

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Vasili Franco und Antje Kapek (GRÜNE)

vom 24. September 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. September 2025)

zum Thema:

Verkehrsbelastung an der Frankfurter Allee in Friedrichshain

und **Antwort** vom 13. Oktober 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Oktober 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Vasili Franco (Bündnis 90/Die Grünen) und
Frau Abgeordnete Antje Kapek (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/23955
vom 24. September 2025
über Verkehrsbelastung an der Frankfurter Allee in Friedrichshain

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

Vorbemerkung zur Beantwortung der Fragen 1, 2 und 3:

Die angegebenen Daten wurden der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangsstatistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse Verkehrslagebild (DWH VklB) entnommen. Da DWH VklB stets den tagesaktuellen Stand der im Quellsystem erfassten Daten widerspiegelt, unterliegt der Datenbestand einer fortlaufenden Änderung. Dadurch können unterschiedliche Abfragezeitpunkte zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen.

Zur Verkehrssicherheit auf der Frankfurter Allee

Frage 1:

Wie viele Unfälle wurden in den Jahren 2024 und 2025 am Frankfurter Tor erfasst (bitte aufsplitten nach Jahren, Unfallverursachenden, Unfallbetroffenen sowie leichten, schweren und tödlichen Personenschäden)?

Antwort zu 1:

Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen: Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der Verkehrsunfälle (VU)	
	2024	2025 (bis 31.07.)
VU mit Getöteten	0	0
VU mit Schwerverletzten	5	0

VU mit Leichtverletzten	27	16
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	1	1
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	1	0
alle übrigen VU	98	40
gesamt	132	57

Quelle: DWH VKLB, Stand: 29. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Jahr/Anzahl der Verursachenden	
	2024	2025 (bis 31.07.)
LKW-Führende	17	8
Radfahrende	13	4
E-Scooterfahrende	0	1
motorisierte Zweiradfahrende	2	0
PKW-Führende	95	43
Tramführende	0	1
sonstige Kraftfahrzeugführende	5	0
gesamt	132	57

Quelle: DWH VKLB, Stand: 29. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Jahr/Anzahl der Beteiligten	
	2024	2025 (bis 31.07.)
LKW-Führende	28	14
Radfahrende	28	9
E-Scooterfahrende	0	1
zu Fuß Gehende	1	0
motorisierte Zweiradfahrende	6	3
PKW-Führende	189	87
Tramführende	0	2
sonstige Kraftfahrzeugführende	6	0
gesamt	258	116

Quelle: DWH VKLB, Stand: 29. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart nach Unfallfolge	Jahr/Anzahl der Verunglückten	
	2024	2025 (bis 31.07.)
leicht verletzt	31	16
Radfahrende	18	8
zu Fuß Gehende	1	0
motorisierte Zweiradfahrende	4	3
PKW-Führende auch geparkt	8	5
schwer verletzt	5	0
Radfahrende	3	0
motorisierte Zweiradfahrende	1	0
PKW-Führende (auch geparkt)	1	0

Quelle: DWH VklB, Stand: 29. September 2025

Frage 2:

Wie viele Unfälle sind in den Jahren 2024 und 2025 auf dem Abschnitt der Frankfurter Allee zwischen Möllendorffstraße und Frankfurter Tor erfasst worden (bitte aufsplitten nach Jahren, Unfallverursachenden, Unfallbetroffenen sowie leichten, schweren und tödlichen Personenschäden)?

Antwort zu 2:

Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU	
	2024	2025 (bis 31.07.)
VU mit Getöteten	0	0
VU mit Schwerverletzten	7	2
VU mit Leichtverletzten	35	19
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	2	2
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	2	1
alle übrigen VU	245	160
gesamt	291	184

Quelle: DWH VklB, Stand: 29. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Jahr/Anzahl der Verursachenden	
	2024	2025 (bis 31.07.)
motorisierte Zweiradfahrende	9	5
LKW-Führende	56	31
zu Fuß Gehende	10	2
PKW-Führende	171	124
Kraftomnibusführende	4	0
E-Scooterfahrende	2	2
Radfahrende	9	5
sonstige Kraftfahrzeugführende	30	15
gesamt	291	184

Quelle: DWH VklB, Stand: 29. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Jahr/Anzahl der Beteiligten	
	2024	2025 (bis 31.07.)
motorisierte Zweiradfahrende	15	9
LKW-Führende	99	61
zu Fuß Gehende	19	3
PKW-Führende	378	262
Kraftomnibusführende	4	1
E-Scooterfahrende	2	2
Radfahrende	25	12
sonstige Kraftfahrzeugführende	38	22
gesamt	580	372

Quelle: DWH VklB, Stand: 29. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart nach Unfallfolge	Jahr/Anzahl der Verunglückten	
	2024	2025 (bis 31.07.)
leicht verletzt	40	20
Radfahrende	20	6
zu Fuß Gehende	13	1
motorisierte Zweiradfahrende	4	3
LKW-Führende	0	1
PKW-Führende	3	7
E-Scooterfahrende	0	2

schwer verletzt	8	2
zu Fuß Gehende	4	1
motorisierte Zweiradfahrende	1	1
Radfahrende	2	0
PKW-Führende	1	0

Quelle: DWH VklB, Stand: 29. September 2025

Frage 3:

Wie oft wurden in den Jahren 2024-2025 auf dem Abschnitt der Frankfurter Allee zwischen Möllendorffstraße und Frankfurter Tor inklusive des Frankfurter Tors Geschwindigkeitsüberschreitungen und Rotlichtverstöße überprüft (bitte durchgeführte Kontrollen auflisten mit Angabe des Monats, des Orts, der Dauer, der Art (mobile Blitzer, Fahrradstaffel/-streife etc.) der Überprüfung und der Anzahl der festgestellten Verstöße)?

Antwort zu 3:

Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen. Die Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen erfolgten im erfragten Zeitraum ausschließlich als Lasermessung.

Aufgrund eines Systemwechsels sind keine Angaben zur Einsatzdauer möglich.

Frankfurter Allee inklusive Frankfurter Tor	Anzahl der Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen			
	2025			
	März Frankfurter Allee/Frankfurter Tor	Mai Frankfurter Allee 26	Juni Frankfurter Tor	gesamt
Einsätze	1	1	1	3
Messungen	2	2	2	6
Überschreitungen	2	2	2	6
Ahndungen	2	2	2	6

Quelle: interne Datenerhebung Polizeidirektion Einsatz/Verkehr (Dir E/V), Abteilung Verkehr (Abt. V), Verkehrssicherheitsdienst (VSD 3), Stand: 29. September 2025

Frankfurter Allee inklusive Frankfurter Tor	Anzahl der Verkehrsüberwachungsmaßnahmen (Rotlicht)				
	2024	2025			gesamt
	November	Juli		August	
	Frankfurter Tor/Warscha uer Str.	Frankfurter Tor	Frankfurter Tor/Petersbur ger Str.	Frankfurter Tor	
Einsätze	1	1	1	1	4
Ahndungen	7	5	20	3	35

Quelle: interne Datenerhebung Dir E/V, Abt. V., VSD 3, Stand: 29. September 2025

Frage 4:

Wann wird der bereits mehrfach verschobene Umbau der Kreuzung am Frankfurter Tor (Umbau mit getrennten Linksabbiegesignalisierungen) erfolgen?

Antwort zu 4:

Mit dem Umbau wurde bereits begonnen.

Frage 5:

Welche Maßnahmen wurden insgesamt von der Unfallkommission für den Gesamtkreuzungsraum Frankfurter Tor ermittelt und welche von diesen sind für die Umsetzung geplant und wann und wo?

Antwort zu 5:

Die im Zusammenhang mit der in Umsetzung befindlichen ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahme geplanten gesicherten Signalisierungen werden von der Unfallkommission (UK) unterstützt. Darüber hinaus werden damit die Haltlinien auf 3 m Abstand zu den Furten, mit senkrechter Ausrichtung zum Bordstein gebracht. Überprüft wurden zudem die Befahrbarkeit des Rechtsabbiegestreifens aus der Karl-Marx-Allee und die Wegweisung insb. Vorwegweisung auf Vollständigkeit.

Der Bezirk wurde von der UK zudem um Anpassung der Rotunterlegungen der Radverkehrsanlage in der Zufahrt Warschauer Straße gebeten sowie allgemein um Erneuerung und Ausführung von bestehenden bzw. angeordneten Markierungen.

Frage 6:

Besteht am Frankfurter Tor eine qualifizierte Gefährdungslage? Wenn nein, welche Kriterien für eine qualifizierte Gefährdungslage sind am Frankfurter Tor nicht erfüllt?

Antwort zu 6:

Seitens der Polizei Berlin wird der Begriff „qualifizierte Gefährdungslage“ nicht zur Verkehrslagendarstellung verwendet. Es handelt sich jedoch um einen Unfallschwerpunkt.

Frage 7:

Wie gestaltet sich die Entwicklung der durchschnittlichen Tagesverkehrsmenge (dtv) seit 2015 (bitte in Jahresscheiben auflisten)?

Antwort zu 7:

Für den Zeitraum seit 2015 liegen durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärken (DTVw) aus den Verkehrsmengenkarten der Jahre 2019 und 2023 vor, veröffentlicht unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/#Verkehrsmengenkarten>.

Abschnitt	DTVw 2019	DTVw 2023
Querschnitt Frankfurter Allee zwischen Frankfurter Tor und Möllendorffstraße	43.800 - 55.000 Kfz/24h	42.300 - 45.000 Kfz/24h

Frage 8:

Wie entwickelt sich das Stauaufkommen im erweiterten Kreuzungsbereich seit 2015 (bitte in jährlichen Staustunden nach Straßenabschnitten benennen)?

Antwort zu 8:

Staustunden können aus den vorhandenen Floating-Car-Verkehrslagedaten nicht einfach abgeleitet werden, daher wurde aus den seit 2021 vorliegenden Verkehrslagedaten Stauhäufigkeiten auf den Abschnitten im Kreuzungsbereich Frankfurter Tor bestimmt. Die Verkehrslagestufe wird dabei aus dem Verhältnis der aktuellen Geschwindigkeit zur Freiflussgeschwindigkeit ermittelt. Da die Veränderung der Freiflussgeschwindigkeit sich auf die in der Vergangenheit in dem genannten Bereich ohnehin geringen Geschwindigkeit bezieht, muss die aktuelle Geschwindigkeit sehr stark einbrechen, um eine Staudetektion auszulösen. Auf den Zufahrten zum Frankfurter Tor auf der Frankfurter Allee ergeben sich daher sehr niedrige Stauhäufigkeiten. Auf den 4 Zufahrten zur Kreuzung Frankfurter Tor lassen sich im Vergleich der Jahre von 01/2021 bis 06/2025 jedoch keine wesentlichen Veränderungen in den Stauhäufigkeiten im Kreuzungsbereich erkennen.

Zur Luftqualität auf der Frankfurter Allee

Frage 9:

Wie hoch waren die Jahresmittelwerte von PM10, PM2,5 und NO2 im Jahr 2024 an der Messstation DEBE065, Frankfurter Allee 86b?

Antwort zu 9:

An der Frankfurter Allee (DEBE065) wurden im letzten Jahr Jahresmittelkonzentrationen von 23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO2, 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM10 und 13 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM2,5 gemessen.

Frage 10:

An wie vielen Tagen im Jahr 2024 lag der Tagesmittelwert für PM2,5 an der Messstation DEBE065 über 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$?

Antwort zu 10:

Im Jahr 2024 lag der Tagesmittelwert von PM2,5 an 100 Tagen über 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Frage 11:

An wie vielen Tagen im Jahr 2024 lag der Tagesmittelwert für PM10 an der Messstation DEBE065 über 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$?

Antwort zu 11:

Im Jahr 2024 lag der Tagesmittelwert von PM10 an 92 Tagen über 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Frage 12:

Welche Maßnahmen plant die Senatsverwaltung an der Frankfurter Allee, um die neuen EU-Grenzwerte für Luftschadstoffe bis 2030 einzuhalten?

Antwort zu 12:

Um die Zeit bis zur Einführung schärferer Grenzwerte für eine Senkung der Luftbelastung und der damit verbundenen gesundheitlichen Risiken zu nutzen, ist Berlin verpflichtet, sogenannte Luftqualitätsfahrpläne aufzustellen, wenn ab dem Jahr 2026 Überschreitungen festgestellt werden. Darin werden Ziele für die Verbesserung der Qualität der Berliner Luft formuliert und die zu ihrer Erreichung erforderlichen Maßnahmen dargestellt.

Zum Hitzeschutz auf der Frankfurter Allee

Frage 13:

Welche Maßnahmen plant der Senat, um die Hitzebelastung auf der Frankfurter Allee für Anwohner*innen und Passant*innen zu reduzieren?

Antwort zu 13:

Der Senat plant aktuell keine konkreten Maßnahmen zum Hitzeschutz an der Frankfurter Allee. Unabhängig von der Situation an diesem Ort hat der Senat jedoch in den letzten Monaten einen Hitzeaktionsplan für das Land Berlin erarbeitet. Der Hitzeaktionsplan umfasst 72 Maßnahmen, die auf den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung, die Sensibilisierung für Hitzegefahren und die Steigerung der Hitzeresilienz ausgerichtet sind. Darunter befinden sich unter anderem stadt- und bauplanerische Maßnahmen zur Anpassung an die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels, wie beispielsweise die Entwicklung eines gesamtstädtischen Entsiegelungsprogramms, eine klimaangepasste und nachhaltige Grünanlagenentwicklung, die Schaffung blau-grüner Infrastrukturen und multikodierter Klimakomfortplätze, Dach- und Fassadenbegrünungen sowie die Fortführung der Stadtbaumkampagne. Mit diesen Maßnahmen soll die Aufheizung von Oberflächen reduziert und somit die Hitzebelastung in der Stadt verringert werden, um die negativen Auswirkungen von Hitze auf die menschliche Gesundheit, insbesondere bei älteren Menschen, Kindern und Personen mit Vorerkrankungen zu minimieren.

Der Hitzeaktionsplan soll noch in diesem Jahr vom Senat beschossen werden.

Zum Lärmschutz auf der Frankfurter Allee

Frage 14:

Wie sieht im aktuellen Lärmaktionsplan – Tempo 30-Konzept nachts die Abwägung der konkreten ÖPNV-relevanten Kriterien aus, die dazu geführt hat, dass der Friedrichshainer Abschnitt der Frankfurter Allee als kritisch bewertet wurde, was als Begründung angeführt wird, dass Tempo 30 nachts dort vorerst nicht eingeführt wird (mit Bitte um Angabe der konkreten Schwellenwerte und der Prognose für den betreffenden Abschnitt)?

Frage 18:

Welche Unterschiede in der Mehrfahrzeit je Linie/Richtung oder den Anschlüssen je Linie/Richtung ergeben sich durch Tempo 30 nachts auf dem Lichtenberger und dem Friedrichshainer Abschnitt der Frankfurter Allee, die in der Bewertung dazu führen, dass ein Streckenabschnitt als unkritisch und einer als kritisch eingestuft wurde?

Frage 20:

Wann wird die Prüfung des zweiten Maßnahmenbündels des Lärmaktionsplans, in dem auch der Friedrichshainer Abschnitt der Frankfurter Allee beinhaltet ist, beendet sein?

Antwort zu 14, 18 und 20:

Es wird auf die Antwort der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/23345 vom 16. Juli 2025 verwiesen.

Frage 15:

Welche Linien des ÖPNV wären von einer nächtlichen Temporeduktion auf Tempo 30 auf dem Friedrichshainer Abschnitt der Frankfurter Allee mit welchen Folgen betroffen?

Antwort zu 15:

Von einer nächtlichen Temporeduktion auf Tempo 30 auf dem Friedrichshainer Abschnitt der Frankfurter Allee betroffen wäre die Linie N5 betroffen.

Die Folgen für Linien, die im Zuge des T30-Konzepts nachts als ÖPNV-relevant identifiziert wurden, werden derzeit im Rahmen des Projekts geprüft.

- a. Wie viel länger bräuchte die Nachtbuslinie N5 je Richtung, wenn auf der gesamten Strecke der Karl-Marx-Allee und der Frankfurter Allee vom Alexanderplatz bis zum S-Bahnhof Frankfurter Allee nachts Tempo 30 gelten würde?
- b. Wie viel länger bräuchte die Nachtbuslinie N5 je Richtung, wenn auf der Frankfurter Allee zwischen Möllendorff-/Gürtelstraße und Frankfurter Tor nachts Tempo 30 gelten würde?
- c. Wie viel länger bräuchte die Nachtbuslinie N5 je Richtung, wenn auf dem gesamten Lichtenberger Abschnitt der Frankfurter Allee Tempo 30 nachts gelten würde?

Antwort zu 15 a) bis 15 c):

Die Fragen 15 a) bis c) werden im Zusammenhang beantwortet:

Aktuell werden die Fahrzeitverlängerungen im Rahmen des Projekts geprüft. Genauere Angaben sind zurzeit nicht möglich.

Frage 16:

Würden sich die Mehrfahrzeiten in den drei genannten Abschnitten mit einer angepassten Ampelschaltung verringern? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 16:

Die Mehrfahrzeiten des ÖPNV werden im Konzept aus dem zusätzlichen Zeitbedarf durch Tempo 30 in dem betroffenen Abschnitt ermittelt. Effekte aufgrund zukünftig durch die Umsetzung des „Tempo 30-Konzept nachts“ möglicherweise unangepasster Ampelschaltungen werden nicht in der aktuellen Berechnung der Mehrfahrzeiten durch Tempo-30 berücksichtigt. Die erforderlichen Anpassungen der Lichtsignalanlagen (LSA) werden im Nachgang der Tempo-30-Anordnungen durch die Verkehrsverwaltung erfolgen.

Frage 17:

Welche Anschlüsse an die Nachtbuslinie N5 existieren nach aktuellem Fahrplan (mit Bitte um Auflistung der Anschlusshaltestelle und der Linie)?

Welche dieser Anschlüsse würden nicht mehr erreicht, würde auf der Frankfurter Allee zwischen Möllendorff-/Gürtelstraße und Frankfurter Tor nachts Tempo 30 gelten?

Antwort zu 17:

Linie N5 als Zubringer anderer Verkehrsmittel:

Anschlussbereich	Zubringer-Informationen			Abbringer-Informationen			Gültigkeit
Langname	Verkehrsmittel	Linie	Aus Richtung	Verkehrsmittel	Linie	In Richtung	Nacht
U Alexanderplatz	Omnibus	N05	Riesaer Str.	Straßenbahn	M4	Falkenberg	Alle Nächte
S+U Alexanderpl/Memhardstr.(Bus)	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Omnibus	N08	Wilhelmsruher Damm	So/Mo-Do/Fr
S+U Alexanderpl/Memhardstr.(Bus)	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Straßenbahn	M5	Zingster Str.	So/Mo-Do/Fr
S+U Alexanderpl/Memhardstr.(Bus)	Omnibus	N05	Riesaer Str.	Omnibus	N02	U Ruhleben	So/Mo-Do/Fr
S+U Alexanderpl/Memhardstr.(Bus)	Omnibus	N05	Riesaer Str.	Omnibus	N40	S Karlshorst	So/Mo-Do/Fr
S+U Alexanderpl/Memhardstr.(Bus)	Omnibus	N05	Riesaer Str.	Omnibus	N42	S Südkreuz	So/Mo-Do/Fr
S+U Alexanderpl/Memhardstr.(Bus)	Omnibus	N05	Riesaer Str.	Straßenbahn	M2	Heinersdorf	So/Mo-Do/Fr
Brebacher Weg	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Omnibus	N96	S Mehrower Allee	So/Mo-Do/Fr
S+U Hauptbahnhof (~IK)	Omnibus	N05	Riesaer Str.	Omnibus	M41	Sonnenallee/Baumschulenstr.	So/Mo-Do/Fr
Invalidenpark	Omnibus	N05	Riesaer Str.	Omnibus	N20	Hainbuchenstr.	So/Mo-Do/Fr

Riesaer Str.	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Omnibus	N95	S Mahlsdorf	So/Mo-Do/Fr
Spandauer Str./Marienkirche	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Omnibus	N08	S+U Hermannstr.	So/Mo-Do/Fr
Spandauer Str./Marienkirche	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Omnibus	N40	S Karlshorst	So/Mo-Do/Fr
Spandauer Str./Marienkirche	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Omnibus	N42	S Südkreuz	So/Mo-Do/Fr
Spandauer Str./Marienkirche	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Omnibus	N60	Flughafen BER	So/Mo-Do/Fr
Spandauer Str./Marienkirche	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Straßenbahn	M4	Falkenberg	So/Mo-Do/Fr
Spandauer Str./Marienkirche	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Straßenbahn	M5	Zingster Str.	So/Mo-Do/Fr
S+U Wuhletal	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Omnibus	N64	S Adlershof/Franz-Ehrlich-Str.	So/Mo-Do/Fr
S+U Wuhletal	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Omnibus	N90	Müggelschloßchenweg	So/Mo-Do/Fr
S+U Wuhletal	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Omnibus	N91	Omnibusschpoier Str.	So/Mo-Do/Fr
S+U Wuhletal	Omnibus	N05	Riesaer Str.	Omnibus	N64	S Adlershof/Franz-Ehrlich-Str.	So/Mo-Do/Fr
S+U Wuhletal	Omnibus	N05	Riesaer Str.	Omnibus	N90	Müggelschloßchenweg	So/Mo-Do/Fr
U Frankfurter Tor	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Straßenbahn	M10	S+U Warschauer Str.	So/Mo-Do/Fr
U Kaulsdorf-Nord	Omnibus	N05	Riesaer Str.	Omnibus	N91	Omnibusschpoier Str.	So/Mo-Do/Fr
U Magdalenenstr./Buchberger Str.	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Omnibus	N50	Hugenottenplatz	So/Mo-Do/Fr

U Magdalenenstr./Buchberger Str.	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Omnibus	N50	U Tierpark	So/Mo-Do/Fr
U Magdalenenstr./Buchberger Str.	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	Omnibus	N94	U Hermannplatz/Urbanstr.	So/Mo-Do/Fr
U Magdalenenstr./Buchberger Str.	Omnibus	N05	Riesaer Str.	Omnibus	N94	U Hermannplatz/Urbanstr.	So/Mo-Do/Fr
U Unter den Linden	Omnibus	N05	Riesaer Str.	Omnibus	N06	U Alt-Mariendorf	So/Mo-Do/Fr

Linie N5 als Abbringer anderer Verkehrsmittel:

Anschlussbereich	Zubringer-Informationen			Abbringer-Informationen			Gültigkeit
Langname	Verkehrsmittel	Linie	Aus Richtung	Verkehrsmittel	Linie	In Richtung	Nacht
S+U Alexanderplatz/Gontardstr.	Straßenbahn	M4	Falkenberg	Omnibus	N05	Riesaer Str.	So/Mo-Do/Fr
S+U Alexanderpl/Memhardstr.(Bus)	Omnibus	N02	U Ruhleben	Omnibus	N05	Riesaer Str.	So/Mo-Do/Fr
S+U Alexanderpl/Memhardstr.(Bus)	Omnibus	N08	Wilhelmsruher Damm	Omnibus	N05	Riesaer Str.	So/Mo-Do/Fr
S+U Alexanderpl/Memhardstr.(Bus)	Omnibus	N08	Wilhelmsruher Damm	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	So/Mo-Do/Fr
S+U Alexanderpl/Memhardstr.(Bus)	Omnibus	N08	S+U Hermannstr.	Omnibus	N05	Riesaer Str.	So/Mo-Do/Fr
S+U Alexanderpl/Memhardstr.(Bus)	Omnibus	N40	S Karlshorst	Omnibus	N05	Riesaer Str.	So/Mo-Do/Fr

S+U Alexanderpl./Memhardstr.(Bus)	Straßenbahn	M2	Heinersdorf	Omnibus	N05	Riesaer Str.	So/Mo- Do/Fr
Brebacher Weg	Omnibus	N96	S Mehrower Allee	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	So/Mo- Do/Fr
S+U Hauptbahnhof (~IK)	Omnibus	M41	Sonnenallee/Baumschulenstr.	Omnibus	N05	Riesaer Str.	So/Mo- Do/Fr
S+U Hauptbahnhof (~IK)	Omnibus	N20	Hainbuchenstr.	Omnibus	N05	Riesaer Str.	So/Mo- Do/Fr
S+U Hauptbahnhof (~IK)	Straßenbahn	M10	U Turmstr.	Omnibus	N05	Riesaer Str.	So/Mo- Do/Fr
Riesaer Str.	Omnibus	N95	S Mahlsdorf	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	So/Mo- Do/Fr
Spandauer Str./Marienkirche	Omnibus	N08	S+U Hermannstr.	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	So/Mo- Do/Fr
Spandauer Str./Marienkirche	Omnibus	N40	S Karlshorst	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	So/Mo- Do/Fr
S+U Wuhletal	Omnibus	N64	S Adlershof/Franz-Ehrlich-Str.	Omnibus	N05	Riesaer Str.	So/Mo- Do/Fr
S+U Wuhletal	Omnibus	N64	S Adlershof/Franz-Ehrlich-Str.	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	So/Mo- Do/Fr
S+U Wuhletal	Omnibus	N90	Müggelschlößchenweg	Omnibus	N05	Riesaer Str.	So/Mo- Do/Fr
S+U Wuhletal	Omnibus	N90	Müggelschlößchenweg	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	So/Mo- Do/Fr
U Kaulsdorf-Nord	Omnibus	N91	Omnibusschpoier Str.	Omnibus	N05	Riesaer Str.	So/Mo- Do/Fr

U Kaulsdorf-Nord	Omnibus	N91	Omnibusschpolder Str.	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	So/Mo- Do/Fr
U Magdalenenstr./Buchberger Str.	Omnibus	N50	Hugenottenplatz	Omnibus	N05	Riesaer Str.	So/Mo- Do/Fr
U Magdalenenstr./Buchberger Str.	Omnibus	N50	Hugenottenplatz	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	So/Mo- Do/Fr
U Magdalenenstr./Buchberger Str.	Omnibus	N94	U Hermannplatz/Urbanstr.	Omnibus	N05	Riesaer Str.	So/Mo- Do/Fr
U Magdalenenstr./Buchberger Str.	Omnibus	N94	U Hermannplatz/Urbanstr.	Omnibus	N05	S+U Hauptbahnhof	So/Mo- Do/Fr
U Unter den Linden	Omnibus	N06	U Alt-Mariendorf	Omnibus	N05	Riesaer Str.	So/Mo- Do/Fr

Im Rahmen des T30-Konzepts nachts erfolgt keine abschnitts- sondern eine linienabhängige Betrachtung der Mehrfahrzeiten von BVG-Bussen. Dabei wird ermittelt, wie viel Verzögerung durch T30 auf der Gesamtstrecke einer Linie verträglich ist, ohne dass Anschlussrelationen gefährdet werden. Wird im Zuge der laufenden Prüfung ein Zeitpuffer zur Anordnung von Tempo 30 ermittelt, wird in Abhängigkeit der Pegelhöhe und Anzahl der Lärmbetroffenheiten Tempo 30 auf die Linie verteilt.

Frage 19:

Welcher Fahrzeugmehrbedarf (s. Frage 1 der Drucksache S19-23345) wird durch Tempo 30 nachts auf dem Friedrichshainer Abschnitt der Frankfurter Allee oder der Frankfurter Allee zwischen Möllendorff-/Gürtelstraße und Frankfurter Tor erwartet? Wodurch entsteht dieser Fahrzeugmehrbedarf?

Antwort zu 19:

Die Prüfung durch die BVG erfolgte für den gesamten Fahrverlauf einer Linie. Aussagen zu Effekten von T30 auf einzelnen Abschnitten sind daher nicht möglich.

Die Summe der Verzögerungen durch nächtliches Tempo 30 führen auf der gesamten Linie durch relative Fahrzeiten sowie durch einzuhaltende Pausenzeiten zu einem Mehrbedarf an Umläufen. Um einen Takt einhalten zu können entsteht somit unter Umständen ein Fahrzeugmehrbedarf.

Frage 21:

Wann beginnt die Erarbeitung des Tempo 30-Konzepts für die Tagzeiten und wann wird es fertiggestellt?

Antwort zu 21:

Es wird auf die Ausführungen im Lärmaktionsplan Berlin 2024 - 2029 in Kapitel 2.2.2. verwiesen:

„Erst nach Abschluss des T30-Konzept nachts wird auf der Grundlage der damit erzielten Erkenntnisse über das weitere Vorgehen zum Umgang mit Tempo 30 außerhalb der Nachtzeit entschieden.“

Frage 22:

Welche Maßnahmen plant der Senat, um Anwohner*innen zu schützen, wenn an Hauptstraßen tagsüber die Lärmbelastung dauerhaft über dem zulässigen Grenzwert liegt?

Antwort zu 22:

Es wird auf die Ausführungen im Lärmaktionsplan Berlin 2024 - 2029 verwiesen, insbesondere auf die Kapitel 2 und 5 (Lärmaktionsplan Berlin 2024-2029 - Berlin.de).

Berlin, den 13.10.2025

In Vertretung

Andreas Kraus

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt