

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Michael Efler (LINKE)**

vom 10. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Februar 2020)

zum Thema:

Verkehrssichere Gestaltung der Konstanzer Straße für Fußgänger und Radfahrer

und **Antwort** vom 21. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Feb. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Dr. Michael Efler (LINKE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22610
vom 10. Februar 2020
über Verkehrssichere Gestaltung der Konstanzer Straße für Fußgänger und Radfahrer

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

Frage 1:

Ist die Gestaltung der Konstanzer Straße - im Abschnitt zwischen Brandenburgischer Straße und Olivaer Platz - als vierspurige Straße ohne Mittelstreifen, sonstige Querungshilfen und ohne Radspur aus Sicht des Senates noch zeitgemäß und mit einer sicheren Gestaltung für sämtliche Verkehrsteilnehmer vereinbar? Wenn nein, wie und wann gedenkt die Senatsverwaltung, dem Abhilfe zu schaffen?

Antwort zu 1:

Die Straßenraumgestaltung der Konstanzer Straße zwischen Olivaer Platz und Brandenburgische Straße entspricht grundsätzlich den im Land Berlin verbindlich eingeführten Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASSt 06 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V..

Unter Beachtung des Berliner Mobilitätsgesetzes ist die Konstanzer Straße, die Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes ist, perspektivisch mit Radverkehrsanlagen und nach fachlicher Prüfung mit weiteren Querungshilfen für zu Fuß Gehende auszustatten. Verbesserungen für den Fußverkehr beim Queren der Konstanzer Straße könnten z.B. durch die Anlage von mehreren baulichen Mittelinseln verteilt auf den Straßenabschnitt zwischen Brandenburgische Straße und Olivaer Platz erzielt werden. Dies liegt in der Verantwortung des Bezirkes.

Für die Umsetzung dieser Maßnahmen müssten die bestehenden Flächen für den ruhenden Verkehr deutlich reduziert werden, was ebenfalls in der Einschätzung des Bezirkes liegt. Trotz der fehlenden Radverkehrsanlagen, der nicht vorhandenen baulichen Richtungstrennung und der Abstände zwischen den vorhandenen Querungshilfen ist dem Senat keine auffällige Unfalllage in der Konstanzer Straße bekannt.

Frage 2:

Wer wäre für die Schaffung eines Mittelstreifens, sonstiger Querungshilfen bzw. für das Anlegen eines Radweges zuständig?

Antwort zu 2:

Die Konstanzer Straße ist Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes von Berlin. Damit ist die Hauptverwaltung (der Berliner Senat) zuständig für die Planungsvorgaben zur Aufteilung des Straßenquerschnitts. Dem Bezirk obliegt die Umsetzung baulicher Maßnahmen wie z.B. Mittelinseln und Radverkehrsanlagen.

Frage 3:

Wurde nach dem tödlichen Unfall im Jahre 2008, als eine Frau beim Versuch ums Leben kam, die vierspurige Straße ohne Querungshilfe zu überqueren (<https://www.tagesspiegel.de/berlin/polizei-justiz/fahrerflucht-schauspielerin-ueberfahren-und-getoetet/1394520.html>), die Sicherheitssituation der Konstanzer Straße (in dem in Ziffer 1 genannten Abschnitt) untersucht? Wenn nein, warum ist dies unterblieben? Wenn ja, mit welchem Ergebnis und welchen darauf basierenden Schlussfolgerungen?

Antwort zu 3:

Zu diesem Unfall, der bereits mehr als 11 Jahre zurückliegt, sind keine Unterlagen im Aktenbestand zu finden. Dem beigefügten Link sind keine Informationen über diesen Unfall zu entnehmen. Folglich sind hier aufgrund des langen zurückliegenden Zeitraums keine Aussagen möglich. Der Aktenlage und den Stellungnahmen der Polizei ist keine auffällige Unfallsituation für den querenden Fußverkehr zu entnehmen.

Frage 4:

Wie viele Straßen in Berlin, die durch ein ähnlich stark verdichtetes Wohngebiet verlaufen, sind vierspurig und ohne Mittelstreifen wie auch ohne sonstige Querungshilfen ausgestattet? Ist eine solche Straßengestaltung unter dem Gesichtspunkt einer sicheren Gestaltung für Fußgänger zulässig? Wenn ja: Ist sie aus Sicht des Senates im Sinne einer lebenswerten und nicht allein dem Durchgangsverkehr gewidmeten Stadt vertretbar?

Antwort zu 4:

Es liegt keine Statistik vor, die Auskunft gibt über die Anzahl an Straßen in Berlin, die hinsichtlich ihrer Lage, verkehrlichen Funktion und Ausstattung mit der Konstanzer Straße vergleichbar sind. Die Gestaltung des Straßenraumes mit beidseitig der Fahrbahn geführten Gehwegen gewährleistet grundsätzlich sichere Flächen für den Fußverkehr in der Konstanzer Straße und entspricht den im Land Berlin geltenden Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) vom 16.05.2013. Entlang des Abschnitts zwischen der Brandenburgischen Straße und der Lietzenburger Straße sind signalisierte Überquerungsstellen vorhanden, vorgezogene Gehwegköpfe in den Kreuzungen gewährleisten zudem ausreichende Sichtbeziehungen auf den fließenden Verkehr.

Aktuell liegen dem Senat keine Anträge oder Vorschläge für Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende vor.

Vor dem Hintergrund der verkehrspolitischen Zielsetzung, den Rad- und Fußverkehr in Berlin stärker zu fördern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist eine fachliche Auseinandersetzung mit der örtlichen Situation in der Konstanzer Straße notwendig.

Frage 5:

Weshalb hält die Senatsverwaltung es nicht für erforderlich, in ihrem Entwurf für den ergänzenden Abschnitt „Fußverkehr“ zum Berliner Mobilitätsgesetz in § 55 vorzusehen, dass Straßen mit mehreren Fahrspuren in eine Richtung wenigstens an jeder Straßeneinmündung mit Querungshilfen auszustatten sind?

Antwort zu 5:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hält es durchaus für erforderlich, dass das Queren von Straßen an allen Armen einer Kreuzung möglich ist und hat dies auch in den Entwurf für den ergänzenden Abschnitt „Fußverkehr“ zum Berliner Mobilitätsgesetz aufgenommen. Das ergibt sich aus der Kombination von § 50 (4) („Insbesondere soll das Queren der Fahrbahn grundsätzlich an jedem Arm einer Kreuzung möglich sein.“) und den Vorgaben zur Barrierefreiheit im Mobilitätsgesetz. In der Gesetzesbegründung heißt es weiterhin: „Nähere Vorgaben zur Querbarkeit an allen Armen einer Kreuzung können im Fußverkehrsplan entwickelt werden.“.

Frage 6:

Ist eine vierspurige (bzw. unter Einbeziehung des Parkstreifens: fünfspurige) Gestaltung einer Straße der Breite der Konstanzer Straße mit den Richtwerten einer angemessenen Verkehrsplanung vereinbar?

Antwort zu 6:

Grundsätzlich gilt, dass auch Straßen des Hauptnetzes den o.g. Richtlinien unterliegen. Bei Planung und Ausführung gelten somit auch die dem Regelwerk zugrundeliegenden hohen Sicherheitsanforderungen. Die Aufteilung der einzelnen Straßenraumelemente im zur Verfügung stehenden Straßenraum wird unter dieser Berücksichtigung durchgeführt. Darüber hinaus ist entscheidend, welche anliegenden Nutzungen entlang des zu beurteilenden Straßenraums vorhanden sind. Hier ist speziell bei einer sensiblen und schützenswerten Wohnnutzung oder bei „Mischnutzung“ mit anteilig höherem Rad- und Fußverkehr zusätzlich zu untersuchen, wie diese Bedarfe in ein Gesamtkonzept der Straßenraumgestaltung mit einfließen können.

Gleichwohl hat eine Straße des Hauptnetzes eine andere verkehrliche Funktion als die Straßen des Nebennetzes. Es ist daher empfehlenswert, einen Straßenabschnitt oder einen Straßenzug nicht singulär für sich zu betrachten, sondern im ganzheitlichen städtebaulichen und verkehrlichen Kontext mit den anliegenden Stadtquartieren.

Frage 7:

Ist die Konstanzer Straße (in dem in Ziffer 1 genannten Abschnitt) als Hauptverkehrsstraße eingestuft? Wenn ja, welches sind die Kriterien und wodurch sind diese im vorliegenden Fall erfüllt? Ist die im genannten Abschnitt parallel verlaufende, ebenfalls (mindestens) vierspurige, aber mit einem Mittelstreifen ausgestattete Brandenburgische Straße ebenfalls als Hauptverkehrsstraße eingestuft? Wenn ja, wodurch ist gerechtfertigt, unmittelbar südlich des Kurfürstendamms, in der zentralen und dicht bewohnten Innenstadt, zwei dicht nebeneinander verlaufende Straßen als Hauptverkehrsstraßen vorzusehen?

Antwort zu 7:

Die Konstanzer Straße ist im angefragten Abschnitt zwischen der Brandenburgischen Straße im Süden und dem Olivaer Platz im Norden derzeit und zukünftig als örtliche Straßenverbindung des übergeordneten Straßennetzes von Berlin mit der Verbindungsfunktionsstufe III eingestuft. Die westlich verlaufende Brandenburgische Straße

ist als übergeordnete Straßenverbindung (Stufe II) eingestuft und somit ebenfalls Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes von Berlin.

Die Zuweisung der Verbindungsfunktionsstufen der Hauptverkehrsstraßen orientiert sich an der Zentrenstruktur Berlins entsprechend dem Flächennutzungsplan und dem Stadtentwicklungsplan Zentren.

Die Klassifizierung von Straßen in Berlin unterliegt grundsätzlich fachlichen Belangen. Ausführungen dazu, auch zu den angefragten Kriterien, sind veröffentlicht unter http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/download/erlaeuterung_klassifizierung_strassennetz.pdf.

Frage 8:

Wann wurden an der Konstanzer Straße (in dem in Ziffer 1 genannten Abschnitt) die letzten Schadstoffemissionsmessungen durchgeführt und mit welchem Ergebnis? Wenn keine Messungen durchgeführt wurden, warum nicht?

Antwort zu 8:

An der Konstanzer Straße zwischen Brandenburgischer Straße und Olivaer Platz werden keine Luftschadstoffmessungen durchgeführt. Anlage 5 der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) legt die Mindestanzahl der Probenahmestellen für ortsfeste Messungen fest. Das Land Berlin erfüllt mit 16 ortsfesten Messstellen, an denen mit dem Referenzverfahren die Luftschadstoffbelastung überprüft, und mit mehr als 30 Kleingeräten an Hauptverkehrsstraßen, mit denen über orientierende Messungen die Luftgüte beurteilt wird, sowie mit einem Messbus diese Anforderung vollumfänglich.

Nach Anlage 3 der 39. BImSchV müssen über Messungen Daten über Bereiche von Gebieten gewonnen werden, in denen die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt ausgesetzt ist. Die Konstanzer Straße gehört nicht zu den wahrscheinlich höchst belasteten Straßen. Für die Beurteilung der Schadstoffbelastung an den Stellen, wo keine Messgeräte stehen, wurden als Ausgangsbasis für die Maßnahmenplanung zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans Rechnungen für das Jahr 2015 mit einem Modellsystem durchgeführt, das das Umweltbundesamt für die Schadstoffberechnung in Straßenschluchten empfohlen hat. Mit diesem Modellsystem wurden außerdem Prognoserechnungen für das Jahr 2020 und 2025 durchgeführt.

Für das Jahr 2015 ergab sich an der Konstanzer Straße eine berechnete maximale NO₂-Jahresbelastung von 44 µg/m³ zwischen Duisburger Straße und Xantener Straße. Der Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit liegt für NO₂ bei 40 µg/m³ im Jahresmittel. Die PM₁₀ (Feinstaub) und PM_{2,5} (Feinstaub) – Belastung liegt mit maximal 24 µg/m³ beziehungsweise 16 µg/m³ weit unterhalb des Grenzwertes für Partikel.

Für 2020 wird für die Konstanzer Straße eine Einhaltung der Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit prognostiziert.

Frage 9:

Wann wurden an der Konstanzer Straße die letzten Lärmmessungen durchgeführt und mit welchem Ergebnis? Wenn keine Messungen durchgeführt wurden, warum nicht?

Antwort zu 9:

Lärmmessungen wurden an der Konstanzer Straße durch den Senat nicht durchgeführt. Verkehrslärm wird nach bundeseinheitlich vorgegebenen Ermittlungsverfahren rechnerisch ermittelt. Im Rahmen der Erstellung der strategischen Lärmkarten wird die

Verkehrslärmsituation entsprechend der rechtlichen Vorgabe des §47c Bundes-Immissionsschutzgesetz alle fünf Jahre für das Berliner Hauptverkehrsstraßennetz ermittelt. Die Ergebnisse sind im Umweltatlas der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen unter https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/din_705.htm einsehbar.

Frage 10:

Wie wird die Einhaltung der nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung überwacht?

Antwort zu 10:

Die Überwachung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen obliegt grundsätzlich der Berliner Polizei.

Frage 11:

Wird die Konstanzer Straße (in dem in Ziffer 1 genannten Abschnitt) auf der Grundlage des Berliner Mobilitätsgesetzes mit einem Radweg ausgerüstet, wenn ja, wann? Wenn kein Zeitpunkt festgelegt ist, warum nicht oder was müsste einer solchen Umsetzung aus Sicht des Senates vorausgehen?

Antwort zu 11:

Die Fahrbahn der Konstanzer Straße wurde erst vor wenigen Jahren grundhaft ohne Berücksichtigung von Radverkehrsanlagen erneuert. Ausschlaggebend für diesen Verzicht war die Entscheidung des Bezirkes, die vorhandenen Flächen für den ruhenden und Lieferverkehr zu erhalten.

Eine zeitnahe Umgestaltung der Konstanzer Straße zur Schaffung einer Radverkehrsanlage entsprechend des Berliner Mobilitätsgesetzes ist wegen Personalmangels im Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks zurzeit nicht absehbar. Nach Aufbau entsprechenden Personals und Abbau aufgelaufener, bereits in Planung befindlicher Radverkehrsinfrastrukturvorhaben wird im Rahmen der fortlaufenden Abstimmungsgespräche zwischen Senat und Bezirksamt zu entscheiden sein, wann die Voraussetzungen für den Bau von Radverkehrsanlagen in der Konstanzer Straße gegeben sind.

Berlin, den 21.02.2020

In Vertretung

S t r e e s e

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz