

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 15. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Januar 2026)

zum Thema:

Tempo 30 an hochfrequentierten Schulwegen - passiert da noch was?

und **Antwort** vom 3. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 4. Februar 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24890
vom 15. Januar 2026
über Tempo 30 an hochfrequentierten Schulwegen - passiert da noch was?

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

In der Antwort auf die Anfrage 19/24061 zu Tempo 30 an Hauptstraßen im Umfeld von Schulen nach der StVO-Novelle heißt es:

"Die dargestellte Methodik ist nicht nur sehr zeitaufwändig, sondern erfordert auch einen hohen personellen Einsatz, wodurch Personal aufgrund der ohnehin schon knappen personellen Ressourcen dann fehlt, um andere Verkehrssicherheitsbegehren zu prüfen. Die hier gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen werden daher dafür genutzt, um ein praktikableres Prüfverfahren zu entwickeln, welches mit einem leistbaren Einsatz von personellen Ressourcen eine rechtssichere Umsetzung der neuen Anordnungsgrundlage gewährleistet. Für die Zukunft werden daher Optimierungen angestrebt, die idealerweise auch technische Möglichkeiten besser ausschöpfen sollen."

Frage 1:

Wie ist der Stand bei der angekündigten Entwicklung eines praktikablen Prüfverfahrens zur Bearbeitung der vielen Anträge auf Anordnung von Tempo 30 an hochfrequentierten Schulwegen?

Frage 2:

Bis wann strebt der Senat den Abschluss der Entwicklung und Anwendung eines praktikablen Prüfverfahrens im Sinne der Frage 1 an?

Antwort zu 1 und 2:

In Kooperation mit dem European Institute of Innovation & Technology (EIT) wurde im Rahmen eines europaweiten Technologie- und Innovationsscouting eine Ausschreibung gestartet (sog. RAPTOR-Programm). Diese hat das Ziel, in möglichst kurzer Zeit eine innovative und digitale Lösung zu finden, um berlinweit hochfrequentierte Schulwege zu identifizieren. Wesentliche Anforderung ist, dass durch ein automatisiertes Verfahren die Schulwege über mehrere Schulen hinweg identifiziert werden, welche die personal- und zeitaufwendige Begutachtung jeder einzelnen Schule möglichst überflüssig macht. Die Ausschreibung endet im Mai 2026, die Ergebnisse sollen bis Ende 2026 vorliegen.

Durch die für Mobilität und die für Bildung zuständigen Senatsverwaltungen wird aktuell das Konzept für schulisches Mobilitätsmanagement gem. § 17 a MobG BE finalisiert, welches die Erstellung von Schulmobilitätsplänen für die Berliner Grundschulen zum Ziel hat. Im Vorgriff darauf wird aktuell eine Arbeitshilfe und eine geodatenbasierte Webanwendung zur Erstellung von Schulwegplänen erarbeitet. Die Webanwendung soll u.a. dazu dienen, mögliche und tatsächlich benutzte Schulwege zu ermitteln. Mit einer Fertigstellung ist bis zum Herbst 2026 zu rechnen.

Frage 3:

Bis wann soll die Bearbeitung der in 2025 eingegangenen Anträge auf Anordnung von Tempo 30 an hochfrequentierten Schulwegen abgeschlossen bzw. auf der Straße umgesetzt sein?

Antwort zu 3:

Die Anträge können entsprechend der Ausführungen zur ersten Frage voraussichtlich ab 2027 bearbeitet werden. Sofern eine Antragsbearbeitung infolge bereits vorliegender eindeutiger Datengrundlagen schon zuvor möglich ist, erfolgt die Bearbeitung unabhängig von diesen. Dies gilt vor allem, wenn in Anträgen Örtlichkeiten enthalten sind, die eindeutig eine Einstufung als hochfrequentierten Schulweg ermöglichen.

Frage 4:

Welche finanziellen und personellen Ressourcen und/oder Vergabe externer Unterstützungsleistung bedarf es, um ein solches Prüfverfahren zu entwickeln?

Antwort zu 4:

Die Erstellung der Webanwendung erfolgt in einer verwaltungsübergreifenden Projektgruppe, die von einem technischen Dienstleister unterstützt wird.

Die europaweite Ausschreibung in Kooperation mit dem EIT hat ein Volumen von 60.000 €. Dies umfasst jedoch nur die Entwicklung eines Pilots. Für die Skalierung und Validierung können weitere Kosten entstehen, welche derzeit nicht beziffert werden können.

Frage 5:

Welche Anstrengungen unternimmt der Senat, um diese Ressourcen zur Verfügung stellen zu können?

Antwort zu 5:

Die Senatsverwaltung hat den Fall bei einem europaweiten Technologie- und Innovationsscouting des EIT eingereicht und zur Ausschreibung gebracht, um schnellstmöglich eine passende Lösung für Berlin entwickeln zu lassen (siehe hierzu auch Antwort auf Frage 1). Für die Webanwendung wurde eine Projektgruppe eingerichtet (s. Antwort auf Frage 4).

Frage 6:

Wie wird bis zum Vorliegen eines praktikablen Prüfverfahrens mit den vorliegenden und noch eingehenden Anträgen auf Anordnung von Tempo 30 an hochfrequentierten Schulwegen verfahren?

Antwort zu 6:

Die Antragstellenden erhalten entsprechende Zwischenbescheide, im Übrigen wird auf dies Antwort auf Frage 3 verwiesen. .

Frage 7:

Welche Fristen bestehen derzeit, bis wann über eingegangene Anträge entschieden bzw. Zwischenbescheide erstellt werden müssen?

Antwort zu 7:

Spezialgesetzliche Fristen, bis wann über eingegangene Anträge auf Geschwindigkeitsbeschränkungen entschieden werden muss, existieren nicht. Auf § 75 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) wird verwiesen.

Frage 8:

Wie viele Verfahren laufen derzeit vor den Berliner Verwaltungsgerichten gegen die Senatsverwaltung für Verkehr/das Land Berlin, in denen Betroffene die Anordnung von Tempo 30 gerichtlich durchsetzen möchten?

Antwort zu 8:

Es wird derzeit ein vorläufiges Rechtsschutzverfahren vor dem Verwaltungsgericht Berlin geführt. Dieses betrifft jedoch nicht den Anordnungsgrund „hochfrequenter Schulweg“ gemäß § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO.

Frage 9:

Wie viele Untätigkeitsklagen sind derzeit aufgrund ausstehender Anordnung von Tempo 30-Anträgen anhängig?

Antwort zu 9:

Es sind derzeit keine Untätigkeitsklagen aufgrund ausstehender Anordnung von Tempo 30-Anträgen anhängig.

Frage 10:

Wie gewährleistet der Senat derzeit die Umsetzung des mit der StVO-Novelle verankerten Ziels die Sicherheit von hochfrequentierten Schulwegen durch Tempo 30 zu verbessern?

Antwort zu 10:

Zur geplanten Vorgehensweise an hochfrequentierten Schulwegen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 5 verwiesen. Der Senat setzt sich für die schnellstmögliche Erarbeitung einer praktikablen und rechtssicheren Anwendung zur Ermittlung der Datenlage für die Feststellung hochfrequenter Schulwege ein, auf deren Grundlage dann die weiteren Prüfungen der Erfordernisse von sicherheitserhöhenden Maßnahmen erfolgen können. Darüber hinaus wurden und werden konkrete Gefahrenstellen auf den Schulwegen durch geeignete Maßnahmen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) wie dem Aufstellen der Gefahrzeichen 136 „Kinder“, der Reduzierung von Fahrgeschwindigkeiten sowie der Verbesserung der Sichtverhältnisse durch Ausweisung von Haltverboten gesichert. Auch wurden und werden in den Bereichen, wo vermehrt Kinder auf ihrem Schulweg eine Straße überqueren müssen, durch bauliche Mittel wie Gehwegvorstreckungen oder Mittelinseln oder auch durch Fußgängerüberwege oder Lichtzeichenanlagen die Querungsbedingungen verbessert. Die Gewährleistung der Sicherheit der Schulkinder ist ein wichtiges Anliegen des Senats.

Frage 11:

Welches Prüfverfahren wendet der Senat für sonstige Anträge auf Anordnung von Tempo 30 aus anderen Gründen wie Lärmschutz, allgemein Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung, Schutz des direkten Umfelds und Nahbereich sensibler Einrichtungen an?

Antwort zu 11:

Diese Anträge werden einzelfallbezogen geprüft, das bedeutet, dass für die konkret betroffene Straße je nach Antragsanliegen die Lärm- und Luftschaadstoffbelastung auf der Grundlage gerichtlich anerkannter Berechnungsmethoden ermittelt wird, eine Überprüfung der Verkehrsabläufe anhand von Verkehrsbeobachtungen und der Heranziehung von

Unfallstatistiken erfolgt und die örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten sowie bereits vorhandene Maßnahmen und künftige Planungen eruiert werden. Auf der Grundlage dieser Ermittlungsergebnisse und den zu beachtenden rechtlichen Vorgaben erfolgt eine Abwägungsentscheidung, ob und durch welche Maßnahme das beantragte Ziel erreicht werden kann. Bei einer Entscheidung pro Tempo 30 muss im weiteren Schritt die zeitliche und räumliche Ausdehnung unter Berücksichtigung ggf. schon bestehender Tempo 30-Regelungen (sogenannter Lückenschlüsse) festgelegt werden. In die Entscheidungen werden auch die Polizei Berlin, die Bezirksamter und sofern betroffen die BVG durch Anhörung eingebunden.

Frage 12:

Warum führt der Senat trotz des erheblichen öffentlichen Interesses an diesen Informationen keine statistische Erfassung sämtlicher Anträge auf Anordnung von Tempo 30 ein?

Antwort zu 12:

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit als auch die Gewährleistung des Gesundheitsschutzes lässt sich nicht an der Anzahl eingegangener Anträge und deren Prüfergebnissen (Ablehnungen/Anordnungen) messen. Falls ein entsprechender Bedarf im Rahmen der Prüfungen bestätigt wurde und es daher zu einer Anordnung von Tempo 30 kommt, wird diese auch statistisch erfasst, da hierdurch eine neue Verkehrszeichenlage vor Ort entsteht. Die Anzahl von Ablehnungen ist hierbei nicht relevant.

Berlin, den 03.02.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt