

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Orkan Özdemir (SPD)

vom 3. September 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. September 2025)

zum Thema:

**Raserei in Friedenau: Steht eine Rückkehr zur Geschwindigkeits-Orgie auf der Saarstraße bevor?**

und **Antwort** vom 24. September 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Sep. 2025)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Orkan Özdemir (SPD)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/23806  
vom 3. September 2025

über Raserei in Friedenau: Steht eine Rückkehr zur Geschwindigkeits-Orgie auf der  
Saarstraße bevor?

---

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

Frage 1:

Plant der Senat, dass die Tempo-30-Zone in der Saarstraße in Friedenau auf Tempo 50 erhöht wird? Wenn ja, welche Überlegungen oder Gründe stehen dahinter?

Frage 8:

Gibt es Erkenntnisse darüber, wie sich eine Geschwindigkeitsänderung von Tempo 30 auf Tempo 50 auf die Luftqualität in der Saarstraße auswirken könnte? Liegen dem Senat Informationen oder Analysen vor, die die Unterschiede in der Luftqualität zwischen den beiden Geschwindigkeitsbegrenzungen beleuchten?

Frage 9:

Gibt es Erkenntnisse darüber, dass die bestehende Tempo-30-Zone sich bewährt hat und von den Anwohnern geschätzt wird?

Frage 10:

Welche spezifischen Vorteile hat die bestehende Tempo-30-Zone für die Anwohner gebracht?

Frage 11:

Wie hat sich die Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Sicherheit und Lebensqualität der Anwohner ausgewirkt?

Antwort zu 1 und 8 bis 11:

In der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin (<https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/umwelt/luft/luftreinhalteplanung/luftreinhalteplan-3-fortschreibung/lrp-3-fortschreibung.pdf?ts=1757417164>) wurde untersucht, wie sich eine Aufhebung von Tempo 30 und eine Rückkehr zur Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf die Luftqualität auswirkt. Es wurde festgestellt, dass der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) um 2 µg/m<sup>3</sup> ansteigen kann. In der Saarstraße betrug im Jahr 2022 der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert 22 µg/m<sup>3</sup>. Der aktuelle Grenzwert der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz von 40 µg/m<sup>3</sup> kann somit auch ohne Tempo 30 sicher eingehalten werden. Da damit der Anordnungsgrund für die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit entfallen ist, wurde die Beschränkung aufgehoben.

Zu anderen Aspekten der Lebensqualität liegen keine Erkenntnisse vor.

Frage 2:

Ist dem Senat bekannt, dass es an der Saarstraße die Fläming-Grundschule gibt, und welche Auswirkungen hätte eine Erhöhung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Sicherheit der Schüler\*innen der Fläming-Grundschule?

Antwort zu 2:

Die Fläming-Grundschule liegt in der Illstraße 4, 12161 Berlin. Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Sicherheit der Schülerinnen und Schüler der Fläming-Grundschule sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Saarstraße besteht nicht.

Frage 3:

Ist der Senat darüber informiert, dass es an der Saarstraße einen Kinderspielplatz gibt, und welche Auswirkungen hätte eine Erhöhung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Sicherheit der Besucher des Kinderspielplatzes?

Antwort zu 3:

Nein, insoweit entfällt die Beantwortung des zweiten Teils der Frage.

Frage 4:

Ist dem Senat bekannt, dass an der Saarstraße ein Nachbarschaftszentrum existiert, und wurden die potenziellen Sicherheitsauswirkungen auf dieses Zentrum bei der Überlegung zur Änderung der Geschwindigkeitsbegrenzung berücksichtigt?

Antwort zu 4:

Bei einem „Nachbarschaftszentrum“ handelt es sich nicht um eine Einrichtung, die nach den Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung regelmäßig zur Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führt.

Frage 5:

Weiß der Senat von einer Ganztagschule in der Nähe der Saarstraße, und wie würde eine Anhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung die Schüler\*innen dieser Schule beeinflussen?

Antwort zu 5:

Eine Ganztagschule in der Nähe der Saarstraße ist nicht bekannt.

Frage 6:

Ist es dem Senat bekannt, dass die Autobahnausfahrt und das Gefälle der Saarstraße zu einer erhöhten Geschwindigkeit vieler Fahrzeuge führen, und wie wird dies in Betracht gezogen?

Antwort zu 6:

Die jeweils gültige zulässige Höchstgeschwindigkeit ist unabhängig von den örtlichen Gegebenheiten einzuhalten. Bei der Polizei Berlin liegen keine Erkenntnisse im Sinne der Fragestellung vor.

Frage 7:

Verfügt der Senat über polizeiliche Statistiken, die die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsänderung von Tempo 50 auf Tempo 30 in der Saarstraße dokumentieren? Falls vorhanden, wie unterscheiden sich Unfall- und Sicherheitsstatistiken zwischen den beiden Geschwindigkeitsbegrenzungen?

Antwort zu 7:

Zur Darstellung des Lagebilds der Verkehrsunfälle (VU) in der Saarstraße im Auswertebereich zwischen der Rheinstraße und der Autobahnbrücke – sowohl vor als auch nach Einrichtung der gegenständlichen Tempo-30-Strecke – wurden die ausgewählten Zeiträume vom 1. Januar 2014 bis zum 30. Juni 2019 (Tempo 50) sowie vom 1. Januar 2020 bis zum 30. Juni 2025 (Tempo 30) statistisch ausgewertet, um einen möglichst aussagekräftigen Vergleich zwischen den Unfallhäufigkeiten vor und nach der Einrichtung der Tempo-30-Strecke zu ermöglichen. Der Polizei Berlin stehen derzeit keine aktuelleren Daten aus dem DWH VkiB zur Verfügung, da

der betreffende Zeitraum systemimmanent erst zu einem späteren Zeitpunkt ausgewertet wird. Die Ergebnisse sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen:

VU-Kategorie	Jahr/Anzahl der VU						
	Jahr 2014	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019 (bis 30.06.)	gesamt
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	1	0	0	1	0	2
VU mit Leichtverletzten	2	8	7	3	7	3	30
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mind. 1 Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	1	0	0	0	1	0	2
sonstiger VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	3	0	0	3
alle übrigen VU	33	40	36	31	46	12	198
gesamt	36	49	43	37	55	15	235

Quelle: Senatsverwaltung für Inneres und Sport (Stand: 31. August 2025)

VU-Kategorie	Jahr/Anzahl der VU						
	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025 (bis 30.06.)	gesamt
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	1	0	2	2	0	0	5
VU mit Leichtverletzten	4	7	8	5	3	4	31
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mind. 1 Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	0	0	0	0	0	0

VU-Kategorie	Jahr/Anzahl der VU						
	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025 (bis 30.06.)	gesamt
sonstiger VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	1	1	0	0	2
alle übrigen VU	27	33	29	30	37	14	170
gesamt	32	40	40	38	40	18	208

Quelle: Senatsverwaltung für Inneres und Sport (Stand: 31. August 2025)

(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.)

Seitens der Polizei Berlin lässt sich auf Basis der vorliegenden Daten keine signifikante Veränderung der Verkehrssicherheitslage in der Saarstraße infolge der Einrichtung der Tempo-30-Strecke feststellen.

Frage 12:

Ist die Einrichtung der Tempo-30-Zone in der Saarstraße aufgrund von Verkehrsanalysen oder eher aus ideologischen Gründen erfolgt?

Antwort zu 12:

Die Einrichtung der Tempo 30 Strecke erfolgte im Jahr 2019 im Rahmen des Luftreinhalteplans. Ansonsten wird auf die Beantwortung zu Frage 1 bzw. 8-11 verwiesen.

Berlin, den 24.09.2025

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