

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)

vom 12. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Januar 2026)

zum Thema:

Kreisverkehre einrichten

und **Antwort** vom 28. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Januar 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24799
vom 12. Januar 2026
über Kreisverkehre einrichten

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 die Bezirksämter von Berlin um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung jeweils berücksichtigt sind.

Frage 1:

Welche Möglichkeiten sieht der Berliner Senat, durch die Einrichtung von Kreisverkehren den Verkehrsfluss und damit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen?

Antwort zu 1:

Kreisverkehre sind aus verkehrswissenschaftlicher Sicht sicherer als Knotenpunkte, die durch eine Ampelanlage (LSA) geregelt sind. Zwar sind statistisch mehr Unfälle zu verzeichnen, jedoch ist die Schwere der Unfallfolgen aufgrund der niedrigen Einfahrtgeschwindigkeit geringer. Für die Ausbildung von Knotenpunkten sind verschiedene Faktoren, wie z.B. die konkrete örtliche Situation, das Verkehrsaufkommen aller Nutzergruppen, die Verkehrszusammensetzung und die Verkehrssicherheit ausschlaggebend. Die Entscheidung für eine bestimmte Knotenpunktform erfordert daher eine sorgfältige Abwägung der Vor- und Nachteile.

Die Einrichtung von Kreisverkehren setzt des Weiteren voraus, dass diese in der Summe der verkehrlichen Anforderungen, umfeldbezogenen Maßnahmen, wirtschaftlichen Kriterien und raumordnerischen bzw. städtebaulichen Aspekte besser geeignet sind als eine andere Knotenpunktgrundform. Die Bewertung erfolgt dabei einzelfallbezogen unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen.

Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass innerstädtische Kreisverkehre vor allem für den Rad- und Fußverkehr auch Nachteile aufweisen können. Fußgängerüberwege in den Zu- und Ausfahrten verbessern zwar das sichere Queren der Fahrbahnen, können aber an Kreisverkehren mit hohen Verkehrsstärken Rückstauerscheinungen bis in die Kreisfahrbahn bewirken. In Berlin ist darüber hinaus häufig die Einrichtung von Lichtsignalanlagen zur Querung des Fußverkehrs erforderlich, wodurch sich die verkehrlichen Vorteile eines Kreisverkehrs gegenüber signalisierten Kreuzungen teilweise relativieren.

Für den Radverkehr ist eine klare und konfliktarme Führung erforderlich. Innerorts hat sich dabei die fahrbahnnahe Führung im Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn als die sicherste Variante erwiesen. Ebenso sind eine eindeutige Beschilderung und ausreichende Beleuchtung, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, eine wesentliche Voraussetzung für die Vermeidung von Unfällen.

Die positiven Effekte von Kreisverkehren auf die Verkehrssicherheit können sich zudem verringern, wenn es sich um mehrstreifige Kreisverkehre handelt. Insbesondere im Bereich der Ausfahrten treten hier vermehrt Unfallkonflikte auf. Da Hauptverkehrsstraßen in Berlin häufig mehrstreifig ausgebildet sind, ist der Einsatz von Kreisverkehren an diesen Standorten kritisch zu prüfen.

Schließlich ist zu beachten, dass Kreisverkehre im Vergleich zu Kreuzungen in der Regel einen höheren Flächenbedarf aufweisen, was im Einzelfall Grunderwerb zur Folge haben kann. Dies kann die Umgestaltung bestehender Knotenpunkte im Bestand erschweren oder ausschließen.

Frage 2:

Wie viele Kreisverkehre existieren im Berlin und welche Erfahrungen gibt es damit jeweils?

Antwort zu 2:

Nach Auskunft der Bezirksämter gibt es 14 Kreisverkehre. Eine zentrale, fortgeschriebene Übersicht zu bestehenden, geplanten oder im Bau befindlichen Kreisverkehren wird nicht geführt.

Die bisherigen Erfahrungen mit Kreisverkehren beruhen überwiegend auf einzelfallbezogenen Betrachtungen im Rahmen der jeweiligen Planung und Umsetzung. Eine berlinweite,

systematische Auswertung zu Wirkungen auf Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit oder Umweltaspekte liegt bislang nicht vor. Ebenso liegen keine Erkenntnisse über Unfallhäufungen oder verkehrsgefährdende Situationen vor.

Die Entscheidung für die Einrichtung eines Kreisverkehrs erfolgt daher weiterhin projektbezogen im Zuge von Neu- oder Umplanungen von Knotenpunkten unter Abwägung der örtlichen verkehrlichen, städtebaulichen und umweltfachlichen Rahmenbedingungen.

Frage 3:

Welche Planungen existieren beim Berliner Senat für die Einrichtung von weiteren Kreisverkehren im Stadtgebiet?

Antwort zu 3:

Im Rahmen der Planungen zur Radschnellverbindung Königsweg – Kronprinzessinnenweg (RSV 3) ist die Einrichtung von zwei Kreisverkehren an folgenden Knotenpunkten geplant, wobei noch nicht feststeht, ob es sich um baulich Kreisverkehre oder Kreisverkehre im Sinne der Straßenverkehrsordnung handeln wird:

- KP Spanische Allee / Wannseebadweg / Kronprinzessinnenweg (kleiner Kreisverkehr)
- KP Auerbachstraße / Eichkampstraße / Königsweg (Minikreisverkehr)

Frage 4:

Welche Kreisverkehre befinden sich z. Zt. im Bau in Berlin und wo befinden sich diese (bitte nach Bezirken auflisten)?

Antwort zu 4:

Derzeit sind sowohl in der Zuständigkeit des Senats als auch in der der Bezirke keine Kreisverkehre im Bau.

Berlin, den 28.01.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt