

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Taylan Kurt (GRÜNE)

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

zum Thema:

Konflikte an der Stromstraße / Perleberger Straße

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. 19/25508
vom 10. März 2026
über Konflikte an der Stromstraße / Perleberger Straße

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

Frage 1:

An der Kreuzung Stromstraße / Ecke Perleberger Straße in Moabit kommt es wiederholt zu Konflikten zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Wenn Fußgänger*innen grün haben und die Stromstraße an der südlichen Ampel der Kreuzung auf Höhe der Stromstraße 51 überqueren wollen sind sie konfrontiert mit Radfahrer*innen, die aus dem Norden kommend an der nördlichen Ampel der Kreuzung auf Höhe der Stromstraße 49 warten müssten (wo die Ampel auf Rot ist), aber weiter fahren in die querenden Fußgänger*innen. Die Radfahrer*innen verstehen an dieser Stelle nicht, dass sie sich nach der Autoampel richten müssen und fahren einfach weiter. Inwiefern kann am Radweg auf Höhe der Stromstraße 49 an der Ampel vom Senat am Ampelmast eine kleine Radampel angebracht werden, die synchronisiert ist mit der Autoampel, um Radfahrer*innen an dieser Stelle auf die Wartepflicht hinzuweisen?

Frage 2:

Sofern der Senat gegen eine kleine Radfahrampel am Ampelmast ist auf Höhe der Ampel an der Stromstraße 49: Was sind die Gründe dafür?

Frage 3:

Sind an dieser Stelle andere Maßnahmen denkbar, um Konflikte zwischen den Radfahrer*innen und querenden Fußgänger*innen zu verhindern?

Antwort zu 1 bis 3:

Der vorhandene Signalgeber gilt für den gesamten Fahrverkehr, da keine gesonderte Signalisierung für den Radverkehr vorhanden ist. Für eine gesonderte Signalisierung besteht vorliegend auch kein Grund, da an dieser Stelle jeglicher Fahrzeugverkehr über identische Signalphasen abgewickelt werden kann. In Verbindung mit der vorhandenen Haltlinie auf dem Radweg besteht insoweit eine straßenverkehrsordnungsrechtlich unmissverständliche Regelung durch die Lichtzeichenanlage auch für den Radverkehr. Der Senat geht von einer Beachtung der bestehenden Verkehrsregeln aus, wodurch die angesprochenen Konflikte sicher und am leichtesten verhindert werden können.

Berlin, den 30.03.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt