

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 26. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. März 2026)

zum Thema:

**Nachfrage zu: Beibehaltung von Tempo 30 an Hauptstraßen aus
Verkehrssicherheitsgründen**

und **Antwort** vom 13. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Apr. 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 / 25 681
vom 26. März 2026

über Nachfrage zu: Beibehaltung von Tempo 30 an Hauptstraßen aus
Verkehrssicherheitsgründen

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Der Berliner Senat hat im September 2025 beschlossen, die Tempo-30-Abschnitte an 23 Hauptstraßen aufzuheben. Tagsüber soll auf diesen Straßen wieder eine Geschwindigkeit von 50 km/h gelten, weil dort die Luftverschmutzung leicht gesunken ist.

Auf die Anfrage S19/24060 antwortete der Senat, dass die Prüfschritte vor der Anhebung der Geschwindigkeit ebenfalls Erkenntnisse aus den Ortsbesichtigungen, sowie die Unfalllage von der Polizei Berlin beinhalten würden. Daraufhin hatten Elterninitiativen mit der Zählung von Schulkindern in der Albrechtstraße gezeigt, dass die Senats-Prüfungen der Schülerfrequenz fehlerhaft waren. Außerdem urteilte das Verwaltungsgericht Berlin auf eine Anwohnerklage hin, dass bei der Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit in der Saarstraße die Reduktion von Unfällen durch Tempo 30 nicht gewürdigt wurde.

Frage 1:

Inwiefern erbrachte die Prüfung der Unfallentwicklung während der Zeitphase mit Tempo-30-Anordnungen in den betroffenen Hauptstraßen, dass auch mit dem Anordnungsgrund Verkehrssicherheit Tempo 30 angeordnet werden könnte?

(bitte tabellarisch für die folgenden Straßenabschnitte auflisten: Unfälle vor der Anordnung von Tempo 30, Unfälle während der Anordnung von Tempo 30, warum wurde dies als Anordnungsgrund verworfen)

- a) Albrechtstraße – von Robert-Lück-Straße bis Neue Filandastraße
- b) Dominicusstraße – von Ebersstr. bis Hauptstraße
- c) Dorotheenstraße – von Wilhelmstraße bis Friedrich-Ebert-Platz
- d) Eisenstraße von Treptower Park bis Beermannstraße
- e) Erkstraße – von Karl-Marx-Straße bis Sonnenallee

- f) Friedrichstraße – von Unter den Linden bis Dorotheenstraße
- g) Hermannstraße – von Mariendorfer Weg bis Silbersteinstraße
- h) Hermannstraße – von Silbersteinstraße bis Emser Straße
- i) Invalidenstraße – von Alexanderufer bis Scharnhorststraße
- j) Joachimsthaler Straße – von Hardenbergplatz bis Kurfürstendamm
- k) Kaiser-Friedrich-Straße von Kantstraße bis Bismarckstraße
- l) Klosterstraße – von Brunsbüttler Damm bis Pichelsdorfer Straße
- m) Luxemburger Straße – von Genter Straße bis Müllerstraße
- n) Mariendorfer Damm – von Westphalweg bis Eisenacher Straße
- o) Martin-Luther-Straße – von Lietzenburger Straße bis Motzstraße
- p) Oranienburger Straße – von Roedernallee bis Wilhelmsruher Damm
- q) Reinhardtstraße – von Charitéstraße bis Kapelle-Ufer
- r) Saarstraße – von Rheinstraße bis Autobahnbrücke
- s) Scharnweberstraße – von Kapweg bis Afrikanische Straße
- t) Stromstraße – von Bugenhagenstraße bis Turmstraße
- u) Tempelhofer Damm – von Ordensmeisterstraße bis Alt-Tempelhof
- v) Torstraße – von Prenzlauer Allee bis Rosenthaler Platz
- w) Wilhelmstraße – von Unter den Linden bis Dorotheenstraße

Antwort zu 1:

In der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/24060 wurde die Herangehensweise der Überprüfung dargestellt und ausgeführt, dass im Rahmen der Prüfungen aus den Erkenntnissen der Ortsbesichtigungen heraus in jedem Einzelfall entschieden wurde, ob weitere Unterlagen wie u. a. örtliche Unfalllagen etc. benötigt werden. Insofern wurde nach eingehender Prüfung lediglich im Fall der Albrechtstraße eine Vorher-Nachher-Betrachtung der Unfalllage notwendig. Die entsprechenden Daten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Ort	Zeitraum	T30 / T50	Unfälle
Albrechtstraße	01.09.2016 – 30.09.2019 (3 Jahre und 1 Monat)	T 50	95
Albrechtstraße	01.01.2020 – 31.12.2023 (4 Jahre)	T 30	102

(Quelle: Polizei Berlin)

Der Vergleich der Unfalldaten zeigt, dass auch nach Einführung der ganztägigen Tempo-30-Regelung keine signifikante Verringerung der Unfallzahlen festzustellen war. Zudem ließen sich die in dem betreffenden Straßenabschnitt verzeichneten Unfälle hinsichtlich ihrer Ursachenart nicht auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit zurückführen.

Zur Saarstraße:

Zur Saarstraße ist das Widerspruchsverfahren gegen die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 tagsüber noch nicht abgeschlossen. Das VG Berlin hat im Eilrechtsschutzverfahren zu einem anhängigen Widerspruchsverfahren die Bewertungen

des Senats bestätigt, dass sich vorliegend keine geringeren Anforderungen an die Gefahrenprognose nach der StVO ergeben. Da es auf dem streitgegenständlichen Bereich der Saarstraße keine besonders geschützten Einrichtungen wie Kindergärten und Schulen gibt. Demnach ist für die Anordnung vom Tempo 30 der Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage erforderlich. In seiner summarischen Prüfung in diesem Eilverfahren geht das Gericht dann allerdings von einer qualifizierten Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 S. 3 StVO aus und ordnete daher mit seinem Beschluss die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung tagsüber an. Somit musste der Senat binnen zwei Wochen nach Rechtskraft der Entscheidung die Zusatzzeichen „22-6h Lärmschutz“ entfernen, damit wieder Tempo 30 ganztags gilt. Diese Entscheidung ist vorläufig. Im weiteren Widerspruchs-, ggf. Klageverfahren wird eine erneute umfassende Prüfung erfolgen und dann zur finalen Entscheidung führen. Fraglich ist, ob das Gericht im Rahmen seiner summarischen Prüfung bei der Bewertung der Unfallstatistik und Unfallzahlen auch die Unfallursachen in den Blick genommen hat.

Der Senat hat auf die Einlegung des Rechtsmittels im Eilverfahren verzichtet, um eine gewissenhafte Überprüfung der Entscheidung zu gewährleisten und sich auf das anhängige Widerspruchsverfahren zu fokussieren.

Zur Albrechtstraße:

Die Zählung wurde bei einer Ortsbesichtigung von Sachbearbeitenden an den entsprechenden Kreuzungen der Albrechtstraße zu zwei identischen Uhrzeiten (Schulbeginn und Schulende) durchgeführt. Es handelte sich um eine Überprüfung, inwiefern Pulkbildungen stattfinden und somit eine Gefahr für die Schulkinder auf dem Weg von und zur Schule besteht.

Der Vermerk zur Ortsbesichtigung hat für den Streckenabschnitt der Albrechtstraße ergeben, dass dort Schulkinder verkehren, es allerdings zu keinen Pulkbildungen kommt. Es liegen dem Senat keine Erkenntnisse vor, wie und wann die Elterninitiative gezählt hat. Darüber hinaus wird der zumindest unrichtigen Darstellung in der Vorbemerkung, die Prüfungen der Senatsverwaltungen seien fehlerhaft, eindeutig widersprochen.

Berlin, den 13.04.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt