

18. Wahlperiode

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Bernd Schlömer (FDP)**

vom 05. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Juli 2019)

zum Thema:

**Arbeiten, Leben und Wohnen in Friedrichshain-Kreuzberg –  
Verkehrsberuhigung in der Katzbachstraße**

und **Antwort** vom 23. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Jul. 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Bernd Schlömer (FDP)  
über

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

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20174**  
**vom 5. Juli 2019**  
**über Arbeiten, Leben und Wohnen in Friedrichshain-Kreuzberg –**  
**Verkehrsberuhigung in der Katzbachstraße**

---

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

Frage 1:

Mit welcher Begründung hat sich das Land Berlin mit seinen fachlich zuständigen Stellen gegen eine Bürgerinitiative gewandt, die sich für eine Verkehrsberuhigung der Katzbachstraße zwischen Yorckstraße und Kolonnenstraße ausgesprochen hat?

Frage 3:

Welche Rolle spielt die Katzbachstraße für den Kraftfahrzeug- und den LKW-Verkehr in Kreuzberg?

Antwort zu 1 und zu 3:

Das Berliner Straßennetz gliedert sich, entsprechend den Festlegungen des Stadtentwicklungsplans (StEP) Verkehr in ein übergeordnetes Hauptverkehrsstraßennetz und ein untergeordnetes Nebenstraßennetz. Letzteres umfasst zirka 70 % der Berliner Straßen und ist aufgrund seiner geringen Verkehrsbedeutung Bestandteil von Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen.

Das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz hingegen hat eine gesteigerte verkehrliche Funktion. Es soll den innerstädtischen Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr aufnehmen und stellt dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ein leistungsfähiges Straßennetz zur Verfügung. Ein leistungsfähiges übergeordnetes Straßennetz schützt umliegende Wohnstraßen vor überörtlichem Verkehr. Um diese Funktionen zu gewährleisten, werden verkehrliche Beschränkungen des Hauptverkehrsstraßennetzes nur in erforderlichem Maße vorgenommen.

Die Katzbachstraße ist klassifiziert als eine Hauptverkehrsstraße der Stufe III (örtliche Straßenverbindung). Sie verbindet unter anderem in Süd-Nord-Richtung über die Boelckestraße und über die Yorckstraße die Bezirke Tempelhof-Schöneberg und Friedrichshain-Kreuzberg miteinander und hat damit innerhalb des Bezirkes eine hohe verkehrliche Bedeutung. Darüber hinaus ist über die Strecke Dudenstraße eine direkte Anbindung an die Bundesstraße 96 und über diese durch die Stadtautobahn A 100 eine

Zuführung zum Berliner Ring (A 10) gegeben. Die Katzbachstraße wird zwischen der Kreuzbergstraße und der Dudenstraße außerdem von der Buslinie 140 befahren. Das übergeordnete Straßennetz ist dafür vorgesehen, den für die wirtschaftliche Funktion der Stadt notwendigen LKW-Verkehr aufzunehmen. Das von der Bürgerinitiative unter anderem vorgeschlagene LKW-Fahrverbot in der Katzbachstraße würde zu einer Verlagerung des LKW Verkehrs in andere Straßen, in denen ebenfalls schützenswerte Anwohnerinteressen berührt wären, führen.

Verkehrsbeschränkende Maßnahmen sind nach § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) nur dort vorzusehen, wo diese wegen der besonderen Umstände zwingend geboten sind. In der Katzbachstraße wurden bereits verkehrsberuhigende Maßnahmen angeordnet. Es gilt im Teilabschnitt zwischen Yorckstraße und Kreuzbergstraße bereits eine zeitlich unbefristete Tempo 30-Regelung und darüber hinaus im Teilabschnitt zwischen Kreuzbergstraße und Dudenstraße eine zeitlich befristete Tempo 30-Regelung zwischen 22 bis 6 Uhr. Diese Regelungen dienen dem Lärmschutz der Anwohnenden. Im Bereich Katzbachstraße Hausnummer 19 wird darüber hinaus kurzfristig eine Tempo 30-Regelung vor der dortigen Kindertagesstätte aus Verkehrssicherheitsgründen straßenverkehrsbehördlich angeordnet und bis zu der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung ausgedehnt.

Frage 2:

Welche datengestützten oder empirischen Erkenntnisse in Form von Verkehrserhebungen hat die zuständige fachliche Stelle bei seiner Entscheidung herangezogen?

- a) Wann und in welchem Zeitraum sind diese Daten erhoben worden?
- b) Wie lauten die Ergebnisse: Wie viele Kraftfahrzeuge passieren die besagte Straße täglich?
- c) Wie viele LKW (differenziert nach Klein - Lkw zwischen 3,5 und 7,5 t zulässiger Gesamtmasse und größer) passieren diese Strecke täglich?
- d) Wie sind diese Zahlen zu bewerten?

Antwort zu 2:

- a) Der Verkehr wurde am 19. Oktober 2017 in der Zeit von 0 bis 24 Uhr gezählt.
- b) Der durchschnittliche tägliche Verkehrswert beträgt werktags 17.243 Kfz. Der für die Berechnung des Verkehrslärms maßgebliche durchschnittliche tägliche Verkehrswert beträgt 15.519 Kfz.
- c) Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen an LKW über 3,5 Tonnen beträgt 363 Fahrzeuge, das Aufkommen an Lkw über 2,8 Tonnen und bis zu 3,5 Tonnen beträgt 448 Fahrzeuge.
- d) Der LKW-Anteil in der Katzbachstraße ist nicht überdurchschnittlich hoch im Vergleich zu anderen Straßen des übergeordneten Straßennetzes und entspricht somit der Klassifizierung dieser Straße als Hauptverkehrsstraße.

Frage 4:

Warum wird nicht zumindest ein LKW-Durchfahrtsverbot erlassen?

Antwort zu 4:

Durchfahrtsverbote für Lkw verhindern keinen Lkw-Verkehr sondern verdrängen diesen lediglich in umliegende schützenswerte (Wohn-) Straßen, welche dann einer stärkeren Verkehrsbelastung ausgesetzt wären. Eine Verdrängung des LKW-Verkehrs mit entsprechenden Umwegfahrten trägt nicht zu einer Entlastung der Wohnbevölkerung vor Verkehrslärm und Abgasen sowie zu einer verbesserten Verkehrssicherheit insgesamt bei. Die Katzbachstraße ist als Hauptverkehrsstraße der Kategorie III dafür vorgesehen, auch Wirtschaftsverkehre aufzunehmen.

Frage 5:

Wie bewertet der Senat insgesamt die Ablehnung der Verkehrsberuhigung an besagter Stelle?

Antwort zu 5:

Der Senat ist bestrebt, die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Wohnbevölkerung zu reduzieren. Hierbei gilt es aber zu vermeiden, durch Verkehrsverbote andere Straßen mit zusätzlichem Verkehrsaufkommen zu belasten. Ziel ist es vielmehr, den Umweltverbund zu stärken und das Kraftfahrzeugaufkommen in der Stadt so insgesamt zu reduzieren und damit eine höhere Stadtverträglichkeit zu erreichen. In der Katzbachstraße sind bereits die in Beantwortung der Frage 1 dargelegten umfassenden Tempo 30-Regelungen zur Verkehrsberuhigung angeordnet worden.

Berlin, den 23.07.2019

In Vertretung

Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz