Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 19 / 27 327
Schriftliche Anfrage

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Tamara Lüdke (SPD)

vom 26. Oktober 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Oktober 2026)

zum Thema:
Verkehrssicherheit und Radverkehr in der Hauffstraße in der Victoriastadt

und **Antwort** vom 11. November 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Nov. 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Tamara Lüdke (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/27327
vom 26. Oktober 2026
über Verkehrssicherheit und Radverkehr in der Hauffstraße in der Victoriastadt

---

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 Lichtenberg von Berlin um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Vorbemerkung der Abgeordneten:
Die Hauffstraße und die dort verlaufende Verbindung werden von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden und zu unterschiedlichen Zwecken genutzt. Neben dem Fuß- und Radverkehr spielen insbesondere die Nutzung durch Kinder und Jugendliche sowie der angrenzende Sport- und Freizeitbereich eine Rolle. Gleichzeitig wird die Strecke als Verbindung zwischen Friedrichshain, der Victoriastadt, dem Weitlingkiez und darüber hinaus in den östlichen Teil der Stadt genutzt. Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Frage 1:

Wie bewertet der Senat die derzeitige Verkehrssituation und Verkehrssicherheit in der Hauffstraße, insbesondere auf der von Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, E-Scootern gemeinsam bzw. unmittelbar nebeneinander genutzten Verbindung?

Frage 3:

Welche Gruppen werden in diesem Bereich als besonders vulnerabel eingeschätzt und an welchen Stellen bestehen aus Sicht des Senats bzw. des Bezirksamtes Lichtenberg besondere Nutzungskonflikte?

Frage 18:

Welche kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen hält der Senat insgesamt für geeignet, um die Verkehrssicherheit in der Hauffstraße zu erhöhen und die unterschiedlichen Nutzungsansprüche von Kindern und Jugendlichen, Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, E-Scooter-Nutzer*innen, Anwohner*innen sowie Besucher*innen des Sport- und Freizeitbereichs besser miteinander in Einklang zu bringen?

Antwort zu 1, 3 und 18:

Im Abschnitt der Hauffstraße zwischen Schreiberhauer Straße und Pfarrstraße, welcher zum Hauptverkehrsnetz gehört, sind beidseitig Gehwege vorhanden, die grundsätzlich als ausreichend breit dimensioniert angesehen werden. Die Gestaltung entspricht jedoch nicht in Gänze der berlintypischen Dreiteilung in mittige Gehbahn sowie angrenzenden Ober- und Unterstreifen. An der Einmündung der Pfarrstraße wird die Querungssituation für zu Fuß Gehende allgemein als verbesserungswürdig eingeschätzt. Auf der Südseite erfolgt die Querung über die Pfarrstraße, der Vorrang des Fußverkehrs wird durch die Aufpflasterung verdeutlicht. Für die nördliche Seite ist keine Querungshilfe vorhanden. Die Sichtbeziehung für Verkehre unter der Eisenbahnüberführung ist eingeschränkt. Für zu Fuß Gehende besteht derzeit offiziell keine direkte Querungsmöglichkeit über die Hauffstraße an dieser Stelle.

Am nördlichen Ende der Schreiberhauer Straße enden die bestehenden Radwege am Übergang zur Hauffstraße. Der Radverkehr muss sich in den Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn einordnen. Dies wird insbesondere wegen der zeitweise an der noch engeren Eisenbahnunterführung in Verlängerung der Pfarrstraße auftretenden Kfz-Rückstaubildungen als unattraktiv und verbesserungswürdig eingeschätzt. Der Knotenpunktbereich mit der Pfarrstraße ist wegen der bestehenden Abbiegenotwendigkeiten für den Rad- und Fußverkehr in einigen Relationen und zu bestimmten Zeiten wegen des zu querenden wartenden Kfz-Verkehrs nur schwer zu bewältigen.

Das Bezirksamt gab hierzu an:
„Pauschal kann die Frage nicht beantwortet werden. Auch bei der Benutzung solcher Straßenlandflächen ist die Einhaltung der Verkehrsregeln notwendig.“

Frage 2:

Welche Gruppen nutzen die Verbindung nach Kenntnis des Senats bzw. des Bezirksamtes Lichtenberg in welchem Umfang? Liegen hierzu Verkehrszählungen oder andere Erhebungen vor, insbesondere zum Fuß-, Rad- und E-Scooter-Verkehr? Falls ja, mit welchen Ergebnissen?

Frage 4:

Wie hat sich das Verkehrsaufkommen auf dieser Verbindung in den vergangenen fünf Jahren entwickelt? Liegen Erkenntnisse insbesondere über eine Zunahme des Radverkehrs sowie der Nutzung von Pedelecs, E-Bikes und E-Scootern vor?

Antwort zu 2 und 4:

Im Auftrag des Senats wurden zuletzt 2019, 2021 und 2023 Verkehrszählungen des Rad- und Fußverkehrs in der Hauffstraße mit folgenden Ergebnissen durchgeführt:

Erhebungsdatum	Erhebungsstandort	Zählwert
26.08.2019	östlicher Querschnitt der Hauffstraße am Knotenpunkt Pfarrstraße/Hauffstraße	1.125 Fahrräder/12h
26.08.2019	westlicher Querschnitt der Hauffstraße am Knotenpunkt Pfarrstraße/Hauffstraße	1.201 Fahrräder/12h
09.09.2021	westlicher Querschnitt der Hauffstraße am Knotenpunkt Pfarrstraße/Hauffstraße	886 Fahrräder/12h
09.09.2021	querender Fußverkehr über den westlichen Querschnitt der Hauffstraße am Knotenpunkt Pfarrstraße/Hauffstraße	180 Fußgänger/12h
06.07.2023	nördlicher Querschnitt der Hauffstraße am Knotenpunkt Türrschmidtstraße/ Kaskelstraße/Hauffstraße	967 Fahrräder/12h

Elektrokleinstfahrzeuge wurden nicht erfasst.

Frage 5:

Wie viele Verkehrsunfälle wurden in den vergangenen fünf Jahren im Bereich der Hauffstraße registriert, aufgeschlüsselt nach beteiligten Verkehrsarten und Jahren? Wie viele davon betrafen Fußgänger*innen, Radfahrer*innen oder Nutzer*innen von E-Scootern?

Antwort zu 5:

Die erfragten Daten können der folgenden Tabelle entnommen werden:

Verkehrsunfall (VU) nach VU-Beteiligung	Anzahl der VU				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Pkw-Führende (auch geparkte Fahrzeuge)	17	29	34	14	21

Verkehrsunfall (VU) nach VU-Beteiligung	Anzahl der VU				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Lkw-Führende (auch geparkte Fahrzeuge)	0	4	5	2	3
Radfahrende	1	3	0	2	2
Kraftradführende	0	1	1	1	0
Elektrokleinstfahrzeugführende	0	0	0	0	0
sonstige Fahrzeugführende	1	3	3	3	1
zu Fuß Gehende	0	0	0	0	0
Gesamt	19	40	43	22	27

Quelle: DWH VkIB, Stand: 31. August 2026

Frage 6:

Welchem Zweck dienen die in die Fahrbahn bzw. Wegeführung eingelassenen gepflasterten Bereiche bzw. Einkerbungen und wann wurden diese angelegt? Welche verkehrsplanerische oder verkehrsberuhigende Wirkung sollte mit ihnen erreicht werden?

Antwort zu 6:

Diesbezüglich gab das Bezirksamt an:
„Der Geh- und Radweg wurde ca. Mitte bis Ende der 2000 gebaut.
Diese Verschwenkungen sollen zur Verkehrsberuhigung beitragen.“

Frage 7:

Wie bewertet der Senat bzw. das Bezirksamt diese Elemente heute unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit? Wurde insbesondere untersucht, ob dadurch Ausweich- oder Slalombewegungen entstehen, die Konflikte zwischen entgegenkommenden und unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden begünstigen können?

Antwort zu 7:

Zu dieser Frage gab das Bezirksamt an:
„Der Gehweg mit den Verkehrszeichen Radfahrer frei ist ausgeschildert.
Untersuchung zum Fahrverhalten liegen nicht vor.“

Frage 8:

Wäre eine Entfernung oder Umgestaltung dieser Elemente aus Sicht des Senats bzw. des Bezirksamtes Lichtenberg geeignet, die Verkehrssicherheit zugunsten weniger Zusammenstöße zu verbessern? Welche Auswirkungen hätte eine solche Maßnahme auf die gefahrenen Geschwindigkeiten und welche Alternativen zur Verkehrsberuhigung kämen gegebenenfalls in Betracht?

Antwort zu 8:

Das Bezirksamt gab hierzu an:
„Das Entfernen oder Umbauten sind derzeit unrealistisch. Dafür stehen entsprechende notwendige finanzielle Mittel dem Straßen- und Grünflächenamt nicht zur Verfügung.“

Frage 9:

Welche baulichen oder verkehrsrechtlichen Möglichkeiten bestehen, um insbesondere den Rad- und E-Scooter-Verkehr auf der Verbindung wirksam zu entschleunigen, ohne durch zusätzliche Hindernisse neue Ausweich- und damit Unfallrisiken für andere Verkehrsteilnehmende zu schaffen?

Antwort zu 9:

Das Bezirksamt gab hierzu an:
„Eine nachhaltige Verhaltensänderung im Rad- und E-Scooter-Verkehr ist vor allem durch konsequente Kontrollen und die Ahndung von Verstößen zu erreichen. Sollten erhebliche Gefährdungen des Fußverkehrs nachgewiesen werden, wären auch verkehrsrechtliche Beschränkungen zu prüfen.“

Frage 10:

Welche Möglichkeiten bestehen, die derzeit zur Verfügung stehende Verkehrsfläche zu verbreitern oder unterschiedliche Nutzungen stärker voneinander zu trennen, beispielsweise durch sichere Aufenthalts-, Geh- oder Ausweichbereiche? Welche Flächen, Eigentumsverhältnisse oder sonstigen Rahmenbedingungen müssten hierfür berücksichtigt werden?

Antwort zu 10:

Kleinere Ausbauten zur Verlängerung der Radwege aus der bzw. in die Schreiberhauer Straße wären grundsätzlich, z. B. durch Verzicht auf die Parkstände am nördlichen Fahrbahnrand, denkbar. Eine zufriedenstellende Lösung nach den Regelwerksvorgaben und ohne Sperrung für Kfz-Verkehr bedingt jedoch einen Neubau der Eisenbahnunterführung und gegebenenfalls eine Neutrassierung des Straßenzugs Schreiberhauer Straße-Hauffstraße inklusive eines neuen Straßenanschlusses nördlich des Bahndamms. Auch perspektivisch sind dem Senat keine derartigen Planungen bekannt.

Das Bezirksamt gab hierzu an:
„Es bestehen keine Möglichkeiten der Verbreiterung, da die Flächen der Entwässerung dienen.“

Frage 11:

Welche Maßnahmen bestehen im Umfeld des Sportplatzes Hauffstraße bei Fußballspielen oder anderen besonders besuchsstarken Nutzungen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten? Gibt es hierfür ein gesondertes Verkehrs-, Sicherheits- oder Veranstaltungskonzept und wie wird insbesondere der zusätzliche Auto-, Fuß- und Radverkehr berücksichtigt?

Antwort zu 11:

Das Bezirksamt gab hierzu an:
„Die vorgenannten Konzepte würden lediglich bei übermäßigen Straßenbenutzungen z.B. im Rahmen von Veranstaltungserlaubnissen nach §29 StVO zur Anwendung kommen.“

Frage 12:

Welche straßenverkehrsrechtlichen Genehmigungen bzw. Anordnungen bestehen aktuell für die Baustelle im Bereich der Hauffstraße 6? Welche Flächen des öffentlichen Straßenlandes dürfen durch die Baustelle bzw. die Baustelleneinrichtung in Anspruch genommen werden und für welchen Zeitraum?

Antwort zu 12:

Das Bezirksamt gab hierzu an:
„Für Baumaßnahmen auf dem Grundstück der Hauffstraße 6 wurden verkehrsregelnde Maßnahmen im Bereich der Hauffstraße 5 – 7 sowie in der Pfarrstraße 87 – 89 angeordnet. Der Anordnungszeitraum ist aktuell 18.05.2026 – 30.11.2027.“

Frage 13:

Welche Vorgaben bestehen für die Absicherung und Beschilderung dieser Baustelle gegenüber Fuß- und Radverkehr? Wie wird kontrolliert, dass Baustellenschilder und Absperrungen rechtzeitig und eindeutig erkennbar sind und eine ausreichend breite und sichere Passage verbleibt? Wann fanden hierzu zuletzt Kontrollen statt und mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 13:

Das Bezirksamt gab hierzu an:
„Es werden Vorgaben gefordert, die in jedem Fall den Mindestanforderungen der RSA 21´ entsprechen. Die Baumaßnahme selbst wird hinsichtlich der Verkehrsbeschilderung im Rahmen freier Kapazitäten und im akuten Bedarfsfall durch die Straßenverkehrsbehörde kontrolliert. Beiläufige straßenrechtliche Begutachtungen erfolgen im Rahmen der Straßenbegehung und

durch die Bauaufseher sowie Straßeningenieure im Rahmen von ortsnahen Terminen. Eine Schwerpunktkontrolle ist bisher nicht notwendig gewesen. Auch ist die Beschwerdelage beim Bezirksamt unauffällig.“

Frage 14:

Sind im Bereich der Victoriastadt weitere bauliche Anpassungen von Fahrbahn- oder Wegeoberflächen vorgesehen, um die Bedingungen und die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu verbessern? Falls ja, welche Maßnahmen sind an welchen Standorten und in welchem Zeitraum vorgesehen?

Antwort zu 14:

Es sind derzeit keine derartigen Planungen bekannt.

Frage 15:

Welche Planungen bestehen für eine Neu- oder Umgestaltung des Lärmschutzwalls bzw. der Lärmschutzanlagen entlang der Bahntrasse im Bereich der Hauffstraße und der Victoriastadt? Wie ist der aktuelle Planungsstand, welche Maßnahmen sind vorgesehen und welcher Zeitplan wird verfolgt?

Antwort zu 15:

Dem Senat sind keine Maßnahmen bekannt.

Frage 16:

Wird im Zusammenhang mit diesen Planungen geprüft, die Unterführung im Bereich der Hauffstraße zu verbreitern oder anderweitig so umzugestalten, dass insbesondere für den Fuß- und Radverkehr mehr Platz und größere Verkehrssicherheit geschaffen werden können? Falls nein, warum nicht?

Antwort zu 16:

Ein Ausbau ohne Veränderungen am Brückenbauwerk inklusive der Widerlager, die sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG befinden, ist nicht möglich. Dem Senat liegen von der DB bislang keine Ausbau- oder Erneuerungsabsichten für die Eisenbahnüberführung Hauffstraße vor, in deren Zuge eine Anpassung der Straßenverkehrsanlagen erfolgen könnte. Entsprechende Planungen zur Erweiterung des Bauwerks sind nicht bekannt und eine Prüfung möglicher Anpassungen durch SenMVKU hat dementsprechend bisher nicht stattgefunden. Sobald seitens der DB Ausbau- oder Erneuerungsabsichten bekannt werden, könnte eine Anpassung der Straßenverkehrsanlagen unter Beachtung der haushaltsrechtlichen Möglichkeiten in diesem Zuge erfolgen. Grundsätzlich befürwortet der Senat einen Ausbau der bestehenden Eisenbahnüberführung.

Frage 17:

Welche Abstimmungen hierzu finden zwischen dem Land Berlin, dem Bezirksamt Lichtenberg, der Deutschen Bahn bzw. weiteren Eigentümer*innen oder Vorhabenträger*innen statt?

Antwort zu 17:

Dem Senat sind diesbezüglich keine Abstimmungen bekannt.

Berlin, den 11.11.2026

In Vertretung
Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt