

**18. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Tobias Schulze und Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 26. Februar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Februar 2018)

zum Thema:

**Maßnahmen gegen Behinderungen des Radverkehrs**

und **Antwort** vom 07. März 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Mrz. 2018)

Herrn Abgeordneten Tobias Schulze (LINKE) und Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13591  
vom 26. Februar 2018  
über Maßnahmen gegen Behinderungen des Radverkehrs

---

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

1. Welche Fallgruppen verbergen sich hinter der Nennung der „sonstigen“ Umsetzungen in der Anfrage 18/13124, Frage 2? Bitte für die Jahre 2015-2017 aufschlüsseln!

Zu 1.:

Die wesentlichen Fallgruppen können der nachfolgenden Übersicht entnommen werden:

<b>Fahrzeugumsetzungen</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Schwerbehindertenparkplätze	3.057	3.259	3.101
Gehwege	584	663	777
Zweite Reihe	303	331	398
Zeichen 286 (eingeschränktes Haltverbot)	7.048	7.359	8.451
Zeichen 283 (Haltverbot)	22.537	25.588	27.268
Taxihalteplätze	589	704	660
Bushaltestellen	2.459	2.362	2.577
Feuerwehruzufahrten	548	601	706
Parken entgegen bestimmter Vorgaben (z. B. nicht platzsparend)	961	1.036	1.305
Grundstückseinfahrten und -ausfahrten	4.366	4.567	4.310
abgesenkte Bordsteine	474	373	460

Datenquelle: Datawarehouse BOWI21, Erfassungsstand 31.01.2018

2. Wie viele dieser Umsetzungen wurden im Rahmen der mehrtägigen stadtweiten Verkehrsüberwachungsaktion veranlasst?

Zu 2.:

Im Jahr 2016 wurden eine und in 2017 zwei jeweils fünftägige Schwerpunktaktionen zur gezielten Überwachung des verkehrswidrigen Haltens und Parkens auf Busspuren, Radverkehrsanlagen und in zweiter Reihe durchgeführt. Die Zahlen der dabei veranlassenden Umsetzungen können der nachfolgenden Übersicht entnommen werden:

<b>Fahrzeugumsetzungen</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Radschutzstreifen	31	55
Radwege	13	7
Busspuren	18	301
Zweite Reihe	4	4
Sonstige	26	92
<b>Insgesamt</b>	<b>92</b>	<b>459</b>

3. Wie häufig wurde 2017 ein Fahrzeug wegen des Parkens auf Geh-/Radwegen, auf Radschutzstreifen, vor abgesenkten Bordsteinen, im 5-m-Bereich an Kreuzungen, in zweiter Reihe und auf Busspuren wegen verursachter Behinderungen Anderer in Berlin umgesetzt (bitte tabellarisch nach einzelnen Ordnungsämtern sowie einzelnen Polizeiabschnitten bzw. weiteren Einheiten der Berliner Polizei - z.B.: Einsatzhundertschaften oder BVkD - angeben)?

Zu 3.:

Das Ergebnis der Recherche der Polizei Berlin kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Eine detaillierte Gliederung nach einzelnen Polizeidienststellen kann nicht geleistet werden.

Der Vollständigkeit wegen sind auch die von den Busspurbetreuenden der BVG AöR veranlassenden Umsetzungen aufgeführt. Im Jahr 2017 wurden insgesamt 13.542 Fahrzeuge von den genannten Verkehrsflächen umgesetzt:

<b>Polizei insgesamt</b>	3.850
<b>Direktion 1</b>	73
Radschutzstreifen	7
Rad- und Gehwege	4
Zweite Reihe	7
5-Meter-Bereiche	44
Abgesenkte Bordsteine	9
Busspuren	2
<b>Direktion 2</b>	308
Radschutzstreifen	58
Rad- und Gehwege	54
Zweite Reihe	53
5-Meter-Bereiche	83
Abgesenkte Bordsteine	6
Busspuren	54
<b>Direktion 3</b>	1.279
Radschutzstreifen	380
Rad- und Gehwege	374
Zweite Reihe	42
5-Meter-Bereiche	203

Abgesenkte Bordsteine	95
Busspuren	185
<b>Direktion 4</b>	<b>504</b>
Radschutzstreifen	47
Rad- und Gehwege	15
Zweite Reihe	18
5-Meter-Bereiche	170
Abgesenkte Bordsteine	25
Busspuren	229
<b>Direktion 5</b>	<b>1.161</b>
Radschutzstreifen	320
Rad- und Gehwege	180
Zweite Reihe	163
5-Meter-Bereiche	314
Abgesenkte Bordsteine	25
Busspuren	159
<b>Direktion 6</b>	<b>22</b>
Radschutzstreifen	2
Rad- und Gehwege	3
Zweite Reihe	3
5-Meter-Bereiche	13
Abgesenkte Bordsteine	1
Busspuren	0
<b>Direktion Einsatz</b>	<b>380</b>
Radschutzstreifen	14
Rad- und Gehwege	20
Zweite Reihe	28
5-Meter-Bereiche	79
Abgesenkte Bordsteine	6
Busspuren	233
<b>Polizeiakademie/Bußgeldstelle</b>	<b>123</b>
Radschutzstreifen	3
Rad- und Gehwege	4
Zweite Reihe	6
5-Meter-Bereiche	10
Abgesenkte Bordsteine	2
Busspuren	98

<b>Ordnungsämter insgesamt</b>	<b>2.154</b>
<b>Charlottenburg-Wilmersdorf</b>	<b>79</b>
Radschutzstreifen	5
Rad- und Gehwege	3
Zweite Reihe	20
5-Meter-Bereiche	27
Abgesenkte Bordsteine	2
Busspuren	22

<b>Friedrichshain-Kreuzberg</b>	364
Radschutzstreifen	92
Rad- und Gehwege	32
Zweite Reihe	16
5-Meter-Bereiche	172
Abgesenkte Bordsteine	31
Busspuren	21
<b>Marzahn-Hellersdorf</b>	7
Radschutzstreifen	0
Rad- und Gehwege	0
Zweite Reihe	0
5-Meter-Bereiche	4
Abgesenkte Bordsteine	3
Busspuren	0
<b>Treptow-Köpenick</b>	256
Radschutzstreifen	2
Rad- und Gehwege	7
Zweite Reihe	9
5-Meter-Bereiche	112
Abgesenkte Bordsteine	122
Busspuren	4
<b>Lichtenberg</b>	423
Radschutzstreifen	2
Rad- und Gehwege	3
Zweite Reihe	4
5-Meter-Bereiche	356
Abgesenkte Bordsteine	50
Busspuren	8
<b>Mitte</b>	115
Radschutzstreifen	3
Rad- und Gehwege	3
Zweite Reihe	5
5-Meter-Bereiche	80
Abgesenkte Bordsteine	9
Busspuren	15
<b>Neukölln</b>	116
Radschutzstreifen	2
Rad- und Gehwege	3
Zweite Reihe	5
5-Meter-Bereiche	97
Abgesenkte Bordsteine	4
Busspuren	5
<b>Pankow</b>	150
Radschutzstreifen	0
Rad- und Gehwege	0
Zweite Reihe	6

5-Meter-Bereiche	123
Abgesenkte Bordsteine	11
Busspuren	10
<b>Reinickendorf</b>	109
Radschutzstreifen	1
Rad- und Gehwege	4
Zweite Reihe	8
5-Meter-Bereiche	49
Abgesenkte Bordsteine	43
Busspuren	4
<b>Spandau</b>	43
Radschutzstreifen	1
Rad- und Gehwege	1
Zweite Reihe	0
5-Meter-Bereiche	12
Abgesenkte Bordsteine	0
Busspuren	29
<b>Tempelhof-Schöneberg</b>	130
Radschutzstreifen	5
Rad- und Gehwege	9
Zweite Reihe	4
5-Meter-Bereiche	43
Abgesenkte Bordsteine	12
Busspuren	57
<b>Steglitz-Zehlendorf</b>	326
Radschutzstreifen	0
Rad- und Gehwege	4
Zweite Reihe	0
5-Meter-Bereiche	82
Abgesenkte Bordsteine	3
Busspuren	237
<b>Nicht zuzuordnen</b>	36
Radschutzstreifen	6
Rad- und Gehwege	9
Zweite Reihe	1
5-Meter-Bereiche	9
Abgesenkte Bordsteine	1
Busspuren	10
<b>BVG</b>	7.538
Busspuren	7.538

Datenquelle: Datawarehouse BOWI21, Erfassungsstand 31.01.2018

4. In wie vielen Fällen wurde im 2. Halbjahr 2017 ein Verwarnungsgeld nach Nr. 52.a, 54.a bzw. 58 Bußgeldkatalog verhängt und in wie vielen Fällen wurden zusätzliche Kriterien (z.B. 52.a1, a2, a2.1; 54.a1, a2, a2.1 bzw. 58.1 usw.) geahndet?

Zu 4.:

Die Zahlen können der nachfolgenden Übersicht entnommen werden:

Tatbestände	Verwarnungsgelder
Parken auf Rad- und Gehwegen (52a Bußgeldkatalog - BKat)	96.882
-- mit Behinderung (52a.1 BKat)	6.279
-- länger als 1 Stunde (52a.2 BKat)	1.911
-- länger als 1 Stunde mit Behinderung (52a.2.1 BKat)	268
Parken auf Radschutzstreifen (54a BKat)	8.785
-- mit Behinderung (54a.1 BKat)	16.246
-- länger als 3 Stunden (54a.2 BKat)	180
-- länger als 3 Stunden mit Behinderung (54a.2.1 BKat)	514
Parken in zweiter Reihe (58 BKat)	3.267
-- mit Behinderung (58.1 BKat)	8.010
-- länger als 15 Minuten (58.2 BKat)	2
-- länger als 15 Minuten mit Behinderung (58.2.1 BKat)	21

Datenquelle: Datawarehouse BOWI21, Erfassungsstand 31.01.2018

5. Hält der Senat die polizeiliche Geschäftsanweisung für das Umsetzen von Fahrzeugen für anpassungsbedürftig, insbesondere hinsichtlich gestiegenen Verkehrsaufkommens besonders von Radfahrenden und des zukünftigen Ausbaus der Radinfrastruktur?

Zu 5.:

Ein Anpassungsbedarf wird derzeit nicht als notwendig erachtet. Zum weiteren Vorgehen gibt es Abstimmungen auf Fachebene.

6. Hält der Senat die Verwendung des Zeichens 628-10 (Leitschwelle mit Schraffenbake) für brauchbar, um effektiv gegen Falschparker vorzugehen? Liegen dem Senat von anderer Stelle dazu Erfahrungen vor?

Zu 6.:

Welche Poller bzw. sonstigen Einrichtungen für die effektive Verhinderung des Falschparkens auf Radverkehrsanlagen am besten geeignet sind, wird im Rahmen des geplanten Projektes „Geschützte Radfahrstreifen“ im Land Berlin untersucht. Voraussichtlich werden im Rahmen der Untersuchung verschiedene Formen von Pollern oder ähnlichen Elementen zum Einsatz kommen. Feste Straßeneinbauten, wie Poller zur Verhinderung unzulässigen Parkens, sind als Anlagen Bestandteil der Straße und keine Verkehrszeichen. Eine Orientierung an der farblichen Gestaltung des Verkehrszeichens (Z) 628-10 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) wird

gleichwohl angestrebt. Bereits die Höhe der Pfosten und darüber hinaus eine reflektierende Beschichtung gewährleisten auch bei Schneefall oder Verschmutzungen der Fahrbahn deren uneingeschränkte Erkennbarkeit.

Physische Trennungen von fahrbahnseitigen Radverkehrsanlagen (so genannte „protected bike lanes“) sind in Deutschland bisher nur sehr selten verwendet worden. Die anderswo gemachten Erfahrungen lassen sich wegen der unterschiedlichen straßenräumlichen, baulichen und verkehrlichen Gegebenheiten meist nicht uneingeschränkt auf die in Berlin geplanten Einsatzorte übertragen. Deshalb ist es erforderlich, die Eignung verschiedenartiger Sperrelemente im Rahmen einer begleitenden Untersuchung zu testen.

7. In welcher Zahl wurden im Jahr 2017 Umsetzungen aus temporär geltenden Halteverboten vorgenommen?

Zu 7.:

Eine Datenauswertung im Sinne der Fragestellung ist nicht möglich.

8. Liegen dem Senat weitere Erkenntnisse über die Einhaltung temporär geltender Halteverbote vor?

Zu 8.:

Einzelne bezirkliche Ordnungsämter teilen zusammenfassend mit, dass erfahrungsgemäß auch gegen temporäre Haltverbote häufig verstoßen wird, wobei sich das Ausmaß der Beachtung insgesamt nicht von dauerhaften Haltverboten unterscheidet oder als etwas höher einzuschätzen ist. Temporäre Haltverbote weisen allerdings die Besonderheit auf, dass Verstöße wegen des dort oft noch einmal gesteigerten Bedarfs am Freibleiben der Haltverbotflächen häufiger angezeigt werden. Verbunden damit sind dort überproportional häufig Umsetzungen von Fahrzeugen zu veranlassen. Die Bewertungen stehen unter dem Vorbehalt, dass sie nicht durch statistische Daten abgesichert sind, da im genannten Verkehrsüberwachungsbereich keine spezifische statistische Erfassung der Sachverhalte, die temporäre Haltverbote betreffen, erfolgt.

9. Plant der Senat die Umwandlung temporärer Halteverbote in dauerhaft geltende Halteverbote?

Zu 9.:

Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen, hierzu gehören auch Veränderungen bei temporär angeordneten Haltverboten, obliegen immer einer jeweiligen Einzelfallprüfung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Eine pauschale Umwandlung temporär geltender Haltverbote in dauerhaft geltende Verkehrsregelungen ist deshalb bereits verkehrsrechtlich nicht möglich.

Berlin, den 07. März 2018

In Vertretung

Christian Gaebler  
Senatsverwaltung für Inneres und Sport