Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 19 / 24 491
Schriftliche Anfrage

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß und Antje Kapek (GRÜNE)

vom 27. November 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. November 2025)

zum Thema:

Wann können Menschen zu Fuß und mit dem Rad in der Berliner Allee endlich sicher unterwegs sein?

und **Antwort** vom 15. Dezember 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Dez. 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE) und
Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24491
vom 27. November 2025
über Wann können Menschen zu Fuß und mit dem Rad in der Berliner Allee endlich sicher unterwegs sein?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:
Für den Abschnitt der Berliner Allee zwischen Pistoriusstraße und Rennbahnstraße wurde 2024 eine Bestellung für eine zustandsbedingte Erhaltungsmaßnahme (Erneuerung), mit dem Ziel, die Funktionsfähigkeit aller Straßenbestandteile zu gewährleisten und soweit unter den örtlichen Rahmenbedingungen möglich, zu verbessern, ausgelöst. Eine Machbarkeitsstudie wurde nicht beauftragt. Die eigentliche Planung hat bislang noch nicht begonnen.

Die Ausschreibung der Verkehrsanlagenplanung wurde im November 2025 veröffentlicht; mit einer Beauftragung wird Anfang 2026 gerechnet. Erst auf Grundlage der dann zu erstellenden Vorplanung (geplant bis Anfang 2027) können fachliche Bewertungen und Entscheidungen zu Querungen, Radverkehrsanlagen, Verkehrsregelungen, Klimaanpassung, Umweltwirkungen und verkehrlichen Wirkungen erfolgen.
Für alle Fragestellungen, die konkrete Planungsergebnisse voraussetzen, liegen derzeit naturgemäß keine belastbaren Aussagen vor. Die Antworten beschränken sich daher auf den derzeitigen Kenntnisstand der Verwaltung und den Verfahrensstand.

Vorbemerkungen der Abgeordneten:
Gemäß der Anfragen S19-17743 und S19-20303 laufen die Planungen für grundhafte Erneuerungen der Berliner Allee. Die Planungsvorgaben für den Abschnitt Pistoriusstraße bis Rennbahnstraße wurden seit 2024 überarbeitet. Dabei sollten Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV geprüft werden. Bei Umbau oder grundhaften Erneuerungen von Straßen müssen neben den Vorgaben des Bundesfernstraßengesetzes die Ziele des Mobilitätsgesetzes sowie zukünftige Herausforderungen, wie Klimaschutz,

Hitzeschutz, Lärmschutz und Verkehrssicherheit zwingend berücksichtigt werden. Die Ansprüche sind in Berlin in einer Reihe von Planwerken konkretisiert, wie dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe 2030), dem Stadtentwicklungsplan Klima (StEP Klima 2.0), dem Radverkehrsplan (RVP), dem Nahverkehrsplan (NVP) u.a. Ein Gutachten des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestags[1] weist darauf hin, dass der Senat auch bei Bundesfernstraßen Verkehrsbeschränkungen erlassen kann so z.B. für mehr Verkehrssicherheit oder Gesundheitsschutz. Eine Abstufung aus dem Bundesfernstraßennetz ist zudem auch möglich:
„Die Änderung der Verkehrsbedeutung kann zum einen gezielt herbeigeführt werden, z. B. durch bauliche Änderungen im Verkehrsnetz oder durch verkehrsregelnde Maßnahmen." (Seite 8)

Frage 1:

Wurde an folgenden und ggf. weiteren Örtlichkeiten die Anordnung von Tempo 30 tagsüber mit dem Anordnungsgrund schützenswerte Einrichtungen geprüft (Ting-Schule, Kitas Transculture Kids, Miekematze)?

Antwort zu 1:

Ja, zwischen der Tassostraße und der Berliner Allee Nr. 140 wurde bereits ein ganztägiges Tempo 30 aufgrund von Kitas, Schulen und zum Lärmschutz angeordnet.

Frage 2:

Viele Schulen im Umfeld der Berliner Allee sind über die Berliner Allee an den ÖPNV angebunden, so dass sehr viele Schülerinnen und Schüler die Berliner Allee nutzen müssen. In welchen Abschnitten wurde auf das Vorliegen hochfrequentierter Schulwege und die Möglichkeit der Anordnung von Tempo 30 geprüft? Mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 2:

Die Vorgehensweise zur Feststellung des verkehrlichen Erfordernisses von Tempo 30 entlang hochfrequentierter Schulwege ist zeitaufwändig und erfordert einen hohen personellen Einsatz, so dass zunächst im Rahmen der anstehenden Umsetzungen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans ein vorläufiges Prüfverfahren durch den Senat entwickelt worden ist, da in Bezug auf die Umsetzung der neuen Rechtslage keine Erfahrungen vorliegen. Es ist davon auszugehen, dass hierbei gewonnene Erkenntnisse zu einer Weiterentwicklung des Prüfverfahrens führen werden, mit dem Ziel, ein stadtweit einheitliches Verfahren zu entwickeln, welches mit einem leistbaren Einsatz von personellen Ressourcen eine rechtssichere Umsetzung der neuen Anordnungsgrundlage gewährleistet. Da eine Prüfung auf hochfrequentierte Schulwege als Anordnungsgrund für Tempo 30 nur dort erforderlich ist, wo bislang kein Tempo 30 angeordnet wurde, wird im Übrigen auf die Antwort zur Frage 1 verwiesen.

[1] In einem aktuellen Gutachten des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestags wird auch bei Bundesfernstraßen auf die Möglichkeit objektiver Beschränkungen des Verkehrs hingewiesen. Diese „können grundsätzlich mit allen öffentlichen Interessen begründet werden, so z. B. mit städtebaulichen Bedürfnissen oder mit dem Umweltschutz." https://www.bundestag.de/resource/blob/1059832/WD-5-176-24-pdf.pdf S.6

Frage 3:

Welche Planungs- und Realisierungsfortschritte sind in der Berliner Allee bei Maßnahmen für die Verkehrssicherheit von Menschen zu Fuß gemacht worden (bitte aufschlüsseln mindestens für diese und ggf. weitere Maßnahmen (Querungen Mahlerstraße-Tassostraße, Parkstraße, Smetanastraße, Lindenallee: Art der Querungshilfe, Planungsbeginn, Dauer der Planungen, Zeitpunkt VRAO, geplanter Zeitpunkt Realisierung)?

Antwort zu 3:

Es ist geplant, in Höhe der Tassostraße - Mahlerstraße eine signalisierte Querungsstelle als Teilknoten der Lichtsignalanlage am Antonplatz zu installieren, die Finanzierung ist noch in Klärung. An der Lichtsignalanlage an der Smetanastraße wurde bereits 2022 die vorhandene signalisierte Furt von 5 auf 10 Meter verbreitert.

Frage 4:

Welche konkreten Prüf- und Planungsschritte wurden bislang unternommen, um beim Umbau der Berliner Allee die in Berlin gesetzlich verankerten Ziele Umwelt- und Gesundheitsschutz, Klimawandelanpassung und städtebaulichen Bedürfnissen zu berücksichtigen, z.B. durch gezielte Änderungen der Verkehrsbedeutung[2] und damit konkret der Mengen an Autos, die diesen beengten Straßenraum täglich passieren?

Frage 5:

Welche grundsätzlichen Varianten bezüglich der Leitung (über-)regionaler Verkehrsströme durch die Steuerung des Angebots an Kfz-Fahrstreifen, Dosierung durch LSA-Steuerungen o.ä. wurden durch die Senatsverkehrsverwaltung geprüft und welche Variante wird aktuell geplant?

Frage 6:

Welches Verkehrsmodell wurde für die Planungsvorgaben verwendet und von welchen Verkehrsbelastungen geht es für den Umsetzungszeitpunkt in den 2030er Jahren für den beplanten Abschnitt aus?

Frage 7:

Inwiefern wurden die aktuellen berlinweit dokumentierten Rückgänge des Kfz-Verkehrs, die Zielwerte des StEP MoVe 2030 für den modal Split bei der Dimensionierung der Kfz-Verkehrsflächen berücksichtigt?

Antwort zu 4 bis 7:

Die Antworten zu 4 bis 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet: Bei der für den Abschnitt Pistoriusstraße bis Rennbahnstraße vorgesehenen Maßnahme handelt es sich um eine zustandsbedingte Erhaltungsmaßnahme (Erneuerung), innerhalb der bestehenden Straßenraumgeometrie. Umfangreiche Variantenuntersuchungen oder vertiefte

[2] In einem aktuellen Gutachten des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestags wird auch bei Bundesfernstraßen auf die Möglichkeit objektiver Beschränkungen des Verkehrs hingewiesen. Diese „können grundsätzlich mit allen öffentlichen Interessen begründet werden, so z. B. mit städtebaulichen Bedürfnissen oder mit dem Umweltschutz." https://www.bundestag.de/resource/blob/1059832/WD-5-176-24-pdf.pdf S.6

stadt-, klima- und verkehrsplanerische Prüfungen sind deshalb nicht erforderlich und nicht durchgeführt worden.
Ebenso werden in diesem Rahmen werden weder die Dimensionierung der Verkehrsflächen noch die Bordlagen verändert. Eine Neuaufteilung des Straßenraums würde ggf. umfangreiche planungsrechtliche Verfahren – insbesondere ein Planfeststellungsverfahren – auslösen und damit die zeitkritische Instandsetzung erheblich verzögern.

Frage 8:

Inwiefern ist die Senatsverkehrsverwaltung der Auffassung, dass die Planungsvorgabe „2x2 Fahrstreifen je Richtung zwingend erforderlich“ bei der aktuellen Ausschreibung der Planungsleistungen für den Umbau der Berliner Allee den intendierten Zielen der im Koalitionsvertrag 2023-2026 vereinbarten Machbarkeitsstudie für die Sanierung und Umgestaltung der Berliner Allee entspricht?

Antwort zu 8:

Eine Machbarkeitsstudie wurde für die zustandsbedingte Erhaltungsmaßnahme (Erneuerung) der Berliner Allee nicht beauftragt, da dies den notwendigen Prozess zur Erhaltung der Verkehrssicherheit und Funktionsfähigkeit der Straße erheblich verzögert hätte. Zu den ursprünglich intendierten Zielen hinsichtlich der Anlage von Radverkehrsanlagen, siehe Fragen 11 und 12.

Frage 9:

Was würde sich mit dem Umbau der Berliner Allee nach der Planungsvorgabe von 2x2 Fahrstreifen im Vergleich zur aktuellen Situation ändern für Menschen, die in der Berliner Allee wohnen?

Antwort zu 9:

Mit der vorgesehenen zustandsbedingten Erhaltungsmaßnahme (Erneuerung) der Berliner Allee sind zunächst Verbesserungen der Straßenoberfläche und damit verbunden eine Reduzierung von Erschütterungen und Abrollgeräuschen zu erwarten. Weitere mögliche Auswirkungen für die Anwohnerschaft hängen von der konkreten Ausgestaltung der späteren Planung ab und können erst nach Vorliegen entsprechender Planungsunterlagen bewertet werden.

Frage 10:

Momentan müssen Menschen zu Fuß wegen parkender Pkw und Lieferverkehr de facto nur einen Fahrstreifen mit motorisiertem Fahrverkehr queren. Wie soll die Verkehrssicherheit von Menschen zu Fuß beim Queren der Fahrbahn trotz der vorgegebenen Erweiterung auf 2x2 Kfz-Fahrstreifen verbessert werden und falls sich keine Verbesserungen ergeben, wie wäre das nach Senats-Ansicht mit dem Vision-Zero-Ziel der Richtlinien der Regierungspolitik, dem MobG und allen daraus folgenden Regelwerken vereinbar?

Antwort zu 10:

Die vorgesehene Maßnahme ist eine zustandsbedingte Erhaltungsmaßnahme (Erneuerung) innerhalb der bestehenden Straßenraumgeometrie. Eine solche Maßnahme führt nicht zwangsläufig zu einer Änderung der verkehrsrechtlichen Anordnungen. Es ist daher davon auszugehen, dass auch künftig in Schwachverkehrszeiten das Parken auf dem jeweils zweiten Fahrstreifen möglich bleibt. Damit ergeben sich hinsichtlich der Querungssituation für zu Fuß Gehende voraussichtlich keine Veränderungen gegenüber dem heutigen Zustand.

Frage 11:

Momentan sind die Schule, Kitas sowie die zahlreichen Geschäfte in diesem Abschnitt der Berliner Allee im Ortsteilzentrum Weißensee nur für diejenigen mit dem Rad erreichbar, die sich trauen, mit starkem Kfz- und insbesondere gefährlichem LKW-Verkehr gemeinsam in einer Fahrspur zu fahren. Wie soll die Erreichbarkeit der Angebote des Ortsteilzentrums Weißensee mit dem Fahrrad verbessert werden, wenn der Kfz-Fließverkehr auf 2x2 Kfz-Fahrstreifen ohne Radverkehrsanlagen erweitert werden soll? Falls sich keine Verbesserungen ergeben, wie wäre das nach Ansicht des Senats mit dem Vision-Zero-Ziel der Richtlinien der Regierungspolitik, dem MobG und allen daraus folgenden Regelwerken vereinbar?

Frage 12:

Wie würde sich durchgängige Radverkehrsanlagen auf die Sicherheit der Menschen mit dem Rad unterwegs in der Berliner Allee auswirken?

Antwort zu 11 und 12:

Durchgängige Radverkehrsanlagen würden die Verkehrssicherheit und die Erreichbarkeit der Ziele entlang der Berliner Allee für den Radverkehr verbessern. Bei der vorgesehenen Maßnahme handelt es sich jedoch nicht um eine Erweiterung auf 2×2 Kfz-Fahrstreifen, sondern lediglich um eine zustandsbedingte Erhaltungsmaßnahme (Erneuerung) im bestehenden Querschnitt. Die Anlage von baulichen Radwegen wäre aufgrund der räumlichen Situation nur mit erheblichen strukturellen Eingriffen möglich. Für verkehrsrechtliche Anordnungen, etwa die Einrichtung geschützter Radfahrstreifen, ergibt sich durch die Instandsetzung keine Vorfestlegung; entsprechende Maßnahmen bleiben grundsätzlich möglich.

Berlin, den 15.12.2025

In Vertretung
Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt