

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Vasili Franco (GRÜNE)

vom 24. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. März 2026)

zum Thema:

**Tempo 30 auf der Ebertystraße – wann geht es voran?**

und **Antwort** vom 9. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. April 2026)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Vasili Franco (GRÜNE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25660

vom 24. März 2026

über Tempo 30 auf der Ebertystraße – wann geht es voran?

---

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

Frage 1:

Für die Ebertystraße wurde vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg eine Herabstufung ins Nebenstraßennetz beantragt.

- a. Wie ist der aktuelle Sachstand?
- b. Was spricht für und was gegen eine Herabstufung der Ebertystraße?
- c. Nach der Reform der StVO im Jahr 2025 ist die Anordnung von Tempo 30 erleichtert worden. Stehen nach dieser Reform noch rechtliche Gründe gegen eine Tempo-30-Herabsetzung der Ebertystraße, wenn ja, welche?
- d. Wenn nein, plant die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung, der Bitte des Bezirks aus 2023 zu folgen und die Ebertystraße entsprechend zu überprüfen bzw. Tempo 30 anzuordnen?
- e. Wann kann mit einer Entscheidung gerechnet werden?
- f. Gab es seitens des Bezirksamtes Bestrebungen an entsprechender Stelle eine Tempo 30 Anordnung im Umfeld des Eingangsbereiches der Schule anzuordnen und wie hat sich die Senatsverkehrsverwaltung hierzu verhalten (bitte begründen)?

Antwort zu 1:

- a./b. Dem Antrag auf Herausnahme der Ebertystraße aus dem übergeordneten Verkehrsstraßennetz von Berlin konnte weiterhin nicht zugestimmt werden, da kein belastbarer Nachweis des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg vorliegt, der die Auswirkungen einer Umstufung auf das umliegende übergeordnete Hauptverkehrsnetz als verträglich darstellt. Für eine Umstufung ist insbesondere die Aufrechterhaltung des

Netzzusammenhangs des übergeordneten Straßennetzes maßgeblich. Dieser wäre bei einer Herabstufung nicht ausreichend gesichert.

- c./d. Mit der Reform der Straßenverkehrs-Ordnung wurden die Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30 erweitert. Unabhängig davon bleibt die Ebertystraße Teil des übergeordneten Straßennetzes, sodass verkehrliche Belange weiterhin zu berücksichtigen sind.

In der Ebertystraße befinden sich zwei Kindertagesstätten, die grundsätzlich eine streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 ermöglichen. Rechtsgrundlage hierfür ist § 45 Abs. 9 StVO in Verbindung mit der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO), wonach im unmittelbaren Bereich sozialer Einrichtungen – insbesondere Kindertagesstätten – Tempo 30 auch ohne besondere Gefahrenlage angeordnet werden kann. Vor diesem Hintergrund wird derzeit eine kombinierte Anordnung vorbereitet, die sowohl Tempo 30 im Tageszeitraum im Umfeld der Kindertagesstätten als auch Tempo 30 in den Nachtstunden aus Gründen des Lärmschutzes vorsieht. Hinsichtlich der nächtlichen Anordnung wird auf die nachfolgenden Ausführungen zum Lärmaktionsplan verwiesen.

- e. Es kann noch keine Aussage zur Zeitdauer getroffen werden, siehe auch Antwort auf die Frage 3.
- f. Bereits im Jahr 2020 ist das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg mit dem Wunsch nach einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 an die Senatsverwaltung herangetreten. Die konkrete Bauphase der Hausburgschule mit einer Verlagerung des Zugangs zur Ebertystraße war zu diesem Zeitpunkt jedoch noch nicht bekannt. Grundsätzlich würde auch ein schulbezogener Zugang einen eigenständigen Anordnungsgrund für Tempo 30 darstellen.
- Im Zuge der derzeit vorbereiteten Tempo-30-Anordnung im Umfeld der Kindertagesstätten ist ohnehin vorgesehen, den betroffenen Straßenabschnitt so zu fassen, dass auch der zukünftige Schuleingang in den Geltungsbereich einbezogen wird.

Frage 2:

Welche konkreten verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen werden für die Dauer der Bauphase der Hausburgschule ergriffen, welche die Verlegung des Eingangs von der Hausburgstraße an die Ebertystraße beinhaltet, um die Schulwegsicherheit zu verbessern (bitte alle geplanten Maßnahmen auflisten mit Zeitplan und Zuständigkeit angeben)?

Antwort zu 2:

Zur Sicherung der Schulwege wird insbesondere die Anordnung von Tempo 30 im betroffenen Abschnitt dienen.

Darüber hinaus sind keine weitergehenden Maßnahmen erforderlich. Im Umfeld bestehen bereits ausreichende Querungsmöglichkeiten, insbesondere durch vorhandene Lichtsignalanlagen an der Kochhannstraße sowie an der Straßmannstraße.

Frage 3:

Wird für die Ebertystraße die Aufnahme in das Tempo-30-Nachtkonzept erfolgen, wenn ja, wann, wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 3:

Die Ebertystraße wurde im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2024–2029 umfassend geprüft. Der zugrunde liegende Prüfprozess umfasste rund 1.550 km Straßennetz mit etwa 14.000 Straßenabschnitten.

Die Ergebnisse sind in ein gesamtstädtisches nächtliches Tempo-30-Konzept eingeflossen, das am 2. September 2025 vom Berliner Senat beschlossen wurde. Die Ebertystraße ist Teil der ersten Umsetzungsstufe dieses Konzepts mit einer Gesamtlänge von rund 230 km.

Mit der Umsetzung wurde bereits begonnen. Aufgrund des erforderlichen Anhörungs- und Anordnungsverfahrens sowie notwendiger Anpassungen an Lichtsignalanlagen erfolgt die Umsetzung jedoch schrittweise, sodass die konkrete Anordnung noch etwas Zeit in Anspruch nehmen wird.

Frage 4:

Wie viele Anwohnendenanträge zur Einführung von Tempo 30 auf der Ebertystraße wurden seit 2023 gestellt (bitte aufschlüsseln nach Jahren, Begründung des Antrags und Entscheidung der Senatsverwaltung)?

Antwort zu 4:

Seit 2023 sind rund 20 Anträge zur Einführung von Tempo 30 eingegangen, überwiegend mit der Begründung der Lärminderung. Vor dem Hintergrund der gesamtstädtischen Bearbeitung im Rahmen des Lärmaktionsplans wurden diese in den laufenden Prüfprozess einbezogen und nicht isoliert beschieden.

Frage 5:

Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation an der Ebertystraße sind aktuell vorgesehen (mit Bitte um Angabe Planungs-/Umsetzungsstand)?

Antwort zu 5:

Die Ebertystraße wird im Zuge der Umsetzung des Lärmaktionsplans noch weiterhin betrachtet. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

Frage 6:

Wie viele Unfälle haben in den Jahren 2023-2026 auf der Ebertystraße stattgefunden (bitte aufschlüsseln nach Jahren, Schwere des Unfalls, Unfallverursachenden und Geschädigten)?

Antwort zu 6:

Die angegebenen Daten wurden der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangsstatistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse Verkehrslagebild (DWH VkiB) entnommen. Da DWH VkiB 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.

Die Anzahl der polizeilich registrierten präventionsrelevanten Verkehrsunfälle (VU) im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Januar 2026 nach Unfallkategorien für die Ebertystraße sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

VU-Kategorien	Jahr/Anzahl der VU			
	2023	2024	2025	2026 (bis 31.01.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	2	1	0
VU mit Leichtverletzten	2	3	2	1
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	1	2	0
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0
alle übrigen VU	16	19	11	3
gesamt	18	25	16	4

(Quelle: DWH VkiB, Stand: 25. März 2026)

Die Anzahl der Hauptunfallverursachenden nach Unfallkategorien im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Januar 2026 für die Ebertystraße sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

VU-Kategorien/Hauptunfallverursachende	Jahr/Anzahl der Hauptunfallverursachenden			
	2023	2024	2025	2026 (bis 31.01.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	2	1	0
Pkw-Führende	0	1	1	0

zu Fuß Gehende	0	1	0	0
VU mit Leichtverletzten	2	3	2	1
Pkw-Führende	1	2	0	1
Radfahrende	0	0	2	0
zu Fuß Gehende	1	0	0	0
motorisierte Zweiradführende	0	1	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	1	2	0
Pkw-Führende	0	0	2	0
Lkw-Führende	0	1	0	0
alle übrigen VU	16	19	11	3
Pkw-Führende	9	10	5	1
Radfahrende	1	0	0	1
sonstige Kraftfahrzeugführende, auch unbekannt	5	1	3	0
Lkw-Führende	1	7	3	1
Kraftomnibusführende	0	1	0	0
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0
gesamt	18	25	16	4

(Quelle: DWH VkiB, Stand: 25. März 2026)

Die Anzahl der körperlich geschädigten Personen (Verunglückte) nach Unfallkategorien und Art der Beteiligung im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Januar 2026 für die Ebertystraße sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

VU-Kategorien/Art der Beteiligung	Jahr/Anzahl der Verunglückten			
	2023	2024	2025	2026 (bis 31.01.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	2	1	0
Radfahrende	0	0	1	0
zu Fuß Gehende	0	2	0	0
VU mit Leichtverletzten	2	3	2	1
Pkw-Führende	1	0	0	1
Radfahrende	0	0	2	0
zu Fuß Gehende	1	1	0	0
motorisierte Zweiradführende	0	2	0	0
gesamt	2	5	3	1

(Quelle: DWH VkiB, Stand: 25. März 2026)

Die Anzahl der von Sachschäden betroffenen Geschädigten ist im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Frage 7:

Welche Maßnahmen plant der Senat, um die Verkehrssicherheit und die Schulwegesicherheit (zu Fuß und auf dem Fahrrad) auf der Ebertstraße kurz-, mittel- und langfristig zu erhöhen (bitte mit Zeitplan)?

Antwort zu 7:

Siehe Antworten auf die Fragen 1 und 2.

Berlin, den 09.04.2026

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