

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)

vom 10. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. März 2026)

zum Thema:

Busverlängerung 190, welche Schwierigkeiten ergeben sich aus der Führung über die Spindlersfelder Brücke?

und **Antwort** vom 27. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. März 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25490
vom 10. März 2026
über Busverlängerung 190, welche Schwierigkeiten ergeben sich aus der Führung über die
Spindlersfelder Brücke?

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

Frage 1:

Ist die Spindlersfelder Brücke aktuell aus baulicher und verkehrsrechtlicher Sicht für den Linienbusverkehr geeignet?

Frage 2:

Welche straßenverkehrsrechtlichen Regelungen gelten derzeit auf der Brücke und den unmittelbar angrenzenden Straßenabschnitten, die den Einsatz von Linienbussen betreffen könnten?

Frage 3:

Bestehen derzeit Einschränkungen oder Ausschlussgründe für den Linienbusverkehr über die Brücke (z. B. Breiten, Begegnungsfälle, Haltestellenlage, Verkehrsführung)? Wenn ja: bitte mit Begründung.

Antwort zu 1 bis 3:

Eine Spindlersfelder Brücke existiert unter diesem Namen nicht. Es gibt die Wilhelm-Spindler-Brücke über die Spree im Zuge der Spindlersfelder Straße. Diese Brücke wird heute schon von der Nachtbuslinie N65 befahren. Insofern können die Fragen ohne Konkretisierung der vermutlich tatsächlich angefragten Örtlichkeit mangels eindeutiger Zuordenbarkeit zu unserem Bedauern nicht beantwortet werden.

Frage 4:

Welche baulichen Anforderungen (insbesondere Fahrbahnbreiten, Kurvenradien, Begegnungsfälle, Sicherheitsräume, Tragfähigkeit) sind nach aktuellem Regelwerk für den Linienbusverkehr erforderlich, und in welchen Punkten werden diese derzeit ggf. nicht erfüllt?

Frage 5:

Welche konkreten baulichen Maßnahmen wären erforderlich, um eine reguläre Führung einer Buslinie über die Brücke zu ermöglichen?

Frage 6:

Welche verkehrsorganisatorischen bzw. verkehrsrechtlichen Maßnahmen wären notwendig (z. B. Markierung, Beschilderung, Vorfahrtsregelungen, Anpassungen an den Brückenköpfen)?

Frage 7:

Welche Prüfungen oder Gutachten wären vor Einführung einer Buslinie erforderlich (z. B. Schleppkurvennachweis, Verkehrssicherheitsaudit, ergänzende Bauwerksprüfung)?

Frage 8:

Welche Behörden und Stellen müssten in Planung und Genehmigung eingebunden werden, und wer hätte die Federführung?

Frage 9:

Mit welchem groben Planungs- und Umsetzungsaufwand ist zu rechnen, um eine Busführung über die Brücke zu realisieren?

Frage 10:

In welcher ungefähren Kostenordnung würde sich die Umsetzung bewegen (Bandbreite ausreichend)?

Frage 11:

Welcher realistische Zeitrahmen ist von der Prüfung bis zur möglichen Inbetriebnahme einer Buslinie über die Brücke zu erwarten?

Frage 12:

Besteht mit der Fertigstellung der TVO weiterhin der Bedarf einer derartigen Streckenführung?

Antwort zu 4 bis 12:

Die Fragen 4 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs und unter Verweis auf die Beantwortung zu 1 bis 3 allgemein gemeinsam beantwortet.

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) definieren die fahrgeometrischen Anforderungen. Gemäß RASt 06 ist für Linienbusverkehr im Begegnungsfall ein lichter Raum (Verkehrsraum + Sicherheitsabstand) von 7,50 m erforderlich. Bei beschränkten Bewegungsspielräumen gilt ein Mindestmaß von 7,00 m als lichter Raum. Daraus resultiert ein Verkehrsraum von 6,50 m als Regelmaß bei Linienbusverkehr. Gerade auf Brücken, auf denen kein Ausweichen möglich ist, weil es keine befahrbaren Seitensteifen gibt, kann sogar eine Breite von 3,50 m pro Fahrstreifen sinnvoll sein. Aufgrund der hohen Verkehrsstärken und der fehlenden Ausweichmöglichkeit ist eine Reduzierung auf ein Mindestmaß von 6,00 m gemäß RASt 06 nicht vorgesehen. Die Fahrbahnbreitenausbildung in Kurven ist abhängig vom Radius und den entsprechenden Schleppkurven der Bemessungsfahrzeuge. Es macht also einen Unterschied, ob ein Standardbus (12m) oder Gelenkbus (18m) im Linienverkehr eingesetzt wird. Die jeweiligen Sicherheitsräume sind abhängig von der zulässigen Geschwindigkeit und dem Rückhaltesystem der Brücke.

Berlin, den 27.03.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt