

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Jian Omar (GRÜNE)

vom 24. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. März 2026)

zum Thema:

Verkehrssicherheit in der Paulstraße in Moabit – Bewertung, Maßnahmen und Umgang mit einer Bürger*inneninitiative

und **Antwort** vom 13. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. April 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Jian Omar (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25676
vom 24. März 2026

über Verkehrssicherheit in der Paulstraße in Moabit – Bewertung, Maßnahmen und Umgang
mit einer Bürger*inneninitiative

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Seit mehreren Jahren bestehen erhebliche Bedenken von Anwohner*innen, Eltern sowie Bildungseinrichtungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit in der Paulstraße in Berlin-Moabit, insbesondere im Bereich mehrerer Schulen und Kitas.

Bereits im Jahr 2024 hat meine Schriftliche Anfrage Drs. 19/21172 dringenden Handlungsbedarf gezeigt. Aus der Antwort des Senats ergab sich, dass im Zeitraum von 2020 bis 2024 (bis 31.10.) insgesamt 13.931 Geschwindigkeitsverstöße sowie 139 Verkehrsunfälle, darunter 38 mit Personenschäden, registriert wurden. Zwischenzeitlich wurde eine Petition der Anwohner*innen mit über 1.900 Unterschriften beim Abgeordnetenhaus eingereicht, die sich an den Senat, die Bezirksverordnetenversammlung Mitte sowie das Bezirksamt Mitte richtet. Sowohl die Polizei als auch das Bezirksamt Mitte verweisen auf bestehende Problemlagen, sehen jedoch die Zuständigkeit für wesentliche Maßnahmen bei der Senatsverwaltung.

Die Initiative hat zudem wiederholt um einen direkten Austausch mit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt gebeten, ohne dass bislang ein entsprechendes Gespräch zustande gekommen ist. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob der Senat die Situation angemessen bewertet und seiner Verantwortung für die Schulwegsicherheit sowie für eine transparente Bürger*innenbeteiligung ausreichend nachkommt und die Sorgen der Anwohner*innen ernstnimmt.

A. Bewertung der Verkehrssicherheit

Frage 1:

Wie bewertet der Senat vor dem Hintergrund von

- 13.931 registrierten Geschwindigkeitsverstößen sowie
 - 139 Verkehrsunfällen (davon 38 mit Personenschäden)
- die Verkehrssicherheit in der Paulstraße? Weiterhin als „unauffällig“?

Antwort zu 1:

Die registrierten Geschwindigkeitsverstöße spiegeln sich nicht im Unfalllagebild in den Unfallursachen wider. In der Paulstraße ist durchgehend Tempo 30 ausgewiesen. Auch die Anzahl der Unfälle und die Unfallursachen lassen im Hinblick auf den abgefragten langen Zeitraum von fast fünf Jahren keine Problemlage erkennen.

Frage 2:

Welche konkreten Kriterien legt der Senat zugrunde, um eine Straße als verkehrlich „unauffällig“ einzustufen?

Antwort zu 2:

Es gibt hierfür keine festgelegten Kriterien, da es sich immer um Einzelfallbetrachtungen handelt. Das Gesamtbild einer Straße ist entscheidend. Hierbei sind u. a. die bauliche Gestaltung, die Straßenführung, der Straßenausbau, vorhandene Regelungen durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen, die Möglichkeiten von Querungen, die Art der Bebauung, die Nutzung der Straße, die Verkehrsmengen und auch die Unfalllage zu betrachten.

Frage 3:

Hält der Senat diese Bewertung insbesondere im Umfeld mehrerer Schulen und Kitas weiterhin für angemessen?

Antwort zu 3:

Die Ausführungen zu den Fragen 3 und 4 in der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/21172 sind weiterhin zutreffend.

B. Maßnahmen und Handlungsbedarf

Frage 4:

Welche konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Paulstraße wurden seit Beantwortung der Drs. 19/21172 (Dezember 2024) geprüft, geplant oder umgesetzt?

Frage 5:

Falls keine oder nur sehr begrenzte Maßnahmen ergriffen wurden:

Warum sieht der Senat trotz der vorliegenden Daten und Hinweise aus der Bevölkerung keinen weitergehenden Handlungsbedarf?

Antwort zu 4 und 5:

Unter Bezugnahme auf die bisherigen Ausführungen wurde seit der Beantwortung keine Veranlassung für weitere Maßnahmen gesehen.

Frage 6:

Welche Maßnahmen wären aus Sicht des Senats grundsätzlich möglich (z. B. stationäre Blitzer, zusätzliche Querungshilfen, Anpassung von Ampelschaltungen, Verkehrsberuhigung), wurden jedoch nicht umgesetzt – und aus welchen Gründen?

Antwort zu 6:

Es sind derzeit keine weiteren Maßnahmen vorgesehen. Die vorhandenen Querungshilfen wie Mittelinseln oder Lichtzeichenanlagen sichern den Bedarf an Querungen ausreichend ab. Ein Schutzgitter vor dem Eingang der Moabiter Grundschule leitet die Kinder zu diesen Querungsstellen. Dem Radverkehr stehen bauliche Radwege zur Verfügung. Durch das ausgewiesene Tempo 30 sind nur geringe Fahrgeschwindigkeiten in der gesamten Paulstraße zulässig. Zusätzlich weisen die vorhandenen und nach der StVO angeordneten Zeichen 136 (Kinder) die Fahrzeugführenden in den Abschnitten, auf dort vermehrt auftretende Kinder und zu einer entsprechender Aufmerksamkeit hin.

C. Schulwegsicherheit

Frage 7:

Welche besonderen Maßstäbe legt der Senat an die Verkehrssicherheit im direkten Umfeld von Schulen und Kitas an?

Antwort zu 7:

Die Sicherheit der Kinder ist dem Senat sehr wichtig. Daher wurden alle Schulzugänge, die direkt an den Hauptverkehrsstraßen liegen, mittels Tempo 30 und den Gefahrzeichen 136 StVO (Kinder) gesichert. Für Querungen auf den Wegen zu Schulen oder Kitas werden u. a. bauliche Querungshilfen aber auch Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwege angelegt.

Frage 8:

Inwiefern unterscheidet sich die Bewertung der Paulstraße von anderen Schulstandorten, an denen zusätzliche Maßnahmen ergriffen wurden?

Antwort zu 8:

Die Bewertungen erfolgen alle nach den gleichen Maßstäben, es sind keine Unterschiede gegeben (siehe hierzu Antwort zu Frage 2).

D. Fußgängerüberwege und „Sofortprogramm“

Frage 9:

Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand des sogenannten „Sofortprogramms“ des Senats für Fußgängerüberwege?

Frage 10:

Wie viele Fußgängerüberwege wurden seit Programmstart berlinweit tatsächlich realisiert?

Antwort zu 9 und 10:

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet: Es wurden mit den Bezirksämtern bis Ende 2023 insgesamt 98 Einzelvereinbarungen zur Errichtung von Querungshilfen für den Fußverkehr durch den Senat geschlossen, die verkehrsrechtlich bereits angeordnet, jedoch durch die Bezirksämter aus verschiedenen Gründen bisher nicht realisiert werden konnten. Es handelt sich dabei um 10 Mittelinseln, 36 Gehwegvorstreckungen und 52 Fußgängerüberwege mit einem Gesamtinvestitionsbedarf von rd. 10 Mio.€.

Bis zum 31.12.2025 wurden 16 Querungshilfen errichtet, in 2026 sollen weitere 26 Querungshilfen fertiggestellt werden und in den Jahren 2027/28 ist die Realisierung der restlichen 56 Querungshilfen für den Fußverkehr geplant.

Frage 11:

Wie viele Standorte wurden vom Bezirk Mitte für dieses Programm angemeldet?

Antwort zu 11:

Das Bezirksamt Mitte hat neun Maßnahmen in dem aktuellen Sofortprogramm angemeldet, es wurden hierzu neun Einzelvereinbarungen geschlossen.

Frage 12:

Warum wurde bislang kein entsprechender Fußgängerüberweg in der Paulstraße umgesetzt, obwohl sich dort mehrere Bildungseinrichtungen befinden?

Antwort zu 12:

Die vorhandenen Lichtzeichenanlagen und die beiden baulichen Mittelinseln sichern die Querungen ausreichend ab. Rechtlich ist es durch die Straßenverkehrs-Ordnung und die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen untersagt, Fußgängerüberwege in unmittelbarer Nähe von Lichtzeichenanlagen anzuordnen

Frage 13:

Wie erklärt der Senat, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit – insbesondere im Umfeld von Schulen und Kitas – Vorlaufzeiten von bis zu sieben Jahren haben können, und welche konkreten Schritte unternimmt er, um diese deutlich zu verkürzen?

Antwort zu 13:

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen und Kitas ist ein ressortübergreifendes Thema. Dazu tragen Maßnahmen der Verkehrsregulierung und -überwachung, bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie zur Verkehrsberuhigung, Maßnahmen der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung sowie der Information und Kommunikation bei. Entsprechend sind für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit verschiedene Akteure des Landes Berlin zuständig, insbesondere auch die Bezirksämter, die beispielsweise für die Erarbeitung von Schulwegplänen zuständig sind. Aufgrund der Vielfalt an möglichen Maßnahmen sind die notwendigen Zeiträume für Planung und Umsetzung sehr unterschiedlich.

E. Zuständigkeiten und Verwaltungsabläufe

Frage 14:

Wie bewertet der Senat die Situation, dass

- das Bezirksamt auf die Zuständigkeit des Senats verweist und
- gleichzeitig keine konkreten Maßnahmen durch den Senat erfolgen?

Antwort zu 14:

Die Zuständigkeiten sind eindeutig geregelt, wonach Entscheidungen zu verkehrsrechtlichen Regelungen in der Paulstraße dem Senat und zu baulichen Maßnahmen dem Bezirk obliegen. Eingriffsmöglichkeiten trotz Unzuständigkeit einer Behörde bestehen somit grundsätzlich nicht. Insofern löst der Verweis zu verkehrsrechtlichen Regelungen durch die Bezirksämter auf den Senat keine automatische Zuständigkeit des Senats zur Umsetzung von baulichen Maßnahmen aus.

Frage 15:

Welche konkreten Schritte unternimmt der Senat, um solche Zuständigkeitskonflikte zulasten der Verkehrssicherheit aufzulösen?

Antwort zu 15:

Zuständigkeitskonflikte liegen wie zuvor ausgeführt nicht vor.

F. Umgang mit der Petition und Bürgerbeteiligung

Frage 16:

Wie bewertet der Senat die Petition „Mehr Sicherheit für die Paulstraße in Moabit!“ mit über 1.800 Unterschriften, die sich an den Senat, die Bezirksverordnetenversammlung Mitte sowie das Bezirksamt Mitte richtet?

Antwort zu 16:

Der Umgang mit Petitionen ist im Senat klar geregelt.

Frage 17:

Wann und in welcher Form hat sich der Senat seit Einreichung der Petition inhaltlich mit den Forderungen der Initiative auseinandergesetzt? Bitte die Daten nennen.

Antwort zu 17:

Mit Schreiben vom 27.01.2026 wurde nach vorangegangener Prüfung gegenüber dem Petitionsausschuss eine schriftliche Stellungnahme abgegeben.

Frage 18:

Aus welchen Gründen ist es bislang zu keinem direkten Austausch zwischen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und den Initiator*innen der Petition gekommen?

Frage 19:

Plant der Senat zeitnah ein Gespräch oder eine Vor-Ort-Begehung mit der Initiative sowie Vertreter*innen der betroffenen Schulen und Kitas?

Antwort zu 18 und 19:

In Petitionsverfahren erfolgt der Austausch ausschließlich zwischen dem Petitionsausschuss und den Petenten, wobei der Senat gleichzeitig offen ist, in einen direkten Austausch mit einbezogen zu werden.

Frage 20:

Welche grundsätzlichen Standards verfolgt der Senat im Umgang mit Bürgerinitiativen, die konkrete verkehrspolitische Maßnahmen einfordern – insbesondere im Bereich der Schulwegsicherheit?

Antwort zu 20:

Das Prüfverfahren ist nicht von der Anzahl an Antragstellenden abhängig. Der Senat ist an rechtliche Vorgaben gebunden, wodurch die Grundsätze und der Rahmen für die Entscheidung über den Bedarf von Maßnahmen gesetzt werden. Hierbei ist es nicht entscheidend, ob eine antragstellende Person alleine oder eine Bürgerinitiative den Antrag stellt.

G. Kurzfristige Maßnahmen

Frage 21:

Welche kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen (z. B. temporäre Verkehrsmaßnahmen, zusätzliche Kontrollen, mobile Anzeigen) könnten aus Sicht des Senats zur Verbesserung der Situation beitragen

Frage 22:

Warum wurden solche kurzfristigen Maßnahmen bislang nicht umgesetzt?

Antwort zu 21 und 22:

Unter Verweis auf die Beantwortung der Frage 3 und 4 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/21172 (letzter Satz) sind keine ergänzenden Maßnahmen geplant.

Frage 23:

Wie bewertet der Senat die Forderung der Anwohner*innen und der Petition nach dem Einsatz von Dialogdisplays („Smiley-Ampeln“) als kurzfristige Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Paulstraße, insbesondere im Umfeld mehrerer Schulen und Kitas?

Frage 24:

Wie bewertet der Senat die Situation, dass das Bezirksamt Mitte trotz angemeldeten Bedarfs nur über eine sehr begrenzte Anzahl an Dialogdisplays verfügt und diese daher nicht flächendeckend einsetzen kann?

Frage 25:

Welche konkreten Maßnahmen wird der Senat ergreifen, um den Einsatz von Dialogdisplays („Smiley-Ampeln“) in der Paulstraße kurzfristig zu ermöglichen, insbesondere im Umfeld der dortigen Schulen und Kitas?

Antwort zu 23 bis 25:

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 23 bis 25 gemeinsam beantwortet. Dialog-Displays sind ein geeignetes Mittel, um die Verkehrssicherheit und die Achtsamkeit der Fahrzeugführenden vor sensiblen Einrichtungen, wie z. B. vor Schulen, Jugendeinrichtungen, Kindertagesstätten und Senioreneinrichtungen, zu erhöhen.

Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel wurden in den Jahren 2024 und 2025 den Bezirksämtern Dialog-Displays durch den Senat zur Verfügung gestellt. Dem Bezirksamt Mitte wurden entsprechend der Bedarfsmeldung vier Dialog-Displays im Jahr 2025 übergeben. Der operative Betrieb der Dialog-Displays und somit auch die Priorisierung und Festlegung von Standorten obliegt den Bezirken.

Berlin, den 13.04.20265

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt