

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Taylan Kurt (GRÜNE)

vom 10. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. März 2026)

zum Thema:

Ewig warten an der Seestraße – hat der Senat vor zu handeln?

und **Antwort** vom 30. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 1. April 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Taylan Kurt (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25506
vom 10. März 2026
über Ewig warten an der Seestraße – hat der Senat vor zu handeln?

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Fußgänger*innen, die an der Seestraße / Ecke Antwerpener Straße bzw. straßenverkehrt Ecke Togostraße die Seestraße queren wollen sehen sich mit einer problematischen Ampelschaltung konfrontiert. Hierzu hatte ich an den Senat bereits vor drei Jahren eine schriftliche Anfrage gestellt (siehe <https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/19/SchrAnfr/S19-15568.pdf>). Da es nun seit einiger Zeit eine größere Baustelle an der Kreuzung Müllerstraße / Seestraße gibt, die zur Folge hat, dass der fließende Verkehr auf der Seestraße schlangenlinienförmig richtung Osramhöfe geführt wird gibt es auf der Seestraße einen erheblichen Rückstau von Autos, die das Überqueren der Ampel Seestraße / Antwerpener Straße noch weiter erschweren, weil PKW dann auf der Straße genau dort stehen wo die Fußgängerampel ist, wenn diese grün zeigt. Hierzu frage ich den Senat:

Frage 1:

Warum hat der Senat die Ampelschaltung an der Seestraße / Antwerpener Straße nicht angepasst bei der Genehmigung der Baustelleneinrichtung an der Kreuzung Seestraße / Müllerstraße in Erwartung des hierdurch entstehenden Rückstaus?

a) Sofern der Senat damals noch nicht vom Rückstau ausging – nun gibt es diesen. Ist nun eine Anpassung der Ampelschaltung geplant?

Frage 2:

Der Senat hat in der o.g. Anfrage aus 2023 mitgeteilt, dass für die Ampelschaltung Vorrang die Vermeidung von Rückstaus auf der Seestraße zur Autobahn hin habe. Hält der Senat an dieser Position weiter fest und ordnet die Belange von querenden Fußgänger*innen aus dem Afrikanischen Viertel wie Brüsseler Kiez trotz Mobilitätsgesetz an dieser Ampel der Vermeidung von Rückstaus unter?

Antwort zu 1 und 2:

Eine bauzeitliche Anpassung der Lichtzeichenanlage Seestraße / Antwerpener Straße ist nach aktuellem Sachstand nicht vorgesehen. Allein die Tatsache des Auftretens eines Rückstaus in den signalisierten Bereich hinein stellt nicht zwangsweise einen Grund zur Anpassung der betreffenden Lichtzeichenanlage dar, weil die Straßenverkehrs-Ordnung gemäß § 11 Absatz 1 hier eine eindeutige Regelung vorsieht. Hiernach darf seitens der Verkehrsteilnehmenden nicht in den signalisierten Bereich eingefahren werden, wenn dieser nicht vollständig geräumt werden kann.

Die in der Antwort aus 2023 angeführte Randbedingung des Autobahnanschlusses der A100 haben sich nicht geändert und geben daher nach wie vor den betrieblichen Rahmen der LSA-Steuerung vor.

Ebenfalls unverändert und in der damaligen Antwort nicht explizit angeführt ist der Umstand, dass der Mittelstreifen zwischen den Richtungsfahrbahnen des Fahrverkehrs inklusive der Gleisquerung eine Breite von ca. 26 Meter aufweist und die Aufstellbereiche vor und hinter dem Gleiskörper jeweils 9,50 Meter beträgt. Diese Randbedingungen für sich genommen ermöglichen keine Freigabegestaltung, die dem Fußverkehr ein Passieren aller drei Querschnitte in einem Zuge gewährleistet, da der Zeitaufwand etwa die Hälfte der Umlaufzeit der Spitzenprogramme in Anspruch nehmen würde. Tagsüber läge der Wert sogar über 60 % des Umlaufs. Ferner bieten die Aufstellbereiche ausreichend Platz, um die Freigaben des Folgequerschnitts auch in subjektiv wahrgenommener Sicherheit abwarten zu können.

Frage 3:

Inwiefern kann die Ampel so geschaltet werden, dass sie regelmäßig oder zumindest bedarfsbezogen für Fußgänger*innen schneller von rot auf grün springt, um ein Überqueren der Seestraße zu ermöglichen?

Antwort zu 3:

Die Schaltung ist bereits im Jahr 2022 im Rahmen des hardwareseitigen Bestandes verbessert worden, in dem die Koordinierungs-Kernbereiche reduziert wurden und die Fußverkehrsfreigaben so ggf. früher gestartet werden können. Weiteres Verbesserungspotential liegt in der konkreten Detektion des Fahrverkehrs, um diesen Effekt noch zu steigern. Ferner könnte durch weitergehende Detektionen des Fußverkehrs auch die konkreten Bedarfe besser auf die erforderlichen Freigabezeiten abgestimmt werden. Allerdings sind in beiden Fällen Umbauten an der Lichtzeichenanlage notwendig, die die momentane Ressourcenlage des Landes Berlin nicht zulassen. Ferner erfüllt die gegenwärtige Anlage alle sicherheitsrelevanten Anforderungen, die der Betrieb einer LSA originär zu erfüllen hat.

Frage 4:

Ist geplant durch Polizeikontrollen im Bereich des Staubereichs diejenigen PKWs zu kontrollieren, die vermehrt über Rot fahren, um nicht an der Ampel warten zu müssen aus Ungeduld und wenn nein warum nicht?

Antwort zu 4:

Im Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2025 wurden an der benannten Örtlichkeit Seestraße/Antwerpener Straße insgesamt zwei Verkehrsunfälle registriert, bei denen die Missachtung der Lichtzeichenanlage unfallursächlich war.

(Quelle: Datawarehouse Verkehrslagebild, Stand: 3. März 2026).

Durch mehrfache gemeinsame Ortsbesichtigungen des örtlich verantwortlichen Stabsbereichs Verkehr der Polizeidirektion 1 (Nord) mit dem Sachbereich Straßenverkehr des Polizeiabschnitts 17 – letztmalig am 10. März 2026 – konnten vor Ort keine Rotlichtverstöße im Sinne der Fragestellung festgestellt werden.

Seitens der Polizei Berlin wird der oben genannte Einmündungsbereich als unauffällig eingestuft.

Berlin, den 30.03.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt