

**19. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Oda Hassepaß und Antje Kapek (GRÜNE)**

vom 24. Juni 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juni 2024)

zum Thema:

**Bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit**

und **Antwort** vom 10. Juli 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Juli 2024)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE) und  
Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19524  
vom 24. Juni 2024

über Bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

---

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 Bezirksämter um Stellungnahmen gebeten. Die Antworten werden an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Für die Planung von Straßen sind Technische Regelwerke wie die "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen" (RASt) in Berlin seit vielen Jahren verbindlich eingeführt worden. Dort werden für die Unterstützung von Verkehrsberuhigung verschiedene bauliche Maßnahmen wie Verschwenkungen, Einengungen Aufpflasterungen der Fahrbahn vorgegeben.

Diese werden unterschiedlich häufig durch die Bezirke in bezirklichen Straßen umgesetzt, von der Senatsverkehrsverwaltung im übergeordneten Straßennetz hingegen kaum. Auf der anderen Seite finden sich Unfallhäufungsstellen fast ausschließlich im übergeordneten Straßennetz, einige Abschnitte sind bekannt für besonders hohe Überschreitungsquoten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie für Profilierungsfahrten.

Frage 1:

Wie kommt es, dass in Berlin bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung an Hauptstraßen fast nie umgesetzt werden, obwohl in anderen Städten die planerischen Probleme regelmäßig gelöst werden können?

Frage 2:

Wie wird der Senat die Planungspraxis hinsichtlich geschwindigkeitsdämpfender baulicher Maßnahmen anpassen, wenn die in Kürze novellierte StVO die Verkehrssicherheit höher gewichtet als die Leichtigkeit des Verkehrs?

Frage 3:

Angesichts der vom Senat proklamierten höchsten Priorität von Verkehrssicherheit: warum werden bauliche geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zur Verminderung von Gefahren für besonders schützenswerte Verkehrsteilnehmer:innen wie Kinder und ältere Menschen meistens abgelehnt?

Antwort zu 1, 2 und 3:

Die Fragen 1, 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vermeidung von Unfällen im Straßenverkehr und die Erhöhung der Verkehrssicherheit hat hohe Priorität und wird auch bei der künftigen Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung berücksichtigt. Zur Umsetzung stehen neben den gefahrenabwehrrechtlichen Möglichkeiten der Straßenverkehrs-Ordnung beispielsweise auch bedarfsgerecht eingesetzte und an die jeweilige Örtlichkeit angepasste bauliche Maßnahmen zur Verfügung.

Die Auswahl einsetzbarer baulicher Elemente zur Einflussnahme auf Straßenverkehre ist allerdings an eine Vielzahl von Entscheidungsfaktoren gebunden, wie die jeweilige Verkehrsfunktion oder auch ein geordneter und verkehrssicherer Straßenverkehr. Welche konkreten Möglichkeiten zur Anwendung kommen können, hängt in der Regel von der konkreten örtlichen Situation ab und kann weder pauschal noch allgemein eingeschätzt werden.

Die Grundlage für die Entscheidung über die Wahl von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung in Berlin bildet das übergeordnete Straßennetz. Die darin ausgewiesenen Hauptverkehrsstraßen weisen unterschiedliche Verbindungsfunktionen auf und bilden ein System zur Abwicklung des innerstädtischen Verkehrs unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV und des Wirtschaftsverkehrs (einschl. der Routen für Großraum- und Schwertransporte). Straßen des übergeordneten Netzes sind nur bedingt für die in den Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen 06 (RASt 06) genannten Formen der Aufpflasterungen zur Geschwindigkeitsdämpfung geeignet.

Auch eine gesamthafte Änderung des Straßenquerschnitts kann grundsätzlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, je nach Funktion bzw. Einstufung der Hauptverkehrsstraße kann dies gemäß Berliner Straßengesetz aber ein planungsrechtliches Genehmigungsverfahren nach sich ziehen. Infolge dessen sind die daraus resultierenden Betroffenheiten und Konflikte nicht nur hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen (Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte), sondern auch im Hinblick auf relevante Umweltbelange (z.B. Schall- sowie Schadstoffimmissionen) herauszuarbeiten.

Frage 4:

Wie bewertet die Senatsverkehrsverwaltung die Notwendigkeit von baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung angesichts des Verkehrsverhaltens im Berliner Straßenverkehr?

Frage 5:

Wie bewertet die Senatsverkehrsverwaltung den Beitrag, den bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung zur nachhaltigen Reduzierung der Verkehrsunfälle in vielen deutschen und europäischen Großstädten beigetragen haben?

Antwort zu 4 und 5:

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Planungsvorgaben, wie u.a. in der RStO 06, werden mit dem Ziel erarbeitet, verständliche und sichere Infrastruktur zu ermöglichen. Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur nachhaltigen Reduzierung der Verkehrsunfälle werden grundsätzlich als zielführend bewertet. Ein vollständiger Ausschluss missbräuchlicher Nutzung von Straßen ist kaum möglich.

Frage 6:

Welche belastbaren Informationen werden in der Senatsverkehrsverwaltung bei Hauptverkehrsstraßen-Abschnitten herangezogen (z.B. hohe Geschwindigkeits-Überschreitungsquote, Unfallhäufungsstelle, häufige Profilierungsfahrten), um einen dringenden Handlungsbedarf festzustellen?

Frage 7:

Auf welche Art fließen belastbare Informationen zu möglichen Hinderungsgründen (Häufigkeit von Rettungsfahrten, Busfahrten u.ä.) bei der Abwägung von baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung ein (bitte unterscheiden nach Strecke und Knotenpunkt)?

Frage 8:

Welche baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung haben nach Informationen der Senatsverkehrsverwaltung im übergeordneten Straßennetz bisher die bestmöglichen Wirkungen erzielt (bitte unterscheiden nach Strecke und Knotenpunkt)?

Antwort zu 6, 7 und 8:

Die Fragen 6, 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Planungsprozesse beinhalten eine detaillierte Bestandsaufnahme und gesamthafte Analyse verkehrlicher Aspekte. Wesentlicher Bestandteil dieses Prozesses ist die Abstimmung der geplanten Maßnahmen mit den Trägern öffentlicher Belange (Polizei, Feuerwehr, BVG etc.).

Dringender Handlungsbedarf im Hinblick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit ergibt vor allem anhand von Unfalldaten der Polizei und deren Bewertung in Zusammenarbeit mit der Unfallkommission. Ebenso kann auch verkehrswidriges Verhalten mit Gefährdungspotential, festgestellt durch Verkehrsüberwachungen der Polizei, Anhaltspunkte für dringende Handlungsbedarfe liefern.

Frage 9:

Welche belastbaren Informationen werden von den Bezirken in Nebenstraßen-Abschnitten herangezogen (z.B. hohe Geschwindigkeits-Überschreitungsquote, Unfallhäufungsstelle, häufige Profilierungsfahrten), um einen dringenden Handlungsbedarf festzustellen?

Antwort zu 9:

Nach Auskunft der Bezirke werden Handlungsbedarfe überwiegend über Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern oder Eigenbeobachtungen identifiziert und durch statistische Auswertungen der Unfallhäufigkeit, Geschwindigkeitsüberschreitungen und Verkehrsbeobachtungen bzw. -zählungen verifiziert.

Frage 10:

Welche baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung (z.B. Verschwenkungen, Einengungen, Bremsschwellen, Plateau- und Komplett-Aufpflasterungen, Gehwegüberfahrten u.ä.) werden nach Informationen der Bezirke im Nebenstraßennetz bevorzugt angewendet, welche eher abgelehnt (bitte unterscheiden nach Strecke und Knotenpunkt)?

Antwort zu 10:

Die Wahl der konkreten Maßnahme hängt von den örtlichen Gegebenheiten und den Rahmenbedingungen ab.

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

„Bremsschwellen stellen eine schnell umsetzbare Maßnahme dar, die Geschwindigkeiten auf einer Strecke zu verringern, wenngleich für einige Interessengruppen dadurch auch eine Verschlechterung in Komfort und Leistungsfähigkeit erwartet werden kann. So werden durch den Einsatz von Bremsschwellen Komfortverluste des Radverkehrs sowie des ÖPNV erwartet. Zudem weisen herkömmliche Bremsschwellen aus Kunststoff eine vergleichsweise geringe Dauerhaftigkeit auf.

Bauliche Aufpflasterungen sind deutlich langlebiger als Bremsschwellen. Die Abmessungen von Aufpflasterungen können an die individuellen Gegebenheiten eines Streckenabschnittes angepasst werden. Dadurch kann eine hohe Effektivität erzielt werden und zeitgleich die Komfortverluste für die Verkehrsteilnehmenden in einem vertretbaren Rahmen gehalten werden. In Abhängigkeit der Ausführung von Aufpflasterungen ist das Befahren durch den Busverkehr sowie durch den Radverkehr mit geringen Komforteinbußen möglich.

Komplett-Aufpflasterungen eines Streckenabschnittes sind oft mit einer Anpassung der Straßenentwässerung verbunden, weshalb eine solche Maßnahme eine höhere planerische Komplexität und ggf. höhere Baukosten bedingen kann. Plateau-Aufpflasterungen beeinflussen die Entwässerung in der Regel nicht.

Grundsätzlich wird zudem die Möglichkeit der Fahrbahnverengung und Verschwenkung im Planungsprozess, in Abwägung weiterer planerische Belange, geprüft.

An unsignalisierten Knotenpunkten eignen sich vor allem Einengungen der Zufahrten zum Knotenpunkt, wie sie durch Gehwegvorstreckungen erreicht werden können.

Gehwegvorstreckungen haben den zusätzlichen Vorteil, dass das illegale Parken im Kreuzungsbereich verhindert wird und somit Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden verbessert werden können. Auch Aufpflasterungen an den Knotenpunktzufahrten sind grundsätzlich geeignet, um die Geschwindigkeit im Knotenpunkt zu verringern, solange sämtliche Belange berücksichtigt werden.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Auf der Strecke werden Moabiter Kissen bevorzugt angewendet; im Kreuzungsbereich hingegen Gehwegvorstreckungen.“

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Aktuell werden zur Geschwindigkeitsdämpfung Fahrbahnverengungen und Aufpflasterungen vorgesehen.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt bevorzugt auf geraden Strecken Verschwenkungen gegenüber Schwellen, da diese zu erhöhten Brems- und Beschleunigungsmanövern führen können und damit zu einer erhöhten Lärm- und Abgasemission. In Knotenbereichen werden eher selten verkehrsberuhigende Maßnahmen baulicher Natur umgesetzt, da dadurch das Unfallrisiko erhöht wird.“

Das Bezirksamt Reinickendorf teilt hierzu mit:

„In Reinickendorf werden im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung unter anderem Fertigteile für Verschwenkungen, Plateaus und Mittellinseln verwendet. Bremsschwellen und das „Berliner Kissen“ werden nicht angewendet, da diese hinderlich für Rettungsdienste sind und durch das starke Abbremsen und Beschleunigen von einer erhöhten Lärmemission ausgegangen wird. In Nebenstraßen werden beim Neubau komplette

Aufpflasterungen vorgenommen, dabei wird der Höhenunterschied mittels Sinussteinen realisiert. Diese Maßnahme wurde mit den Berliner Verkehrsbetrieben, Rettungsdiensten und der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt abgestimmt, sodass diese zukünftig auch bei anderen Örtlichkeiten umgesetzt werden kann.“

Das Bezirksamt Spandau teilt hierzu mit:

„Für die Planung von Straßen sind Technische Regelwerke wie die "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen" (RASt) in Berlin seit vielen Jahren verbindlich eingeführt worden. Dort werden für die Unterstützung von Verkehrsberuhigung verschiedene bauliche Maßnahmen wie Verschwenkungen, Einengungen Aufpflasterungen der Fahrbahn vorgegeben. Das bezirkliche Straßen- und Grünflächenamt plant und baut auf Basis der gültigen Regelwerke. Auch beim Einbau von Fahrbahnverengungen durch Gehwegvorstreckungen oder Querungshilfen kommen diese unter Berücksichtigung der Zielsetzung des barrierefreien Bauens im öffentlichen Raum zum Einsatz.“

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Zur Geschwindigkeitsdämpfung werden vor allem Maßnahmen wie Einengungen der Fahrbahn durch den Bau von Gehwegvorstreckungen bevorzugt. In Einzelfällen werden auch Aufpflasterungen (Berliner Kissen) vorgenommen.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Grundsätzlich werden straßenverkehrsrechtliche Anordnungen wie Schilder und Markierungen umgesetzt und bevorzugt. Sollten bauliche Maßnahmen dennoch erforderlich werden, um eine Geschwindigkeitsanpassung zu erreichen, werden Einengungen wie Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen oder Kap-Bushaltestellen bevorzugt angewendet. Die Entscheidung wird jedoch immer von einer ganzen Reihe an Faktoren beeinflusst, wie z.B. den Verkehrszahlen, der Breite der Straße, den Schleppkurvennachweisen usw. Nur im Einzelfall werden Maßnahmen wie Plateau- und Komplett-Aufpflasterungen sowie Poller als sinnvoll erachtet, da diese mit hohen Kosten, erhöhten Unterhaltungsanforderungen und möglichen Beeinträchtigungen der Rettungswege verbunden sein können.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Beim Neu- oder Umbau von Straßen erfolgt der Anschluss der untergeordneten Straße an die übergeordnete Vorfahrtstraße mit einem leichten geschwindigkeitsdämpfenden Höhenversatz. Außerhalb der Knotenpunkte werden im Tempo 30-Zonen-Netz beim Straßenneu- oder -umbau vorzugsweise Fahrbahneinengungen und Fahrgassenversätze zur Verkehrsberuhigung vorgesehen. Aufpflasterungen nach den Vorgaben der RASt 06 kommen hier in der Regel nur als nachträgliche Verkehrsberuhigungsmaßnahme in Betracht. Aufschraubbare Bremschwellen sind nur in Bereichen mit einer zul. Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h zulässig und werden daher nur vereinzelt in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 StVO) vorgesehen.“

Nach Auskunft des Bezirksamts Neukölln wurden zur Geschwindigkeitsdämpfung auf der Strecke sogenannte Rixdorfer Kissen (aufgepflasterte Schwellen) gebaut. In Knotenpunkten wurden mit Kleinpflaster befestigte Einfahrten sowie Gehwegvorstreckungen gebaut. Weiterhin wurden Fahrbahnverschwenkungen durch Seitenabwechselung von einseitigen Schrägparkplätzen angeordnet.

Frage 11:

Welche belastbaren Informationen zu Hinderungsgründen (Häufigkeit von Rettungsfahrten u.ä.) stehen den Bezirken zur Verfügung, um sie in die Planungsabwägungen einfließen zu lassen?

Antwort zu 11:

Die konkreten Maßnahmen werden im Planungsprozess anlass- und ortsbezogen erarbeitet. Bei Bedarf werden die Träger öffentlicher Belange (u.a. Feuerwehr, Polizei und BSR) in den projektspezifischen Abwägungsprozess eingebunden, um Anforderungen wie z.B. die Berücksichtigung des ÖPNV, die Berücksichtigung von Schleppkurven für Müllfahrzeuge in Kreuzungsbereichen, die Sicherstellung des zweiten Rettungsweges oder die Identifizierung von stark durch Rettungsverkehre frequentierte Straßenabschnitte frühzeitig zu klären.

Frage 12:

Welche baulichen Maßnahmen haben nach Einschätzung der Bezirke im Nebenstraßennetz bisher die bestmöglichen Wirkungen erzielt (bitte unterscheiden nach Strecke und Knotenpunkt)?

Antwort zu 12:

Die Rückmeldungen der Bezirksämter beinhalten, mit Verweis auf die jeweils zu beachtenden örtlichen Voraussetzungen, im wesentlichen folgende Aussagen:

- Im Bezirk Mitte haben sich neben der Errichtung von Diagonalsperren zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs die Moabiter Kissen als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme bewährt.
- Im Bezirk Marzahn-Hellersdorf wurden mit Einengungen und Verschwenkungen auf geraden Strecken die besten Ergebnisse erzielt.
- Die im Bezirk Reinickendorf angewandten Maßnahmen (siehe Beantwortung Frage 10) haben positiv zur Geschwindigkeitsreduzierung beigetragen. Es wurde festgestellt, dass die Anbringung von Piktogrammen eine sehr geringe Auswirkung hat, da diese vorrangig die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden zur Folge hat.
- Mit punktuellen Einschränkungen des Fahrbahnquerschnitts durch bauliche Vorstreckungen oder alternierende Parkordnung bzw. Abordnung von Gehwegparken mit der Folge, dass

auf der Fahrbahn geparkt wird, wurde im Bezirk Steglitz-Zehlendorf eine gute Wirkung erzielt.

- Im Bezirk Treptow-Köpenick haben sich z.B. Aufpflasterungen an Knotenpunkten und Einengungen auf Strecken als wirkungsvoll erwiesen.
- Im Bezirk Pankow haben sich auf der Strecke Aufpflasterungen, Fahrbahneinengungen und Fahrgassenversätze bewährt. In Knotenpunkten sind Gehwegvorstreckungen ein bewährtes Mittel der Verkehrsberuhigung, da diese die Abbiegegeschwindigkeiten erheblich reduzieren.

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

„Da derzeit keine umfassende Evaluation entsprechender Maßnahmen vorliegt, ist die Belastbarkeit der Antwort eingeschränkt. Grundlegend wird sämtlichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, die derzeit eingesetzt sind, eine Wirkung zugeschrieben. Inwieweit sich die Auswirkungen verschiedener Maßnahmen unterscheiden, ist nicht im Detail untersucht und kann daher nur argumentativ beurteilt werden.

Einengungen und Verschwenkungen entlang einer Strecke entfalten durch eine optische Anpassung des Straßenraumes eine entsprechende Wirkung. Hohe Geschwindigkeiten sind auf Strecken mit Einengungen dennoch möglich. Bauliche Maßnahmen, wie Aufpflasterungen oder auch Bremsschwellen, entfalten eine physische Wirkung, die direkte Auswirkungen auf die Fahrdynamik hat. Daher kann erwartet werden, dass Aufpflasterungen und Bremsschwellen die bestmögliche Wirkung erzielen, wenngleich diese Einschätzung aufgrund der fehlenden Evaluation nur bedingt belastbar ist.“

Berlin, den 10.07.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt