

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Niklas Schenker (LINKE)

vom 15. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Januar 2026)

zum Thema:

Tempo 50 Kaiser-Friedrich-Straße

und **Antwort** vom 2. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. Februar 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Niklas Schenker (LINKE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24887
vom 15. Januar 2026
über Tempo 50 Kaiser-Friedrich-Straße

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin um Stellungnahme gebeten. Die Antworten sind in der Beantwortung entsprechend gekennzeichnet wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Auf der Kaiser-Friedrich-Straße, zwischen Kantstraße und Bismarckstraße, soll künftig tagsüber wieder Tempo 50 statt Tempo 30 gelten. Im Bereich von Bismarckstraße bis zur Otto-Suhr-Allee soll tagsüber weiter Tempo 30 gelten. Die Anhebung der Geschwindigkeit wird mit einer verbesserten Luftqualität begründet.

Frage 1:

Was sind die maßgeblichen Gründe, warum auf der Kaiser-Friedrich-Straße im Abschnitt Kant- bis Bismarckstraße Tempo 30 tagsüber aufgehoben wird?

Frage 5:

Wie bewertet der Senat die Verkehrssicherheit auf der Kaiser-Friedrich-Straße im Abschnitt Kant- bis Bismarckstraße?

Antwort zu 1 und 5:

Auf dem gesamten Abschnitt der Kaiser-Friedrich-Straße zwischen Kantstraße und Otto-Suhr-Allee entfällt aufgrund der deutlich verbesserten Luftsadstoffssituation sowie der Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte der Anordnungsgrund „Luftreinhaltung“.

Auf dem Straßenabschnitt der Kaiser-Friedrich-Straße südlich der Bismarckstraße liegen am Tag keine weiteren Rechtfertigungsgründe für eine Anordnung von Tempo 30 vor. Es konnten keine entsprechenden Problemlagen hinsichtlich der Verkehrssicherheit in diesem Straßenabschnitt erkannt werden. Die geradlinige Straßenführung ist übersichtlich, so dass sehr gute Sichtbeziehungen zwischen dem auf der Fahrbahn fahrende Radverkehr und dem Kfz-Verkehr gegeben sind. An allen Kreuzungen regeln Lichtzeichenanlagen die Fahrzeugströme. Für den Fußverkehr stehen die vorgenannten Lichtzeichenanlagen als sichere Querungshilfen zur Verfügung, abseits davon können bauliche Unterbrechungen im Mittelstreifen zwischen den Richtungsfahrbahnen zum Queren genutzt werden. Direkt an diesem Straßenabschnitt angrenzend sind keine sensiblen Einrichtungen vorhanden, so dass auch hieraus keine Rechtfertigung für eine dauerhafte Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h abgeleitet werden kann.

Frage 2:

Was sind die maßgeblichen Gründe, warum auf der Kaiser-Friedrich-Straße im Abschnitt Bismarckstraße bis Otto-Suhr-Allee Tempo 30 ganztägig bestehen bleibt?

Frage 8:

Inwieweit begründet der Senat die unterschiedlichen Abwägungsentscheidungen auf der Kaiser-Friedrich-Straße in den Abschnitten Kantstraße bis Bismarckstraße und Bismarckstraße bis Otto-Suhr-Allee bzgl. der zugrunde gelegten Messdaten bzgl. Luftreinhaltung und Lärmschutz?

Antwort zu 2 und 8:

Auf dem gesamten Abschnitt der Kaiser-Friedrich-Straße zwischen Kantstraße und Otto-Suhr-Allee entfällt aufgrund der deutlich verbesserten Luftsadstoffssituation sowie der Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte der Anordnungsgrund „Luftreinhaltung“.

Im nördlichen Abschnitt der Kaiser-Friedrich-Straße zwischen Otto-Suhr-Allee und Bismarckstraße waren die vorhandenen zahlreichen sensiblen Einrichtungen und die im Umfeld liegenden Schulen der Rechtfertigungsgrund für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h am Tag. In Kombination mit dem nächtlichen Tempo 30 zum Lärmschutz waren Lückenschlüsse die Folge, so dass im Ergebnis eine durchgängige zeitlich unbefristete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gerechtfertigt ist. Südlich der Bismarckstraße stellt sich diese Situation bezogen auf die sensiblen Einrichtungen nicht dar. Im Übrigen wird auf die Antwort zur Frage 1 verwiesen.

Frage 3:

Wie bewertet der Senat die seit Abriss der Ringbahnbrücke auf der A100 gestiegene Verkehrsbelastung auf der Kaiser-Friedrich-Straße im Abschnitt Kant- bis Bismarckstraße?

Antwort zu 3:

Dem Senat liegen keine Erkenntnisse vor, wonach sich die Verkehrsbelastung auf der Kaiser-Friedrich-Straße infolge des Abrisses der Ringbahnbrücke nennenswert erhöht hat.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat die in diesem Zusammenhang gestiegene Lärmbelastung auf der Kaiser-Friedrich-Straße im Abschnitt Kant- bis Bismarckstraße?

Antwort zu 4:

Dazu liegen dem Senat keine Informationen vor. Im Weiteren wird auf die Antwort zur Frage 7 verwiesen.

Frage 6:

Wurden die notwendigen Querungen von Kindern zum Erreichen von Kitas (z.B. in der Schillerstraße und Pestalozzistraße) in die Betrachtung zur Aufhebung von Tempo 30 tagsüber auf der Kaiser-Friedrich-Straße im Abschnitt Kant- bis Bismarckstraße einbezogen?

Antwort zu 6:

Ja. Es stehen Lichtzeichenanlagen zur sicheren Querung der Kaiser-Friedrich-Straße zum Erreichen der Nebenstraßen wie der Schillerstraße oder der Pestalozzistraße zur Verfügung, die keine weiteren Maßnahmen erfordern.

Frage 7:

Was sind die aktuellen Messdaten (einschließlich Messdatum und Messmethode) bzgl. Luftreinhaltung und Lärmschutz auf der Kaiser-Friedrich-Straße im Abschnitt Kant- bis Bismarckstraße?

Antwort zu 7:

In der Kaiser-Friedrich-Straße im Abschnitt Kant- bis Bismarckstraße werden aktuell keine Luftgütemessungen durchgeführt. Zuletzt wurde im Jahr 2022 mit Hilfe von Passivsammlern ein Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ermittelt.

Zur Lärmbelastung liegen dem Senat keine Daten aus Messungen vor. Stattdessen erfolgt die Ermittlung der Verkehrslärmbelastung entsprechend bundes- und europarechtlicher Vorgaben durch Berechnung und einer Darstellung in Lärmkarten. Die Lärmkarten werden im Fünfjahresturnus erstellt und sind im Umweltatlas veröffentlicht. Die aktuellste Berechnung ist die strategische Lärmkarte 2022. Im Rahmen von Luftreinhaltungsmaßnahmen wurde auf dem genannten Abschnitt eine ganztägige Tempo-30-Anordnung umgesetzt, deren lärmreduzierende Wirkung in der Lärmkarte 2022 berücksichtigt ist. Die Lärmkarte zeigt trotz dieser ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung eine erhebliche Verkehrslärmbelastung. Die auf ganze Dezibel gerundeten Gesamtlärmpegel betragen

L_{DEN} = 70 dB(A), einen gewichteten Mittelwert über 24 Stunden und
 L_N = 62 dB(A) für einen Beurteilungszeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr.

Frage 9:

Gibt es aktuell laufende Widerspruchsverfahren oder anhängige Klageverfahren bzgl. der nicht erfolgten und auch nicht geplanten Einrichtung einer Radverkehrsanlage auf der Kaiser-Friedrich-Straße?

Antwort zu 9:

Ja, ein Widerspruchverfahren ist anhängig.

Frage 10:

Ist die Einrichtung von Lieferzonen auf der Kaiser-Friedrich-Straße geplant? Falls nicht, aus welchen Gründen?

Antwort zu 10:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Aktuell sind keine Liefer- und Ladezonen in der Kaiser Friedrich-Straße vorgesehen. Diese Straße gehört zur Vorrangroute Nummer eins. Deshalb sind die Verkehrsflächen durch externe Dienstleister für ein bestmöglichen Verkehrsfluss angepasst und optimiert worden.“

Berlin, den 02.02.2026

In Vertretung

Andreas Kraus
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt