Abgeordnetenhaus BERLIN

**Drucksache 17 / 17 113**
**Schriftliche Anfrage**

**17. Wahlperiode**

# Schriftliche Anfrage

## des Abgeordneten Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN)

vom 23. September 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. September 2015) und **Antwort**

## Aufstellstreifen an Kreuzungen

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

Frage 1: Wie viele Kreuzungen mit Aufstellstreifen für Radfahrer gibt es bereits im Land Berlin? (Bitte nach Bezirken aufschlüsseln)

Frage 2: Wie viele werden noch im Jahr 2015 fertiggestellt/gebaut?

Frage 3: Wie viele sind bis Ende 2015 geplant?

Frage 4: Wie viele in einem größeren Zeitraum?

Antwort zu 1, 2, 3 und 4: Die Anordnungen von aufgeweiteten Aufstellstreifen für den Radverkehr („Aufgeweitete Radaufstellstreifen“, kurz ARAS) werden nicht statistisch erfasst. In den letzten Jahren sind ARAS-Regelungen an den Knotenpunkten Badstraße/Behmstraße-Böttcherstraße (Bezirk Mitte), in der Oranienburger Straße vor der Friedrichstraße (ebenfalls Bezirk Mitte), in der Schloßstraße vor Hermann-Ehlers-Platz (Bezirk Steglitz-Zehlendorf) sowie in der Belziger Straße vor Martin-Luther-Straße (Bezirk Tempelhof-Schöneberg) markiert worden. Geplant ist eine ARAS-Markierung in der Malteserstraße (vor der Paul-Schneider-Straße, Bezirk Steglitz-Zehlendorf). Ob die Umsetzung noch in diesem Jahr oder erst 2016 erfolgen kann, wird gegenwärtig noch geprüft. Eine einem ARAS ähnliche Lösung (Radverkehrs- und Busschleuse) ist in der Richterstraße am Westausgang des S-Bahnhofs Grünau geplant. Zu weiteren Planungen kann gegenwärtig noch keine Aussage gemacht werden.

Frage 5: Welche Kriterien müssen an einem Knoten erfüllt sein damit dort Aufstellstreifen errichtet werden können?

Antwort zu 5: ARAS-Markierungen sollen wartenden Radfahrerinnen und Radfahrern das Aufstellen vor dem Kfz-Verkehr ermöglichen und dem Radverkehr dadurch insbesondere das direkte Linksabbiegen erleichtern. Sie bringen daher bei langen Rotzeiten und einer nicht zu breiten Fahrbahn in der jeweiligen Knotenpunktszufahrt den größten Nutzen. Nach den geltenden Regelplänen sollen ARAS-Markierungen an Knotenpunktzufahrten vorgesehen werden, wenn der linksabbiegende Radverkehr nicht mehr als eine Geradeausspur zu queren hat und die Rotzeit für die Knotenpunktzufahrt mehr als die Hälfte der Umlaufzeit ausmacht. Grundvoraussetzung ist das Vorhandensein einer Radverkehrsanlage (Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Radweg) in der entsprechenden Zufahrt, damit der Radverkehr die durch den ARAS freigehaltene Fläche erreichen kann.

Frage 6: Wie viel kostet die Umgestaltung eines Knotens im Durchschnitt, welche Maßnahmen sind proportional betrachtet die Teuersten bei einer Umrüstung?

Antwort zu 6: Pauschale Kosten für die Markierung eines ARAS an einem Knotenpunkt lassen sich wegen der unterschiedlichen räumlichen und signaltechnischen Situationen nicht angeben. Generell ist festzustellen, dass die Markierung im Zuge einer laufenden Lichtsignalmaßnahme in der Regel nur einen geringen Mehraufwand verursacht, als separate Maßnahme jedoch wegen der Kosten für die dann nötige Signalzeiten-Anpassung deutlich aufwändiger ist.

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Frage 7: Welche Stellen sind bei Planung und Bau involviert?

Antwort zu 7: Da ARAS-Markierungen an Lichtsignalanlagen erfolgen, ist die Verkehrslenkung Berlin stets für die Anordnung verantwortlich, die nach Anhörung der Polizei und des zuständigen Straßenbaulastträgers (meist ist dieser das jeweilige bezirkliche Straßen- und Grünflächenamt) ergeht. Die Umsetzung erfolgt in der Regel durch den Generalübernehmer für die Lichtsignalanlagen. Begleitende straßenbauliche oder Markierungsarbeiten können mitunter auch durch die zuständigen bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter durchgeführt werden. Im Vorfeld der konkreten Anordnung werden gegebenenfalls die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, die Berliner Verkehrsbetriebe oder andere planende Institutionen beteiligt.

Berlin, den 13. Oktober 2015

In Vertretung

C h r i s t i a n G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Okt. 2015)