

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oliver Friederici (CDU) und Adrian Grasse (CDU)

vom 07. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. September 2022)

zum Thema:

Gesetzeswidrige Busspur auf der Clayallee

und **Antwort** vom 22. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Sep. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU) und
Herrn Abgeordneten Adrian Grasse (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/13143
vom 07. September 2022
über Gesetzeswidrige Busspur auf der Clayallee**

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 (BVG) sowie das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf um Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

In welcher Form hat im Vorfeld der Einrichtung der Busspur auf der Clayallee eine Beteiligung von Anliegern stattgefunden?

Frage 2:

Falls keine Beteiligung stattgefunden hat, weshalb nicht?

Antwort zu 1 und 2:

Bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) werden im Rahmen des nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vorgesehenen Anhörungsverfahrens nur der Straßenbaulastträger und die Polizei beteiligt.

Frage 3:

Welche Kosten sind durch die Einrichtung der Busspur bisher angefallen?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf hat dazu folgende Antwort übermittelt:

„Für die Einrichtung des Bussonderfahrstreifens sind Kosten in Höhen von brutto 47.750,80 € entstanden. Hierbei wurden die

- Markierungsarbeiten
- Lieferung der neuen Beschilderung
- Arbeiten zur Aufstellen der neuen Beschilderung durch die Mitarbeitenden des Lagerplatzes des Fachbereichs Tiefbau

berücksichtigt.“

Frage 4:

Welche Kosten entstehen durch den Rückbau der Busspur?

Antwort zu 4:

Nach Auskunft des Bezirksamts Steglitz Zehlendorf können die Kosten für einen endgültigen Rückbau des Bussonderfahrstreifens derzeit noch nicht beziffert werden.

Frage 5:

Aus welchem Grund wurde die Busspur angeordnet, obwohl dem Senat bereits im Vorfeld bekannt war, dass Kriterien, wie z.B. die Busfrequenz auf der Strecke, nicht für eine rechtssichere Anordnung einer Busspur ausreichen würden?

Antwort zu 5:

Der Senat geht weiterhin davon aus, dass die besonderen örtlichen Verhältnisse in der Clayallee die Anordnung eines Bussonderstreifens durch Zeichen 245 gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 1 und Satz 3 StVO und eine Abweichung der in Nummer II Nr. 12 der VwV-StVO zu Zeichen 245 genannten Busfrequenz rechtfertigen. Es wird darauf hingewiesen, dass das entsprechende Widerspruchsverfahren noch andauert und eine Entscheidung in einem etwaigen Hauptsacheverfahren aussteht.

Frage 6:

Welche weiteren Busspuren sind in Steglitz-Zehlendorf geplant?

Antwort zu 6:

Folgende Bussonderfahrstreifen sind in dem Bezirk geplant:

- Clayallee zwischen Scharfestr a e und Teltower Damm
- Hindenburgdamm zwischen B akestra e und Drakestraße
- Hindenburgdamm zwischen Klingsorstra e und Gelieustra e
- Ostpreu endamm zwischen Morgensternstra e und Giesendorfer Straße
- Ostpreu endamm zwischen Osdorfer Straße und Heinrichstraße
- Teltower Damm zwischen ggü. Kirchstraße und Berliner Straße

Frage 7:

Welche Auswirkungen hat das Urteil zum R uckbau der Busspur auf diese Planungen und werden laufende Planungen ggf. zurückgestellt oder gestoppt?

Antwort zu 7:

Infolge des Beschlusses des Verwaltungsgerichts Berlin vom 31.08.2022 (VG 11 L 345/22) ist die Umsetzung des Bussonderstreifens in der Clayallee von Argentinische Allee bis Riemeisterstra e zurückzunehmen. Daher wurde der bezirkliche Stra enbaulasttr ager am 07.09.2022 über die Aussetzung des Vollzuges des Bussonderfahrstreifens informiert. Die schon vorhandenen Verkehrszeichen und Markierungen sind abgedeckt bzw. ausgekreuzt worden. Aktuell gepr uft, ob die Anordnung einzelner neuer Bussonderstreifen zurückgestellt wird. zu bewerten sind.

Frage 8:

Wie bewertet der Senat die Signalwirkung des Urteils zum R uckbau der Busspur für andere Busspuren in Berlin?

Antwort zu 8:

Es handelt sich um einen Beschluss im einstweiligen Rechtsschutzverfahren. Eine Entscheidung durch ein Urteil in der Hauptsache steht noch aus (s. auch Antwort zu 5.) Eine grundsätzliche Schlussfolgerung ist anhand dieser Entscheidung nicht möglich.

Frage 9:

Besteht aus Sicht des Senates die Möglichkeit, dass auch weitere Busspuren rückgebaut werden müssen, da die Voraussetzungen für die Anordnung nicht ausreichend erfüllt wurden?

Antwort zu 9:

Jede straßenverkehrsbehördliche Anordnung von Bussonderfahrstreifen kann in einem verwaltungsgerichtlichen Verfahren angegriffen werden. Der Senat geht davon aus, dass für alle bestehenden Bussonderfahrstreifen die Voraussetzungen vorliegen.

Frage 10:

Wie bewertet der Senat die Signalwirkung des Urteils auch im Hinblick auf die Übertragbarkeit des Sachverhalts auf Radspuren?

Antwort zu 10:

Die Anordnungen von Schutzstreifen für den Radverkehr und von Radfahrstreifen sind gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 1 und 3 StVO vom Erfordernis der qualifizierten Gefahr ausgenommen, so dass eine Vergleichbarkeit der Sachverhalte nicht gegeben ist.

Frage 11:

Wie hat sich die Fahrzeit der Busse auf den Abschnitten verändert, auf denen in den vergangenen drei Jahren eine Busspur eingerichtet wurde (bitte Fahrzeitveränderung auflisten nach Bezirk, Abschnitt mit Busspur, Fahrzeit jeweils pro Jahr drei Jahre vor Einrichtung und pro Jahr nach Einrichtung der Busspur)?

Frage 12:

Wie hat sich auf den gleichen Abschnitten im gleichen Zeitraum die Geschwindigkeit des übrigen motorisierten Verkehrs verändert?

Antwort zu 11 und 12:

Aufgrund der Komplexität der auszuwertenden Daten und der Vielzahl der Örtlichkeiten mit jeweils spezifischen Besonderheiten sowie möglichen Störfaktoren war eine verlässliche Auswertung der angefragten Daten nicht möglich.

Berlin, den 22.09.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal

Senatsverwaltung für

Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz