

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Stefanie Bung (CDU)

vom 16. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. März 2026)

zum Thema:

**Leistungsfähigkeit und Angemessenheit der Fahrstreifenaufteilung am
Knotenpunkt Detmolder Straße / Mecklenburgische Straße / Rudolstädter
Straße in Charlottenburg-Wilmersdorf**

und **Antwort** vom 1. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. April 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Stefanie Bung (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25560
vom 16. März 2026**

**über Leistungsfähigkeit und Angemessenheit der Fahrstreifenaufteilung am Knotenpunkt
Detmolder Straße / Mecklenburgische Straße / Rudolstädter Straße in Charlottenburg-
Wilmersdorf**

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

Frage 1:

Wann wurde die heutige Fahrstreifenaufteilung am genannten Knotenpunkt (eine Linksabbiegerspur von der Detmolder Straße in die Mecklenburgische Straße sowie zwei Geradeausspuren in Richtung Rudolstädter Straße) angeordnet und umgesetzt?

Antwort zu 1:

Die Anordnung ist datiert auf den 23.08.2013. Die Inbetriebnahme erfolgte am 27.06.2016.

Frage 2:

Welche verkehrstechnischen Untersuchungen, Verkehrszählungen und Leistungsfähigkeitsberechnungen lagen dieser Entscheidung zugrunde?

Antwort zu 2:

Die Anordnung berücksichtigt eine Verkehrszählung vom 08.11.2010.

Frage 3:

Wie hoch sind die aktuellen und historischen Verkehrsbelastungen (Kfz/24h sowie Spitzenstundenwerte) getrennt nach

- a. Geradeausverkehr Detmolder → Rudolstädter Straße
- b. Linksabbiegeverkehr Detmolder → Mecklenburgische Straße?

Antwort zu 3:

Am Knotenpunkt Mecklenburgische Straße / Rudolstädter Straße / Detmolder Straße wurden zuletzt jeweils 12-Stunden-Verkehrszählungen in den Jahren 2014, 2017 und 2023 mit folgenden Ergebnissen durchgeführt.

a. Geradeaus von Detmolder Straße nach Rudolstädter Straße

Zeitraum	am 02.06.2014 zwischen 7-19 Uhr	am 25.09.2017 zwischen 7-19 Uhr	am 22.11.2023 zwischen 7-19 Uhr
Summe	1.966 Kfz/12h	1.885 Kfz/12h	762 Kfz/12h
Spitzenstunde	494 Kfz/h (8-9 Uhr)	501 Kfz/h (18-19 Uhr)	92 Kfz/h (8-9 Uhr)

b. Links von Detmolder Straße nach Mecklenburgische Straße

Zeitraum	am 02.06.2014 zwischen 7-19 Uhr	am 25.09.2017 zwischen 7-19 Uhr	am 22.11.2023 zwischen 7-19 Uhr
Summe	3.896 Kfz/12h	3.379 Kfz/12h	2.723 Kfz/12h
Spitzenstunde	401 Kfz/h (8-9 Uhr)	373 Kfz/h (18-19 Uhr)	292 Kfz/h (8-9 Uhr)

Frage 4:

Wie stellt sich die prozentuale Verteilung der Verkehrsströme zwischen Geradeaus- und Linksabbiegeverkehr am Knotenpunkt dar?

Antwort zu 4:

An der Zufahrt Detmolder Straße verteilten sich am 22.11.2023 zwischen 7-19 Uhr die Fahrzeugströme zu 34,3 % nach rechts in die Mecklenburgische Straße, 14,4 % geradeaus in die Rudolstädter Straße und 51,3 % nach links in die Mecklenburgische Straße.

Frage 5:

Wie hoch ist die durchschnittliche und maximale Auslastung der beiden Geradeausfahrstreifen Richtung Rudolstädter Straße während der Hauptverkehrszeiten?

Antwort zu 5:

Von der Detmolder Straße geradeaus in Richtung Rudolstädter Straße wurden am 22.11.2023 zwischen 7-19 Uhr durchschnittlich 16 Kfz/15min und maximal 27 Kfz/15min erfasst.

Frage 6:

Welche Kapazitätsauslastung weisen diese beiden Geradeauspuren nach Berechnungen der Verkehrslenkung Berlin auf?

Antwort zu 6:

In der Frühspitze liegt die Auslastung bei 10 %, in der Spätspitze bei 7 % der gewährten Freigabe über den Zeitraum der jeweiligen (Spitzen-) Stunde.

Frage 7:

Welche Staulängen, Wartezeiten und Umlaufverluste ergeben sich nach den Berechnungen der Verkehrslenkung Berlin für den Linksabbiegeverkehr in die Mecklenburgische Straße während der Hauptverkehrszeiten?

Frage 8:

Wie häufig kommt es nach den vorliegenden Daten dazu, dass Linksabbieger mehrere Signalzyklen abwarten müssen?

Frage 9:

Welche Auswirkungen hatte die Reduktion auf eine Linksabbiegerspur auf die Leistungsfähigkeit, Staulängen und Wartezeiten des Linksabbiegerstroms?

Antwort zu 7, 8 und 9:

Die Fragen 7,8 und 9 werden wie folgt beantwortet:

Die Erhebungen zu den Knotenpunktzählungen aus 2017 und 2023 weisen für keine Zufahrt Rückstaumessungen aus. Da die Erhebungen an Knotenpunkten als Abflusszählungen vorgenommen werden, kann eine Beurteilung ausreichender Leistungsfähigkeit nur aus dem Vergleich von Zählung und potentiell möglicher Abflussmenge Aufschluss über eine Rückstaugefährdung geben. Da der betrachtete Linksabbieger als bedingt verträglicher

Verkehrsstrom gemeinsam mit der Gegenverkehrsrichtung freigegeben wird, hängt für den ungünstigsten Fall der Mindestabfluss vom Aufstellbereich innerhalb des Knotenpunktes ab. Dieser Stauraum fasst ca. fünf Fahrzeuge. Der gesicherte Abfluss erfolgt mit dem Pfeilsignal zur inneren Räumung des Knotens vor der Freigabe der jeweiligen Querrichtung. Diese Fahrzeug-Anzahl pro Umlauf (= Schaltzyklus) bei einer Umlaufzeit (Umlaufdauer) von 60 Sekunden und damit 60 Umläufen pro Stunde summiert sich auf eine Mindestleistungsfähigkeit von 300 Fahrzeugen pro Stunde. Diese Anzahl wird in den Erhebungen erst nach 18.00 Uhr überschritten, so dass tagsüber und in den Spitzenstunden von einer leistungsfähigen Abwicklung auszugehen ist und somit das hinterfragte Linksabbiegeraufkommen innerhalb eines Signalprogrammablaufs abfließen kann. Die Erhebungsdauer der zugrundeliegenden Zählungen beträgt in Berlin stets 12 Stunden und endet um 19:00 Uhr. Die Erhebung aus 2017 gibt den Beobachtungshinweis, dass das Linksabbiegeraufkommen ab 18:00 Uhr stark zugenommen hat und stellt einen Zusammenhang zur Überlastung des parallelen Autobahnabschnitts in Richtung Nord-Westen her. Hierzu ist anzumerken, dass der Gegenverkehr aus der Rudolstädter Straße ab 18.00 Uhr deutlich nachlässt und damit die Leistungsfähigkeit für den Linksabbieger innerhalb eines Umlaufs entsprechend höher, also über 300 Fz/h liegt.

Frage 10:

Welche Unfallstatistik liegt für den Knotenpunkt vor, insbesondere im Vergleich der Situation vor und nach der Umgestaltung der Fahrstreifen?

Antwort zu 10:

Die angegebenen Daten wurden der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangsstatistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse Verkehrslagebild (DWH VklB) entnommen. Da DWH VklB 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.

An der stationären Lichtzeichenanlage (LZA) Mecklenburgische Straße/Detmolder Straße/Rudolstädter Straße wurde nach umfangreichen Umbaumaßnahmen Ende Juni 2016 die derzeitige Verkehrsführung mit einem separat geführten Fahrstreifen für Linksabbiegender von der Detmolder Straße in die Mecklenburgische Straße in Betrieb genommen.

Die vorgelagerte Bauphase begann Anfang November 2015 und war durch den Einsatz einer provisorischen LZA sowie durch bauzeitlich wechselnde Verkehrsführungen gekennzeichnet.

Zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit wurden die Verkehrsunfallzahlen für drei Jahre vor Beginn der Baumaßnahmen (ab November 2012) sowie für drei Jahre nach Inbetriebnahme der aktuellen Verkehrsführung (ab Juli 2016) gegenübergestellt.

Die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) im Zeitraum vom 1. November 2012 bis zum 31. Oktober 2015 am Knoten Detmolder Straße/Mecklenburgische Straße /Rudolstädter Straße nach VU-Typen und VU-Kategorien differenziert ist den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Anzahl der VU				
Jahr 2012 (ab 01.11.)	Jahr 2013	Jahr 2014	Jahr 2015 (bis 31.10)	gesamt
5	27	31	39	102

(Quelle: DWH VklB, Stand: 18. März 2026)

VU-Typen	Anzahl der VU			
	Jahr 2012 (ab 01.11.)	Jahr 2013	Jahr 2014	Jahr 2015 (bis 31.10.)
Fahrunfall	0	1	0	2
Abbiegeunfall	0	10	12	14
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	2	2	2	4
Überschreiten-Unfall	0	0	0	0
Unfall mit ruhendem Verkehr	0	0	1	0
Unfall im Längsverkehr	3	9	13	16
sonstiger Unfall	0	5	3	3
gesamt	5	27	31	39

(Quelle: DWH VklB Stand: 18. März 2026)

VU-Kategorien	Anzahl der VU			
	Jahr 2012 (ab 01.11.)	Jahr 2013	Jahr 2014	Jahr 2015 (bis 31.10.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	3
VU mit Leichtverletzten	0	5	5	7
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	1	0	0
alle übrigen VU	5	21	26	29
sonstiger Unfall unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0
gesamt	5	27	31	39

(Quelle: DWH VklB, Stand: 18. März 2026)

Die Anzahl der polizeilich registrierten VU am Knoten Detmolder Straße /Mecklenburgische Straße/Rudolstädter Straße im Zeitraum vom 1. Juli 2016 bis zum 30. Juni 2019 nach VU-Typen und VU-Kategorien differenziert ist den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Anzahl der VU				
Jahr 2016 (ab 01.07.)	2017	2018	2019 (bis 30.06)	gesamt
17	27	28	8	80

(Quelle: DWH VklB, Stand: 18. März 2026)

VU-Typen	Anzahl der VU			
	Jahr 2016 (ab 01.07.)	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019 (bis 30.06.)
Fahrunfall	1	0	0	0
Abbiegeunfall	9	14	15	4
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	1	2	1	1
Überschreiten-Unfall	1	0	0	0
Unfall mit ruhendem Verkehr	0	0	1	0
Unfall im Längsverkehr	3	5	10	3
sonstiger Unfall	2	6	1	0
gesamt	17	27	28	8

(Quelle: DWH VklB, Stand: 18. März 2026)

VU-Kategorien	Anzahl der VU			
	Jahr 2016 (ab 01.07.)	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019 (bis 30.06.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	2	0
VU mit Leichtverletzten	2	5	9	1
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	3	0	0
alle übrigen VU	15	19	17	7
sonstiger Unfall unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0
gesamt	17	27	28	8

(Quelle: DWH VklB, Stand: 18. März 2026)

Frage 11:

Wurde im Rahmen der Planung untersucht, ob eine Umverteilung der Fahrstreifen – insbesondere die Einrichtung einer zweiten Linksabbiegerspur bei Reduktion der Geradeausspuren – eine höhere Gesamtknotenleistung oder geringere Rückstaus bewirken könnte?

Falls ja:

a. zu welchen Ergebnissen kamen diese Untersuchungen hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Wartezeiten und Verkehrsfluss?

b. aus welchen Gründen wurde eine solche Lösung nicht umgesetzt?

Falls nein:

Aus welchen Gründen wurde eine solche Variante nicht geprüft?

Antwort zu 11:

Dies wurde nicht untersucht.

c. Hinter dem Umbau 2016 steht eine Neukonzeption des Knoten-Innenraums, weg von sich gegenseitig umfahrenden Linksabbiegerverkehr um einen baulich angelegten, zentralen „Drehpunkt“ des Knotens herum (in diesem Fall mit Zwischensignalisierung für den Linksabbieger (LA) der Detmolder Straße) hin zu einer tangentialen Führung und damit ohne gegenseitige Behinderungen innerhalb des Knoteninnenraums. Diese Führung erlaubt im vorliegenden Fall aus geometrischen Gründen nur jeweils einen Linksabbieger pro Zufahrt Rudolstädter Straße bzw. Detmolder Straße. Eine Zweistreifigkeit der Zufahrt Detmolder Straße hätte hier einen umfangreichen straßenbaulichen Umbau erforderlich gemacht und eine andere Art der Signalisierung nach sich gezogen. Gegenwärtig ist in den Signalprogrammen parallel zu der Nebenrichtungsfreigabe (Rudolstädter und Detmolder Straße) auch die Fußverkehrsquerung der Mecklenburger Straße vorgesehen. Diese bedingt verträgliche Gleichzeitigkeit ist nur für jeweils einstreifige Abbiegeverkehre zulässig. Für mehrstreifiges Abbiegen wäre somit eine separate Signalisierung der Linksabbieger notwendig, die dann jedoch auch eigene Phasen im Signalprogramm erfordern. Dies würde zu einer Erhöhung der Umlaufzeiten führen. Der Aufwand (Anpassen der Umlaufzeiten) wäre zur Aufrechterhaltung der Koordinierung dann mindestens auch an den vier nächstgelegenen Nachbar-LSA entlang der Mecklenburgische Straße zu realisieren.

Frage 12:

Welche verkehrstechnischen Möglichkeiten sieht der Senat grundsätzlich, die Leistungsfähigkeit des Linksabbiegerstroms an diesem Knotenpunkt zu verbessern?

Antwort zu 12:

Die hier seit 2016 installierte verkehrsabhängige Steuerung der Anlage überprüft bereits den jeweils aktuellen Verlängerungsbedarf der Fahrverkehrsfreigaben mittels Induktionsschleifen im Asphalt und variiert somit die Freigabezeiten in einem gewissen Rahmen. Der Umfang dieser Verteilungsbreiten wird durch die einzuhaltende Umlaufzeit begrenzt, die hier mit 60 Sekunden

deutlich unter dem heute üblichen Niveau von 80 oder 90 Sekunden zu Spitzenzeiten liegt. Zum anderen werden z. B. die Fußverkehrsfreigaben nicht bedarfsweise bemessen, sondern in fester Dauer geschaltet, wodurch Verteilungspotentiale ungenutzt bleiben, beispielsweise auch für die Verlängerung der betrachteten Linksabbieger-Räumphase in Verbindung mit einer Verlängerung deren Zufluss-Signalfreigabe. Grundsätzlich ist diese Abhängigkeit heute schon vorhanden, könnte aber durch zusätzliche Indikatoren, weitere Schleifen oder Video-Kameras zur Stauüberwachung noch sensibler angesteuert werden. Gegenwärtig stehen für eine mögliche technische Aufrüstung der Anlage keine Ressourcen zur Verfügung.

Frage 13:

Plant der Senat angesichts der aktuellen Verkehrsbelastung eine erneute verkehrstechnische Untersuchung oder Anpassung der Fahrstreifenaufteilung?

Antwort zu 13:

Nein.

Berlin, den 01.04.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt