

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 20. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Juli 2021)

zum Thema:

**Car-Pool-Lanes / Fahrgemeinschaftsspuren**

und **Antwort** vom 04. August 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Aug. 2021)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28218**  
**vom 20. Juli 2021**  
**über Car-Pool-Lanes / Fahrgemeinschaftsspuren**

---

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

Frage 1:

Welche fachliche Auffassung vertritt der Senat in Bezug auf den Nutzen der Etablierung von Fahrgemeinschaftsspuren (Car-Pool-Lanes / High-occupancy vehicle lane) in Berlin, um die Bildung von Fahrgemeinschaften zu fördern und Stau zu reduzieren?

Antwort zu 1:

Eine sogenannte „Fahrgemeinschaftsspur“ ist ein Kraftfahrzeug-Fahrestreifen, welcher eine Bildung von Fahrgemeinschaften fördern soll. Die verkehrsrechtliche Anordnungsmöglichkeit einer reinen Fahrgemeinschaftsspur, welche ausschließlich den Personenkreis von Fahrgemeinschaften bevorzugen würde, ist aktuell in Deutschland ausgeschlossen. Lediglich die Freigabe von Bussonderfahrstreifen für „Fahrgemeinschaften“ ist seit Inkrafttreten der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020 durch ein neues Sinnbild in § 39 Absatz 7 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ermöglicht:



Personenkraftwagen oder Krafträder mit  
Beiwagen, die mit mindestens drei Personen  
besetzt sind - mehrfachbesetzte  
Personenkraftwagen

Das vorstehende Sinnbild ermöglicht bei entsprechender straßenverkehrsbehördlicher Anordnung durch seine Abbildung auf einem Zusatzzeichen die Freigabe von Bussonderfahrstreifen für Personenkraftwagen oder Krafträder mit Beiwagen, die mit mindestens drei Personen besetzt sind und somit die Nutzung von Bussonderfahrstreifen für Fahrgemeinschaften.

Der überwiegende Teil der Bundesländer lehnt eine Freigabe von Bussonderfahrstreifen für Fahrgemeinschaften ab, weshalb das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereits angekündigt hat, das Sinnbild im Rahmen der nächsten StVO-Novelle wieder streichen zu wollen, da sich kein sinnvoller Anwendungsbereich ergibt. Auch der Senat lehnt eine Freigabe von Bussonderfahrstreifen für Fahrgemeinschaften ab. Die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), hierzu gehört auch die Möglichkeit eines beschleunigten Vorankommens des Omnibuslinienverkehrs auf Bussonderfahrstreifen, ist neben der Förderung des Radverkehrs ein zentraler Eckpfeiler des Berliner Mobilitätsgesetzes und somit der städtischen Verkehrspolitik. Eine Freigabe von Bussonderfahrstreifen für „mehrfachbesetzte“ PKW steht mit diesem verkehrspolitischen Ziel, den Busverkehr zu beschleunigen, in Konflikt.

Frage 2:

Welche internationalen Beispiele sind dem Senat bekannt und wie schätzt er diese in Bezug auf den intendierten Nutzen von Fahrgemeinschaftsspuren ein?

Antwort zu 2:

Fahrgemeinschaftsspuren wurden beispielsweise in den USA, Österreich, England und Spanien eingerichtet. Hierbei handelt es sich jedoch um die Nutzung von Fahrspuren ausschließlich für Fahrgemeinschaften und nicht die Freigabe von Bussonderfahrstreifen. Somit sind die Erfahrungen mit Bezug auf die deutsche Rechtslage nicht übertragbar.

Frage 3:

Sind dem Senat Beispiele aus Deutschland bekannt, wo Fahrgemeinschaftsspuren erprobt werden?

Antwort zu 3:

In Düsseldorf wurde die Freigabe von Bussonderfahrstreifen für Fahrgemeinschaften erprobt. Dem Senat sind darüber hinaus keine Beispiele bekannt.

Frage 4:

Will sich der Senat für die Erprobung von Fahrgemeinschaftsspuren einsetzen? Wo sieht der Senat Potentiale in der Stadt für die konkrete Erprobung?

Antwort zu 4:

Nein, der Senat sieht in der Erprobung von Fahrgemeinschaftsspuren unter Berücksichtigung aller verkehrlichen Bedarfe sowie der Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes keine Potentiale für die Stadt.

Frage 5:

Welche rechtlichen Voraussetzungen müssen gegeben sein, um Fahrgemeinschaftsspuren zu erproben und später dauerhaft zu etablieren?

Antwort zu 5:

Für die Anordnung von reinen Fahrgemeinschaftsspuren müsste eine Ermächtigungsgrundlage im bundesdeutschen Straßenverkehrsrecht geschaffen werden. Hierfür wäre eine Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes und der StVO erforderlich.

Berlin, den 4. August 2021

In Vertretung

Stefan Tidow

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz