

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Linda Vierecke (SPD)

vom 3. Dezember 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 4. Dezember 2024)

zum Thema:

Kantstraße – Brandschutz und Sicherheit für Radfahrende nicht gegeneinander ausspielen.

und **Antwort** vom 16. Dezember 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Dez. 2024)

Frau Abgeordnete Linda Vierecke (SPD)

über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21050

vom 3. Dezember 2024

über Kantstraße - Brandschutz und Sicherheit für Radfahrende nicht gegeneinander
ausspielen.

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

1. Wie viele Brände an und in Gebäuden entlang der Kantstraße in Charlottenburg zwischen Wilmersdorfer Straße und Fasanenstraße sind in den vergangenen 10 Jahren dokumentiert *(bitte Angabe pro Jahr)?*

Zu 1.:

Eine statistische Auswertung im Sinne der Fragestellung ist mit den Einsatzdatenbanken der Berliner Feuerwehr erst ab dem Jahre 2018 möglich. Seit 2018 sind 37 Brandereignisse erfasst:

2018: 7

2019: 4

2020: 5

2021: 5

2022: 6

2023: 4

2024: 6

2. In wie vielen dieser Brandfälle wurden in diesem Zeitraum und diesem Straßenabschnitt von der Feuerwehr Drehleitern zur Herstellung eines zweiten Rettungsweges eingesetzt (*bitte Angabe pro Jahr*)?

3. Wie viele Male konnte der erforderliche Einsatz von Drehleitern der Feuerwehr an der Kantstraße seit Mai 2020 wg. des neu angelegten PopUp-Radweges nicht erfolgen (*Angabe pro Jahr*)?

Zu 2. und 3.:

Eine Auswertung für die Jahre 2018 bis 2023 ist im automatisierten Verfahren nicht möglich, da diese Daten erst ab dem Jahr 2024 erfasst werden. Im Jahre 2024 wurde kein zweiter Rettungsweg im Zuge einer Brandbekämpfung in der Kantstraße hergestellt. Grundsätzlich wird jedoch bei jeder Alarmierung zu einem gemeldeten Gebäudebrand eine Drehleiter entsandt, um im Bedarfsfalle eine Personenrettung einleiten zu können. Zugleich wird damit auch ein alternativer Fluchtweg für die in das Gebäude vorgehenden Einsatzkräfte bei einem möglichen Ausfall des Rückzugweges durch Einsturz oder Brand- oder Rauchausbreitung gesichert.

4. Welchen Platzbedarf (*Fahrbreite*) hat die Feuerwehr für die Anfahrt mit Drehleiterfahrzeugen?

Zu 4.:

Die Mindestfahrbahnbreite ist im Teil B der StVZO normiert und beträgt 2,75 m. Zu- oder Durchfahrten zu Gebäuden müssen mindestens 3,00 m breit und 3,50 m hoch sein. Wird eine Zu- oder Durchfahrt auf eine Länge von mehr als 12,00 m beidseitig durch Bauteile, Wände oder Pfeiler begrenzt, so muss die lichte Breite mindestens 3,50 m betragen.

5. Welche Fahrzeugtypen stehen der Feuerwehr in welcher Anzahl zur Verfügung?

Zu 5.:

Die Beantwortung erfolgt mit der nachstehenden Tabelle:

| Fahrzeuggruppe | Anzahl |
|------------------------------------|--------|
| Lösch- und Hilfeleistungsfahrzeuge | 193 |
| Tanklöschfahrzeuge | 27 |
| Drehleitern mit Korb | 49 |
| Teleskopmast | 1 |
| Rettungswagen | 238 |
| Notarzteinsetzungsfahrzeuge | 52 |
| Sonstige Rettungsdienstfahrzeuge | 29 |
| Katastrophenschutzfahrzeuge | 145 |

| | |
|--------------------------------------|-----|
| Arbeitsmaschinen | 6 |
| Boote | 44 |
| Einsatzleitwagen / Erkunderfahrzeuge | 100 |
| Fernmeldefahrzeuge | 3 |
| Kranfahrzeuge | 3 |
| Lastkraftwagen | 103 |
| Mannschaftstransportfahrzeuge | 53 |
| Rüst- und Gerätewagen | 20 |
| Wechseladerfahrzeuge | 26 |
| Abrollbehälter | 53 |
| Sonstige Fahrzeuge | 7 |

6. Welche Fahrzeugtypen eignen sich für den Einsatz in Straßen mit einspurigem Kfz-Verkehr zur Sicherstellung bei Nutzungseinheiten, die mehr als 8 Meter über der Geländeoberfläche liegend?

Zu 6.:

Bei Rettungshöhen über 8,00 m aber weniger als 12,00 m sind bei entsprechend vorhandenen Aufstellflächen Lösch- und Hilfeleistungsfahrzeuge mit tragbaren Schiebleitern geeignet. Bei Rettungshöhen über 12,00 m sind bei entsprechend vorhandenen Aufstellflächen Hubrettungsfahrzeuge (Drehleitern) geeignet.

Je nach Rettungshöhe darf der Abstand vom Anleiterpunkt der Drehleiter bis zur Außenkante der Abstützung nicht mehr als 12,00 m betragen.

Einspurige Straßen müssen - damit sie als Aufstellfläche nutzbar sind - folgende Kriterien erfüllen:

- Die einspurige Straße muss mindestens 3,50 m breit sein und es muss zusätzlich ein 2,00 m breiter hindernisfreier Streifen vorhanden sein.
- Der Abstand zum Gebäude darf höchstens 9,00 m und bei Brüstungshöhen von mehr als 18,00 m höchstens 6,00 m betragen.
- Bei einer Rettungshöhe von bis zu 23,00 m ist eine vollflächig befestigte Aufstellfläche von 5,50 m notwendig und ein Abstand zum Gebäude von maximal 12,00 m notwendig.

Diese Werte gelten für alle Drehleitern der Berliner Feuerwehr.

7. Welchen Platzbedarf hat die Feuerwehr beim Einsatz von Drehleitern für die Abstützung des Fahrzeugs (*seitliche Gesamtbreite incl. Stützen – bei den ggf. unterschiedlichen Fahrzeugtypen*)?

Zu 7.:

Die Berliner Feuerwehr hat 49 Drehleiterfahrzeuge verschiedenster Typen und Baujahre im Bestand. Der erforderliche Platzbedarf (Gesamtbreite) variiert je nach Typ zwischen 4,93 m und 5,40 m.

8. Welche seitlichen Abstände zu Hausfassaden kann die Feuerwehr mit Drehleitern standsicher überbrücken (*gemeint ist der Abstand von der Fahrzeugmitte zur Hausfassade in der dritten bis fünften Etage von Gründerzeitaltbauten – bitte Spanne von/bis in Metern angeben*)?

Zu 8.:

Die Abstände zu Hausfassaden werden ab der ausgefahrenen Stütze der Drehleiter gemessen und umfassen eine mögliche Spanne von 3,00 m bis 12,00 m. Die daraus resultierende Rettungshöhe variiert korrelierend mit dem Abstand der Drehleiter zum Gebäude, sodass bei maximal 12,00 m Abstand lediglich noch eine Rettungshöhe von 23,00 m erreicht werden kann. Sofern die fünfte Etage eines Gründerzeitaltbaus die Höhe von 23,00 m nicht überschreitet, ist diese durch eine Drehleiter aus bis zu 12,00 m Abstand zum Haus erreichbar.

9. Wie stellt die Feuerwehr im Brandfall einen zweiten Rettungsweg bei hinter der Straßenfront gelegenen Gebäudeteilen (*Quergebäude, Hinterhäuser*) – insbesondere bei Gründerzeitaltbauten – her, wenn diese – z.B. mangels Hofdurchfahrten – nicht mit Drehleitern erreicht werden können?

Zu 9.:

Sofern ein Gebäude baulich bedingt keinen zweiten Rettungsweg hat und für den Einsatz einer Drehleiter ungeeignet ist, werden tragbare Leitern bis zu einer Rettungshöhe von ca. 12,00 m eingesetzt.

10. Wie hat sich der Radverkehr auf der Kantstraße seit 2020 im Abschnitt Wilmersdorfer Str./Fasanenstraße im Vergleich zu vor 2020 entwickelt (*Anzahl der Radfahrenden pro Richtung und pro Tag*)?

Zu 10.:

Eine Auswertung im Sinne der Fragestellung ist im automatisierten Verfahren nicht ermittelbar, da diese Daten nicht erhoben werden. Im Abschnitt Schlüterstraße bis Leibnizstraße gab es die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Veränderungen des Radverkehrs:

| | | |
|---------------------------------------|---------------|---------------|
| Radverkehr Kantstraße | Richtung Ost | Richtung West |
| zwischen Schlüterstr. und Leibnizstr. | Fahrräder/12h | |
| am 18.09.2017 von 7-19 Uhr | 676 | 622 |
| am 16.09.2020 von 7-19 Uhr | 1681 | 1192 |
| am 05.09.2024 von 7-19 Uhr | 1881 | 1731 |

11. Wie hat sich die Anzahl der verunglückten Radfahrenden zu vor 2020 entwickelt?

Zu 11.:

Die erfragten Daten sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen:

| Verkehrsunfall (VU)-Folge | Jahr 2016 (ab 01.05) | Jahr 2017 | Jahr 2018 | Jahr 2019 | Jahr 2020 (bis 30.04) | gesamt |
|---------------------------|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|--------|
| getötet | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| schwerverletzt | 2 | 0 | 3 | 1 | 0 | 6 |
| leichtverletzt | 15 | 12 | 28 | 19 | 7 | 81 |

| VU-Folge | Jahr 2020 (ab 01.05.) | Jahr 2021 | Jahr 2022 | Jahr 2023 | Jahr 2024 (bis 30.04.) | gesamt |
|----------------|-----------------------|-----------|-----------|-----------|------------------------|--------|
| getötet | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| schwerverletzt | 0 | 6 | 3 | 1 | 0 | 10 |
| leichtverletzt | 17 | 31 | 20 | 32 | 7 | 107 |

| VU-Folge | Jahr 2024 (01.05. bis 31.10.) | gesamt |
|----------------|-------------------------------|--------|
| getötet | 0 | 0 |
| schwerverletzt | 3 | 3 |
| leichtverletzt | 11 | 11 |

12. Wie hat sich die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Kraftfahrzeugen und Radfahrenden auf der Kantstraße seit 2020 im Vergleich zu vor 2020 entwickelt (*bitte Anzahl der Unfälle mit Körperverletzungen bzw. Todesfolge pro Jahr angeben*)?

Zu 12.:

Die erfragten Daten sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen:

| VU-Kategorie | Jahr 2016 (ab 01.05) | Jahr 2017 | Jahr 2018 | Jahr 2019 | Jahr 2020 (bis 30.04.) | gesamt |
|-----------------------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|---------------------------------|--------|
| Unfall mit Getöteten | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Unfall mit Schwerverletzten | 2 | 0 | 3 | 1 | 0 | 6 |
| Unfall mit Leichtverletzten | 14 | 14 | 27 | 19 | 6 | 80 |
| ohne Personenschaden | 9 | 10 | 9 | 12 | 1 | 41 |

| VU Kategorie | Jahr 2020 (ab 01.05) | Jahr 2021 | Jahr 2022 | Jahr 2023 | Jahr 2024 (bis 30.04.) | gesamt |
|-----------------------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|---------------------------------|--------|
| Unfall mit Getöteten | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Unfall mit Schwerverletzten | 0 | 5 | 3 | 1 | 0 | 9 |
| Unfall mit Leichtverletzten | 17 | 31 | 19 | 32 | 7 | 106 |
| ohne Personenschaden | 5 | 8 | 18 | 14 | 1 | 46 |

| VU-Kategorie | 2024 (01.05 bis 31.10.) | gesamt |
|-----------------------------|-------------------------|--------|
| Unfall mit Getöteten | 0 | 0 |
| Unfall mit Schwerverletzten | 3 | 3 |
| Unfall mit Leichtverletzten | 10 | 10 |
| ohne Personenschaden | 6 | 6 |

13. Wie viele Bußgeldbescheide hat das Land Berlin in den Jahren 2020 bis heute wegen Falsch-parken auf dem Radweg in der Kantstraße/Neuen Kantstraße (*unterteilt nach Abschnitten Dernburgstraße-Amtsgerichtplatz, Amtsgerichtplatz-Wilmersdorfer Straße, und Wilmersdorfer Straße-Fasanenstraße – Angaben pro Jahr*) ausgestellt?

Zu 13.:

Eine Auswertung im Sinne der Fragestellung ist im automatisierten Verfahren nicht ermittelbar, da solche Daten nicht automatisiert erfasst werden.

14. Wie viele von diesen Bußgeldbescheiden wurde dabei mit erhöhtem Bußgeld wegen „mit Gefährdung“ ausgestellt?

Zu 14.:

Eine Auswertung im Sinne der Fragestellung ist im automatisierten Verfahren nicht ermittelbar, da solche Daten nicht automatisiert erfasst werden.

15. Wie viele Male wurden Fahrzeuge vom Radweg auf der Kantstraße/Neue Kantstraße wegen Behinderung/Gefährdung umgesetzt?

Zu 15.:

Eine statistische Erfassung von Daten im Sinne der Fragestellung erfolgt nicht.

16. Welchen Einfluss hat der PopUp-Radweg in der Kantstraße (Abschnitt Wilmersdorfer Str./Fasanenstraße) auf die Anzahl der im Verkehr verunfallten zu Fuß Gehenden seit 2020 im Vergleich zu vor 2020 (*bitte Anzahl der Unfälle getrennt mit Radfahrenden bzw. mit Kraftfahrzeugen pro Jahr unterteilt in Körperverletzungen und Unfälle mit Todesfolge angeben*)?

Zu 16.:

Eine Auswertung im Sinne der Fragestellung ist im automatisierten Verfahren nicht ermittelbar, da solche Daten nicht automatisiert erfasst werden.

17. Eine bauliche Verstärkung der neuen (Pop-Up) Radverkehrsinfrastruktur wurden u.a. in der Bülowstraße und der Kleiststraße in Tempelhof-Schöneberg, der Stromstraße in Mitte, der Hermannstraße in Neukölln und dem Kottbusser Damm, der Kottbusser Straße und der Lichtenberger Straße in Friedrichshain-Kreuzberg vorgenommen. Dort sind Radwege so angelegt wie in der Kantstraße. Welche weiteren Berliner Straßen haben bereits einen hinter geparkten Fahrzeugen liegenden Geschützten Radweg und bei wie vielen weiteren Straßen ist in dieser Legislaturperiode noch die Ausweisung/Anlage eines solchen Radweges vorgesehen (*bitte tabellarische Angabe der Straßen mit Länge der betroffenen Straßenabschnitte geordnet nach Stadtbezirken angeben*)?

Zu 17.:

Statistische Daten zu der erfragten Verkehrsraumaufteilung liegen nicht vor, so dass keine Gewähr für die Vollständigkeit der nachstehenden Angaben übernommen werden kann.

Nachfolgend sind die bereits fertiggestellten Radverkehrsmaßnahmen aufgeführt, bei denen vollumfänglich oder in Teilbereichen ein geschützter Radfahrstreifen hinter dem ruhenden Verkehr angelegt ist. Die in der Fragestellung bereits aufgeführten Radverkehrsmaßnahmen sind in dieser Übersicht nicht erneut benannt, da explizit nach den weiteren Berliner Straßen gefragt wurde. Eine genaue Längenangabe der einzelnen betroffenen Abschnitte liegt nicht vor.

Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf

- Hohenzollerndamm zwischen Sächsische Straße und Uhlandstraße
- Blissestraße zwischen Berliner Straße und Uhlandstraße

Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

- Hasenheide von Südsterne bis Wismannstraße
- Schlesische Straße zwischen Schlesisches Tor und Oberer Freiarchenbrücke

Bezirk Mitte

- Karl-Marx-Allee zwischen Strausberger Platz und Otto-Braun-Straße
- Amrumer Straße zwischen Seestraße und Föhler Straße
- Straße des 17. Juni zwischen Klopstockstraße und Großer Stern

Bezirk Reinickendorf

- Antonienstraße von Kienhorststraße bis Seidelstraße

Bezirk Steglitz-Zehlendorf

- Kaiser-Wilhelm-Straße zwischen Leonorenstraße und Alt-Lankwitz
- Attilastraße zwischen Maulbronner Ufer und Steglitzer Damm

Bezirk Tempelhof-Schöneberg

- Kolonnenstraße zwischen Leberstraße und Loewenhardtamm
- Töpchiner Weg von Bezirksgrenze Neukölln bis Potsdamer Straße
- Boelckestraße zwischen Dudenstraße und Höppnerstraße

Nachstehend sind die in Planung oder in baulicher Umsetzung befindlichen Radverkehrsmaßnahmen aufgeführt, bei denen ein geschützter Radfahrstreifen hinter dem ruhenden Verkehr vollumfänglich oder in Teilbereichen vorgesehen wird und die voraussichtlich innerhalb der Legislaturperiode fertiggestellt werden.

Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

- Köpenicker Straße/Schlesische Straße zwischen Schlesisches Tor und Bethaniendamm

Bezirk Marzahn-Hellersdorf

- Gülzower Straße zwischen Gutenberg Straße und Hellersdorfer Straße

Bezirk Mitte

- Chausseestraße zwischen Haberbsaathstraße und Liesenstraße

Bezirk Neukölln

- Hermannstraße zwischen Thomasstraße und Werbellinstraße

Bezirk Pankow

- Neumannstraße zwischen Binzstraße und Wisbyer Straße

- HansasträÙe zwischen Buschallee und Bezirksgrenze Lichtenberg

Bezirk Tempelhof-Schöneberg

- Grunewaldstraße zwischen Bamberger Straße und U-Bhf. Kleistpark

18. Liegen zur neuen Radverkehrsinfrastruktur Daten zu Unfallopfern und Verletzungen des Fahrrad- und Fußverkehrs vor im Vergleich vor und nach 2020, insbesondere zu den hinter geparkten Fahrzeugen liegenden Geschützten Radwegen? *(bitte Anzahl der Unfälle getrennt mit Radfahrenden bzw. mit Kraftfahrzeugen pro Jahr unterteilt in Körperverletzungen und Unfälle mit Todesfolge angeben)*

Zu 18.:

Nein, da eine statistische Erfassung von Daten im Sinne der Fragestellung nicht erfolgt.

Berlin, 16. Dezember 2024

In Vertretung

Christian Hochgrebe

Senatsverwaltung für Inneres und Sport