

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)

vom 20. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Februar 2026)

zum Thema:

Tempo 30, Dialogdisplays und Sofortmaßnahmen zur Verkehrssicherung an Bushaltestellen und Querungsstellen in Späthsfelde

und **Antwort** vom 11. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. März 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25329
vom 20. Februar 2026
über Tempo 30, Dialogdisplays und Sofortmaßnahmen zur Verkehrssicherung an
Bushaltestellen und Querungsstellen in Späthsfelde

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

Frage 1:

An welchen der in der Schriftlichen Anfrage 19/24095 benannten Standorte (Westweg, Mahonienweg, Ligusterweg, Späthstraße) wurde geprüft, ob eine Anordnung von Tempo 30 aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes oder des Schutzes besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmender möglich ist, und mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 1:

Im Jahr 2020 wurde ein Antrag aus der Bevölkerung für den Königsheideweg, aus Verkehrssicherheitsgründen eine Geschwindigkeitsreduzierung einzurichten, abgelehnt. In der Johannisthaler Chaussee wurde mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 27.02.2024 im Abschnitt von der A 113 BAB Autobahnzubringer Dresden bis Aprikosensteig die Geschwindigkeit auf 30 km/h auf Grund der Gefährdung von Fuß- und Radverkehr gesenkt. In Fahrtrichtung Königsheideweg endet zunächst der Radweg und wenige Meter dahinter der Gehweg. Für die weiteren Straßen in der Zuständigkeit des Senats (übergeordnetes Straßennetz) bestand und besteht weiterhin kein zwingendes verkehrsrechtliches Erfordernis für Anordnungen von Geschwindigkeitsreduzierungen.

Frage 2:

Welche rechtlichen, fachlichen oder verkehrlichen Gründe sprechen an diesen konkreten Standorten gegen eine Tempo-30-Anordnung, obwohl dort Bushaltestellen, Schulwege und fehlende Gehwege zusammentreffen?

Antwort zu 2:

Gemäß § 45 Abs.1 Satz 1 und Abs. 9 StVO erfordert eine Anordnung neben Erforderlichkeit und Geeignetheit der Maßnahmen eine konkrete Gefahrenlage. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der zu schützenden Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Auf den genannten Straßenzügen gibt es eine relativ geringe Wohnbebauung, zum Teil nur einseitig und mit überwiegend Einfamilienhäusern. Nach Kenntnis des Senats gibt es keine schützenswerten sensiblen Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen oder Seniorenwohnheime im Umkreis. Die oben genannten zwingend gebotenen besonderen Umstände können daher nicht erkannt werden und es besteht keine Veranlassung, Geschwindigkeitsreduzierungen anzuordnen.

Bei Beachtung der erforderlichen Aufmerksamkeit und Sorgfalt ist jedem Verkehrsteilnehmer eine Teilnahme am Straßenverkehr ohne besondere Gefährdung möglich. Die Unfalllage ist nach bisherigen Erkenntnissen als unauffällig einzustufen.

Frage 3:

In welcher Weise wurden bei diesen Prüfungen die in der Antwort auf 19/24095 dokumentierten massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der Johannisthaler Chaussee (bis zu 90 km/h) berücksichtigt?

Antwort zu 3:

Geschwindigkeitsüberschreitungen stellen ein verkehrswidriges Verhalten dar, welches sich mit straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen nicht verhindern lässt.

Frage 4:

Teilt der Senat die Auffassung des Bezirksamts, dass Dialogdisplays zur Geschwindigkeitsanzeige an Tempo-50-Strecken grundsätzlich nicht zielführend seien, auch wenn diese nachweislich von sehr hohen Überschreitungen und einer besonderen Gefährdungslage geprägt sind?

Antwort zu 4:

Es wird empfohlen, dass bei der Aufstellung von Dialogdisplays Standorte priorisiert werden, bei denen besonders vulnerable Gruppen geschützt werden können. Diese sind z. B. in der

Nähe von sensiblen Einrichtungen wie Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, öffentlichen Spielplätzen sowie Fußgängerüberwegen und Querungshilfen. Eine Einschränkung unter Berücksichtigung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit wird hierbei nicht getroffen.

Frage 5:

Nach welchen berlinweit einheitlichen fachlichen Kriterien werden Dialogdisplays priorisiert und eingesetzt, insbesondere im Umfeld von Bushaltestellen, Querungsstellen, Schulwegen und Bereichen ohne sichere Gehwege?

Frage 6:

In welcher Weise fließen konkrete Gefährdungsindikatoren wie hohe Überschreitungszahlen, fehlende Querungsmöglichkeiten und die Nutzung durch Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen und den Busverkehr in diese Priorisierung ein?

Antwort zu 5 und 6:

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 5 und 6 gemeinsam beantwortet. Der operative Betrieb der Dialog-Displays und somit auch die Priorisierung und Festlegung von Standorten obliegt den Bezirken. Kriterien oder Indikatoren, welche ggf. dort in Ansatz gebracht werden, sind dem Senat nicht bekannt.

Frage 7:

Wurde für die Standorte in Späthsfelde geprüft, ob eine Kombination aus Tempo-30-Anordnung, Dialog-display und provisorischer Querungssicherung (z. B. Mittelinsel, Baustellenampel, Markierungen) als Übergangslösung eingesetzt werden kann, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 7:

Provisorische Querungssicherungen sind unter den vorhandenen Gegebenheiten nicht umsetzbar. Es wird nochmal auf die Zuständigkeit für die Planung und Herstellung der Gehwege durch das Straßen- und Grünflächenamt Treptow-Köpenick als Straßenbaulastträger hingewiesen. Es obliegt auch dem Straßenbaulastträger, Dialogdisplays aufzustellen.

Frage 8:

Wenn eine solche Kombination bislang nicht geprüft oder nicht umgesetzt wurde, welche Gründe stehen dem entgegen?

Antwort zu 8:

Es liegt keine rechtliche und verkehrliche Grundlage für eine Geschwindigkeitsreduzierung vor.

In der von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt geleiteten Arbeitsgruppe „Förderung des Fußverkehrs/ Querungshilfen“ wurde sich auf die Planung und Umsetzung der Gehwege geeinigt, für die das Straßen- und Grünflächenamt Treptow-Köpenick als Straßenbaulastträger zuständig ist.

Frage 9:

Warum wurden an den betroffenen Bushaltestellen und Querungsstellen bislang keine mobilen Lichtsignalanlagen (Baustellenampeln) eingesetzt, obwohl dort sichere Gehwege und dauerhafte Querungshilfen fehlen?

Antwort zu 9:

Die Anordnung einer Lichtzeichenanlage ist an bestimmte Voraussetzungen gebunden. Verkehrsbeobachtungen außerhalb der Ferien- und Urlaubszeit haben gezeigt, dass der Verkehr im Allgemeinen geordnet und sicher verläuft und selbst in Verkehrsspitzenzeiten ausreichende Lücken in der Fahrzeugfolge vorhanden sind, die es dem Fußverkehr unter Beachtung der bei der Teilnahme am Straßenverkehr notwendigen Sorgfalt und Aufmerksamkeit gestatten, nach kurzen Wartezeiten die Fahrbahn zu überqueren. Die Feststellungen vor Ort werden wiederholt durch für diese Örtlichkeiten unauffällige Verkehrsunfallauswertungen bestätigt.

Frage 10:

Welche rechtlichen oder tatsächlichen Voraussetzungen müssten erfüllt sein, damit solche temporären Lichtsignalanlagen an diesen Standorten angeordnet werden können?

Antwort zu 10:

Weder die örtlichen noch die verkehrlichen Voraussetzungen zur Einrichtung einer dauerhaften Lichtzeichenanlage sind in den genannten Bereichen gegeben (Unfalllage, Fußgängerfrequentierung, Anordnungsgrund im engeren Sinne z.B. Schulwegsicherung). Das schließt ebenfalls die Errichtung einer provisorischen bzw. temporären Lichtzeichenanlage ein.

Nach § 37 StVO in Verbindung mit den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) sollen diese dort errichtet werden, wo ein starker Verkehr herrscht und es den Fußgängern wegen der Dichte des Verkehrs nicht möglich ist, ohne diese Schutzeinrichtung die Fahrbahn zu queren.

Frage 11:

Wie erklärt der Senat den Widerspruch, dass Bushaltestellen genehmigt und betrieben werden dürfen, obwohl weder sichere Gehwege noch Querungshilfen vorhanden sind, gleichzeitig aber genau auf diese fehlenden Gehwege verwiesen wird, um die Einrichtung von Zebrastreifen oder anderen Querungshilfen abzulehnen?

Antwort zu 11:

Gemäß den Verwaltungsvorschriften zu § 26 Fußgängerüberwege der Straßenverkehrsordnung und der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ 2001 wird vorgeschrieben, dass auf beiden Straßenseiten Gehwege oder ein weiterführender Fußweg vorhanden sein sollen. Für die Einrichtung von Bushaltestellen muss ein befestigter Haltestellenbereich für das sichere Ein- und Aussteigen vorhanden sein oder im Zuge dessen gebaut werden. Weitere verbindliche Vorgaben in Bezug auf die bauliche Befestigung des Gehwegs gibt es für Bushaltestellen nicht.

Ergänzend wird auf die ausführliche Antwort der BVG zu Frage 10 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/24095 verwiesen.

Frage 12:

Teilt der Senat die Auffassung, dass dieser Zustand mit den Zielen der Vision Zero, der Barrierefreiheit im ÖPNV und dem Schutz von Schulwegen nicht vereinbar ist?

Antwort zu 12:

Der aktuelle Zustand resultiert aus gewachsenen Strukturen. Es wird angestrebt, fehlende Gehwege und Querungshilfen zu ergänzen sowie festgestellte Geschwindigkeitsüberschreitungen des Kfz-Verkehrs zu ahnden, um somit die genannten Ziele zu erreichen.

Frage 13:

Welche konkreten Schritte, Fristen und Zuständigkeiten gibt es für die Prüfung und Umsetzung von Tempo-30-Anordnungen, Dialogdisplays, temporären Querungssicherungen und dem Bau der erforderlichen Gehwege an den genannten Standorten in Späthsfelde?

Antwort zu 13:

Der Bau von erforderlichen Gehwegen sowie das Aufstellen von Dialogdisplays obliegt dem Bezirksamt als Straßenbaulastträger.

Die Prüfungen und Anordnungen zur Einrichtung von Tempo 30 sowie für Querungssicherungen obliegen für das übergeordnete Straßennetz dem Senat. Die erfolgten Prüfungen sind negativ

ausgefallen. Die Vorgänge sind abgeschlossen bzw. bereits durch den Straßenbaulastträger umgesetzt, insofern erfolgen keine weiteren Schritte des Senats

Berlin, den 11.03.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt