

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß und Louis Krüger (GRÜNE)

vom 1. Dezember 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. Dezember 2025)

zum Thema:

Wann kommen Menschen sicher mit dem Rad durch die Neumannstraße und über die Kreuzung an der Wisbyer Straße?

und **Antwort** vom 21. Dezember 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Dez. 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
Herrn Abgeordneten Louis Krüger (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhaus des Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24506
vom 1. Dezember 2025
über Wann kommen Menschen sicher mit dem Rad durch die Neumannstraße und über die Kreuzung an der Wisbyer Straße?

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 um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Über 4500 Kinder und Jugendliche besuchen insgesamt 5 Schulen und 7 Kindergärten entlang der Neumannstraße. Seit Jahren fehlt jedoch ein Radweg sowie ausreichend sichere Querungen entlang der Straße – deshalb kommt es dort regelmäßig zu gefährlichen Situationen.

Frage 1:

Welche Schritte für die Planung von Radverkehrsanlagen in der Neumannstraße wurden in den letzten drei Jahren absolviert (bitte aufschlüsseln: Überprüfungen und Entscheidungen zur Umsetzbarkeit, Prüfungen und deren Thematik, Umplanungen und deren Thematik, Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde, Verkehrsrechtliche Anordnungen, Finanzierungszusagen, o.ä.)?

Antwort zu 1:

Dem Bezirksamt liegt nach der Freigabe durch den Hauptausschuss von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt bereits seit 2019 eine umfassende

Finanzierungszusage in Höhe von 1.400.000 € auf der Basis von überjährigen SIWA-Mitteln zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur vor. Diese Zusage ist nach wie vor die Basis für die laufenden Ausführungsplanungen des Bezirksamts.

Das Bezirksamt Pankow teilt darüber hinaus mit:

„Die ursprüngliche Planung aus dem Jahr 2018 sah stellenweise deutlich unterdimensionierte Rad-Schutzstreifen zwischen dem ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr vor. Die teilweise nur 1,40 Meter breiten Schutzstreifen waren nicht mit den Vorgaben des seinerzeit neu eingeführten Berliner Mobilitätsgesetzes vereinbar. Daraufhin hat das Bezirksamt die Umplanungsleistungen für das gesamte Projekt im Jahr 2019 neu ausgeschrieben. Bedingt durch die Corona-Pandemie konnte die Umplanung erst im Jahr 2022 abgeschlossen werden. Diese Planung beinhaltete einen 2,70 Meter breiten und mit einer Sperrfläche und Sperrpfosten vom fließenden Kfz-Verkehr abgetrennten Radfahrstreifen. Aufgrund der zwischenzeitlich durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und GB infraVelo GmbH festgelegten Vorzugs-Trasse der Radschnellverbindung Panke-Trail über die Neumannstraße, waren erneute Anpassungen an die für Radschnellverbindungen eingeführte Regelbreite von 3,00 Meter erforderlich. In den im Jahr 2022 bis 2023 erfolgten Umplanungen wurde die 1,00 Meter breite Sperrfläche durch einen Klebebordstein mit einer Breite von 0,50 Metern ersetzt. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit dieser kostenintensiveren Variante konnte nicht erbracht werden. Das Bezirksamt hat daher im Jahr 2023 eine erneute Umplanung in Auftrag gegeben. Diese sieht nunmehr eine kostengünstigere Kunststoffschwelle als Trennelement zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen vor. Die Planungen konnten aufgrund der sehr eingeschränkten Leistungsfähigkeit des beauftragten Planungsbüros, bedingt durch zahlreiche Personalabgänge, erst Mitte 2025 abgeschlossen werden. Derzeit befindet sich das Bezirksamt in den letzten Abstimmungen mit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Ziel ist es, im 1. Quartal 2026 die verkehrsrechtliche Anordnung für den 1. Bauabschnitt zwischen Thulestraße und Binzstraße zu erstellen. Auf dieser Grundlage kann dann die Ausschreibung der Bauleistungen erfolgen.“

Frage 2:

Wann wird nach aktuellem Stand durch die Senatsverkehrsverwaltung die verkehrsrechtliche Anordnung für den Radfahrstreifen in der Neumannstraße erteilt?

Antwort zu 2:

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt befindet sich in Abstimmungen mit dem Bezirksamt Pankow. Das Bezirksamt strebt an, die finalen Verkehrszeichenpläne im Februar 2026 zur Prüfung und Anordnung beim Senat einzureichen.

Frage 3:

In welchen Schritten werden die Radverkehrsanlagen in der Neumannstraße nach derzeitigem Planungsstand realisiert (bitte aufschlüsseln: Abschnitt, Realisierungszeitraum)?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt hat folgende Antwort zugeliefert:

„Die Umsetzung des 1. Bauabschnitts ist im Jahr 2026 geplant (Thulestraße bis Binzstraße). Der 2. Bauabschnitt beinhaltet die Umgestaltung des Knotenpunktes Thulestraße/Neumannstraße. Eine Umsetzung in 2027 wird angestrebt.“

Frage 4:

Wieviele Unfälle mit Personenschaden verzeichnet die Senatsverwaltung in den letzten 5 Jahren?

- a) im Knotenpunktbereich mit der Wisbyer Straße
- b) im Knotenpunktbereich mit der Elsa-Brandström-Straße

Antwort zu 4:

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 erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

a)

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der Verkehrsunfälle (VU) an der Kreuzung Wisbyer Str./Neumannstr./Stahlheimer Str.					
	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025 (bis 31.10.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	2	1	1	1	2	3
VU mit Leichtverletzten	2	1	5	3	1	3
gesamt	4	2	6	4	3	6

Quelle: DWH VkIB, Stand: 31. Oktober 2025

b)

Verkehrsunfallkategorie	Jahr/Anzahl der VU an der Kreuzung Elsa-Brändström-Str./Neumannstr.					
	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025 (bis 31.10.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	1	1	1	1	1	0
VU mit Leichtverletzten	2	4	1	2	3	2
gesamt	3	5	2	3	4	2

Quelle: DWH VkIB, Stand: 31. Oktober 2025

Die aufgeführten Werte wurden am Wortlaut der Fragestellung ermittelt und umfassen alle Verkehrsunfallbeteiligungen an den jeweiligen Verkehrsknoten. Eine Ableitung auf die Anzahl beteiligter, gefährdeter und verunglückter Radfahrender an diesen VU ist nicht möglich.

Frage 5:

Welche Schritte für die Planung einer sicheren Radverkehrsführung im Knotenpunktbereich mit der Wisbyer Straße wurden in den letzten drei Jahren absolviert (bitte aufschlüsseln: planende Organisationseinheit, Prüfungen und deren Thematik, Umplanungen und deren Thematik, Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde, Verkehrsrechtliche Anordnungen, Finanzierungszusagen, o.ä.)?

Antwort zu 5:

Federführende Organisationseinheit für die Umgestaltung des Knotenpunktes mit der Wisbyer Straße sowie der dort befindlichen Lichtsignalanlage (LSA) ist die Abteilung Verkehrsmanagement der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Die LSA-Planung erfolgt durch ein Ingenieurbüro, das über den Generalübernehmer für die LSA-Infrastruktur, der GB Infrasignal GmbH beauftragt wurde.

Folgende Planungsschritte sind in den letzten 3 Jahren erfolgt:

- 06/2023 Beginn der Abstimmung der verkehrstechnischen Unterlagen mit dem Ingenieurbüro
- 09-12/2024 Planungsänderung im Bereich der Stahlheimer Straße aufgrund von befürchteten Problemen bei Entwässerung und Straßenreinigung
- aktueller Stand: verkehrstechnische Unterlagen sind nach mehrfacher Überarbeitung weiterhin in der Abstimmung und noch nicht zur Umsetzung freigegeben, entsprechend gibt es noch keine verkehrsrechtliche Anordnung der Verkehrstechnik.

Die vorgenannte überjährige Finanzierungszusage von 2019 in einer Höhe von 1.400.000 € an das Bezirksamt hat auch die Herstellung einer sicheren Verbindung für den Radverkehr von der

Stahlheimer Straße über den lichtsignalgeregelten Knotenpunkt an der Wisbyer Straße in die Neumannstraße (sowie in der Gegenrichtung von der Neumannstraße in die Stahlheimer Straße) umfasst, wodurch das Bezirksamt in der Lage war, die in den Bauplanungsunterlagen von 2019 vorgesehene Anpassung der dortigen Lichtsignalanlage beim Generalübernehmer für die Lichtsignalanlagen zu beauftragen.

Das Bezirksamt gab hierzu an, dass in den letzten Jahren keine straßenbaulichen Planungen vorgenommen wurden, da diese im Jahr 2022 abgeschlossen waren. Auf Grundlage des zwischenzeitlich geänderten LSA-Plans sind jedoch noch kleinere straßenplanerische Anpassungen erforderlich. Das Bezirksamt befindet sich diesbezüglich in Abstimmung mit der GB infraSignal GmbH und der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.

Frage 6:

Wann wird eine sichere Radverkehrsführung im Knotenpunktbereich mit der Wisbyer Straße nach derzeitigem Planungsstand realisiert?

Antwort zu 6:

Der Bezirk hat mitgeteilt, dass dieser Knotenpunkt Bestandteil des Projektes ist und ein Baubeginn in 2026 angestrebt wird.

Frage 7:

Welche Schritte für die Planung von Radverkehrsanlagen in der Neumannstraße nördlich der Binzstraße wurden in den letzten drei Jahren absolviert (bitte aufschlüsseln: Überprüfungen und Entscheidungen zur Umsetzbarkeit, Prüfungen und deren Thematik, Umplanungen und deren Thematik, Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde, Verkehrsrechtliche Anordnungen, Finanzierungszusagen, o.ä.)?

Antwort zu 7:

Eine Finanzierungszusage aus Radverkehrsmitteln der der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt ist bisher nur für den Bereich südlich der Binzstraße erteilt worden, da das Vorhaben schon in dieser Ausdehnung überaus umfangreich ist und zunächst einmal dieser der Innenstadt näher gelegene Teil der Planung zu bewältigen und umsetzungsreif zu machen ist, bevor sich intensiver mit den weiter nördlich gelegenen Abschnitten der Neumannstraße beschäftigt werden kann, die schmäler sowie tendenziell weniger vom Kfz-Verkehr belastet sind und wegen des dichteren Baumbestands einen anderen Charakter haben.

Das Bezirksamt hat hier ebenfalls noch keine Vorplanungen aufgenommen.

Frage 8:

Ist die Neumannstraße nach Auffassung des Bezirks sowie der zuständigen Senatsverwaltung ein hochfrequenter Schulweg und wie wirkt sich das praktisch auf die Priorisierung der Umbaumaßnahmen in der Neumannstraße aus?

Antwort zu 8:

Die Neumannstraße ist sowohl nach (bisheriger) Darstellung des Bezirksamts als auch nach Kenntnis der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt ein wichtiger Schulweg; dies war 2019 einer der vielfältigen Gründe für die Auswahl dieses Straßenzuges für eine Finanzierung aus Radverkehrsmitteln der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Ob ein hochfrequenter Schulweg im Sinne des § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung vorliegt, wurde noch nicht geprüft.

Berlin, den 21.12.2025

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt