

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 23. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. März 2026)

zum Thema:

Erneuerung der Berliner Allee – mit welchem Ziel?

und **Antwort** vom 8. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 9. April 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25627

vom 23. März 2026

über Erneuerung der Berliner Allee – mit welchem Ziel?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die Maßnahmen des Bezirksamtes Pankow von Berlin betreffen, weshalb das Bezirksamt um eine Stellungnahme gebeten wurde. Die Beantwortung ist an den entsprechenden Stellen gekennzeichnet bzw. eingearbeitet.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Gemäß der Anfragen S19-17743 und S19-20303 laufen die Planungen für grundlegende Erneuerungen der Berliner Allee. Die Planungsvorgaben für den Abschnitt Pistoriusstraße bis Rennbahnstraße wurden seit 2024 überarbeitet. Dabei sollten Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV geprüft werden.

Bei Umbau oder grundhaften Erneuerungen von Straßen müssen neben den Vorgaben des Bundesfernstraßengesetzes die Ziele des Mobilitätsgesetzes sowie zukünftige Herausforderungen, wie Klimaschutz, Hitzeschutz, Lärmschutz und Verkehrssicherheit zwingend berücksichtigt werden. Die Ansprüche sind in Berlin in einer Reihe von Planwerken konkretisiert, wie dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe 2030), dem Stadtentwicklungsplan Klima (StEP Klima 2.0), dem Radverkehrsplan (RVP), dem Nahverkehrsplan (NVP) u.a.

Ein Gutachten des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestags¹ weist darauf hin, dass der Senat auch bei Bundesfernstraßen Verkehrsbeschränkungen erlassen kann so z.B. für mehr Verkehrssicherheit oder Gesundheitsschutz. Eine Abstufung aus dem Bundesfernstraßennetz ist zudem auch möglich:

„Die Änderung der Verkehrsbedeutung kann zum einen gezielt herbeigeführt werden, z. B. durch bauliche Änderungen im Verkehrsnetz oder durch verkehrsregelnde Maßnahmen.“ (Seite 8)

¹ In einem aktuellen Gutachten des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestags wird auch bei Bundesfernstraßen auf die Möglichkeit objektiver Beschränkungen des Verkehrs hingewiesen. Diese „können grundsätzlich mit allen öffentlichen Interessen begründet werden, so z. B. mit städtebaulichen Bedürfnissen oder mit dem Umweltschutz.“
<https://www.bundestag.de/resource/blob/1059832/WD-5-176-24-pdf.pdf> S.6

Die folgende Anfrage bezieht sich auf die Vergabe/Ausschreibung 'Erneuerung Berliner Allee (B2), Planung der Verkehrsanlage nach §45 HOAI', Bekanntmachung November 2025 sowie auf die Leistungsbeschreibung (Anlage 1). Frist für den Eingang der Teilnahmeanträge war der 19.12.2025.

S19/24491 verweist bei der Frage, wie die Vorgabe "2x2 Fahrstreifen je Richtung zwingend erforderlich" sowie eine unveränderte Lage der Borde Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden können, auf eine bis 2027 zu erstellende Vorplanung, obwohl die Anlage von Radverkehrsanlagen physisch nicht möglich ist, ohne dass Flächen für den Autoverkehr reduziert werden.

Frage 1:

Wie viele Bewerbungen wurden für die Vergabe 'Erneuerung Berliner Allee (B2), Planung der Verkehrsanlage nach §45 HOAI' im Rahmen des öffentlichen Wettbewerbsverfahrens eingereicht? Wie viele Teilnehmer wurden zur Angebotsabgabe aufgefordert?

Frage 2:

Wie viele gültige Angebote wurden eingereicht?

Antwort zu 1 und 2:

Vor dem Hintergrund des laufenden Vergabeverfahrens kann zum jetzigen Zeitpunkt keine Auskunft erteilt werden.

Frage 3:

Wurde bereits eine Auftragserteilung vorgenommen? Falls nein, warum nicht und bis wann wird eine Beauftragung erwartet?

Antwort zu 3:

Nein, das Vergabeverfahren ist noch nicht abgeschlossen. Es handelt sich um ein europaweites Vergabeverfahren, dessen Dauer mit 6 – 8 Monaten zu veranschlagen ist. Derzeit wird von einer Beauftragung im 2. Quartal 2026 ausgegangen.

Frage 4:

Welches Unternehmen/Arge wurde beauftragt? Wo befindet sich dessen Firmensitz bzw. die ausführende OE/Niederlassung?

Antwort zu 4:

Siehe Antwort Frage 3. Da das Vergabeverfahren noch nicht abgeschlossen ist, kann hierzu noch keine Auskunft erteilt werden.

Frage 5:

Für welche Leistungsphasen gemäß HOAI §45 erfolgte die Beauftragung (ggf. begrenzte oder stufenweise Beauftragung)? Welche Besonderen Leistungen sind explizit beauftragt (z.B. Simulation, Raumverteilungsplanung, Öffentlichkeitsbeteiligung)?

Antwort zu 5:

Es werden die Grundleistungen der Leistungsphase 1 bis 6 beauftragt. Als Besondere Leistungen werden die Raumverteilungsplanung, eine Machbarkeitsstudie zur dezentralen Entwässerung, die Öffentlichkeitsbeteiligung, die Leistungsfähigkeitsbetrachtung, die Erarbeitung einer weiteren Variante im Zuge der Vorplanung sowie die Verkehrserhebung beauftragt.

Frage 6:

Wie gestaltet sich der aktuelle Zeitplan vom Vorliegen der Bestandsunterlagen bis zum Abschluss der Vorplanung? Gibt es Verzögerungen gegenüber der ursprünglichen Zeitplanung?

Antwort zu 6:

Ein genauer Terminplan kann erst mit Beginn der Planung (ab Auftragserteilung) erstellt werden.

Frage 7:

Gemäß den Richtlinien der Regierungspolitik 2023-2026 ist für die Umgestaltung der Berliner Allee eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen. Warum lässt der Senat es zu, dass nun per „zustandsbedingter Erhaltungsmaßnahme (Erneuerung)“ das Gegenteil dessen, nämlich der Status Quo für viele Jahre zementiert werden soll?

Antwort zu 7:

Das vordringliche Ziel liegt darin, die Berliner Allee so schnell wie möglich instand zu setzen. Die Straße befindet sich in einem Zustand, der keine weiteren Verzögerungen zulässt. Eine grundlegende Umgestaltung würde erhebliche Eingriffe in den Seitenraum erfordern und ein aufwendiges Planverfahren nach sich ziehen – das würde die dringend notwendige Sanierung um viele Jahre verzögern.

Frage 8:

Warum werden umfangreiche und aufwändige Leistungsfähigkeitsnachweise der Querschnitte (Anlage 1, S. 20) und bei Verbesserungen für den Radverkehr gefordert, wenn es sich gemäß S19-24491 nur um eine „zustandsbedingte Erhaltungsmaßnahme (Erneuerung)“ handeln soll?

Antwort zu 8:

Auch bei einer bloßen Erneuerung der bestehenden Infrastruktur muss gewährleistet werden, dass der gesamte Verkehr unter sicheren Bedingungen fließen kann. Das bedeutet, dass die Leistungsfähigkeit des Querschnitts geprüft werden muss, um Gefährdungen zu vermeiden.

Selbst bei einer Erneuerung geht es nicht nur um den aktuellen Zustand, sondern auch um die zukünftige Entwicklung. Die bestehende Infrastruktur muss ggf. angepasst werden, um künftigen Verkehrsmengen gerecht zu werden. Das erfordert eine Prüfung der Querschnittsleistung, auch wenn die Maßnahme der Erhaltung dient.

Frage 9:

Welche Abschnitte/Flächen der Berliner Allee (B2) und anderer Straßen sollen beplant werden? Gibt es Veränderungen zu den in der Leistungsbeschreibung genannten Grenzen?

Antwort zu 9:

Die Maßnahme umfasst den Bereich Berliner Allee zwischen Pistoriusstraße und Rennbahnstraße. Es gibt keine Änderung der Leistungsgrenzen.

Frage 10:

Für welche Abschnitte und Fragestellungen wurden Leistungsfähigkeitsberechnungen, Verkehrssimulationen oder weitere spezielle Untersuchungen beauftragt? Welche Knotenpunkte und Querungen, welche Alternativen/Varianten werden betrachtet?

Antwort zu 10:

Für die Leistungsfähigkeit wird der Bereich der Maßnahme untersucht inkl. aller Knotenpunkte. Varianten werden erst im Zuge der Planung erarbeitet. Die Durchführung von Leistungsfähigkeitsberechnungen, Verkehrssimulationen sowie weiteren speziellen Untersuchungen erfolgt schrittweise und orientiert sich am jeweiligen Planungsfortschritt. Zu Beginn der Planung werden zunächst grundlegende Annahmen und mögliche Trassen- bzw. Knotenpunktvarianten entwickelt. Erst im weiteren Verlauf konkretisiert sich, für welche Abschnitte, Fragestellungen sowie Knotenpunkte und Querungen vertiefende Untersuchungen erforderlich sind. Ebenso werden die Auswahl und Anzahl der zu betrachtenden Alternativen und Varianten im Zuge dieses Prozesses fortlaufend angepasst und präzisiert.

Vor diesem Hintergrund kann zum aktuellen Zeitpunkt keine abschließende Auflistung aller Abschnitte, Untersuchungsinhalte, Knotenpunkte, Querungen oder Varianten erfolgen. Diese ergeben sich vielmehr sukzessive im Rahmen der weiteren planerischen Bearbeitung und Abstimmungen.

Frage 11:

Gab es seit Veröffentlichung der Ausschreibungsunterlagen/Anlage 1 Änderungen, Ergänzungen oder Klarstellungen in der Leistungsbeschreibung? Wenn ja, welche konkreten Inhalte wurden verändert?

Frage 12:

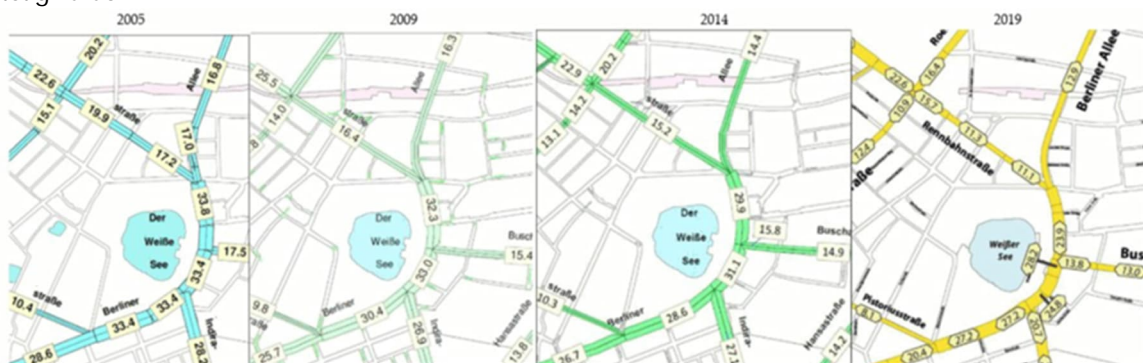
Welche Widersprüche, Unklarheiten oder gegensätzliche Vorgaben wurden im Zuge des Verfahrens identifiziert (z.B. widersprüchliche Anforderungen an Radverkehrsführung, Straßenquerschnitte, Leistungsanforderungen an Simulationen)? Wie wurde mit diesen Themen verfahren, wurden Korrekturen, Nachträge oder Protokollerklärungen vorgenommen?

Antwort zu 11 und 12:

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Vor dem Hintergrund des laufenden Verfahrens kann derzeit keine Auskunft erteilt werden.

Frage 13:

Die Verkehrsmengen auf der Berliner Allee gehen nachweislich der Verkehrsmengenkarten Berlin seit vielen Jahren stetig zurück:



Quelle: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/>

In der Leistungsbeschreibung heißt es trotzdem: „Zur Abwicklung der Verkehrsanforderungen der Bundesstraße sind 2x2 Fahrstreifen je Richtung zwingend erforderlich.“ Mit welcher objektkonkreten Verkehrsprognose oder anderen Simulationen wird diese Vorgabe angesichts rückläufiger Verkehrsmengen begründet?

Antwort zu 13:

Die in der Fragestellung genannten Daten basieren auf den vorliegenden Bestandsdaten 2019. Die für die Leistungsbeschreibung genutzten Daten basieren auf den vorliegenden Bestandsdaten (Zählungen durch das Land Berlin und [Verkehrsmengenkarten 2019/2023](#)) sowie einem Abgleich mit der Basis-Version der Verkehrsprognose 2035 des Landes Berlin (Modellstand II / 2025).

- Berliner Allee (östlich Pistoriusstraße): ca. 27.000 Kfz/24h DTVw, 4,0 % Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht

- Berliner Allee (westlich Indira-Gandhi-Straße): ca. 28.000 Kfz/24h DTVw, 4,0 % Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht
- Berliner Allee (Indira-Gandhi-Straße bis Buschallee): ca. 27.000 Kfz/24h DTVw, 4,0 % Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht
- Berliner Allee (Buschallee bis Falkenberger Straße): ca. 25.000 Kfz/24h DTVw, 4,0 % Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht
- Berliner Allee (Falkenberger Straße bis Rennbahnstraße): ca. 25.000 Kfz/24h DTVw, 4,5 % Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht
- Indira-Gandhi-(Berliner Allee bis Meyerbeerstraße): ca. 22.000 Kfz/24h DTVw, 4,0 % Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht

Die Verkehrsprognose enthält die grundsätzlichen Entwicklungen für die Gesamtstadt. Spezifische Vorhaben sind hierin nicht detailliert enthalten. Das Verkehrsmodell 2035 berücksichtigt die Infrastrukturmaßnahmen des StEP MoVe 2030 zzgl. der ÖPNV-Maßnahmen aus dem gültigen Nahverkehrsplan sowie das Fortschreiten der Planungen bezüglich Straßenbahn, i2030 und den Senatsbeschlüssen zu den U-Bahn-Maßnahmen. Die Angaben verstehen sich als durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) und Lkw ab 3,5 t zul. Gesamtgewicht bezogen auf den Straßenquerschnitt.

Demnach ist kein signifikanter Rückgang der Verkehrsmengen zu erwarten.

Frage 14:

Wenn „Zur Abwicklung der Verkehrsanforderungen der Bundesstraße 2x2 Fahrstreifen je Richtung zwingend erforderlich“ sind, warum wurden dann die Baustellen zwischen Rennbahnstraße und Buschallee in den letzten Jahren mit jeweils einstreifiger Verkehrsführung über den Winter geplant und die Einschränkungen auch während der winterlichen Bauruhe aufrechterhalten?

Antwort zu 14:

Hierbei handelte es sich um temporäre Baumaßnahmen. Die temporäre einstreifige Verkehrsführung während der Bauphasen, auch über die winterliche Bauruhe hinweg, ist vor allem durch bauphysikalische und sicherheitsrelevante Anforderungen bedingt und steht nicht im Widerspruch zum langfristigen Ziel eines leistungsfähigen 2x2-Querschnitts.

Aufgrund bestehender Baustelleneinrichtungen, notwendiger Arbeitsräume sowie Sicherheitsabstände ist eine Wiederherstellung des vollständigen Querschnitts mit vertretbarem Aufwand in dieser Zeit in der Regel nicht möglich. Ein wiederholter Um- und Rückbau der Verkehrsführung würde zudem zusätzliche Kosten verursachen, den Verkehrsablauf weiter beeinträchtigen und sicherheitsrelevante Risiken erhöhen. Die Einschränkungen lassen keine Rückschlüsse auf die verkehrliche Erforderlichkeit im Endzustand zu.

Frage 15:

Der Senat fordert in der Leistungsbeschreibung eine „Umgestaltung zur Verbesserung des Umweltverbundes“, und will gleichzeitig mit der Vorgabe „2x2 Fahrstreifen je Richtung zwingend erforderlich“ sowie „unveränderte Lage der

Borde“ nichts an der Aufteilung verändern. Mit welchen Planungsergebnissen rechnet er, wenn doch mit dieser Vorgabe schon jegliche Verbesserungen für „ÖPNV, Fußverkehr, private oder öffentliche Fahrräder, Mikromobilität, Taxen, Priorität für die Steigerung der Geh- und Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger“ ausgeschlossen sind?

Antwort zu 15:

Es liegen noch keine Planungsergebnisse vor.

Frage 16:

Die Vorgabe “2x2 Fahrstreifen je Richtung zwingend erforderlich“ schließt zusammen mit unveränderter Lage der Borde jegliche Verbesserungen für den Radverkehr aus. Warum fordert der Senat in der Leistungsbeschreibung die Einhaltung der Grundsätze des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE) sowie weiterer Vorschriften (Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan, AV Geh- und Radwege)?

Antwort zu 16:

Die im Berliner Mobilitätsgesetz und den weiteren Vorschriften formulierten Grundsätze für den Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Wirtschaftsverkehr sollen, soweit unter den örtlichen Rahmenbedingungen möglich, Berücksichtigung finden.

Frage 17:

Es gab in den letzten Jahren Vollsperrungen je einer Fahrtrichtung der Berliner Allee jeweils über mehrere Monate: Stadtauswärts zwischen Indira-Ghandi-Straße und Rennbahnstraße ab April 2024 (ca. ¾ Jahr), später stadteinwärts zwischen Rennbahnstraße und Tassostraße (ca. ½ Jahr). Eine beschilderte nahräumige Umleitung gab es nur stadteinwärts durch das angrenzende Wohngebiet mit Tempo 30-Anordnungen. Warum wurden bei den monatelangen Vollsperrungen einer Fahrtrichtung dieser als Bundesstraße – also für weiträumigen Verkehr – gewidmeten Straße keine großräumigen Umleitungen – u. a. bei der Vollsperrung stadteinwärts schon ab der A10 - ausgeschildert?

Antwort zu 17:

Je großräumiger und weitläufiger die Umleitungen sind, desto geringer ist die Akzeptanz ebendieser durch die Verkehrsteilnehmenden. Daher wurde eine möglichst nahe liegende geeignete Umleitungsstrecke für die gesperrte Fahrtrichtung eingerichtet, um eine möglichst hohe Akzeptanz zu erreichen und Schleich- und Ausweichverkehr abseits dieser Strecke möglichst zu verhindern.

Die angesprochene Umleitungsstrecke im Jahr 2024 verlief abzweigend von der Berliner Allee in stadteinwärtiger Fahrtrichtung über den Straßenzug Liebermannstraße und Parkstraße. Bis auf das letzte südliche Ende der Parkstraße (ca. 250 m zwischen Pistoriusstraße und Berliner Allee) befand sich die gesamte Umleitungsstrecke im übergeordneten Straßennetz.

Frage 18:

Wohin wurde während der beiden Richtungssperrungen der Kfz-Verkehr verdrängt (bitte tabellarisch die am stärksten genutzten Alternativrouten benennen und die Zuwächse beziffern, unterschieden nach: Stadtauswärts: Pkw, Lkw; Stadteinwärts Pkw, Lkw)?

Antwort zu 18:

Es erfolgen in der Regel bauzeitlich keine Verkehrserhebungen. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die angebotene Umleitungsstrecke einen Großteil des Verkehrs aufgenommen hat.

Frage 19:

Inwiefern hielt der Senat die Auswirkungen des monatelangen Mehrverkehr auf diesen Routen für zumutbar?

Frage 20:

Falls der Senat die Auswirkungen nicht für zumutbar hielt, warum wurden dann keine geeigneteren Route(n) ausgemalteschildert?

Frage 21:

Falls der Senat die vorige Frage nach den Alternativrouten nicht beantworten kann: Warum sind dann weiterhin 2x2 Kfz-Spuren auf der Berliner Allee erforderlich, obwohl der Mehrverkehr auf den während der Vollsperrungen gewählten Alternativrouten offenbar so unauffällig war, dass der Senat sie nicht kennt?

Antwort zu 19 bis 21:

Im Vorfeld der Baumaßnahme wurde für die Umleitungsstrecke ein Umweltgutachten zur Verkehrslärm- und Luftschadstoffuntersuchung erstellt. Die daraus abgeleiteten verkehrlichen Maßnahmen haben Eingang in die bauzeitliche verkehrsrechtliche Anordnung gefunden. Demnach hält der Senat die Auswirkungen des bauzeitlichen Mehrverkehrs für die Bauzeit auf der Umleitungsstrecke für zumutbar.

Frage 22:

Die Vorgabe der Radverkehrsführung über die Dreiecksinsel am Knotenpunkt Berliner Allee / Indira-Gandhi-Straße in beide Fahrtrichtungen zeigt Bild 14 der Leistungsbeschreibung:

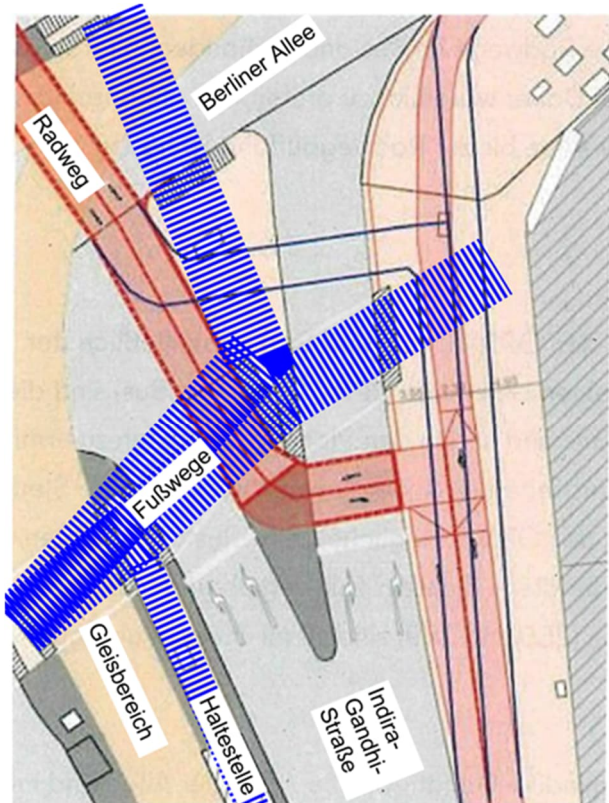


Abb. 4: Mögliche Führung des Radverkehrs KP Berliner Allee/ Indira-GandhisträÙe (Ostseite)

Quelle: SenMVKU Vergabeunterlagen V-25-116 vom 17.11.25, Leistungsbeschreibung S.12
(mit Hervorhebungen der Abgeordneten)

Inwiefern entspricht diese Vorgabe den ebenfalls in der Leistungsbeschreibung enthaltenen Forderungen „Die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste (z.B. Blinde/ Sehbehinderte; Fahrgäste mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen) sind besonders zu berücksichtigen. [...] Bei der Variantenbetrachtung, insbesondere in den Knotenpunktbereichen [...] sind Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgängerinnen/Fußgängern [...] zu vermeiden.“ angesichts der Tatsache, dass diese Dreiecksinsel auch von vielen Fußgängern und umsteigenden Fahrgästen begangen wird, deren Wege den Radverkehr mehrfach kreuzen müssen?

Antwort 22:

Hierbei handelt es sich um eine mögliche Radverkehrsführung, die hinsichtlich der genannten Forderungen zu prüfen ist.

Frage 23:

Wann setzt der Bezirk Pankow die angeordnete Beschränkung auf Tempo 30 zwischen der Tassostraße und der Berliner Allee Nr. 140 mit einer entsprechenden Beschilderung um?

Antwort zu 23:

Das Bezirksamt Pankow teilt dazu mit:

„Die Anordnung wird voraussichtlich bis Ende April 2026 umgesetzt.“

Frage 24:

An welchen weiteren Abschnitten der Berliner Allee wird aktuell die Anordnung von Tempo 30 tagsüber mit den Anordnungsgründen schützenswerte Einrichtungen oder Lückenschluss geprüft?

Antwort zu 24:

Es sind aktuell keine entsprechenden Prüfungen anhängig.

Frage 25:

Wann werden die weiteren Querungshilfen in der Berliner Allee realisiert (bitte aufschlüsseln für die Querungen Mahlerstraße-Tassostraße, Parkstraße: Art der Querungshilfe, Planungsbeginn, Dauer der Planungen, Zeitpunkt VRAO, geplanter Zeitpunkt Realisierung)?

Antwort zu 25:

Es sind keine Querungshilfen im genannten Bereich vorgesehen.

Berlin, den 08.04.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt