

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Lilia Usik (CDU)

vom 2. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. Februar 2026)

zum Thema:

Ampelschaltung, Wendemöglichkeiten sowie Lärmpegel und Lkw-Verkehrskonzept in der Treskowallee, 10318 Berlin-Karlshorst

und **Antwort** vom 16. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Feb. 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Lilia Usik (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25075
vom 02. Februar 2026

über Ampelschaltung, Wendemöglichkeiten sowie Lärmpegel und Lkw-Verkehrskonzept in der
Treskowallee, 10318 Berlin-Karlshorst

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 den Bezirk Lichtenberg von Berlin um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist

Frage 1:

Ist die in Aussicht gestellte verkehrsfreundliche Anpassung der Schaltung der Lichtsignalanlagen unmittelbar nördlich und südlich der Eisenbahnüberführung über die Treskowallee im Bereich des S-Bahnhofs Karlshorst (DS/19/22009) bereits erfolgt?

- a) Falls ja: Wann genau wurde die Anpassung umgesetzt und wie gestalten sich die aktuellen Schaltungsintervalle für den Kfz-Verkehr sowie für den Straßenbahnverkehr? Liegen dem Senat hierzu bereits Rückmeldungen aus dem Kfz-Verkehr sowie von der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) vor?
- b) Falls nein: Welche Voraussetzungen müssen für die zugesagte Anpassung der Ampelschaltung in dem genannten Bereich noch erfüllt werden? Wann ist mit der Umsetzung voraussichtlich zu rechnen?

Antwort zu 1:

Die verkehrsabhängige Steuerung an den Lichtsignalanlagen (LSA) nördlich und südlich des S-Bahnhofes Karlshorst wurde am 04.02.2026 in Betrieb genommen. Am 10.02.2026 wurde an

den LSA nördlich des S-Bahnhofes ein Softwarefehler behoben, der bis dahin mehrfach zu Störungen des Verkehrsablaufes führte. Gegenwärtig läuft eine Beobachtungsphase, in der die Abläufe ausgewertet werden. Innerhalb von 6 Monaten ist dann eine Feinjustierung der Steuerungen vorgesehen. Nach erster Einschätzung hat sich der Verkehrsablauf insbesondere für die Straßenbahn deutlich verbessert und beschleunigt.

Frage 2:

Ist dem Senat die Kritik von Fußgängerinnen und Fußgängern hinsichtlich der Ampelschaltung am Fußgängerüberweg Traberweg bekannt – insbesondere bezüglich einer Grünphase, die das rechtzeitige Überqueren beider Fahrspuren erschwert sowie der Tatsache, dass auf Höhe der Haltestelleninsel die Grünphase erneut per Handtaster angefordert werden muss?

Antwort zu 2:

Dem Senat ist keine Kritik zur Steuerung an der LSA Treskowallee (Haltestelle Traberweg) bekannt. Es handelt sich um eine Anforderungs-LSA, die in der Grundstellung Dauergrün für den Fahrzeugverkehr zeigt. Da die LSA vorrangig dem Erreichen der Straßenbahnhaltestelle dient, ist bei einer Anforderung vom Fahrbahnrand aus keine Grünphase über beide Richtungsfahrbahnen vorgesehen, so dass bei einem Wunsch nach einer Gesamtquerung auf der Mittelinsel erneut eine Anforderung erforderlich ist. Die Steuerung ist so konzipiert, dass die Wartezeiten insbesondere bei Anforderungen von der Mittelinsel aus gering sind.

Frage 3:

Sieht der Senat die Möglichkeit, am Fußgängerüberweg Traberweg die frühere Regelung wieder einzuführen, bei der mit einer einzigen Anforderung alle drei Ampelanlagen gleichzeitig auf Grün schalteten?

Antwort zu 3:

Eine gleichzeitige Grünphase ohne Anforderung über alle drei Teilfurten an der LSA Traberweg gibt es in der Festzeitsteuerung, die ersatzweise bei Ausfall der verkehrsabhängigen Steuerung geschaltet wird. Wegen der verspäteten Fertigstellung der Steuerungssoftware musste die LSA nach Fertigstellung der Verkehrslösung Karlshorst zunächst mit dieser Festzeitsteuerung betrieben werden. Die Abschaltung der verkehrsabhängigen Steuerung würde wieder zu den vorher bestehenden Nachteilen für den Fahrzeug- und Straßenbahnverkehr führen und ist daher nicht zielführend.

Zudem sind trotz der Notwendigkeit zur Anforderung die Wartezeiten für den Fußverkehr in der bestehenden verkehrsabhängigen Steuerung im Durchschnitt geringer als in der Festzeitsteuerung.

Frage 4:

Teilt der Senat die Einschätzung von Fußgängerinnen und Fußgängern, dass die Wartezeit an der Lichtsignalanlage am Fußgängerüberweg Hegemeisterweg unabhängig vom Verkehrsaufkommen, vom Wochentag und von der Uhrzeit stets gleich lang ist?

Antwort zu 4:

Die LSA Treskowallee (Hegemeisterweg) ist mit den benachbarten LSA koordiniert. Die Wartezeiten für den Fußverkehr hängen somit vom Zeitpunkt der Anforderung über die vorhandenen Taster, der Gewährleistung von Pulkdurchfahrten sowie vom Verkehrsaufkommen auf der Treskowallee ab. Sie sind mithin variabel, so dass die in der Frage wiedergegebene Einschätzung nicht bestätigt werden kann. Durch die Steuerungslogik wird gewährleistet, dass die Wartezeit für den Fußverkehr nicht länger als 60 Sekunden beträgt.

Frage 5:

Sieht der Senat die Möglichkeit, die Wartezeiten flexibler und fußgängerfreundlicher zu gestalten?

Antwort zu 5:

Aus Sicht des Senates sind die Wartezeiten bereits flexibel an das jeweilige Verkehrsaufkommen angepasst, so dass kein Anpassungsbedarf gesehen wird. Beschwerden über zu lange Wartezeiten liegen dem Senat nicht vor.

Frage 6:

Welche Wendemöglichkeiten werden dem Kfz-Verkehr entlang der Treskowallee in Karlshorst nach der Freigabe der östlichen Fahrbahn zwischen Godesberger Straße und Waldowallee zur Verfügung stehen?

- a) Werden diese entsprechend ausgeschildert?
- b) Ob und auf welche Weise ist ein gesetzeskonformes Wenden von der östlichen Fahrbahn der Treskowallee auf Höhe Rheinsteinstraße, Ehrenfelsstraße und Stolzenfelsstraße in Richtung Dönhoffstraße möglich?

Antwort zu 6:

Die Wendemöglichkeiten werden wie zuvor zur Verfügung stehen und zwar an den Kreuzungen mit der Dorotheastrasse/Godesberger Straße und mit der Marksburgstraße.

Zu a) Das Ausweisen von Wendemöglichkeiten sieht die Straßenverkehrs-Ordnung nicht vor. Das Wenden ist überall dort erlaubt, wo keine entgegenstehenden Verkehrszeichen dies untersagen.

Zu b) An keiner der Stellen ist das Abbiegen oder Wenden in Richtung Dönhoffstraße zulässig.

Frage 7:

Wie schätzt der Senat den aktuellen Zustand des neuen Fahrbahnbelags auf der im Jahr 2025 freigegebenen westlichen Fahrbahn der Treskowallee ein?

Antwort zu 7:

Das Bezirksamt Lichtenberg hat mitgeteilt, dass der Zustand des Fahrbahnbelags aktuell ordnungsgemäß ist. Die westliche Fahrbahn der Treskowallee wird derzeit aufgrund der Sanierungsmaßnahmen auf der östlichen Fahrbahn im Zweirichtungsverkehr genutzt. Gegenwärtig gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Frage 8:

Hat der eingesetzte lärmindernde Asphalt tatsächlich zu einer wesentlichen Lärmreduzierung entlang der Treskowallee geführt? Liegen hierzu Rückmeldungen der Anliegerinnen und Anlieger vor? Wie wird mit diesem Feedback umgegangen?

Antwort zu 8:

Das Bezirksamt Lichtenberg hat mitgeteilt, dass aufgrund der derzeitigen Verkehrsführung und der reduzierten Geschwindigkeit von 30 km/h eine belastbare Bewertung der lärmindernden Wirkung des eingesetzten Asphalts nur eingeschränkt möglich ist. Rückmeldungen von Anwohnerinnen und Anwohnern zur Lärmsituation liegen bislang nicht vor.

Frage 9:

Besteht ein Konzept zur anwohnerfreundlichen Regulierung des Lkw-Verkehrs auf der Treskowallee, um den Lärmpegel sowie die Abgaswerte zu reduzieren? Falls nein, ist es geplant, ein solches Konzept zu entwickeln?

Antwort zu 9:

Nein. Die Treskowallee hat aufgrund ihrer Lage im Straßennetz eine wichtige Verkehrsfunktion, welche auch die Aufnahme des LKW-Verkehrs bedingt. Eine Regulierung würde dieser Funktion widersprechen, so dass auch kein Konzept mit einem gegenteiligen Ziel verfolgt werden kann.

Berlin, den 16.02.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt