

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 14. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. August 2026)

zum Thema:

Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit am Buckower Damm

und **Antwort** vom 10. Sept. 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Sept.2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (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 / 27034
vom 14. August 2026
über Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit am Buckower Damm

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 Neukölln um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Wie beurteilt der Senat die gegenwärtige Verkehrssicherheit für Radfahrende auf dem Buckower Damm zwischen dem Ende der bestehenden Radverkehrsanlage und dem Bereich Alt-Buckow/Buckower Damm/Johannisthaler Chaussee?

Frage 3:

Wie beurteilt der Senat die Möglichkeit von Radfahrenden, bei den vorhandenen Fahrbahnbreiten, unter Einhaltung des gesetzlich erforderlichen seitlichen Sicherheitsabstands sicher zu überholen?

Frage 5:

Wie bewertet der Senat die teilweise Nutzung der äußeren Fahrspur als Parkraum im Hinblick auf die Sicherheit des Radverkehrs?

Antwort zu 1, 3 und 5:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1,3 und 5 gemeinsam beantwortet.

Auf dem besagten Streckenabschnitt gibt es keine Radverkehrsanlage, daher muss der Radverkehr die Fahrbahn benutzen. Ein auffällige Unfalllage ist dem Senat nicht bekannt.

Frage 2:

Welche Fahrbahnbreiten weisen die einzelnen Fahrstreifen in diesem Abschnitt auf?

Antwort zu 2:

Die Gesamtbreite der Fahrbahn in dem genannten Abschnitt misst zwischen 11,60 m und 14,90 m. In den Kreuzungsbereichen sind die Fahrstreifen mit 3,00 m und 2,90 m markiert. Auf der übrigen Strecke gibt es ruhenden Verkehr und jeweils einen überbreiten Fahrstreifen, daher kann zum Teil zweistreifig gefahren und somit die einzelnen Fahrstreifen nicht gemessen werden.

Frage 4:

Wie hoch sind die durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen des motorisierten Individualverkehrs und des Radverkehrs auf dem betreffenden Abschnitt? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 4:

Im Rahmen der Verkehrsmengenkarten wurde zuletzt für 2023 eine durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) für Kraftfahrzeuge und Fahrräder ermittelt und veröffentlicht unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen>.

	DTVw 2023
am Querschnitt Buckower Damm zwischen Bauhüttenweg und Alt-Buckow/Johannisthaler Chaussee	19.000 – 22.700 Kfz/24h 260 – 340 Rad/12h

Frage 6:

Welche kurzfristigen Maßnahmen wurden geprüft oder sind vorgesehen, um die Verkehrssicherheit für Radfahrende bis zur Herstellung einer dauerhaften Radverkehrsanlage zu verbessern? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 6:

Es sind keine vorübergehenden Maßnahmen geplant, vgl. Antwort auf die Fragen 1,3 und 5.

Frage 7:

Inwiefern wurde eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem betreffenden Abschnitt geprüft?
Falls nicht, warum nicht?

Antwort zu 7:

Eine solche Prüfung ist nicht erfolgt, vgl. Antwort auf die Fragen 1,3 und 5.

Frage 8:

Inwiefern wurde ein Park- oder Haltverbot zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs geprüft? Falls nicht, warum nicht?

Antwort zu 8:

Eine solche Prüfung ist nicht erfolgt, vgl. Antwort auf die Fragen 1,3 und 5.

Frage 9:

Welche konkrete Strecke sollte mit dem von der infraVelo dokumentierten 445 Meter langen beidseitigen geschützten Radfahrstreifen ausgestattet werden?

Frage 10:

Wie verlief die geplante Radverkehrsanlage räumlich im Verhältnis zu Alt-Buckow und der Kreuzung Buckower Damm/Alt-Buckow/Johannisthaler Chaussee und welche Teile des 445-Meter-Abschnitts liegen innerhalb des in dieser Anfrage betrachteten Bereichs?

Antwort zu 9 und 10:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 9 und 10 gemeinsam beantwortet.

Das Radverkehrsprojekt war mit dem Abschnitt vom Bauhüttenweg bis zur Johannisthaler Chaussee definiert, mit einer Streckenlänge von ca. 445 m. Es umfasst den in dieser Anfrage betrachteten Bereich.

Frage 11:

Welche Erkenntnisse liegen dazu vor, ob für das Projekt im zweiten Quartal 2023 eine dauerhafte verkehrsrechtliche Anordnung erlassen wurde?

Frage 12:

Welche Planungs- und Genehmigungsschritte waren zu diesem Zeitpunkt bereits abgeschlossen? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 11 und 12:

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Radverkehrsmaßnahme wurde am 20.04.2023 nach Erstellung der Verkehrszeichenpläne und erfolgter Anhörung angeordnet.

Frage 13:

Warum wurde die dauerhafte verkehrsrechtliche Anordnung im Oktober 2024 aufgehoben?

Frage 14:

Welche konkrete verkehrsrechtliche Anordnung wurde aufgehoben und welche unmittelbaren Rechtsfolgen hatte deren Aufhebung für die geplante Umsetzung? (Aufstellung erbeten.)

Frage 15:

Welche konkreten Verkehrsuntersuchungen, Verkehrszählungen, Gutachten oder sonstigen fachlichen Erkenntnisse waren Grundlage für diese Entscheidung? (Aufstellung erbeten.)

Frage 16:

Welche konkreten Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr, den Wirtschaftsverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr, die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und die Verkehrssicherheit wurden bei der Neubewertung festgestellt? (Aufstellung erbeten.)

Frage 25:

Falls ein solches Konzept nach 2023 verändert oder verworfen wurde: Wann und auf welcher Entscheidungsebene wurde dies beschlossen?

Antwort zu 13, 14, 15, 16 und 25:

Die Fragen 13, 14, 15, 16 und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Belange des ruhenden Verkehrs konnten nicht ausreichend berücksichtigt werden, außerdem gab es erhebliche Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des ÖPNV, insbesondere des Aufgabenträgers und der BVG hinsichtlich der dort verkehrenden, bereits hoch belasteten Linie M44. Die Anordnung vom 20.04.2023 wurde daher am 22.10.2024 aufgehoben und es erfolgte keine Umsetzung der Maßnahme.

Frage 17:

Welche Alternativen zu der ursprünglich geplanten geschützten Radverkehrsanlage wurden seit 2024 geprüft? (Aufstellung erbeten.)

Frage 18:

Welche dieser Alternativen sollen umgesetzt werden und bis wann?

Frage 19:

Falls derzeit keine durchgehende Radverkehrsanlage vorgesehen ist: Welche sichere und hinsichtlich Direktheit und Nutzbarkeit gleichwertige Alternative wird Radfahrenden angeboten?

Frage 20:

Warum wurde seit der Aufhebung der Anordnung im Oktober 2024 keine neue durchgehende Radverkehrslösung umgesetzt?

Antwort zu 17, 18, 19, und 20:

Die Fragen 17, 18, 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Senat ist keine geprüften Alternative bekannt, die angeordnet und umgesetzt werden könnte.

Frage 21:

Welche aktuellen Planungen bestehen für den Bereich der Kreuzung Alt-Buckow/Buckower Damm/Johannisthaler Chaussee? (Aufstellung erbeten.)

Frage 22:

Inwieweit existiert für diesen Knotenpunkt ein konkretes Radverkehrs- oder Verkehrssicherheitskonzept?

Frage 23:

Falls ein solches Konzept existiert: Wann und von welcher Stelle wurde es erstellt bzw. beauftragt, welche Maßnahmen sieht es vor, welche Maßnahmen wurden bisher umgesetzt und welche wurden (aus welchen Gründen) nicht umgesetzt?

Antwort zu 21, 22 und 23:

Die Fragen 21, 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Der Senat hat keine aktuellen Planungen für den Kreuzungsbereich.

Frage 24:

Inwiefern wurde vor dem Regierungswechsel 2023 ein Konzept für die Radverkehrsführung an diesem Bereich erstellt oder beauftragt? Falls ja: Welche Maßnahmen sah dieses Konzept vor, wann wurde es fertiggestellt und welche Stelle hat entschieden, dass es nach dem Regierungswechsel nicht bzw. nicht vollständig umgesetzt wird?

Antwort zu 24:

Die Rücknahme der Anordnung und die Begründung (siehe Antwort zu den Fragen Nr. 13 bis 16) stehen mit dem Regierungswechsel in keinem Zusammenhang.

Frage 26:

Wie viele Schüler*innen besuchen aktuell die folgenden Schulen: Christoph-Ruden-Schule, Leonardo-da-Vinci-Gymnasium, Schule am Bienwaldring, Heinrich-Mann-Schule, Lisa-Tetzner-Grundschule, Schule am Hasenhegerweg und Schule an der Windmühle?

Antwort zu 26:

Das Bezirksamt teilte hierzu Folgendes mit:

Schulnummer	Schule	Anzahl Schülerinnen und Schüler
08G26	Christoph-Ruden-Schule	394
08Y05	Leonardo-da-Vinci-Gymnasium	750
08S07	Schule am Bienwaldring	170
08K04	Heinrich-Mann-Schule	537
08S09	Schule an der Windmühle	53
08G34	Lisa-Tetzner Schule	379
08S05	Schule am Hasenhegerweg	80

Frage 27:

Wie viele Lehrkräfte, Erzieher*innen, Sozialpädagog*innen sowie sonstige pädagogische Fachkräfte sind an diesen Schulen jeweils beschäftigt?

Antwort zu 27:

Das Bezirksamt teilte hierzu Folgendes mit:

Schulnummer	Schule	Anzahl Lehrkräfte
08G26	Christoph-Ruden-Schule	47
08Y05	Leonardo-da-Vinci-Gymnasium	67
08S07	Schule am Bienwaldring	112
08S09	Schule an der Windmühle	16
08K04	Heinrich-Mann-Schule	54
08G34	Lisa-Tetzner Schule	62
08S05	Schule am Hasenhegerweg	38

Frage 28:

Welche Erkenntnisse liegen dem Senat darüber vor, wie viele Schüler*innen diese Schulen zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen?

Antwort zu 28:

Der Senat hat hierzu keine Erkenntnisse.

Frage 29:

Welche Schulwege dieser Schulen führen über den Buckower Damm bzw. über den Bereich Alt-Buckow/Buckower Damm/Johannisthaler Chaussee?

Antwort zu 29:

Das Bezirksamt teilte hierzu mit, dass grundsätzlich die Schulwege vom jeweiligen Wohnort der Schülerinnen und Schüler abhängig sind. In der Regel führen jedoch die Schulwege aller angefragten Schulen über den beschriebenen Bereich.

Viele Schülerinnen und Schüler der Schule am Bienwaldring erhalten aber aufgrund des Status als sonderpädagogisches Förderzentrum mit dem Schwerpunkt "Geistige Entwicklung" eine Schulwegbeförderung im Rahmen des § 36 der VO Sonderpädagogik.

Frage 30:

Inwiefern wurde die fehlende sichere Radverkehrsanlage auf dem Buckower Damm bei der Bewertung der Schulwegsicherheit berücksichtigt?

Antwort zu 30:

Dem Senat liegen keine Erkenntnisse über Schulwege und Planungen von Schulwegkonzepten in dem Bereich vor.

Frage 31:

Welche Schulwegpläne oder Schulwegkonzepte liegen für die genannten Schulen vor und inwiefern wird der Buckower Damm darin als relevante Gefahrenstelle genannt?

Antwort zu 31:

Das Bezirksamt teilte hierzu Folgendes mit:

„Schulwegpläne liegen ausschließlich für Grundschulen vor, da hier eine Beschulung im Rahmen von vorgegebenen Einschulungsbereichen erfolgt.

Für Schulen im Sek I- bzw. Sek II-Bereich gibt es keine Schulwegpläne, da es hier keine Einschulungsbereiche gibt und die Schulplätze einer berlinweiten Vergabe unterliegen. Zudem besteht im Bezirk Neukölln eine AG Schulwegsicherheit, in der die verschiedenen bezirklichen Bereiche vertreten sind und konkrete Maßnahmen zu den jeweils ausgewählten Schulen nach jeweiligen vorherigen Ortsterminen besprechen und festlegen.

Die genannten Schulen waren bislang noch kein Thema in der AG Schulwegsicherheit.“

Frage 32:

Wie bewertet der Senat die Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche, die auf dem betreffenden Abschnitt mangels einer gesonderten Radverkehrsanlage die Fahrbahn gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr nutzen müssen?

Frage 33:

Welche Planungen bestehen seitens des Senats hinsichtlich einer gesonderten Untersuchung der Schulwegsicherheit im Bereich Alt-Buckow/Buckower Damm/Johannisthaler Chaussee? (Aufstellung erbeten.)

Frage 34:

Welche Erkenntnisse liegen dem Senat über die von Schüler*innen der in der Gerlinger Straße 22 befindlichen Heinrich-Mann-Schule genutzten Schulwege im Bereich Gerlinger Straße/Buckower Damm vor?

Antwort zu 32, 33 und 34:

Der Senat hat keine Erkenntnisse über Schulwege und Planungen von Schulwegkonzepten.

Frage 35:

Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit im Umfeld der Heinrich-Mann-Schule wurden in den vergangenen fünf Jahren geprüft oder umgesetzt? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 35:

Der Bezirk teilt hierzu Folgendes mit:

„Mit dem Vorhabenträger für die Buckower Felder war im Rahmen der Abstimmungen geplant, die Sicherheit mittels eines Fußgängerüberweges (FGÜ) zu verbessern. Die Maßnahme wurde im Sommer umgesetzt. Weiterhin befindet sich die temporäre Aufstellung eines Dialogdisplays in Planung.

Abhängig von Kapazitäten für die Umsetzung der Maßnahme soll dieses im Bereich der Schule aufgestellt werden.“

Frage 36:

Wie wird die Verkehrssicherheit der Verbindung zwischen der Heinrich-Mann-Schule, der Gerlinger Straße und dem Buckower Damm bewertet?

Antwort zu 36:

Der Bezirk wies darauf hin, dass durch die Einrichtung des Fußgängerüberweges das Überqueren der Gerlinger Straße sehr viel sicherer geworden ist. Das Quartier an den Buckower Feldern, damit verbundene öffentliche Einrichtungen und auch die Parkanlage sowie der kommende Spielplatz sind für Schülerinnen und Schüler somit sicherer zu erreichen.

Frage 37:

Inwiefern werden die Planungen für den Bereich Gerlinger Straße/Buckower Damm mit der übergeordneten Radverkehrsplanung am Buckower Damm abgestimmt?

Frage 38:

Falls ja, wie wird verhindert, dass die Maßnahmen an der Gerlinger Straße lediglich eine isolierte Lösung für die Heinrich-Mann-Schule darstellen, während die übrigen Schulwege entlang des Buckower Damms weiterhin ohne sichere Radverkehrsanlage bleiben?

Antwort zu 37 und 38:

Die Fragen 37 und 38 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der genannte Bereich ist Teil eines bezirklichen Planungsprojektes für einen Zweirichtungsradweg am lichtsignalisierten Knotenpunkt Buckower Damm / Gerlinger Straße und Ringslebenstraße. Dieses wird in regelmäßigen Steuerungsrunden mit dem Bezirk besprochen. Mit dem Stand Q2 / 2026 wurden in der bis dahin vorliegenden Planung leichte Anpassungen vorgenommen und eine Anordnung noch in 2026 in Aussicht gestellt. Der Umsetzungszeitraum ist 2027 geplant. Weitere Infos zu dem Projekt sind unter folgendem Link zu finden: <https://www.infravelo.de/projekt/buckower-damm-1/>.

Die für das Jahr 2028 geplante Radverkehrsmaßnahme entlang der Gerlinger Straße ist eine Ost-West-Verbindung im Süden Neuköllns, die unter anderen eine verbesserte Anbindung der Heinrich-Mann-Schule darstellt, aber gemeinsam mit dem Zweirichtungsweg am Buckower Damm auch in dem Gesamtkontext der verkehrlichen Erschließung des Wohngebietes Buckower Feld als Lückenschluss zur Landesgrenze zu sehen ist. Weitere Infos zu dem Projekt sind unter dem Link zu finden: <https://www.infravelo.de/projekt/gerlinger-strasse/>.

Frage 39:

Welche Senatsverwaltung, welche Abteilung und welche nachgeordneten Stellen waren jeweils verantwortlich für

- a. die ursprüngliche Planung des 445-Meter-Radfahstreifens,
- b. die dauerhafte verkehrsrechtliche Anordnung im zweiten Quartal 2023,
- c. die Neubewertung im Jahr 2024
- d. die Aufhebung der Anordnung im Oktober 2024?

Frage 45:

Falls der Senat keine politische Entscheidung der Koalitionspartner feststellen kann: Welche Stelle hat letztlich entschieden, die bereits angeordnete Maßnahme nicht weiterzuverfolgen?

Antwort zu 39 und 45:

Die Fragen 39 und 45 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Maßnahme wurde in Gänze von der damals existierenden Projekteinheit Radwege (RE-RW) der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Abt. VI getroffen und auch zurückgenommen. Auslöser waren Bedenken, siehe hierzu Antwort auf die Fragen zu Nr. 13-16.

Frage 40:

Auf welcher Entscheidungsebene wurde die Aufhebung der Anordnung beschlossen?

Frage 41:

Welche politischen Vorgaben des Senats waren für die Neubewertung maßgeblich?

Frage 42:

Inwiefern wurde die Entscheidung in der Koalition abgestimmt oder in einem politischen Koalitionsgremium behandelt? Falls ja, wann und mit welchem Ergebnis?

Frage 43:

Welche Senatsmitglieder, Staatssekretär*innen oder politischen Leitungsstellen waren an der Entscheidung zur Aufhebung der Anordnung beteiligt oder wurden hierzu beteiligt? (Aufstellung erbeten.)

Frage 44:

Welche politischen Entscheidungsträger*innen haben sich für bzw. gegen die Umsetzung der ursprünglich geplanten Radverkehrsanlage ausgesprochen? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 40, 41, 42, 43, und 44:

Die Fragen 40 bis 44 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es waren keine politischen Entscheidungsträger eingebunden. Es wird auf die vorherigen Ausführungen verwiesen.

Frage 46:

Welche Kosten sind dem Land Berlin und/oder dem Bezirk Neukölln seit Beginn der Planung des Radverkehrsprojekts entstanden? (Aufstellung erbeten.)

Frage 52:

Wie hoch sind die insgesamt bisher entstandenen öffentlichen Kosten im Zusammenhang mit der geplanten, anschließend aufgehobenen Radverkehrsanlage?

Antwort zu 46 und 52:

Die Antworten zu den Fragen 46 und 52 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Datum	Grund	Betrag (brutto)	Bemerkung
13.02.2023	VZ-Pläne Buckower Damm	3.332,00€	/

Frage 47:

Wie verteilen sich diese Kosten insbesondere auf

- a. externe Planungsbüros,
- b. Verkehrsuntersuchungen und Gutachten,
- c. Vermessung,
- d. Verkehrsplanung,
- e. rechtliche Beratung,
- f. Beteiligungs- und Abstimmungsverfahren
- g. sonstige Planungsleistungen?

Antwort zu 47 (a bis g):

Die Kosten sind bei der Verkehrsplanung beim externen Planungsbüro angefallen.

Frage 48:

Welche dieser Kosten wurden bereits tatsächlich aus öffentlichen Haushaltsmitteln bezahlt und aus welchen konkreten Haushaltstiteln? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 48:

Die angefallenen Kosten in Höhe von 3.332,00 € brutto wurden aus dem Kapitel 0770 Titel 54010 bezahlt.

Frage 49:

Inwiefern wurden für das Projekt Fördermittel des Landes Berlin, des Bundes oder anderer öffentlicher Stellen bewilligt oder ausgezahlt? Falls ja, in welcher Höhe? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 49:

Es wurden keine Fördermittel beansprucht.

Frage 50:

Inwiefern mussten oder müssen Fördermittel aufgrund der Aufhebung bzw. Nichtumsetzung zurückgezahlt werden? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 50:

Entfällt, vgl. Ausführung zu Frage 49.

Frage 51:

Inwiefern sind durch die Aufhebung der verkehrsrechtlichen Anordnung weitere Kosten entstanden, etwa durch die Beendigung oder Änderung von Planungsverträgen, bereits beauftragte Leistungen, Stornierungen oder Nacharbeiten? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 51:

Es sind keine weiteren Kosten angefallen.

Frage 53:

Welche bereits erbrachten Planungsleistungen können für eine zukünftige Lösung am Buckower Damm weiterverwendet werden? (Aufstellung erbeten.)

Frage 54:

Mit welchen zusätzlichen Planungskosten rechnet der Senat, falls aufgrund der Aufhebung eine neue Planung erforderlich wird? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 53 und 54:

Die Fragen 53 und 54 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Aufgrund einer fehlenden möglichen zukünftigen Lösung können die erbrachten Planungsleistungen nicht herangezogen und auch keine Aussagen über zukünftige Planungskosten getroffen werden.

Frage 55:

Wie ist die Aufhebung der bereits angeordneten geschützten Radverkehrsanlage mit den im Berliner Mobilitätsgesetz und im Koalitionsvertrag formulierten Zielen der Verkehrssicherheit und einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur vereinbar?

Antwort zu 55:

Die Rücknahme erfolgte gem. § 45 StVO aufgrund von Einwänden, vgl. hierzu auf die Antwort auf die Fragen Nr. 13-16. Das MobG ist für Maßnahmen gem. der StVO aufgrund des Vorrangs von Bundesrecht nachrangig zu betrachten.

Frage 56:

Wie bewertet der Senat die Vereinbarkeit dieser Entscheidung mit dem politischen Anspruch der Koalition, sichere Schulwege zu gewährleisten?

Antwort zu 56:

Es wird auf die Ausführungen zu den Fragen Nr. 30-36 verwiesen.

Frage 57:

Welche konkreten Maßnahmen plant der Senat, um sicherzustellen, dass Schulwegsicherheit nicht nur unmittelbar vor Schulen, sondern auch auf den von Schüler*innen tatsächlich genutzten Hauptverkehrsachsen gewährleistet wird?

Antwort zu 57:

In Kooperation mit dem European Institute of Innovation & Technology (EIT) wurde im Rahmen eines europaweiten Technologie- und Innovationsscouting eine Ausschreibung gestartet (sog. RAPTOR-Programm). Diese hat das Ziel, in möglichst kurzer Zeit eine innovative und digitale Lösung zu finden, um berlinweit hochfrequentierte Schulwege zu identifizieren. Wesentliche Anforderung ist, dass durch ein automatisiertes Verfahren die Schulwege über mehrere Schulen hinweg identifiziert werden.

Frage 58:

Wie bewertet der Senat den Umstand, dass im Umfeld des betreffenden Abschnitts sieben Schulen mit zusammen rund 2.300 Schüler*innen liegen, während dort weiterhin keine durchgehende sichere Radverkehrsanlage besteht?

Antwort zu 58:

Es wird auf die vorherigen Ausführungen verwiesen. Eine Bewertung ist ohne das Vorliegen von Erkenntnissen zu Schulwegen und Planungen nicht möglich.

Frage 59:

Bis zu welchem konkreten Zeitpunkt soll auf dem betreffenden Abschnitt des Buckower Damms eine sichere und durchgängige Radverkehrsführung hergestellt werden?

Antwort zu 59:

Es wird auf die Beantwortung der Fragen 53 und 54 verwiesen.

Frage 60:

Ist der Beantwortung dieser Fragen aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 60:

Nein.

Berlin, den 10.09.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt