

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Henner Schmidt (FDP)**

vom 21. Mai 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Mai 2019)

zum Thema:

Wie soll sich der Verkehr in der Kantstraße weiter entwickeln?

und **Antwort** vom 03. Juni 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Juni 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Henner Schmidt (FDP)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18949
vom 21. Mai 2019
über Wie soll sich der Verkehr in der Kantstraße weiter entwickeln?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wann endet der Modellversuch Tempo 30 in der Kantstraße? Wo und wann können die ersten belastbaren Ergebnisse des Modellversuchs eingesehen werden?

Antwort zu 1:

Tempo 30 wurde in der Kantstraße im November 2018 angeordnet. Für eine Untersuchung der Wirkung ist ein Zeitraum von mindestens einem Jahr erforderlich, da für die Belastung mit Stickstoffdioxid (NO₂) der Jahresgrenzwert von 40 µg/m³ die entscheidende Größe ist. Die Beurteilung der Wirkung auf die Luftqualität erfolgt anhand der NO₂-Messungen mit einem Passivsammler an der Kantstraße 117. Belastbare Ergebnisse sind erst nach Ablauf eines Jahres und Vorliegen der Messergebnisse für ein Jahr möglich. Diese werden voraussichtlich im ersten Quartal 2020 vorliegen. Nach Vorliegen der Ergebnisse wird über die Fortführung der Anordnung von Tempo 30 entschieden. Dabei müssen auch Aspekte des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit beachtet werden. Die Ergebnisse werden auf den Internetseiten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz veröffentlicht. Ein Termin steht noch nicht fest.

Frage 2:

Welche Pläne verfolgt der Senat für die Kantstraße, sollte sich herausstellen, dass der Modellversuch zu keiner gewünschten Verbesserung der Luftqualität geführt hat?

Antwort zu 2:

Neben Tempo 30 enthält der Entwurf für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin zahlreiche weitere Maßnahmen, die zu einer schnellst möglichen Einhaltung des Luftqualitätsgrenzwertes für Stickstoffdioxid führen werden. Hierzu gehören insbesondere Emissionsminderungen bei Linienbussen und Kommunalfahrzeugen, die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs und die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in der Inneren Stadt. Diese Maßnahmen werden auch in der Kantstraße zu einer Reduzierung der Luftbelastung führen.

Frage 3:

Verfolgt der Senat weiterhin Pläne zur Einrichtung einer Busspur in der Kantstraße? Wenn ja, in welchem Zeitplan?

Antwort zu 3:

Die Berliner Verkehrsbetriebe haben bei der Verkehrslenkung Berlin eine Vorschlagsliste zu neuen Bussonderfahrstreifen eingereicht, die stadtweit der Beschleunigung des Buslinienverkehrs dienen sollen. Darin enthalten ist auch die Kantstraße. Eine Entscheidung oder eine Planung zu diesen Vorschlägen liegt bislang nicht vor.

Frage 4:

Ist eine Radverkehrsplanung für die Kantstraße und ihre Umgebung beim Senat oder beim Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf derzeit in Arbeit? Welche Vorschläge hat der Senat, den derzeitigen unzumutbaren Zustand für den Radverkehr entlang der Kantstraße zu verbessern?

Antwort zu 4:

Im östlichen Abschnitt der Kantstraße, zwischen Budapester Straße und Joachimsthaler Straße, wurden im Zuge des Straßenumbaus Radfahrstreifen auf der Fahrbahn angelegt. In Abstimmung zwischen dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wird nun für den westlich angrenzenden Abschnitt der Kantstraße bis zur Fasanenstraße eine Radverkehrsplanung erstellt. Für die anderen Bereiche ist aufgrund des dort engeren Straßenquerschnitts eine gesamthafte Betrachtung des Straßenraumes unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger notwendig.

Frage 5:

Sind derzeit in der Umgebung der Kantstraße Mobilitätshubs der BVG geplant?

Antwort zu 5:

Auf Nachfrage haben die Berliner Verkehrsbetriebe mitgeteilt, dass an der Kantstraße bisher keine Mobilitätshubs der BVG geplant sind.

Frage 6:

Ist es richtig, dass sich die Kantstraße in der Straßenbaulast des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf befindet und damit eine mögliche Neuaufteilung des öffentlichen Straßenlandes allein in der Zuständigkeit des Bezirks liegt?

Frage 7:

Wenn ja, könnte der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf in eigener Entscheidung z.B. den Mittelstreifen entfernen lassen, die Parkplätze entlang der Kantstraße von Schrägparken in Längsparken verändern oder zusätzliche Lieferzonen einrichten oder bedürfen einzelne dieser Maßnahmen einer Zustimmung einzelner Senatsverwaltungen?

Antwort zu 6 und 7:

Für die Kantstraße ist das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf Träger der Straßenbaulast. Gemäß des Berliner Straßengesetzes und dem Straßenplan des Landes Berlin ist die Kantstraße eine Straße II. Ordnung. Berliner Straßen II. Ordnung sind Straßen, die dem Verkehr zwischen den Bezirken und den Nachbargemeinden Berlins oder auch dem Anschluss der Bezirke an Straßen I. Ordnung dienen oder zu dienen bestimmt sind. Die Kantstraße ist somit eine Hauptverkehrsstraße des Landes Berlin mit vorwiegend überbezirklicher Funktion. Damit ist die Hauptverwaltung (der Berliner Senat) zuständig für die Planungsvorgaben zur Aufteilung des Straßenquerschnitts in der Kantstraße.

Berlin, den 03.06.2019

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz