben sind nach gegenwärtigem Stand nur in etwa einem Drittel der untersuchten Straßen auf Teilabschnitten solche einstreifigen Bereiche vorgesehen. Auch bei diesen einstreifigen Bereichen gibt es eine Reihe von Haltemöglichkeiten außerhalb des vom fließenden Verkehr genutzten Fahrstreifens (Bereiche mit Grundstückszufahrten, Liefer- und Ladezonen, Kurzparkregelungen mit Parkscheibenpflicht etc.), die auch von

den Fahrzeugen der Müllentsorgungsunternehmen genutzt werden können. Auch wenn Behinderungen ähnlich wie in den vielen anderen engen Straßen nicht immer ausgeschlossen werden können, ist daher zu erwarten, dass sie keinen größeren Umfang haben werden, als bei den bereits existierenden Richtungsfahrbahnen, die zu schmal zum Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen oder wegen vorhandenen Fahrbahnrandparkens nur einstreifig nutzbar sind.

Der Versuch „Geschützte Radfahrstreifen“ wird darüber hinaus mit einer umfangreichen Vorher-Nachher-Untersuchung begleitet, bei der auch solche Aspekte betrachtet werden.

zu b)

Das zu a) Gesagte gilt auch für Behinderungen von Fahrzeugen, die in Notfällen Sonderrechte genießen. Diese Fahrzeuge können zusätzlich noch unter bestimmten Umständen die Gegenfahrbahn, wie es heute bereits gelegentlich bei zugestauten Straßenabschnitten praktiziert wird, befahren, um Stauungen zu umgehen. Unabhängig von der Frage der Existenz von Radverkehrsanlagen oder der Anzahl der Fahrstreifen kann ruhender Verkehr immer mit Nachteilen für Fahrzeuge, die mit Sonderrechten unterwegs sind, verbunden sein. Im Interesse des ruhenden Verkehrs, der z. B. für die Belieferung von Geschäften oder für Behindertenparkplätze oft unverzichtbar ist, kann aber leider dennoch nicht vollständig auf ruhenden Verkehr verzichtet werden.

Zu beachten ist auch, dass es in Straßen, in denen heute der rechte Fahrstreifen für das Halten / Parken genutzt wird und keine ausgedehnten Lieferzonen bzw. freie Kurzzeitstellplätze existieren, weithin üblich ist, dass sich Lieferanten und andere Kurzzeitparker in der zweiten Reihe aufstellen, so dass das Ausweichen beim Herannahen von Fahrzeugen mit Sonderrechten auch hier nicht immer möglich ist. Der Senat ist daher generell auch außerhalb von Straßenzügen mit „Geschützten Radfahrstreifen“ bestrebt, die zuständigen Bezirksämter zur vermehrten Ausweisung von Lieferzonen und Abstellmöglichkeiten für Kurzzeitparker und zur Freihaltung dieser Bereiche durch verstärkte Kontrollen durch die jeweils zuständigen Ordnungsämter zu bewegen, um den Verkehr möglichst flüssig zu halten.

Berlin, den 28.02.2018

In Vertretung

Jens – Holger Kirchner

.....  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz