

**19. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)**

vom 1. Dezember 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. Dezember 2025)

zum Thema:

**Wann können Menschen zu Fuß und mit dem Rad in der Friedrich-Engels-Straße (Rosenthal) sicher unterwegs sein?**

und **Antwort** vom 16. Dezember 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. 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. 19/24504**

**vom 1. Dezember 2025**

**über Wann können Menschen zu Fuß und mit dem Rad in der Friedrich-Engels-Straße  
(Rosenthal) sicher unterwegs sein?**

---

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. Die Rückmeldung des Bezirks wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie lang ist der bearbeitete Straßenabschnitt der Friedrich-Engels-Straße, wie hoch sind die Kosten und aus welchen Quellen werden sie finanziert?

Antwort zu 1:

Das Bezirksamt Pankow von Berlin antwortet wie folgt:

„Die Länge des instandgesetzten Bauabschnittes zwischen Hauptstraße und Kastanienallee beträgt 920 m. Die anfallenden Kosten belaufen sich auf 900 T€.“

Frage 2:

Von welcher Haltbarkeit bei dem hier üblichen starken Schwerlastverkehr geht der Bezirk bei der vorläufigen Asphaltierung der Friedrich-Engels-Straße ohne tragfähigen Unterbau aus?

Antwort zu 2:

Das Bezirksamt Pankow von Berlin antwortet wie folgt:

„Da es sich hier um ein Langzeitprovisorium handelt und vor dem Hintergrund eines immer weiter anwachsenden Schwerlastverkehrs wurde in Anlehnung an die RStO 12 ein 2-lagiger Aufbau mit verstärkter Schottertagschicht gewählt, so dass von einer Haltbarkeit von 15-20 Jahren auszugehen ist.“

Frage 3:

Wie würde sich Tempo 30 auf die prognostizierte Haltbarkeit der vorläufigen Asphaltierung ohne tragfähigen Unterbau auswirken?

Antwort zu 3:

Ohne genaue Kenntnis der verwendeten Materialien und dem Aufbau ist diese Aussage nicht valide zu treffen. Allgemein gilt: Straßenbautechnisch sind die Höchstgeschwindigkeiten 30 oder 50 km/h gleich zu bewerten. Schwerverkehr mit 50 km/h trägt zwar höhere dynamische Kräfte in den Oberbau der Straße ein als mit 30 km/h, jedoch ist nicht zu erwarten, dass sich die Haltbarkeit des Provisoriums signifikant verlängert, wenn die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h abgesenkt wird.

Das Bezirksamt Pankow von Berlin teilt hierzu mit, dass die Geschwindigkeit hier keinen unmittelbaren Einfluss auf Haltbarkeit bzw. Langlebigkeit des gewählten Fahrbahnaufbaus hat, da diese als einzelner Parameter nicht allein relevant ist. Es sind auch andere maßgebliche Faktoren wie z.B. die durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke (DTV) und Achslastwirkung der verschiedenen KFZ zu berücksichtigen.

Frage 4:

Wurde oder wird vor der Freigabe der Geschwindigkeit eine Anordnung von Tempo 30 tagsüber mit dem Anordnungsgrund schützenswerte Einrichtungen oder hochfrequentierte Schulwege geprüft, wenn nein warum nicht, wenn ja mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 4:

Ein Prüfergebnis zur Anordnung von T30 aufgrund schützenswerter Einrichtungen und hochfrequentierter Schulwege steht derzeit noch aus.

Frage 5:

Welche Verbesserungen für Menschen, insbesondere Schulkinder, zu Fuß (z.B. Querungshilfen) und auf dem Rad (z.B. Radverkehrsanlagen) gibt es ggf. mit der Asphaltierung der Straße und der Freigabe der Geschwindigkeit?

Antwort zu 5:

Das Bezirksamt Pankow von Berlin antwortet wie folgt:

„Begleitende bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Form von Querungshilfen oder Mittelinseln sind im Zuge von provisorisch angelegten Sanierungsmaßnahmen prinzipiell nicht vorgesehen und würden erst mit der grundhaften Instandsetzung/Neubau der FES realisiert werden (siehe auch Antwort zu 7.)“

Frage 6:

Welche Planungsphasen für die grundhafte Erneuerung mit zweigleisigem Ausbau der Tram wurden in den letzten drei Jahren absolviert (bitte aufschlüsseln: Prüfungen und deren Thematik, Umplanungen und deren Thematik, ausstehende Planungsphasen, Zeitplan)?

Antwort zu 6:

Das Bezirksamt Pankow von Berlin antwortet wie folgt:

„Der 3. Bauabschnitt (BA) der Friedrich-Engels-Straße von Nordendstraße bis Wilhelmsruher Damm / Quickborner Straße und Quickborner Straße von Wilhelmsruher Damm bis Wendeschleife der Straßenbahn in Berlin-Rosenthal wird weiterhin in der Genehmigungsphase bearbeitet. Da der vorhandene Straßenraum in diesem 3. Bauabschnitt wesentlich verändert wird, bedarf es der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens (PFV). Die für ein rechtssicheres PFV einzureichende Genehmigungsplanung mit den erforderlichen Gutachten (u. a. Lärm und Erschütterungen, Baulärm, Luftschadstoffe sowie Untersuchung zur Feststellung der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht) konnte bisher nicht abgeschlossen werden. Umfangreiche Umplanungen u. a. durch neue gesetzliche Vorgaben zum Gewässerschutz, für Natur- und artenschutzrechtlichen Belange und Aktualisierung der Verkehrsprognose auf 2035 etc. ergeben immer wieder erhebliche Verzögerungen und Änderungen.“

Aufgrund der knappen haushälterischen Ressourcen und derzeit ungeklärten Fortführung des Gewässergütebauprogramm ist aktuell keine Finanzierung von Regenwasserbehandlungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem grundhaften Ausbau der Friedrich-Engels-Straße möglich. Daher kann von Seiten der Vorhabenträger BGV und

Straßen- und Grünflächenamt aktuell keinen Zeitplan für die Antragstellung der Planfeststellung benannt werden.

Frage 7:

Wie würden sich durchgängige Radverkehrsanlagen auf die Sicherheit von Menschen mit dem Rad in der Friedrich-Engels-Straße auswirken?

Antwort zu 7:

Radverkehrsanlagen führen im Allgemeinen zu einer höheren Sicherheit für Radfahrende.

Berlin, den 16.12.2025

In Vertretung

Arne Herz  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt