

**19. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)**

vom 2. Juli 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. Juli 2025)

zum Thema:

**Dauerhaft parken oder sicher Radfahren in der Kantstraße?**

und **Antwort** vom 21. Juli 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Juli 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. 19/23192**  
**vom 2. Juli 2025**  
**über Dauerhaft Parken oder sicher Radfahren in der Kantstraße?**

---

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

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

Konkret wurde im Abschnitt östlich der Wilmersorfer Straße die Vorzugsvariante mit geschützter Radverkehrsanlage, Multifunktionsspur/ Bussonderfahrstreifen, MIV-Fahrstreifen (siehe Antwort S19-18853 vom Mai 2023) geplant. Zuletzt wurde von Senatorin Bonde entschieden, anstelle der bisherigen sicheren Radverkehrsanlage nun Dauerparkplätze für KfZ anzuordnen.

In S19/22873 blieben einige Fragen dazu unbeantwortet.

Frage 1:

Wegen Nichtbeantwortung in S19/22873, Frage 1b: aus welchen Gründen hat die Senatsverkehrsverwaltung in der Kantstraße östlich der Wilmersorfer Straße die Vorzugsvariante gemäß Antwort S19-18853 vom Mai 2023 mit einer Aufteilung wie der in der Hauptstraße Schöneberg verworfen: geschützter Radverkehrsanlage, Bussonderfahrstreifen mit einzelnen Lieferzonen?

Antwort zu 1:

Es wird auf die Beantwortung der Frage 1b der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/22873 verwiesen, in welcher die Gründe erläutert werden.

Frage 2:

Wegen Nichtbeantwortung in S19/22873, Frage 1c: aus welchen Gründen hat die Senatsverkehrsverwaltung in der Kantstraße östlich der Wilmersorfer Straße die nach einem Vororttermin mit Senatorin Bonde 2025 vereinbarte Kompromissvariante verworfen, bei der vor den entsprechenden Häusern mit Wohngeschossen mit einer Brüstungshöhe >18m Lieferzonen angeordnet werden, die auch zum Aufstellen der Feuerwehr dienen?

Antwort zu 2:

Ergänzend zu der Antwort auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22873 kann ausgeführt werden, dass sich diese Variante im angeführten Ortstermin nicht als praxistauglich erwiesen hat. Aufgrund diverser Hindernisse im Straßenraum (Lichtmaste, Bäume) ist an fast allen Stellen ein Anleiten im rechten Winkel nötig. Eine Beschränkung der Aufstellfläche für Hubrettungsfahrzeuge der Feuerwehr nur auf bestimmten Stellen wäre nicht zielführend.

Frage 3:

Die bestehende temporäre VRAO wird mit der Verkehrssicherheit für Radfahrende begründet. Wie soll nach Informationen der Straßenverkehrsbehörde eine VRAO mit Hinblick auf die Verkehrssicherheit für Radfahrende begründet werden, wenn in Ausführung der Entscheidung von Senatorin Bonde (Pressemitteilung vom 04.06.2025) auf der Fläche einer sicheren Radverkehrsanlage nun Flächen für das dauerhafte Abstellen von Kfz (im Widerspruch zum Grundsatz von MobG BE und StVO: Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr) entstehen sollen?

Antwort zu 3:

Auch mit der neuen Verkehrsraumaufteilung wird für den Radverkehr eine Verkehrsfläche zur Verfügung stehen, die nicht für eine Nutzung durch den motorisierten Individualverkehr freigegeben sein wird. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Frage 4:

Gemäß 19/15583 urteilte die Senatsverkehrsverwaltung über diese Radverkehrsanlage "Die Wirksamkeit der Maßnahme wird hinsichtlich der Steigerung der Verkehrssicherheit und angestrebten Förderung des Radverkehrs im Lichte der o.g. durchschnittlichen Verkehrszahlen als überaus zielführend und wirksam bewertet.". Wie will die Senatsverkehrsverwaltung den Widerspruch auflösen zwischen dem Urteil, dass einerseits die Anlage dieser Radverkehrsanlage wirksam die Verkehrssicherheit erhöht hatte, und andererseits der aktuellen Einschätzung, dass die Streichung genau dieser RVA zugunsten von Parkplätzen sich nun "nicht nennenswert" (S19/22873) auf die Verkehrssicherheit von Radfahrenden auswirken würde?

Antwort zu 4:

Ergänzen zu der Antwort auf die Schriftlichen Anfrage Nr. 19/22873 kann ausgeführt werden, dass die Führung von Rad- und Linienbusverkehr in einem gemeinsamen Fahrstreifen eine regelgerechte Lösung ist und im Stadtgebiet zahlreich verwendet wird, ohne dass dabei besondere Konflikte entstehen. Damit möglichst keine Behinderungen durch ein Halten auf dem Bussonderfahrstreifen auftreten, werden am Fahrbahnrand Ladebereiche vorgesehen.

Berlin, den 21.07.2025

In Vertretung

Arne Herz  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt