

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Christian Zander (CDU)**

vom 27. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Mai 2026)

zum Thema:

**Nadelöhre auf dem Tempelhofer Damm**

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

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Christian Zander (CDU)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26163**  
**vom 27. Mai 2026**  
**über Nadelöhre auf dem Tempelhofer Damm**

---

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 das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin um Stellungnahme gebeten, sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Trifft es zu, dass es seitens der Senatsverwaltung für Mobilität Verkehr, Klima- Umweltschutz (SenMVKU) Pläne gibt, das Nadelöhr auf dem Tempelhofer Damm Ecke Albrechtstraße zu beseitigen, indem es nicht mehr nur eine Geradeausspur geben soll?

Antwort zu 1:

Nein. Das ursprüngliche „Rad-Projekt“ auf dem Tempelhofer Damm ging in der Bauplanungsunterlage zwar von einer Zweistreifigkeit für den Kfz-Verkehr aus, jedoch hat sich bislang keine entsprechende in der Praxis umsetzbare Verkehrsraumaufteilung an den Knotenpunkten finden lassen.

Frage 2:

Wie konkret und wie weit vorangeschritten und ausgearbeitet sind diese Pläne seitens SenMVKU - liegt hier-für bereits ein Verkehrszeichenplan o.ä. vor (falls vorhanden, bitte als Anhang beifügen)

Frage 3:

Wie soll die Lösung aussehen, um zwei Fahrstreifen für den Geradeausverkehr auch unter Berücksichtigung des wegen zum U-Bahnhof Kaiserin-Augusta-Straße führenden Fahrstuhls breiteren Mittelstreifens zu ermöglichen?

Antwort zu 2 und 3:

Die Fragen 2 und 3 werden folgend zusammen beantwortet:

Die bislang entwickelten Entwürfe sehen vor, dass infolge der hinzu gekommenen Radverkehrsführung auf der Fahrbahn eine Flächenverbreiterung der Fahrbahn zu Lasten der Gehwege erfolgen müsste.

Frage 4:

Trifft es zu, dass es seitens SenMVKU Pläne gibt, das Nadelöhr auf dem Tempelhofer Damm Ecke Friedrich-Karl-Straße zu beseitigen, indem es nicht mehr nur eine Geradeausspur geben soll?

Frage 5:

Wie konkret und wie weit vorangeschritten und ausgearbeitet sind diese Pläne seitens SenMVKU - liegt hier-für bereits ein Verkehrszeichenplan o.ä. vor (falls vorhanden, bitte als Anhang beifügen)?

Frage 6:

Wie soll die Lösung aussehen, um zwei Fahrstreifen für den Geradeausverkehr zu ermöglichen?

Antwort zu 4 bis 6:

Die Fragen 4 bis 6 werden folgend gemeinsam beantwortet:

Siehe Antworten zu 1, 2 und 3.

Frage 7:

Gibt es zu diesen beiden Vorhaben eine Abstimmung mit dem Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg und falls ja, von welchen Stellen gibt es welche Rückmeldungen dazu?

Antwort zu 7:

Ja, der Bezirk hatte im Vorfeld dem Kompromissvorschlag in Bezug auf die Gehwegbreiten zunächst zugestimmt, im weiteren Prozess die Zustimmung dann jedoch im Mai 2024 mit der

Begründung wieder zurückgezogen, dass eine Reduzierung der Gehwegbreite zu Lasten des Fußverkehrs grundsätzlich abzulehnen sei.

Das Bezirksamt gibt hierzu Folgendes an:

„Das Bezirksamt lehnt eine weitere Verengung der Gehwege auf der durch hohe Fußverkehrsfrequenzen gekennzeichneten Geschäftsstraße Tempelhofer Damm ab. Die Gehwegbreiten sind schon jetzt in großen Teilen untermaßig und entsprechen nicht den Anforderungen von Einkaufsstraßen, gerade auch weil Geschäftsinhaber auf eine Möglichkeit für Auslagen angewiesen sind. Insbesondere an den beiden U-Bahnstationen und zum Hafen-center gibt es hohe Fußverkehrsfrequenzen. Auch die angeordneten Radverkehrsanlagen sind bereits jetzt untermaßig und können nicht weiter eingeschränkt werden. Da am Knotenpunkt Alt-Mariendorf zudem ein weiterer baulicher Zwangspunkt, der keine Zweispurigkeit zulässt, vorhanden ist, würde ein umfangreicher Umbau der nördlicheren Knotenpunkte zu Lasten des Fuss- und Radverkehrs auch in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der B96 insgesamt kaum Vorteile bieten. In der Abwägung der benötigten finanziellen Ressourcen angesichts vieler anderer offener verkehrssicherheitsrelevanter Maßnahmen, der fehlenden Platzverfügbarkeit und der Zwangspunkte im Verlauf, ist diese Maßnahme aus Sicht des Bezirksamtes nicht umzusetzen. Eine Anpassung der Lichtsignalanlage zur besseren Steuerung und gegebenenfalls eine Anpassung der Abbiegebeziehungen wird vom Bezirksamt befürwortet.“

Frage 8:

Ist vorgesehen, nach Beendigung der Baumaßnahme der BVG am U-Bahnhof Ullsteinstraße auf der Brücke über den Teltowkanal die Fahrbahnführung auf der B96 wie kürzlich an den anderen südlich davon gelegenen Knotenpunkten so zu verändern, dass es keine separate Linksabbiegerspur mehr gibt, sondern der Geradeausverkehr an der Ecke Ullsteinstraße beide Fahrspuren nutzen kann, um auch hier das Nadelöhr zu vermeiden?

Antwort zu 8:

Die Planungen gehen von einem Erhalt der Bestandssituation aus: Für die Zufahrt aus Richtung Norden wird es zwei durchgängige Geradeausfahrstreifen geben, wovon der rechte auch das Rechtsabbiegen zulässt. Für den Linksabbiegerverkehr bleibt es bei einem eigenen, ausklinkenden Fahrstreifen. Der Radverkehr erhält hier eine eigene Führung auf dem bisher rechten Fahrstreifen der Fahrbahn.

In der Gegenrichtung aus Richtung Süden sind zwei Mischverkehrs-Streifen geplant: geradeaus und Rechts, geradeaus und Links. Auf den eigenen Fahrstreifen für den Linksabbiegerverkehr wird hier zugunsten der Radverkehrsanlage verzichtet.

Frage 9:

Wie bewerten der Senat und das Bezirksamt das Lieferzonenkonzept auf der B96 zwischen Alt-Mariendorf und Alt-Tempelhof und hier insbesondere die zeitlich begrenzten Lieferzonen auf der rechten Fahrspur?

Antwort zu 9:

Das Bezirksamt gibt hierzu an:

„Dem Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Straßen liegen keine Beschwerden zu den Lieferzonen vor, die im Rahmen der Einrichtung der Radverkehrsanlage angelegt wurden. Daher geht der Fachbereich davon aus, dass die Lieferzonen gut angenommen werden. Die Lieferzonen können als solche gut genutzt werden. Im Gegensatz zu den Lieferzonen im Parkstreifen werden sie viel seltener durch Dauerparker regelwidrig belegt und sind daher für die Lieferanten gut nutzbar.“

Der Senat schließt sich dieser Aussage an. Zugleich muss festgestellt werden, dass der Lieferverkehr regelmäßig auch außerhalb der dafür zugelassenen Zeiten erfolgt und damit Behinderungen des fließenden Kfz-Verkehrs verbunden sind.

Frage 10:

Was haben die zuständigen Stellen bislang unternommen, um das permanente zweckwidrige ordnungswidrige Halten und das Parken außerhalb der zulässigen Zeiten zu ahnden und in den Griff zu kriegen, da diese zusätzlichen Nadelöhre gerade während des Berufsverkehrs ein großes Hinder- und Ärgernis darstellen?

Antwort zu 10:

Im Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis 9. Juni 2026 wurden im Bereich des Tempelhofer Damms insgesamt 13 Schwerpunkteinsätze der Polizei Berlin zur Ahndung von Halte- und Parkverstößen durchgeführt. Darüber hinaus erfolgt die Überwachung des ruhenden Verkehrs fortlaufend im Rahmen des täglichen Dienstes durch die mit Verkehrsüberwachungsaufgaben betrauten Dienstkräfte.

Das Bezirksamt gab hierzu an:

„Die Örtlichkeit wird im Rahmen der personellen Möglichkeiten regelmäßig durch den Allgemeinen Ordnungsdienst angefahren und kontrolliert. Festgestellte ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge werden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben geahndet. Eine lückenlose Überwachung kann aufgrund der begrenzten personellen Ressourcen und weiterer Kontrollschwerpunkte im Bezirksgebiet nicht gewährleistet werden. Die Lieferzonen sind jedoch grundsätzlich seltener durch Dauerparker illegal belegt als Lieferzonen im Parkstreifen. Zuständigkeiten für den fließenden Verkehr liegen bei der Polizei Berlin.“

Frage 11:

Wie viele Ordnungswidrigkeitenverfahren wurden aufgrund des ordnungswidrigen Abstellens von Fahrzeugen im o.g. Bereich in 2025 und in 2026 eingeleitet und in welcher Höhe Buß- oder Verwarnungsgeld verhängt?

Antwort zu 11:

Die Darstellung der Teilbereiche der Bundesstraße 96 zwischen Alt-Mariendorf und Alt-Tempelhof ist im automatisierten Verfahren nicht möglich. Vor diesem Hintergrund wurden der Tempelhofer Damm und der Mariendorfer Damm in der gesamten Länge betrachtet. Die eingeleiteten Verkehrsordnungswidrigkeitenverfahren den ruhenden Verkehr betreffend, unterteilt nach Polizei Berlin und Ordnungsamt, können der folgenden Tabelle entnommen werden:

Verkehrsordnungswidrigkeiten	Anzahl	
	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 31.03.)
Polizei Berlin	1.604	548
Ordnungsamt	4.489	1.193
<b>gesamt</b>	<b>6.093</b>	<b>1.741</b>

Quelle: DWH BOWI 21, Stand: 31. März 2026

Eine Recherche zu Daten der erfragten Einnahmen von Buß- und Verwarnungsgeldern kann vor dem Hintergrund einer fehlenden Georeferenzierung im automatisierten Verfahren nicht erfolgen.

Frage 12:

Wird über eine Anpassung des Lieferzonenkonzepts nachgedacht und falls ja in welchen Varianten?

Antwort zu 12:

Das Bezirksamt gab hierzu an:

„Der Fachbereich Straßen sieht keinen Bedarf, auf Änderungen einzuwirken.“

Der Senat schließt sich dieser Einschätzung an.

Berlin, den 16.06.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt