



Keine 50 auf der Saarstraße – Ausnahme oder Präzedenzfall? | Bild: 1stGallery, Canva (Symbolbild)

Verwaltungsgericht hebt Tempo 50 wieder auf

17. Februar 2026

Die Wiedereinführung von Tempo 50 auf der Saarstraße in Schöneberg ist vorerst wieder vom Tisch. Verkehrssenatorin [Ute Bonde](#) (CDU) hatte im letzten Jahr auf 23 Berliner Hauptstraßen wieder Tempo 50 angeordnet. Dagegen hatte eine Anwohnerin geklagt und bekam Recht.

Auf der Saarstraße darf vorerst nicht wieder Tempo 50 gefahren werden. Per Eilentscheidung verfügte das [Berliner Verwaltungsgericht](#), dass es dort erst einmal bei Tempo 30 bleibt. Mit Unterstützung der [Deutschen Umwelthilfe](#) (DUH) hatte eine Anwohnerin Widerspruch gegen den Plan der Senatsverkehrsverwaltung eingelegt. Die Aufhebung der 30er-Zone sei „rechtswidrig“, da auf dem Abschnitt zwischen der Rheinstraße und der Autobahnauffahrt zur A103 eine „qualifizierte Gefahrenlage“ bestehe,

wie es das Gericht im Eilverfahren entschied. Ute Bonde hatte die Aufhebung der 30er-Zone damit begründet, dass die Luft dort wieder sauber genug sei und deshalb die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht mehr nötig wäre.

Viele Unfälle auf der Saarstraße

Die Richter begründeten ihre Entscheidung mit den „besonderen örtlichen Verhältnissen“. Die Saarstraße verläuft an der Kreuzung Fregestraße in einer Kurve mit Neigung, wodurch heranfahrende Autos erst spät erkennbar seien. Zudem nimmt die Straße direkt Verkehr von der Autobahn auf, was zu höheren Geschwindigkeiten führe. Die Unfallstatistik spricht ebenfalls gegen Tempo 50: Auf dem nur 410 Meter langen Abschnitt haben sich zwischen 2022 und 2024 insgesamt 20 Unfälle mit Verletzten ereignet.

[Werner Graf](#), Fraktionsvorsitzender Die Grünen: „20 Unfälle mit Verletzten auf nur 410 Metern – das ist kein theoretischer Wert, das sind reale Verletzte, reale Familien, reale Ängste. Das Gericht hat völlig zu Recht entschieden: Wer an so einem Ort Tempo 50 durchsetzt, handelt rechtswidrig, weil er nicht die Sicherheit der Menschen im Blick hat. Tempo 30 hat nachweislich zu weniger Unfällen und Opfern geführt. Trotzdem wollte der Senat schneller fahren lassen – ohne die konkrete Gefahrenlage ausreichend zu berücksichtigen.“ (mz)