

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 31. Oktober 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. November 2025)

zum Thema:

Sicher über die Kreuzung Alboinstraße / Schöneberger Straße?

und **Antwort** vom 19. November 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Nov. 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. 19/24266
vom 31. Oktober 2025
über Sicher über die Kreuzung Alboinstraße / Schöneberger Straße

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

Frage 1:

Wie viele Unfälle ereigneten sich 2020-2024 am Knotenpunkt Manteuffelstraße / Schöneberger Straße?

Antwort zu 1:

Die angegebenen Daten wurden der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangsstatistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse Verkehrslagebild (DWH VkIB) entnommen. Da DWH VkIB 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 im erfragten Zeitraum an der Kreuzung Alt-Tempelhof/Manteuffelstraße/Schöneberger Straße polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) nach Unfallkategorie ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU				
	2020	2021	2022	2023	2024
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	1
VU mit Leichtverletzten	7	6	3	3	5

schwere VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	1	1	1	1
alle übrigen VU	25	28	23	28	22
gesamt	32	35	27	32	29

(Quelle: DWH VkIB, Stand: 3. November 2025)

Frage 2:

Wie entwickelten sich die Planungen für die Anpassungen der Kreuzung Alboinstraße / Schöneberger Straße und eine Radverkehrsanlage in der Schöneberger Straße (bitte auflisten: Start und Ende der Planungsphasen, Entscheidungen für den Zeitplan einer Umsetzung)

Antwort zu 2:

Die Planungen für die Herstellung von Radverkehrsanlagen in der Schöneberger Straße zwischen Stolbergstraße und Alboinstraße sind aufgrund von Initiativen aus dem bezirklichen FahrRat 2010/2011 begonnen worden. Sie waren von Anfang an mit der auch aus anderen Gründen geplanten Umgestaltung der Lichtsignalanlage (LSA) an der Alboinstraße sowie weiteren Anpassungen an den LSA an der Ringbahnstraße und am Berlinickeplatz (Manteuffelstraße/Schöneberger Straße) verknüpft. Die wesentlichen Planungs- und Umsetzungsaufgaben und auch die Finanzierung wurden durch die damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt übernommen, die ihrerseits ein Ingenieurbüro und den Generalübernehmer für die Lichtsignalanlagen-Infrastruktur mit verschiedenen Planungsleistungen beauftragt hatte. Genaue Daten lassen sich dabei für die einzelnen, vielfach parallel durchgeführten Planungsphasen nicht angeben, zumal die Radverkehrsanlagen im Rahmen mehrerer unterschiedlicher Teil-Vorhaben geplant wurden. Eine Grundsatzentscheidung für die Markierung von Radverkehrsanlagen wurde bereits im Jahr 2012 durch den damaligen Stadtentwicklungssenator Müller getroffen. Konkret sollte und soll abgesehen von der Herstellung eines Parkhafens, den das Bezirksamt 2016-2017 bereits vorab aus Radverkehrsinfrastrukturmitteln der für den Verkehr zuständigen Senatsverwaltung errichtet hatte, die Umsetzung der Radfahrstreifen zusammen mit den LSA-Anpassungen durch den Generalübernehmer für die Lichtsignalanlagen-Infrastruktur erfolgen, da die drei betroffenen Lichtsignalanlagen sehr dicht beieinander liegen. Die entsprechenden Bestellungen beim Generalübernehmer sind ursprünglich bereits 2015 erfolgt und seitdem mehrfach ergänzt worden. Umgesetzt werden konnte 2020/21 der Bereich Berlinickeplatz (Schutzstreifen im Umfeld der LSA Manteuffelstr/Schöneberger Str). Die anderen Abschnitte der Radverkehrsanlagen können dagegen aus verschiedenen Gründen von dem Generalübernehmer erst in den kommenden Monaten hergestellt werden. Die zugehörige finale Anordnung der verkehrstechnischen Unterlage für die LSA Schöneberger Straße/ Alboinstraße ist im August 2024 erfolgt.

Frage 3:

Welche konkreten Maßnahmen sind an der Kreuzung Alboinstraße / Schöneberger Straße geplant?

Antwort zu 3:

Als Teil des Radverkehrsinfrastruktur-Vorhabens ist an dieser Kreuzung die Markierung von Radverkehrsanlagen im Stau- und im Abflussraum Schöneberger Straße (Ost) vorgesehen (Schutzstreifen für den Radverkehr im Bereich der Bushaltestellen direkt am Knoten, teilweise geschützte Radfahrstreifen im weiteren Verlauf in Richtung Osten). Dafür ist die Reduzierung der Breite der Mittelinsel in der o.g. Knotenzufahrt und die Verlagerung einiger Stellplätze in einen neu zu errichtenden Parkhafen am Ende des Abflussraums erforderlich.

Darüber hinaus erfolgt ein barrierefreier Ausbau der LSA und die LSA-Steuerung wurde grundlegend überarbeitet. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden die Linksabbieger zukünftig konfliktfrei signalisiert. Gleiches gilt für den rechtsabbiegenden Verkehr in der westlichen Zufahrt. Für den Radverkehr werden Radsignale für das indirekte Linksabbiegen ergänzt und es wird eine vollumfängliche verkehrsabhängige Steuerung ergänzt. Somit ist zukünftig eine bedarfsgerechtere Abwicklung des Verkehrs und die Beschleunigung des Linienbusverkehrs möglich. Gleichermaßen finden die aktuellen Vorgaben für die Querungsbedingungen für den Fußverkehr eine Berücksichtigung.

Frage 4:

Welche Vorzugsvariante bei der Straßenaufteilung wird derzeit verfolgt und welche Missstände der Straßenaufteilung werden damit adressiert (bitte insbesondere die Verbesserungen der Verkehrssicherheit für Menschen zu Fuß und auf dem Rad darstellen)

Antwort zu 4:

Aufgrund der straßenräumlichen Situation kommt hier zur Herstellung dieser Radverkehrsanlagen nur die Markierung von Radfahrstreifen am Rand der Fahrbahn in Frage, die weitestgehend durch Protektionselemente gegen die missbräuchliche Nutzung durch Kfz geschützt werden sollen. Unabhängig davon sollen in bezirklicher Zuständigkeit zeitgleich einige noch auf dem Gehweg eingerichtete Kfz-Stellplätze entfernt werden, da sie bisher die nutzbare Gehwegbreite sehr stark einschränken.

Frage 5:

Wie soll diese Maßnahme finanziert werden und ist diese Finanzierung auch in den nächsten Jahren unverändert gesichert?

Antwort zu 5:

Die Finanzierung des Radverkehrsteils der Maßnahme soll aus Mitteln zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt erfolgen. Die Finanzierung der LSA-Maßnahmen sollte bislang teilweise aus den Mitteln zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr und teilweise aus dem Titel für Leistungen für Lichtsignalanlagen erfolgen. Ob diese Mittel in den kommenden Haushaltsjahren weiterhin zur Verfügung stehen, kann erst mit Erlass des kommenden Haushaltsgesetzes mitgeteilt werden.

Frage 6:

Falls keine Finanzierung (mehr) existiert – wie soll die Verkehrssicherheit an dieser stark vom Autoverkehr belasteten Kreuzung und Straße erhöht werden?

Antwort zu 6:

Auf die Antwort zu 5. wird verwiesen, die finale Klärung der Finanzierung bleibt abzuwarten.

Berlin, den 19.11.2025

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt