

**19. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)**

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

zum Thema:

**Fahrradstraßen ohne Durchgangsverkehr in Pankow**

und **Antwort** vom 10. Dezember 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Dez. 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. 19/24455  
vom 24. November 2025  
über Fahrradstraßen ohne Durchgangsverkehr in Pankow

---

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 Pankow von Berlin um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Als Alternative zu neuen Radwegen auf Hauptverkehrsstraßen, forderte die CDU immer wieder die Führung des Radverkehrs im Nebenstraßennetz auf Fahrradstraßen ein.

Diese werden bereits seit Jahren als Realisierung des vom Senat beschlossenen Radverkehrsnetzes in Nebenstraßen angelegt. Nach Vorgabe §44 Abs. 2 MobG BE soll die Gestaltung von Fahrradstraßen sicherstellen, dass Durchgangs-Autoverkehr unterbleibt. Auch die StVO sieht vor, dass Fahrradstraßen primär für den Radverkehr vorgesehen sind und andere Fahrzeuge die Fahrradstraße nur dann befahren dürfen, wenn dies durch entsprechende Zusatzzeichen ausdrücklich erlaubt ist. Diese über Zusatzzeichen geregelte Ausnahme gilt in der Regel jedoch nur für Anlieger-Kfz-Verkehr und nicht für motorisierten Durchgangsverkehr.

Wie in mehreren Fahrradstraßen in Berlin dokumentiert, beachten viele Autofahrende geltende Verkehrsregeln in Fahrradstraßen nicht, sondern ignorieren die Beschränkung auf Anlieger-Autoverkehr regelmäßig. Erst unterstützende Maßnahmen wie gegenläufige Einbahnstraßen oder Modalfilter bringen Besserung, weshalb diese auch im Leitfaden Fahrradstraßen der Senatsverkehrsverwaltung empfohlen werden. Seit der Dienstanweisung zum Pollerverbot vom Mai 2025 sollen jedoch auch solche unterstützenden Maßnahmen nicht mehr umgesetzt werden.

Frage 1:

Welche Varianten hat der Bezirk Pankow in den letzten Jahren bei der Anordnung der Saarbrücker Straße als Fahrradstraße geplant und wie wurden diese durch SenMVKU hinsichtlich einer Finanzierungsfähigkeit über die Sonderprogramme der Senatsverwaltung bewertet (bitte für alle Planungsvarianten auflisten incl. der der jeweils geplanten Begleitmaßnahmen zur Regeldurchsetzung)

Antwort zu 1:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt Pankow hat seit 2022 mehrere Planungsvarianten erarbeitet und mit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) diskutiert. Die ursprüngliche Variante sah die Einrichtung einer Fahrradstraße ohne weitere verkehrsrechtliche oder bauliche Maßnahmen zur Unterbindung des möglichen Durchgangsverkehrs vor. Nach Abstimmungen mit der SenMVKU wurden daraufhin weitere Varianten mit verkehrsrechtlichen (Variante 2: Einbahnstraßenregelung auf einem Teilabschnitt) und mit baulichen (Variante 3: baulicher Modalfilter) Begleitmaßnahmen erarbeitet. Nach weiteren Abstimmungen wurde nunmehr eine Variante 4 ohne weitere verkehrsrechtliche oder bauliche Maßnahmen zur Unterbindung des möglichen Durchgangsverkehrs geplant, welche sich in Details jedoch von der Variante 1 unterscheidet. Die Planungen sind soweit abgeschlossen. Ein Antrag auf Bereitstellung der finanziellen Mittel seitens der SenMVKU kann erst nach Vorlage der verkehrsrechtlichen Anordnung der Straßenverkehrsbehörde Pankow eingereicht werden. Die verkehrsrechtliche Anordnung befindet sich derzeit noch in Prüfung. Eine Umsetzung ist für 2026 avisiert.“

Eine Bewertung hinsichtlich der Finanzierungsfähigkeit über die Sonderprogramme der Senatsverwaltung ist erst nach Inkrafttreten des Landeshaushaltsgesetzes 2026/27 und Vorlage der Variante 4 einschließlich einer Kostenberechnung und eines belastbaren Zeitplans zur Umsetzung durch das Bezirksamt möglich.

Frage 2:

Welche weiteren Schritte sind aus Sicht von SenMVKU notwendig, damit die Finanzierungszusage für die Saarbrücker Fahrradstraße erfolgen kann?

Antwort zu 2:

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Da die Finanzierung voraussichtlich mit Hilfe der sogenannten Stadt-und-Land-Mittel des Bundes erfolgen kann und soll, ist nach Vorliegen und einer Vorprüfung der vorgenannten Unterlagen ein Antrag der SenMVKU beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) sowie eine Bewilligung der Maßnahme durch das BALM erforderlich.

Frage 3:

Zuletzt wurde im September 2025 dort der Verkehr gezählt. Wie stark ist die tägliche Kfz-Verkehrsstärke und wie hoch ist der Anteil des motorisierten Durchgangsverkehrs in der Saarbrücker Straße?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Dem Bezirksamt liegen lediglich Verkehrszählungen aus 2018 vor. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung in der Saarbrücker Straße betrug laut dieser Zählungen zwischen 3.662 Kfz (westlich der Straßburger Straße, in beiden Richtungen) und 4.369 Kfz (östlich der Straßburger Straße, in beiden Richtungen). Wie hoch die Quote des motorisierten Durchgangsverkehrs zu diesem Zeitpunkt lag, wurde nicht ermittelt.“

Die Saarbrücker Straße befindet sich nicht im übergeordneten Straßennetz und wird durch die regelmäßigen Verkehrszählungen der SenMVKU nicht erfasst. 2025 wurde in der Saarbrücker Straße von der SenMVKU keine Verkehrszählung durchgeführt; andere Zählergebnisse aus dem Jahr 2025 sind der SenMVKU nicht bekannt.

Frage 4:

Wie viele Unfälle ereigneten sich in der Saarbrücker Str. 2020-2024, wie viele davon mit Personenschaden?

Antwort zu 4:

Die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) in der Saarbrücker Straße im erfragten Zeitraum ist der folgenden Tabelle zu entnehmen.

VU-Kategorie	Jahr/Anzahl der VU				
	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	2
VU mit Leichtverletzten	0	1	0	2	0
Schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	1	1	0	0	1
Sonstiger VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0	0
Alle übrigen VU	6	13	28	23	28
Gesamt	7	15	28	25	31

Quelle: DWH VKIB, Stand: 25. November 2025

Frage 5:

Die Ossietzkystraße und die Stargarder Straße mussten doppelt geplant werden: die jeweils erste Planung wirkte sich kaum auf die missbräuchliche Nutzung durch motorisierten Durchgangsverkehr aus, erst mit der nachträglichen Planung von Modalfiltern wurde dieser effektiv herausgehalten. Wie möchte der Bezirk verhindern, dass dieser doppelte Aufwand in der Saarbrücker nicht ebenfalls entsteht und der motorisierte Durchgangsverkehr von Anfang an unterbleibt?

Antwort zu 5:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die Planungen der Fahrradstraße erfolgten unter der Maßgabe, dass ggf. nachträgliche Anpassungen möglich wären, indem der Straßenquerschnitt nicht verändert wird und somit ein gewisser baulicher Handlungsspielraum besteht. Ein mögliches verkehrsrechtliches Anordnungsverfahren zu möglichen weiteren Maßnahmen würde dann zusätzlich erfolgen müssen.“

Frage 6:

In der bezirksüberschreitenden Schwedter Straße wurde eine Fahrradstraße geplant. Der Bezirk Mitte hat seinen Anteil längst angeordnet und realisiert. Wann plant die Straßenverkehrsbehörde Pankow ebenfalls die Anordnung und welche Gründe für die jahrelangen Verzögerungen bringt der Bezirk vor?

Antwort zu 6:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Eine verkehrsrechtliche Anordnung für die Einrichtung der Fahrradstraße in der Schwedter Straße konnte bisher nicht erteilt werden, da es noch umfangreiche Abstimmungen insbesondere mit der BVG, gegeben hat. Aufgrund des geplanten Schienenersatzverkehrs in der Schwedter Straße im 2.Halbjahr 2026, ist die Umsetzung der Maßnahme erst für 2027 avisiert.“

Berlin, den 10.12.2025

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt