

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 6. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juni 2025)

zum Thema:

Dauerhaft sicher Rad fahren in der Kantstraße (Teil 2)

und **Antwort** vom 30. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juni 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22873
vom 06. Juni 2025
über Dauerhaft sicher Rad fahren in der Kantstraße (Teil 2)

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Der im Jahr 2020 in der Kantstraße zwischen Messedamm und Budapester Straße eingerichtete temporäre Radfahrstreifen war mit einer Vervierfachung des Radverkehrs und mehr Verkehrssicherheit ein voller Erfolg. Er sollte im Jahr 2024 verstetigt werden.

Konkret wurde im Abschnitt östlich der Wilmersdorfer Straße die Vorzugsvariante mit geschützter Radverkehrsanlage, Multifunktionsspur/ Bussonderfahrstreifen, MIV-Fahrstreifen (siehe Antwort S19-18853 vom Mai 2023) geplant. Zuletzt wurden von der Senatsverkehrsverwaltung wieder andere Varianten ins Spiel gebracht.

Frage 1:

Aus welchen Gründen hat der Senat in der Kantstraße östlich der Wilmersdorfer Straße die folgenden Varianten der RVA-Planungen wieder verworfen:

- a) Vorzugsvariante des Bezirks mit geschützter Radverkehrsanlage, Parken/ Lieferzonen, überbreiter Kfz-Fahrstreifen mit schmalere Mittelinsel
- b) Vorzugsvariante mit geschützter Radverkehrsanlage, Multifunktionsspur/ Bussonderfahrstreifen, Kfz gemäß Antwort S19-18853 vom Mai 2023
- c) Kompromissvariante nach Vororttermin mit Senatorin Bonde 2025 mit geschützter Radverkehrsanlage, Parken/ Lieferzonen in ausreichender Dichte zum Aufstellen der Feuerwehr, Kfz?

Antwort zu 1:

a) bis c) Diese Entscheidung ist aufgrund einer intensiven Auseinandersetzung mit allen berechtigten Interessen und zu schützenden Rechtsgütern erfolgt. Die zuständige Bauaufsicht des Bezirkes hatte unter Verweis auf die Stellungnahmen der Berliner Feuerwehr für die derzeitige

Verkehrsraumaufteilung ausgeführt, dass die Erreichbarkeit der oberen Etagen der an der Straße liegenden Wohnhäuser mit Rettungsmitteln der Feuerwehr nicht möglich ist.

Der daraufhin unterbreitete Vorschlag des Bezirksamts, den Mittelstreifen so zu befestigen, dass die für die Feuerwehr nötige Fläche durchgängig gewährleistet wird, ist einerseits durch den dafür notwendigen Umbau- und Finanzbedarf nicht darstellbar. Andererseits haben sich aufgrund der Baumaßnahmen an der A 100 veränderte und perspektivisch über viele Jahre andauernde neue Verkehrsbeziehungen ergeben, die Einfluss auf die konkrete Verkehrssituation vor Ort haben können. Insbesondere muss hierbei sichergestellt werden, dass die Kantstraße die bestmögliche Durchgängigkeit für Einsatzfahrzeuge sowie den ÖPNV gewährleistet.

Frage 2:

Gemäß Pressemitteilung vom 04.06.2025 hatte SenMVKU sich wieder für eine andere Planungsvariante ohne regelkonforme RVA entschieden, bei der der Radverkehr die Busspur mitbenutzen soll und bei widerrechtlichem Halten und Parken mit Kfz die Radfahrenden zum gefährlichen Ausweichen in den Kfz-Fließverkehr zwingt.

Wie lässt sich die zusätzliche Gefährdung von Radfahrenden bei gleichzeitiger Bevorrechtigung des ruhenden Verkehrs mit der StVO und dem MobG rechtfertigen? Wo ist für diese Variante (unter die Abwägung nach der AV Konfliktbewältigung) dokumentiert?

Antwort zu 2:

Widerrechtliches Verhalten der Verkehrsteilnehmenden kann nicht in erster Linie durch straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen verhindert werden. Die Überwachung und Einhaltung der Parkregelungen obliegt dem Ordnungsamt des Bezirkes und der Polizei Berlin. Auf Bussonderfahrstreifen kann zudem die BVG im Rahmen ihrer Zuständigkeit für die Gefahrenabwehr eigenständig tätig werden.

Eine Dokumentation nach der AV Konfliktbewältigung findet gemäß 5.1 der AV Konfliktbewältigung nicht statt, da die Maßnahme allein mit Mitteln des Straßenverkehrsrechts umgesetzt wird. Im Übrigen wird auf die Antwort zur Frage 1 verwiesen.

Frage 3:

Wie wird die zuletzt favorisierte Planungsvariante (ungeschützte RVA) im Vergleich zu bisher geplanten Varianten mit geschützten RVA hinsichtlich der Ziele Förderung des Radverkehrs sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit (Stichwort Vision Zero) bewertet durch:

- a) durch die SenMVKU
- b) durch die oberste Straßenverkehrsbehörde
- c) durch den Bezirk?

Antwort zu 3:

a) und b) Ganz maßgeblich für die Entscheidung ist, dass der Sicherheit der gesamten Bevölkerung bestmöglich Rechnung getragen werden muss. Mit Blick auf die jetzt bestehende Verkehrsraumaufteilung wird dem Radverkehr eine höhere Sicherheit für Leib und Leben zuteil,

als dies bei einem potentiellen Brand einer Bewohnerin oder einem Bewohner der oberen Etagen der Wohnhäuser zu Teil wird, da die Wohnhäuser oftmals nicht über einen zweiten Rettungsweg verfügen. Auch führt die nun vorgesehene Aufteilung des Straßenraumes nicht zu nennenswerten Veränderungen gegenüber dem aktuellen provisorischen Zustand vor Ort.

c)Es wird auf die verlinkte Pressemitteilung des Bezirks verwiesen:

<https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/aktuelles/pressemitteilungen/2025/pressemitteilung.1566602.php>

Berlin, den 30.06.2025

In Vertretung
Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt