

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten André Schulze (GRÜNE)

vom 28. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. August 2026)

zum Thema:

Schulwegsicherheit in Neukölln: Mohriner Allee / Am Brandpfuhl

und **Antwort** vom 14. September 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Sep. 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten André Schulze (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/27057
vom 28. August 2026
über Schulwegsicherheit in Neukölln: Mohriner Allee / Am Brandpfuhl

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 bzw. an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben wird.

Zur Querungssituation an der Bushaltestelle „Am Brandpfuhl“ (Mohriner Allee) schreibt der Senat: „Eine aktuelle Gefahrenlage ist dem Senat an der Örtlichkeit jedoch nicht bekannt.“ Siehe Antwort zu 7 auf die Schriftliche Anfrage Verkehrssicherheit von Fußgänger*innen in Neukölln (Drucksache 19/26480).¹

Frage 1:

Worauf stützt der Senat diese Aussage?

Wurden an der Örtlichkeit Verkehrszählungen, Zählungen querender Fußgänger*innen oder eine Ortsbegehung durchgeführt? Wenn ja: wann, durch wen und mit welchem Ergebnis? Wenn nein: auf welcher Grundlage kommt der Senat zu seiner Einschätzung?

Frage 2:

Welche Kriterien legt der Senat der Feststellung einer "Gefahrenlage" zugrunde? Ist das Vorliegen polizeilich erfasster Unfälle Voraussetzung, und wie wird berücksichtigt, dass an schwer querbaren Stellen Wege vermieden oder Kinder mit dem Auto gebracht werden, sodass gerade keine Unfälle registriert werden?

¹<https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/19/SchrAnfr/S19-26480.pdf>

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Zur Örtlichkeit lagen keine Vorgänge bzw. Anträge vor, die zum damaligen Zeitpunkt auf eine Gefahrenlage hingewiesen haben. Dem Senat sind die Schulwege der neueröffneten Schule nicht bekannt gegeben worden.

Es lag auch kein formeller Antrag auf einen Fußgängerüberweg vor. Gegenstand eines abgeschlossenen Verfahrens war ausschließlich ein Antrag auf Tempo 30 für den gesamten Verlauf der Mohriner Allee, dem aufgrund der fehlenden Gefahrenlage nicht nachgekommen werden konnte. Die Feststellung einer Gefahrenlage stützt sich grundsätzlich auf eine Gesamtschau verschiedener Faktoren, wobei die Unfallstatistik keineswegs die einzige Quelle darstellt, sondern beispielsweise auch Verkehrsbeobachtungen vor Ort.

Frage 3:

Die Mohriner Allee ist als übergeordnete Straßenverbindung der Stufe II nicht Bestandteil einer Tempo-30-Zone. Trifft es zu, dass die Regelung der R-FGÜ 2001, wonach Fußgängerüberwege in Tempo-30-Zonen in der Regel entbehrlich sind, an diesem Standort nicht einschlägig ist?

Antwort zu 3:

Ja.

Frage 4:

Die Grundschule am Koppelweg ist seit dem Schuljahr 2025/26 in Betrieb und wächst auf eine Zielgröße von 432 Kindern auf. Erfolgt die Prüfung des Standorts auf Basis der derzeitigen Schülerzahlen oder auf Basis der Zahlen im Endausbau?

Frage 6:

Falls die Einschätzung des Senats auf Basis der derzeitigen Zahlen beruht: Wie vermeidet der Senat, dass Querungsbedarfe systematisch unterschätzt werden, da die Mindestzahlen der R-FGÜ 2001 im Anlaufbetrieb naturgemäß nicht erreicht werden können?

Antwort zu 4 und 6:

Die Fragen 4 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Prüfung des Standorts hinsichtlich eines Fußgängerüberweges über die Mohriner Allee richtet sich nicht nach den Schülerzahlen, maßgeblich hierfür sind die Querungsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden an der zu querenden Örtlichkeit.

Frage 5:

Welche Regelungen bestehen, damit erforderliche Querungsanlagen an neuen Schulstandorten bereits zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme vorhanden sind?

Antwort zu 5:

Um sicherzustellen, dass notwendige verkehrliche Maßnahmen zur Sicherung des Schulweges bereits zur Inbetriebnahme des neuen Schulstandortes vorhanden sind, greifen im Vorfeld standardisierte, fachübergreifende Planungsverfahren. Unabhängig von den baulichen Planungen stellt das zuständige Schulamt die neu entstehenden Schulwege fest, die dem Senat rechtzeitig übermittelt werden sollten, um das Prüfverfahren einzuleiten.

Frage 7:

Die Begründung zum Bebauungsplanentwurf 8-83 („Schul- und Sportstandort Koppelweg“) thematisiert im Kapitel 3.8.2 „Verkehrliche Untersuchung“ die verkehrliche Anbindung der Schule und

1. führt aus, dass eine Buserschließung des Schulstandorts nach Mitteilung der BVG nicht möglich ist und die ÖPNV-Anbindung nur über die Haltestelle Am Brandpfuhl in der Mohriner Allee sichergestellt werden kann. Dies wird ausdrücklich auch mit Blick auf den geplanten verkehrsberuhigten Ausbau der Straße Am Brandpfuhl für ausreichend angesehen. Dieser Ausbau ist bislang nicht erfolgt. Wie beurteilt der Senat die Erschließungs- und Schulwegqualität des Standorts, solange diese der Abwägung zugrunde gelegte Voraussetzung nicht erfüllt ist?
2. hält fest, dass die verkehrsplanerische Untersuchung empfiehlt, in der Mohriner Allee auf Höhe Am Brandpfuhl eine Querungsmöglichkeit zu schaffen, konkret einen Fußgängerüberweg auf Höhe der hierfür nach Osten zu verschiebenden Bushaltestelle, sowie eine weitere Querungsmöglichkeit im Koppelweg auf Höhe Am Brandpfuhl. Wurden diese Empfehlungen im Zuge der Realisierung des Schulstandorts geprüft? Mit welchem Ergebnis, durch wen, und wer trägt gegebenenfalls Zuständigkeit und Kosten?

Antwort zu 7:

Nr.1:

Der Bezirk teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Begründung zum Bebauungsplan 8-83 enthält die zitierten Passagen.

An den Planungen wird weiterhin festgehalten, auch wenn sie bisher nicht umgesetzt werden konnten.

Die Straße „Am Brandpfuhl“ hat keinen Gehweg. Die Schaffung eines solchen wäre auch nur im Zusammenhang mit der baulichen Entwicklung des östlich angrenzenden Grundstücks möglich, da der Straßenquerschnitt zu eng ist. Eine zwischenzeitlich geplante Entwicklung hat sich vorerst zerschlagen. Trotz der Beschilderung „Anlieger frei“ wird die Straße auch als Abkürzung genutzt. Durch den Bezirk wird eine Verkehrsberuhigung geprüft, Verkehrszählungen wurden Anfang Mai 2026 durchgeführt.

Vor der Schule wurden ein Fußgängerweg und ein sog. Drängelgitter installiert.

Im Kreuzungsbereich Koppelweg / Am Brandpfuhl wurden Gehwegvorstreckungen eingebaut, um die Sichtbeziehungen zu verbessern.

Dennoch gibt es mehrere sicherheitsrelevante Aspekte rund um die Schule am Koppelweg. Ein wesentlicher Punkt ist die mangelnde Sichtbarkeit der Schule, da sie oft nicht als solche erkannt wird, insbesondere aufgrund des in unmittelbarer Nähe befindlichen Logistikparkplatzes. Die vorgesehene Bodenmarkierung „Achtung Kinder“ ist bereits geplant und wird nach Abschluss der Bautätigkeiten auf dem Schulgelände (aufgrund des Schwerlastverkehrs) umgesetzt, um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer*innen zu erhöhen.“

Nr.2:

In Kenntnis der Eilbedürftigkeit prüft der Senat gegenwärtig eine entsprechende Einrichtung. Über die Finanzierung und zu erwartende Umsetzung der Maßnahme kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

Frage 8:

Dieselbe verkehrsplanerische Untersuchung prognostiziert für den Schul- und Kita-Standort rund 2.061 Wege an Schultagen. Davon etwa 1.080 Kfz-Fahrten, mit einer Konzentration zwischen 7:00 und 8:00 Uhr. Die Zählung an der Einmündung Am Brandpfuhl / Mohriner Allee stammt vom 08.12.2017 und damit aus der Zeit vor Errichtung der Schule. Liegen dem Senat neuere Erhebungen vor?

Antwort zu 8:

Die letzte Verkehrserhebung in dem Bereich wurde am Knotenpunkt Britzer Damm – Buckower Damm / Mohriner Allee – Alt-Britz am 04.05.2021 zwischen 7 bis 19 Uhr durchgeführt und kann der beigelegten Anlage entnommen werden.

Frage 9:

Wie bewertet der Senat den seit Februar 2026 laufenden Pilotversuch einer temporären Schulstraße in Mahlsdorf, und ist eine Übertragung auf weitere Standorte vorgesehen?

Frage 10:

Welche konkreten Voraussetzungen müssen Bezirk und Schule dafür erfüllen? Ist eine solche Anordnung auch an einer Erschließungsstraße wie Am Brandpfuhl möglich?

Antwort zu 9 und 10:

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Unter dem Begriff einer Schulstraße ist eine temporäre Sperrung einer Straße im unmittelbaren Nahbereich einer Schule zu verstehen. Die Umsetzung einer Schulstraße kann entweder im

Rahmen des Straßenrechts in Verbindung mit dem Straßenverkehrsrecht oder durch das Straßenverkehrsrecht erfolgen. Bei ersterem beruht die Einrichtung einer Schulstraße auf einer Teileinziehung nach § 4 Berliner Straßengesetz (BerlStrG), wonach der Gemeingebrauch der betroffenen Straße durch eine entsprechende Teileinziehung beschränkt wird. Für eine Teileinziehung müssen überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen.

Entscheidungsträger für die Teileinziehung ist die Straßenbaubehörde, die Straßenverkehrsbehörde setzt dann die Maßgaben des Straßenrechts um, beispielsweise Zeichen 260 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) „Verbot für Kraftfahrzeuge“ mit entsprechender zeitlicher Befristung. Sofern keine Teileinziehung erfolgt, wonach der Gemeingebrauch weiter uneingeschränkt gilt, bedarf es für eine Sperrung einer Straße im Sinne einer Schulstraße gemäß § 45 Abs. 1 in Verbindung mit 9 StVO des Nachweises einer qualifizierten Gefahrenlage, welcher durch die Anordnung der Verkehrszeichen wirksam begegnet wird. Hierbei ist bei der straßenverkehrsbehördlichen Prüfung und Abwägung auch darauf zu achten, dass es nicht an anderer Stelle zu erheblichen negativen Auswirkungen im Verkehrsgeschehen bzw. zu einer Verlagerung der Problematik kommt. Zu dem angefragten Pilotversuch liegt dem Senat keine Bewertung vor.

Das Bezirksamt Neukölln hat hierzu Folgendes mitgeteilt:

„Voraussetzung ist eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung, die den entsprechenden Sachverhalt regelt. Durch die Schule muss bei einer temporären Schulstraße sodann sichergestellt werden, dass die Baken zu Schulbeginn bzw. Schulschluss jeweils eigenständig auf- bzw. abgebaut werden. Ob das Modell einer temporären Schulstraße auch für eine Erschließungsstraße (und nicht direkt vor einer Schule) anwendbar ist, ist in Neukölln bisher nicht geprüft worden und müsste daher zunächst geprüft werden.“.

Berlin, den 14.09.2026

In Vertretung

Arne Herz

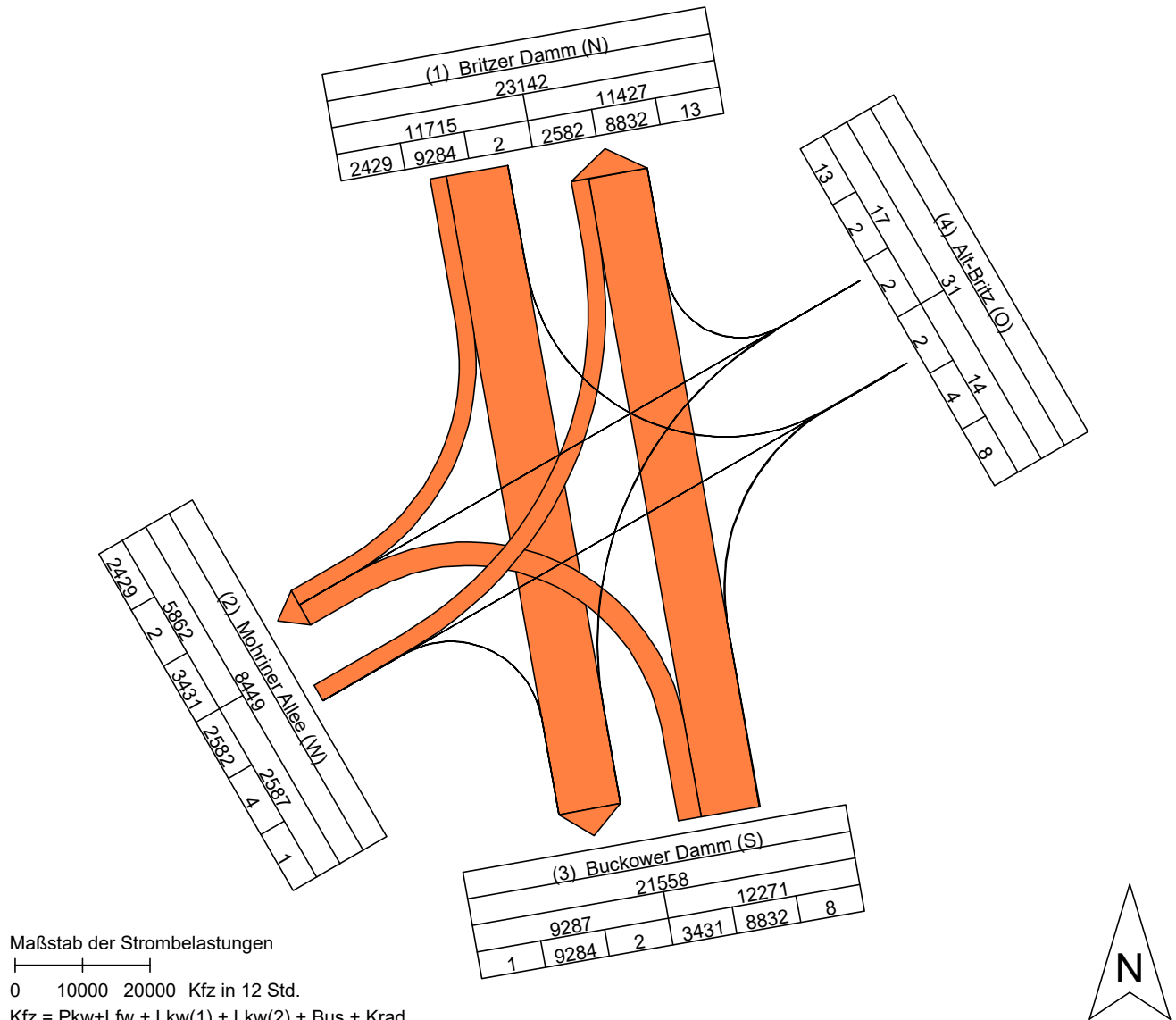
Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt



Zählstelle: Britzer Damm - Buckower Damm / Mohriner Allee - Alt-Britz (Britz, 12347)
Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 4.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr
Zählstellen-Nr.: K 1664
Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf
Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Strombelastungsplan: Verkehrsstärken 7:00 - 19:00 Uhr, [Kfz in 12 Std.]



Fahrzeugartenanteile im Zeitraum 7:00 - 19:00 Uhr					
Kfz - Belastung entspricht 100%					
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad
Arm 1:	95.4	1.8	0.4	1.5	0.9
Arm 2:	95.6	1.8	0.4	1.2	1.0
Arm 3:	95.3	1.6	0.3	1.8	0.9
Arm 4:	96.8	3.2	0.0	0.0	0.0

Maximalwerte der stdl. Knotenarmbelastungen 7:00 - 19:00 Uhr					
Kfz/Std und jew. Intervallbeginn (Uhrzeit)					
	Zufahrt	Abfahrt	Gesamt		
Arm 1:	1291 15:00	1260 7:00	2248	15:00	
Arm 2:	257 7:00	546 14:00	779	14:00	
Arm 3:	1313 7:00	1069 15:00	2133	15:00	
Arm 4:	3 13:00	3 15:00	6	15:00	

Verkehrsstärken [Kfz/Std.] 7:00 - 8:00 Uhr						
Knotenstrommatrix				Querschnittsbelastung		
nach	1	2	3	4	Zuf	Abf Ges
von 1		182	491	0	673	1260 1933
von 2	257		0	0	257	493 750
von 3	1002	311		0	1313	491 1804
von 4	1	0	0		1	0 1

Verkehrsstärken [Kfz/Std.] 16:00 - 17:00 Uhr						
Knotenstrommatrix				Querschnittsbelastung		
nach	1	2	3	4	Zuf	Abf Ges
von 1		237	988	0	1225	887 2112
von 2	226		0	1	227	525 752
von 3	659	288		0	947	989 1936
von 4	2	0	1		3	1 4