

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Christoph Wapler, Oda Hassepaß und Antje Kapek (GRÜNE)

vom 12. September 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. September 2024)

zum Thema:

Profilierungsfahrten und Schadstoffemissionen am Kurfürstendamm

und **Antwort** vom 1. Oktober 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 1. Oktober 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Christoph Wapler (GRÜNE)
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. 19/20298

vom 12.09.2024

über Profilierungsfahrten und Schadstoffemissionen am Kurfürstendamm

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Seit vielen Jahren sind illegale Autorennen, Raserei und sog. Profilierungsfahrten Alltag im Bereich des Kurfürstendamms, es kam auch mehrfach bereits zu tödlichen Unfällen. Zuletzt hatte im September 2023 ein Anwohner das Anliegen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO bei der Senatsverkehrsverwaltung vorgebracht, ohne dass dazu auch nur ein Zwischenstand, geschweige denn ein Prüfungsergebnis bekannt gegeben wurde.

Frage 1:

Auf welche Weise werden solche Anliegen von Bürger*innen bei der zuständigen Senatsverwaltung bearbeitet und wie lange dauern derartige Prozesse üblicherweise? Wie bewertet der Senat Fälle, in denen solche Anliegen nicht bearbeitet oder ignoriert werden?

Antwort zu 1:

Anträge werden im Rahmen der Arbeitskapazitäten so schnell wie möglich beantwortet. In Einzelfällen kann die Bearbeitung auch einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen, z. B. wenn andere dringende Terminvorgänge vorgezogen werden müssen. Anträge auf Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h werden statistisch nicht separat erfasst und können auch nicht vollständig aus dem digitalen Bearbeitungssystem generiert werden. Häufig werden in den Anträgen auch mehrere Sachverhalte vermischt, so dass eine statistische Auswertung nicht annähernd zuverlässig möglich ist.

Frage 2:

Welche Erkenntnisse hat der Senat über die Belastung im Bereich des Kurfürstendamms durch verkehrsbedingte Lärmemissionen, über den Schadstoffausstoß und über die gehäufte Zahl von Verkehrsunfällen, gerade auch mit Personenschäden?

Antwort zu 2:

Der Kurfürstendamm - zwischen Rathenauplatz und Breitscheidplatz - ist im gesamten Straßenverlauf von einer weitgehend homogenen Blockrandbebauung geprägt. Die berechneten Verkehrslärmpegel der strategischen Lärmkarten 2022 weisen Werte im Nahbereich von Gebäuden aus. Diese liegen für L_N (22-6 Uhr) bei 61 bis 63 dB(A). Der 24h Mittelwert L_{DEN} beträgt zwischen 68 – 70 dB(A). Die Berechnungen der strategischen Lärmkarten gehen von einem üblichen Verkehrsgeschehen aus. Laute Einzelereignisse, beispielsweise durch Profilierungsfahrten, können die Verkehrslärmpegel kurzfristig um ein Vielfaches erhöhen.

Der Schadstoffausstoß an Hauptverkehrsstraßen wird auf der Grundlage der Verkehrsmengen und der technischen Eigenschaften der Fahrzeugflotte im Rahmen der Aufstellung des Emissionskatasters für Berlin und für Luftreinhaltepläne berechnet. Das Emissionskataster von 2015 wurde entsprechend fortgeschrieben. Gegenüber dem Jahr 2015 hat sich nach den Berechnungen der Schadstoffausstoß der Fahrzeugflotte durch die Modernisierung der Fahrzeugflotte, insbesondere durch den kontinuierlich steigenden Anteil von Dieselfahrzeugen der Abgasnorm Euro 6d-TEMP und Euro 6d stark reduziert. Dies zeigt sich an dem starken Rückgang der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid. Nach den derzeit vorliegenden allgemeinen Daten des Umweltbundesamts ist im Kfz-Verkehr für das Jahr 2025 bei den Stickoxiden mit einem Rückgang der Stickoxidemissionen 38 % gegenüber 2020 zu rechnen.

Hinsichtlich der Verkehrsunfälle wird auf die Beantwortung der Frage 3 verwiesen.

Frage 3:

Wie hoch war in den letzten fünf Jahren im Bereich des Kurfürstendamms die Zahl der festgestellten Verstöße gegen die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung, die Zahl der illegalen Autorennen sowie die Zahl der Unfälle aufgrund überhöhter Geschwindigkeit und Rotlichtverstößen (bitte nach Jahren und Tatbeständen aufschlüsseln)?

Antwort zu 3:

Die angegebenen Daten wurden den fortgeschriebenen polizeilichen Eingangstatistiken (sog. Verlaufsstatistiken) Datawarehouse Verkehrslagebild (DWH VklB) sowie Datawarehouse BOWI21 entnommen. Da DWH VklB stets den tagesaktuellen und DWH BOWI21 den monatsaktuellen Stand der im jeweiligen Quellsystem erfassten Daten widerspiegelt, unterliegt der Datenbestand einer fortlaufenden Änderung. Dadurch können unterschiedliche Abfragezeitpunkte zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen.

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (bis 31.07.)	gesamt
Anzahl der festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen	798	191	248	316	317	305	2.175

Quelle: DWH BOWI21, Stand: 30. August 2024

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (bis 31.07.)	gesamt
Anzahl der eingeleiteten Strafermittlungsverfahren nach § 315d Strafgesetzbuch	6	10	15	17	9	5	62

Quelle: POLIKS, Stand: 17. September 2024

Die zuletzt im Dezember 2023 zerstörte automatische Verkehrsüberwachungskamera zur Kontrolle und Ahndung von Geschwindigkeitsübertretungen wurde am 15. Juli 2024 wieder instand gesetzt. Die bis 31. Juli 2024 festgestellten Geschwindigkeitsübertretungen sind das Resultat gezielter Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durch das Aufstellen von Radarwagen und Enforcement Trailer sowie den Einsatz von Lasertechnik durch die Polizei Berlin. Darüber hinaus ist seit dem 18. September 2024 eine weitere automatische Verkehrsüberwachungskamera am Kurfürstendamm 101 errichtet, die in den kommenden Wochen zusätzlich in Betrieb genommen wird, um Geschwindigkeitsüberwachungen am Kurfürstendamm zu intensivieren.

Jahr/Anzahl der Verkehrsunfälle/ Delikt	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (bis 31.07.)	gesamt
nicht angepasste Geschwindigkeit	9	10	12	8	5	4	48
Missachtung Lichtzeichen	4	6	6	10	14	4	44

Quelle: DWH VkiB, Stand: 15. September 2024

Frage 4:

Wie gedenkt der Senat von Berlin gegen die Tatsache vorzugehen, dass die Straße weiterhin ein Ort von Fahrzeugrennen und schwerer Unfälle ist? Inwieweit hält der Senat es in diesem Zusammenhang für möglich, durch die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und eine intensive Kontrolle für Abhilfe zu sorgen?

Antwort zu 4:

Autorennen sind bewusste Verstöße gegen die Straßenverkehrs-Ordnung und auch bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht zulässig und in hohem Maße verkehrsgefährdend. Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erwartet der Senat keine Änderung des Verhaltens einzelner Verkehrsteilnehmenden. Die Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist auch bei zulässigen 50 km/h möglich. Entscheidungen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen obliegen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

Die Polizei Berlin führt stadtweit kontinuierlich präventive und repressive, mobile und stationäre Kontrollmaßnahmen zur Bekämpfung verbotener Kraftfahrzeugrennen sowie anderer verkehrlicher Verstöße durch. Dieser Ansatz wird regelmäßig evaluiert und, an der Verkehrssicherheitslage orientiert, weiterentwickelt. Ein besonderer Fokus liegt auf der Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten sowie der Beachtung von Lichtzeitanlagen.

Auch auf der Verkehrsachse Kurfürstendamm beobachtet die Polizei Berlin regelmäßig das Verkehrsverhalten.

Eine weitergehende Intensivierung der örtlichen Überwachungsmaßnahmen im Bereich Kurfürstendamm ist in ständiger Abwägung aller stadtweit in Betracht zu nehmenden Unfallbrennpunkte und vorhandener Ressourcen mit Stand vom 17. September 2024 gegenwärtig nicht angezeigt.

Frage 5:

Welche Konsequenzen zieht der Senat aus der Tatsache, dass ein im vergangenen Jahr am Kurfürstendamm aufgestellter „Lärmblitzer“ dokumentiert hat, dass die Belastung durch Verkehrslärm deutlich erhöht ist? Mit welchen Maßnahmen will der Senat eine Lärmreduktion erreichen?

Antwort zu 5:

Der Lärmblitzer, der auf Höhe des Breitscheidplatzes installiert wurde, hat im Untersuchungszeitraum über 2.400 sehr laute Einzelergebnisse im Straßenverkehr erfasst. Da das System jedoch an keinem anderen vergleichbaren Standort aufgestellt wurde, können auch keine Vergleiche oder Rückschlüsse über das Ausmaß der zusätzlichen Belastung an diesem Standort gezogen werden.

Der Senat sieht in dieser automatischen Detektion eine Chance, die Polizei beim Vorgehen gegen dieses laute Verkehrsverhalten im Straßenverkehr zu unterstützen.

Frage 6:

Wie bewertet der Senat die gesundheitsschädliche Stickoxidbelastung im Bereich des Kurfürstendamms, nachdem zur Reduktion von Schadstoffen in der parallel verlaufenden Kantstraße bereits im Jahr 2018 eine

Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet wurde? Welche Maßnahmen plant der Senat zur Verminderung der Luftverschmutzung?

Antwort zu 6:

Für die Kantstraße wurde 2018 Tempo 30 im Rahmen eines Verkehrsversuches zur Untersuchung der lufthygienischen und verkehrlichen Wirkungen von Tempo 30 angeordnet. Stadtweit ist die Luftbelastung durch Stickstoffdioxid (NO₂) seit 2018 stark zurückgegangen. Seit 2020 werden in Berlin sämtliche Luftqualitätsgrenzwerte an allen Straßen Berlins eingehalten. In der Kantstraße wird NO₂ mit einem Passivsammler gemessen. Im Jahr 2020 betrug der Jahresmittelwert 26 µg/m³ und im Jahr 2022 nur noch 22 µg/m³. Der Anordnungsgrund für Tempo 30 in der Kantstraße ist inzwischen die weiterhin hohe Lärmbelastung. Für den Kurfürstendamm wurde im Rahmen der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin die NO₂-Belastung modelliert. Eine Überschreitung des NO₂-Grenzwertes wurde nicht festgestellt. Die Kantstraße weist in weiten Bereichen beidseitig eine geschlossene Bebauung auf, die zu einer Straßenschlucht mit circa 35 Meter Breite führt. Am Kurfürstendamm ist der Abstand der beidseitigen Bebauung dagegen vielfach größer als 50 Meter. Daher werden die Abgase des Straßenverkehrs dort sehr viel besser verdünnt. Es ist daher davon auszugehen, dass die Luftqualität am Kurfürstendamm noch unter den Werten der Kantstraße liegt und die geltenden Luftqualitätsgrenzwerte weit unterschritten werden. Derzeit sind daher am Kurfürstendamm keine weiteren Maßnahmen zur Reduzierung der kfz-bedingte Luftbelastungen begründbar.

Berlin, den 01.10.2024

In Vertretung

Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt