

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Orkan Özdemir (SPD)

vom 14. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. April 2026)

zum Thema:

Halbe Sache statt Kinderschutz: Tempo 30 endet vor dem Breslauer Platz

und **Antwort** vom 15. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Mai 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Orkan Özdemir (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25928
vom 14. April 2026

über Halbe Sache statt Kinderschutz: Tempo 30 endet vor dem Breslauer Platz

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Im Bereich Rheinstraße/Hauptstraße (Friedenau) wurde infolge einer Petition einer Anwohnerin eine Tempo-30-Regelung im Nahbereich sensibler Einrichtungen eingerichtet. Tempo 30 wurde jedoch nur abschnittsweise umgesetzt – bis zum Breslauer Platz (Niedstraße), jedoch nicht über den Breslauer Platz hinaus bis zur Kreuzung Schmargendorfer Straße. Das ist vor Ort schwer nachvollziehbar, weil am Breslauer Platz mit dem Rathaus Friedenau ein stark frequentierter Bereich liegt, in dem sich u. a. ein Kinder- und Jugendtheater befindet und zugleich die Unterkunft für Geflüchtete im ehemaligen Rathaus Friedenau (Niedstraße 1-2 / am Breslauer Platz) betrieben wird. Damit ist gerade dort mit regelmäßigem Fußverkehr sowie Querungen – auch durch Familien mit Kindern – zu rechnen. Vor diesem Hintergrund bitte ich den Senat um Auskunft zu den folgenden Fragen:

Frage 1:

Genaue Abgrenzung der Tempo-30-Anordnung

- a) Für welche exakten Straßenabschnitte (mit Beginn/Ende in Meterangaben, Hausnummern oder Knotenpunkten) wurde Tempo 30 im Bereich Rheinstraße/Hauptstraße rund um den Breslauer Platz angeordnet und umgesetzt?
- b) Welche Beschilderung/Anordnung gilt aktuell tatsächlich vor Ort (bitte Stand Datum der Beantwortung)?

Antwort zu 1:

- a) Die Anordnung mit einer Strecke von ca. 210 Meter erstreckt sich auf den Bereich von Hauptstraße 76 bis zur Rheinstraße 1 und beinhaltet die zuführenden Nebenstraße Stier- und Niedstraße.

b) Angeordnet und umgesetzt wurden die Verkehrszeichen Z 274-30 StVO „30 km/h“ in Verbindung mit Z 136 StVO "Kinder", sowie ZZ 1042 „Mo – Fr von 6 - 18 h“.

Bei der am 11.04.25 durchgeführten Vollzugskontrolle wurden diese Verkehrszeichen durch den Fachbereich bestätigt. Eine aktuelle Bestandsprüfung obliegt dem Straßenbaulastträger.

Frage 2:

Begründung, warum Tempo 30 nicht über den Breslauer Platz hinaus bis zur Kreuzung Schmargendorfer Straße gilt

a) Welche konkreten Gründe sprechen aus Sicht des Senats dagegen, Tempo 30 über den Breslauer Platz hinaus bis zur Kreuzung Schmargendorfer Straße anzuordnen?

b) Warum endet die Regelung nach der bisherigen Argumentation bereits vor bzw. am Breslauer Platz, obwohl der Bereich bis zur Kreuzung Schmargendorfer Straße ein fußläufig stark frequentierter Ziel- und Querungsraum ist (Rathaus/Unterkunft/Markt/Theater)?

Antwort zu 2:

a) Die Rheinstraße vor dem Breslauer Platz besteht aus zwei Richtungsfahrbahnen, diese sind durch einen Mittelstreifen voneinander getrennt. Zur sicheren Querung der Richtungsfahrbahnen ist eine Lichtzeichenanlage vorhanden. Es liegen keine Anhaltspunkte für eine regelungsbedürftige Gefahrenlage vor, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Verkehrssicherheitsgründen vor dem Breslauer Platz zwingend erforderlich machen würden.

b) Die getroffene Anordnung betrifft den unmittelbaren Nahbereich der Kita Dunja in der Rheinstraße Nr. 1 mit einem direkten Zugang zur Hauptverkehrsstraße.

Frage 3:

Zuständigkeiten und Entscheidungskette

a) Welche Stelle ist anordnende Straßenverkehrsbehörde für den konkreten Abschnitt (BA oder Land, inkl. übergeordnetes Straßennetz)?

b) Wer hat die finale Abwägungsentscheidung getroffen (bitte Dienststelle/Funktion)?

Antwort zu 3:

a) Es handelt sich hierbei um eine Straße im übergeordneten Netz in der straßenverkehrsbehördlichen Zuständigkeit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung.

b) Die Anordnung wurde von der Senatsverwaltung Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt als zentrale Straßenverkehrsbehörde getroffen.

Frage 4:

Gefahrenlage vs. „keine Unfälle“ – Bewertungslogik

a) Auf welche Datenquellen stützt sich der Senat bei der Einschätzung, dass keine regelungsbedürftige Gefahrenlage vorliege (Unfallatlas, polizeiliche Unfalldaten, Verkehrsbelastung, Querungszählungen)?

b) Warum wird eine fehlende Unfallhäufung als zentraler Maßstab herangezogen – und welche präventiven Maßstäbe (v. a. Schul-/Kitawege, Querungsdruck, subjektives Sicherheitsgefühl) werden daneben berücksichtigt?

Antwort zu 4:

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) erlaubt nach § 45 Abs. 9 StVO eine Anordnung von Tempo 30 nur, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Lediglich zur Sicherung der Eingangsbereiche vor sensiblen Einrichtungen wie z. B. Schulen und Kitas hat der Verordnungsgeber die Anordnungsmöglichkeiten von Tempo 30 erleichtert. Die Bewertung der Unfalllage ist dabei nur ein Kriterium.

Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 2a verwiesen.

Frage 5:

Fußverkehr / Querungsbedarf am Breslauer Platz

a) Welche Erkenntnisse hat der Senat zum Fußverkehrsaufkommen und zu Querungen im Bereich Breslauer Platz (Marktzeiten, Theaterbetrieb, Rathausnutzung, ÖPNV-Umsteiger)?

b) Wurden Querungsströme von Kindern/Familien (Kita, Theater, Unterkunft) systematisch erhoben oder modelliert?

Frage 11:

Verkehrssicherheit: Ampel/Querungshilfen

a) Welche Querungshilfen existieren am Breslauer Platz (Lichtsignalanlage, Mittelinseln, Sichtbeziehungen) und wie wurde deren Wirksamkeit bewertet?

b) Wurde geprüft, ob gerade bei vorhandenen Querungen Tempo 30 die Sicherheit signifikant erhöht (Bremsweg, Reaktionszeit)?

Antwort zu 5 und 11:

Aufgrund der vorhandenen Lichtzeichenanlage und somit sicheren Querungsmöglichkeit sind Verkehrsaufkommen und Querungsströme nicht relevant, solange keine Überlastung der Verkehrsanlagen zu beobachten ist.

Frage 6:

Einbeziehung der Geflüchtetenunterkunft im Rathaus Friedenau

a) Wurde die Nutzung des ehemaligen Rathauses als Unterkunft für Geflüchtete (inkl. Familien) in die Abwägung einbezogen?

b) Wenn nein: warum nicht? Wenn ja: mit welchem Ergebnis und welchen Konsequenzen für die Anordnungslänge?

Antwort zu 6:

Unterkünfte für Geflüchtete gehören nicht zu den Einrichtungen, die im Sinne der bundesrechtlichen StVO als besonders schützenswert gelten. Im Übrigen hat die Unterkunft

keinen direkten Zugang zur Hauptverkehrsstraße und würde auch aus diesem Grund nicht berücksichtigt werden können.

Frage 7:

Einbeziehung Kita und Kinder-/Jugendtheater

- a) Welche Einrichtungen wurden als „sensible Einrichtungen“ konkret in der Bewertung berücksichtigt (Kita in der Rheinstraße 1; Kinder- und Jugendtheater „Morgenstern“ im Rathaus Friedenau etc.)?
- b) Wurde geprüft, ob nicht gerade die Wegebeziehung zwischen Kita/Umfeld und Breslauer Platz einen konsistenten Tempo-30-Korridor erforderlich macht?

Antwort zu 7:

a) Grundlage der Anordnung ist die Kita Dunja in der Rheinstraße 1, die über einen direkten Zugang zur Hauptstraße verfügt.

b) Siehe Antwort zu Frage 5.

Frage 8:

StVO-Änderungen 2024 und „Lückenschluss“

- a) Welche rechtlichen/verwaltungsinternen Änderungen (insb. seit Herbst 2024) wurden bei der Neubewertung konkret herangezogen?
- b) Wurde ausdrücklich geprüft, ob ein Lückenschluss der Tempo-30-Abschnitte über den Breslauer Platz hinaus bis zur Kreuzung Schmargendorfer Straße möglich ist – und wenn ja, aus welchen Gründen wurde dies verworfen? Und wenn nein, wieso nicht?

Antwort zu 8:

Eine Anordnung von Tempo 30 als Lückenschluss ist nicht möglich, da keine zwei zu verbindenden Strecken vorhanden sind.

Frage 9:

Lärmaktionsplan / weitere Begründungswege

- a) Wurde Tempo 30 im Umfeld auch unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes geprüft (Lärmaktionsplan, Nachtabsenkung etc.) – und mit welchem Ergebnis? Falls nein, wieso nicht?
- b) Wenn eine Lärmschutz-Tempo-30-Prüfung erfolgt: warum wird sie nicht genutzt, um die Regelung konsistent bis zur Kreuzung Schmargendorfer Straße zu führen?

Antwort zu 9:

Zum Anordnungszeitpunkt war der vom Senat beschlossene Lärmaktionsplan Berlin als zentrales Vorhaben für die Ausweitung von Tempo 30 zur Lärminderung, sowohl nachts als auch tagsüber, noch nicht abgeschlossen.

Frage 10:

10. Messungen: Geschwindigkeit, Verkehrsmenge, Schwerverkehr

a) Welche Messungen liegen zu tatsächlichen Geschwindigkeiten (V85-Geschwindigkeit, Durchschnitt, Tageszeiten) im Bereich vor und nach dem Breslauer Platz vor?

b) Welche Verkehrsbelastung (Kfz/Tag, Anteil Liefer-/Schwerverkehr) liegt für diesen Abschnitt vor?

Antwort zu 10:

a) Für die Beantwortung der Anfrage wurde die Hauptstraße zwischen Hähnelstraße und Rheinstraße sowie die Rheinstraße zwischen Hauptstraße und Schmiljanstraße betrachtet. Im betrachteten Zeitraum 1. Januar 2025 bis zum 28. Februar 2026 wurden 3 polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt. Die Ergebnisse sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Straße	Messzeit	Anzahl Messungen	Anzahl Überschreitungen	Überschreitensquote
Hauptstraße 77	07:00 – 13:00 Uhr	2.171	219	10,09%
Hauptstraße 79	08:00 – 13:00 Uhr	2.109	288	13,66%
gesamt		4.280	507	11,85%

Quelle: interne Datenerhebung Direktion Einsatz/Verkehr Abteilung Verkehrssicherheitsdienst 3
Stand: 30. April 2026

Straße	Messzeit	Anzahl Messungen	Anzahl Überschreitungen	Überschreitensquote
Rheinstraße 1	07:00 – 13:00 Uhr	2.032	193	9,50%
gesamt		2.032	193	9,50%

Quelle: interne Datenerhebung Direktion Einsatz/Verkehr Abteilung Verkehrssicherheitsdienst 3,
Stand: 30. April 2026

Eine statistische Erhebung von Durchschnittsgeschwindigkeiten erfolgt in der Polizei Berlin nicht.

b)

DTVw 2023	Kfz / 24h	Lkw / 24h
Rheinstraße-Hauptstraße zw. Hedwigstraße und Fregestraße	13.800	320

Kfz: Pkw-Lfw, Lkw>3,5t zul. GG, Bus, Krad

Lkw: Lkw>3,5t zul. GG, ohne Bus

Die aktuell verfügbare Verkehrsmengenkarte DTVw 2023 (Kfz/Lkw) und der ausführliche Ergebnisbericht können auf der Seite abgerufen werden:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/#strassenverkehrszaehlung>

Frage 12:

Umsetzung: Warum „nur bis“ und nicht bis zur Kreuzung Schmargendorfer Straße (Meter-Frage)

- a) Um wie viele Meter handelt es sich konkret zwischen dem derzeitigen Ende der Tempo-30-Regelung und der Kreuzung Schmargendorfer Straße?
- b) Welche konkrete verkehrliche oder rechtliche Schwelle liegt genau an diesem Punkt, die eine Ausdehnung bis zur Kreuzung Schmargendorfer Straße verhindern soll?

Antwort zu 12:

- a) Es sind rund 130 Meter von der Niedstraße bis zur Kreuzung Schmargendorfer Straße.
- b) An dieser Kreuzung befindet sich eine LSA.

Frage 13:

Beteiligung und Kommunikation

- a) Welche Abstimmungen gab es zwischen Senat und BA Tempelhof-Schöneberg zur Umsetzung (inkl. Zeitplan „Frühjahr 2025“)?
- b) Wie wurden Anwohnende, Kita, Theater und Unterkunftsträger über die Abwägung informiert (wann, wie, mit welchen Inhalten)?

Antwort zu 13:

- a) Der Bezirk wurde durch das vorgeschriebene Anhörungs- und Anordnungsverfahren beteiligt. Mit Anordnung erfolgt die Umsetzung der Maßnahme in eigener Zuständigkeit durch den Straßenbaulastträger.
- b) Eine Beteiligung von Anwohnenden bei straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen als Maßnahmen der Gefahrenabwehr ist nicht vorgesehen. Die Bekanntgabe erfolgt mit der Aufstellung der Verkehrszeichen.

Frage 14:

Erneute Prüfung / Entscheidungsvorlage

- a) Wann wird der Senat die Entscheidung zur Abschnittslänge erneut überprüfen (mit welchem Zeithorizont)?
- b) Wird eine schriftliche, nachvollziehbare Abwägungsentscheidung (inkl. Datenbasis) erstellt, die eine Ausdehnung über den Breslauer Platz hinaus bis zur Kreuzung Schmargendorfer Straße begründet ablehnt oder befürwortet? Falls ja, wann? Falls nein, wieso nicht?

Antwort zu 14:

Dem Senat liegen keine Erkenntnisse vor, die eine erneute Prüfung der Örtlichkeit erfordern.

Berlin, den 15.05.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt