

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Geisel (SPD)**

vom 25. September 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 1. Oktober 2025)

zum Thema:

Auto gegen Tram: Unfallhäufung auf der Treskowallee

und **Antwort** vom 16. Oktober 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Oktober 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Andreas Geisel (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24008
vom 25. September 2025
über Auto gegen Tram: Unfallhäufung auf der Treskowallee

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 den Bezirk Lichtenberg und die BVG um Stellungnahmen gebeten. Die Zulieferung der BVG wurde berücksichtigt, der Bezirk hat keine inhaltliche Beantwortung vorgenommen.

Frage 1:

Wie viele Unfälle unter Beteiligung von Straßenbahnen und Kraftfahrzeugen wurden in den vergangenen fünf Jahren auf der Treskowallee in Karlshorst registriert (bitte nach Jahren, Unfallschwere und Unfallursachen aufschlüsseln)?

Antwort zu 1:

Vorbemerkung:

Die angegebenen Daten in den Tabellen 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.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle (VU) unter der Beteiligung von Straßenbahnen und Kraftfahrzeugen im Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 31. Juli 2025 nach VU-Kategorien und VU-Ursachen ist der folgenden Tabelle zu entnehmen. Vor dem Hintergrund, dass bei einem Verkehrsunfall häufig mehr als eine Unfallursache polizeilich registriert wird, können die Gesamtzahlen der Unfälle und Ursachen voneinander abweichen.

VU-Kategorie/VU-Ursache	Jahr/Anzahl						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 31.07.)	gesamt
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	1	0	0	0	0	1
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	0	1	0	0	0	0	1
VU mit Leichtverletzten	0	2	3	1	0	1	7
andere Fehler beim Fahrzeugführenden	0	1	0	0	0	0	1
Fehler beim Abbiegen nach links	0	1	0	0	0	0	1
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	0	1	2	1	0	1	5
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	0	0	1	0	0	0	1
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mind. 1 Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	1	0	0	0	0	1
Fehler beim Abbiegen nach links	0	1	0	0	0	0	1
sonstiger VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0	0	0	0
alle übrigen VU	2	6	6	8	11	7	40
andere Fehler beim Fahrzeugführenden	1	1	1	1	2	1	7

VU-Kategorie/VU-Ursache	Jahr/Anzahl						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 31.07.)	gesamt
Fehler beim Abbiegen nach links	0	3	0	1	1	3	8
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	0	1	2	4	4	3	14
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	0	1	1	0	0	0	2
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	0	0	2	0	3	1	6
Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen	0	0	0	0	1	0	1
ungenügender Sicherheitsabstand	0	0	1	1	0	0	2
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	0	0	0	2	0	0	2

Quelle: DWH VklB, Stand: 6. Oktober 2025

Frage 2:

Welche besonderen Gefahrenstellen entlang der Treskowallee sind dem Senat bzw. der BVG im Hinblick auf Konflikte zwischen Tram und Kfz bekannt?

Antwort zu 2:

Entlang der Treskowallee ist seitens der Polizei Berlin keine Örtlichkeit als Unfallschwerpunkt im Sinne der Fragestellung zu klassifizieren. Im Streckenabschnitt zwischen Stolzenfelsstraße und Rheinstraße treten vereinzelt Gefahrensituationen auf, die den Straßenbahnverkehr beeinträchtigen können. Diese resultieren insbesondere aus Wendevorgängen auf Höhe des Knotenpunkts Rheinstraße sowie aus dem verbotswidrigen Linksabbiegen in die Dönhofsstraße durch Fahrzeugführende, die die Treskowallee in Fahrtrichtung der Straße Am Tierpark befahren.

Die BVG hat darauf hingewiesen, dass sich durch die langjährige Baumaßnahme der Berliner Wasserbetriebe die Verkehrsführung je nach Baufortschritt verändert, was eine erhöhte Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erfordert.

Frage 3:

Welche Maßnahmen wurden seitens des Senates, des Bezirks oder der BVG in den vergangenen Jahren zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Treskowallee umgesetzt (z. B. bauliche Anpassungen, Signaltechnik, Beschilderung, Geschwindigkeitsbegrenzungen)?

Antwort zu 3:

Zur Verhinderung von Konflikten zwischen wendenden Fahrzeugen und der Straßenbahn wurde an der Einmündung Rheinstraße ein Wendeverbot aus Richtung Süden angeordnet, die Umsetzung soll in Kürze erfolgen.

Auf Höhe der Treskowallee 222 wurden straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen vor der Schule und dem Altenheim mit einer Anpassung der Geltungszeit und räumlichen Ausdehnung der bisherigen Tempo-30-Strecke am 08.04.2025 angeordnet und am 20.06.2025 vollzogen. Die BVG hat entlang der Treskowallee die komplette Straßenbahnstrecke grundhaft instandgesetzt und die Straßenbahnhaltestellen am S-Bahnhof Karlshorst barrierefrei umgebaut. Dabei wurde die Streckenführung optimiert und die dortigen Signalanlagen auf die aktuellen Ansprüche angepasst.

Frage 4:

Welche weiteren Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen plant der Senat kurzfristig und mittelfristig

Frage 5:

Inwiefern fließen die Erkenntnisse aus den bisherigen Unfallanalysen in die laufenden oder geplanten Bauprojekte auf der Treskowallee ein?

Antwort zu 4 und 5:

Der Senat beabsichtigt an den Lichtsignalanlagen Rheinstraße, Dönhoffstraße, Stolzenfelsstraße und Wandlitzstraße die bereits seit der Umsetzung der Verkehrslösung vorgesehene verkehrsabhängige Steuerung im Jahr 2025 in Betrieb zu nehmen. Dadurch wird eine Reduzierung der Stauerscheinungen insbesondere in den Knoteninnenräumen und somit eine höhere Verkehrssicherheit insbesondere für den querenden Fuß- und Radverkehr erwartet. Weiterhin ist geplant, südlich vor der Ehrlichstraße in Höhe der dortigen Kindertagesstätte die zulässige Höchstgeschwindigkeit tagsüber auf 30 km/h zu beschränken.

Frage 6:

Liegen dem Senat Erkenntnisse darüber vor, ob bestimmte Uhrzeiten, Wochentage oder Verkehrsbelastungen das Unfallgeschehen besonders beeinflussen?

Antwort zu 6:

Die Anzahl der VU unter der Beteiligung von Straßenbahnen und Kraftfahrzeugen im Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 31. Juli 2025, gegliedert nach VU-Kategorien sowie der VU-Zeit, ist der folgenden Tabelle zu entnehmen. Ein VU-Schwerpunkt ist in der Zeit zwischen 11 und 12 Uhr feststellbar.

VU-Kategorie/Uhrzeit	Jahr/Anzahl						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 31.07.)	gesamt
VU mit Schwerverletzten	0	1	0	0	0	0	1
11-12	0	1	0	0	0	0	1
VU mit Leichtverletzten	0	2	3	1	0	1	7
10-11	0	0	1	0	0	0	1
11-12	0	0	2	1	0	0	3
13-14	0	1	0	0	0	0	1
15-16	0	0	0	0	0	1	1
16-17	0	1	0	0	0	0	1
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mind. 1 Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	1	0	0	0	0	1
19-20	0	1	0	0	0	0	1
alle übrigen VU	2	6	6	8	11	7	40
05-06	0	0	0	0	1	0	1
06-07	0	0	0	1	0	0	1
07-08	0	0	0	1	0	0	1
08-09	1	0	1	0	1	0	3

VU-Kategorie/Uhrzeit	Jahr/Anzahl						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 31.07.)	gesamt
09-10	0	0	2	2	0	0	4
10-11	0	0	0	0	1	0	1
11-12	0	1	0	1	4	2	8
12-13	0	0	1	0	1	1	3
13-14	0	1	0	0	1	1	3
14-15	0	0	0	1	1	1	3
15-16	0	1	0	1	0	1	3
16-17	0	1	0	1	0	0	2
17-18	0	0	2	0	1	0	3
18-19	0	1	0	0	0	1	2
19-20	0	1	0	0	0	0	1
22-23	1	0	0	0	0	0	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 6. Oktober 2025

Die Anzahl der VU unter der Beteiligung von Straßenbahnen und Kraftfahrzeugen im Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 31. Juli 2025 aufgeteilt nach VU-Kategorien und Wochentagen ist der folgenden Tabelle zu entnehmen. Ein signifikanter Schwerpunkt ist hierbei nicht feststellbar.

VU-Kategorie/Wochentag	Jahr/Anzahl						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 31.07.)	gesamt
VU mit Schwerverletzten	0	1	0	0	0	0	1
Mittwoch	0	1	0	0	0	0	1
VU mit Leichtverletzten	0	2	3	1	0	1	7
Montag	0	0	1	0	0	0	1
Dienstag	0	0	1	0	0	0	1
Donnerstag	0	1	0	1	0	0	2
Freitag	0	1	0	0	0	0	1
Samstag	0	0	0	0	0	1	1
Sonntag	0	0	1	0	0	0	1

VU-Kategorie/Wochentag	Jahr/Anzahl						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 31.07.)	gesamt
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mind. 1 Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	1	0	0	0	0	1
Donnerstag	0	1	0	0	0	0	1
alle übrigen VU	2	6	6	8	11	7	40
Montag	0	1	1	1	1	3	7
Dienstag	1	0	2	1	1	1	6
Mittwoch	1	2	0	1	3	1	8
Donnerstag	0	2	1	1	1	0	5
Freitag	0	1	1	2	3	2	9
Samstag	0	0	0	1	2	0	3
Sonntag	0	0	1	1	0	0	2

Quelle: DWH VklB, Stand: 6. Oktober 2025

Frage 7:

Welche Abstimmungen finden zwischen Senat, BVG, Polizei und Bezirk Lichtenberg statt, um die Unfallzahlen auf der Treskowallee zu senken?

Antwort zu 7:

Entlang der Treskowallee ist seitens der Polizei Berlin und dem Senat keine Örtlichkeit als Unfallschwerpunkt im Sinne der Fragestellung zu klassifizieren (siehe Antwort zu Frage 2.), sodass daher keine regelmäßigen behördenübergreifenden Abstimmungen im Sinne der Fragestellung stattfinden. Sollten seitens der Polizei Berlin oder des Senats

straßenverkehrsbehördliche Handlungsbedarfe infolge verkehrlicher Schwerpunkte erkannt werden, erfolgt eine Kontaktaufnahme mit den jeweils zuständigen Behörden.

Berlin, den 16.10.2025

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt