



Changing Cities e.V.



Berliner Fahrgastverband IGEB e.V.

## **Gemeinsame Pressemitteilung**

### **Verkehrswende in der Kantstraße**

**Berlin, 7. Mai 2020 – Die Vereine Changing Cities und Berliner Fahrgastverband IGEB begrüßen gemeinsam die im Zuge der Corona-Pandemie angelegten temporären Radwege – „Pop-Up-Radwege“. Beide Vereine fordern die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz auf, diese Radwege dauerhaft beizubehalten.**

Im Bereich der Kantstraße/Neuen Kantstraße gibt es eine besondere Situation. Zum einen ist hier erhebliches Potenzial für den Radverkehr vorhanden. Darüber hinaus ist die Kantstraße aber auch eine wichtige Achse im Busnetz der BVG. So verkehren dort abschnittsweise bis zu vier Buslinien mit bis zu 21 Fahrten je Richtung und Stunde, darunter zwei Express- sowie eine MetroBuslinie. Sämtliche Maßnahmen in der Kantstraße müssen daher die Belange sowohl des ÖPNV wie auch des Radverkehrs berücksichtigen. Die getroffenen Maßnahmen sind daher im Hinblick auf die Entwicklungen im Bus- und Radverkehr fortlaufend zu überprüfen.

Des Weiteren leidet die Kantstraße unter sehr viel Durchgangsverkehr. Der Kfz-Verkehr fährt vom Stadtring durch die Kantstraße, um die City West zu erreichen – und das, obwohl es in unmittelbarer Nähe den leistungsfähigen Straßenzug Hardenbergstraße, Ernst-Reuter-Platz, Bismarckstraße und Kaiserdamm gibt, der diesen Verkehr aufnehmen könnte.

Die Pop-Up-Bike-Lane in der Kantstraße kann jedoch nur ein erster Schritt sein, um die Straße von einer Auto-Schneise in einen öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität zu verändern.

Die beiden Vereine fordern deshalb die Senatsverwaltung auf, den Kfz-Durchgangsverkehr aus dem Straßenzug Kantstraße/Neue Kantstraße auf ganzer Länge vollständig herauszunehmen. Ohne Durchgangsverkehr auf der

Kantstraße/Neuen Kantstraße kann die Straßenfläche weitgehend für Fahrrad und ÖPNV genutzt werden; eine erhebliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Vorteile für den Fußverkehr sind zu erwarten. Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Lieferverkehr können von den querenden Straßen abschnittsweise hinein- und wieder herausfahren. Ein Durchfahren über größere Distanzen für private Kfz muss jedoch ausgeschlossen werden.

Die beiden Vereine fordern, dass bei der Umsetzung der Verkehrswende die Bedürfnisse aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes beachtet werden. An der Kantstraße bietet sich die Möglichkeit, die Verkehrswende wirklich real für alle Berlinerinnen und Berliner zu vollenden.

Bereits 2009 entschied sich Kopenhagen nach intensiver Beteiligung der Bürgerschaft für eine ähnliche Maßnahme: Die zum Zentrum führende und unter viel Durchgangsverkehr leidende Nørrebrogade wurde in eine Bus-, Rad- und Fußverkehrsstraße umgewandelt, der Kfz-Verkehr wurde ausgeschlossen. Die Straße selber und die umliegenden Kieze erleben seitdem eine Aufwertung der Wohnqualität, eine Erhöhung der sozialen Interaktionen (durch Vereine, Nachbarschaftsinitiativen etc.) und eine Stärkung der lokalen Wirtschaft.

*Ragnhild Sørensen*

*Sprecherin*

*Changing Cities e.V.*

*Christfried Tschepe*

*Vorsitzender*

*Berliner Fahrgastverband*

*IGEB*

*Jens Wieseke*

*Stellv. Vorsitzender*

*Berliner Fahrgastverband*

*IGEB*

Herausgeber

Changing Cities e.V.

Lychener Straße 74

10437 Berlin

Berliner Fahrgastverband IGEB

Weitlingstraße 22

10317 Berlin