

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität

16. Sitzung
23. November 2022

Beginn: 09.06 Uhr
Schluss: 12.17 Uhr
Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Felix Reifschneider (FDP) fragt, welche Senatsverwaltungen in die Abstimmungen zwischen der BVG und dem Bauherrn Covivio im Rahmen der Teilspernung der U 2 am Alexanderplatz eingebunden seien bzw. eingebunden gewesen seien.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) antwortet, dass ihr Haus eng in die Abstimmungen mit der BVG zur weiteren Stabilisierung, Sanierung und späteren Wiederaufnahme des Betriebs eingebunden sei, auch über die technische Aufsichtsbehörde. Wie intensiv SenSBW aktuell eingebunden sei, könne sie im Moment nicht sagen, weil sie von dort kurzfristig keine Rückmeldung im Detail erhalten habe. Klar sei, dass der Bezirk Mitte mit dem dortigen Stadtentwicklungsamt in Kontakt stehen werde, weil dort die Baugenehmigung erfolgt sei. Ihr Haus habe bereits im Baugenehmigungsverfahren darauf hingewiesen, dass ein Restrisiko bei der Baumaßnahme verbleibe.

Felix Reifschneider (FDP) stellt die Nachfrage, ob die Möglichkeit eines Grundwassereintruchs in die U-Bahn-Tunnel am Alexanderplatz gegeben sei.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) teilt mit, dass ihr Haus nach den derzeitigen Erkenntnissen nicht davon ausgehe. Ein von der BVG beauftragter Gutachter habe den aktuellen Zustand geprüft und halte die Vorsorgemaßnahmen für ausreichend. Die Baumaßnahmen ruhen. Dennoch sei bei den Sicherheitsmaßnahmen große Sorgfalt geboten.

Alexander Kaas Elias (GRÜNE) bittet um Auskunft, welche Fahrplananpassungen sich im SPNV im Dezember ergäben und wie der Senat diese bewerte.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) schildert, im Rahmen des Projekts i2030 würden beim Schienenverkehrsausbau die ersten Verbesserungen zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember deutlich. Im Wesentlichen gehe es um Verstärkungen, Taktverdichtungen und Kapazitätsausbau im neu vergebenen Netz Elbe-Spree, was sich auch auf Berlin auswirken werde. Es werde eine Taktverdichtung beim RE 1 Brandenburg–Berlin–Frankfurt/Oder, eine Verstärkung auf der Strecke RE 8 Nauen–Falkensee–Spandau, neue Verbindungen zum BER von Eberswalde, Bernau und Oranienburg sowie von Hohenschönhausen und Lichtenberg, Verdichtertzüge zwischen Wannsee und Bad Belzig sowie neue Verbindungen von Potsdam nach Spandau und Gesundbrunnen geben. Durch den Einsatz von größeren und mehr Wagen würden die Platzkapazitäten auf vielen Linien wachsen. Das Angebot für Nutzer/-innen des ÖPNV und des SPNV werde damit spürbar verstärkt.

Alexander Kaas Elias (GRÜNE) erkundigt sich nach den konkreten Auswirkungen auf Berlin.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) bemerkt, dass eine Reihe von Veränderungen Brandenburg betreffe, mit dem dichteren Netz und dem kommenden 49-Euro-Ticket erhielten insbesondere viele Pendler/-innen aus der Region ein deutlich verbessertes Angebot, sodass sie künftig einen deutlichen Umstieg vom Auto auf die Bahn erwarten, was in den Außenbezirken Berlins deutlich spürbar sein werde. Im Übrigen könnten die Berliner/-innen die dichteren Takte und größeren Wagen ebenfalls nutzen.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, wie der aktuelle Stand der Planungen für die Verlängerung der Straßenbahn zum Ostkreuz sei und worin die aktuellen Verzögerungen begründet seien.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) legt dar, die BVG habe im Hinblick auf den zweiten Rettungsweg eine technische Lösung für das Wegklappen der Oberleitung gefunden, sodass die Planfeststellung weiterlaufen könne. Zudem sei eine Aktualisierung der Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich gewesen. Die BVG habe angekündigt, dass die Unterlagen zum Jahresende bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht würden.

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet, die nächsten Meilensteine und den zeitlichen Fortgang des Projekts zu beschreiben.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) führt aus, die Planfeststellung werde dann in dieser Runde vollzogen. Die weiteren Schritte seien davon abhängig, wie viele Einwendungen es gebe, wie diese abgearbeitet würden und wann die gesamte Strecke planfestgestellt werden könne. Der im Juni aufgelegte Zeitplan werde erst einmal so weiterlaufen.

Harald Laatsch (AfD) erkundigt sich, wie der Senat Medienberichte bewerte, nach denen das bundesweite 49-Euro-Ticket im ÖPNV nun voraussichtlich erst zum April oder sogar Ende April 2023 angeboten werde.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) berichtet, die VMK habe sich am 13. Oktober auf ein Konzept für ein bundesweit gültiges 49-Euro-Ticket verständigt, die MPK am 3. November grundsätzlich beschlossen, dass dieses hälftig mit jeweils 1,5 Mrd. Euro von Bund und Ländern finanziert werde. Ziel sei gewesen, es möglichst zum 1. Januar einzuführen, allerdings müsse noch eine Reihe offener Fragen geklärt werden. Der dauerhafte Einstieg des Bundes ins Tarifsystem sei ein kompletter Systemwechsel. Die Verteilung der Gelder werfe im VBB eine Reihe von Folgefragen auf. Der VDV warne davor, dass 3 Mrd. Euro vermutlich nicht ausreichen, und die Nachschusspflicht sei noch nicht geregelt. Die Länder wollten nicht, dass diese allein bei ihnen liege. Es solle eine digitale Karte eingeführt werden, um messen zu können, wie viele Fahrgäste mit dem Ticket unterwegs seien, und die Einnahmen entsprechend verteilen zu können, so weit sei man aber noch nicht. Manche Verkehrsunternehmen seien momentan in einer schwierigen Finanzsituation, sodass sie nicht über längere Zeit Gelder vorschießen könnten. Die Liquidität der Verkehrsunternehmen müsse von Anfang an sichergestellt sein. Zum Vertriebssystem gebe es diverse Fragen; Beihilfefragen müsse der Bundesverkehrsminister noch auf EU-Ebene klären. Deshalb stehe inzwischen fest, dass das Ticket nicht zum 1. Januar komme, sondern Anfang April, schlimmstenfalls Ende April. Berlin habe sich frühzeitig für ein solches Ticket eingesetzt. Im VBB werde ein künftiges attraktives ÖPNV-Paket auf der Grundlage des neuen Tickets erörtert. Das 29-Euro-Ticket AB solle als Entlastungs- und Überbrückungsmaßnahme für die Berliner/-innen bis April verlängert werden; sie hoffe, dass der VBB dies bewilligen werde.

Harald Laatsch (AfD) spricht an, dass das 49-Euro-Ticket mit dem Seniorenticket in Berlin konkurrieren werde, das über 50 Euro koste und nur für Berlin-Brandenburg gelte. Werde dieses dann wegfallen, oder plane der Senat ein neues, weiter vergünstigtes Seniorenticket?

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) erklärt, dass alle VBB-Abos erst einmal weiterhin gölten, diverse Abos aber nicht mehr attraktiv seien, wenn das 49-Euro-Ticket eingeführt werde. Deshalb müsse man im VBB ein attraktives Paket schnüren, damit die Kundinnen/Kunden dem VBB erhalten blieben, denn das 49-Euro-Ticket könne bundesweit erworben werden. Daher werde u. a. überlegt, das Seniorenticket im VBB durch Zusatzangebote attraktiver zu machen. Es werde für Seniorinnen/Senioren auf keinen Fall schlechter werden.

Stephan Machulik (SPD) bittet um Auskunft, mit welchen Maßnahmen die Bezirke durch die Projekteinheit Radwege unterstützt würden. Es gebe das Gerücht, dass die Projekteinheit Radwege nur für Pop-up-Radwege gedacht sei.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) teilt mit, dass die Projekteinheit Radwege für neun Bezirke tätig werde – mit drei Bezirken werde noch verhandelt – und sich auf Maßnahmen konzentriere, die ohne Planfeststellungsverfahren und aufwendige Baumaßnahmen mit Verkehrszeichenanordnungen und Markierungen auf der Fahrbahn schnell umsetzbar, aber durchaus dauerhaft angelegt seien. Es gehe ausdrücklich nicht nur um Pop-up-Radwege.

Oliver Friederici (CDU) fragt zur Sperrung der A 115 wegen Glätte und zu schwerer Räumfahrzeuge, warum für die wenigen Meter der Brücke am Autobahndreieck Funkturm kein Personal eingesetzt werde, das manuell Glätte beseitige bzw. manuell gegen Glätte präpariere.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) verweist auf die Verantwortung der Autobahn GmbH; SenUMVK habe darauf keinen direkten Einfluss.

Oliver Friederici (CDU) stellt die Nachfrage, ob SenUMVK angesichts erheblicher Rückstaus Kontakt mit der Autobahn GmbH aufgenommen habe.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) antwortet, dass die Tiefbauabteilung ihres Hauses regelmäßig im Kontakt mit der Autobahn GmbH stehe. Insofern gehe sie davon aus, dass das Thema angesprochen worden sei, werde dort aber noch einmal nachfragen.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) berichtet, die Nachfrage nach dem 29-Euro-Ticket sei sehr groß, der Vorlauf für die Verkehrsunternehmen sehr kurz gewesen. SenUMVK habe das Geld bereitgestellt und danke den Beschäftigten der Verkehrsunternehmen für die Ermöglichung. Gleiches gelte für die Verlängerung des 29-Euro-Tickets.

Die Fahrradstraße in der Charlottenstraße sei gestern eröffnet worden. Die Friedrichstraße werde vorübergehend wieder für den Autoverkehr freigegeben; der gelbe Radfahrstreifen sei parallel dazu rückgebaut worden, denn in der geplanten Fußgängerzone hindere ein Radfahrstreifen die Fußgänger daran, sich frei im Straßenraum zu bewegen. Die Charlottenstraße sei im Radverkehrsvorrangnetz ohnehin als Fahrradstraße vorgesehen gewesen. Damit gebe es nun eine sichere Alternative für den Radverkehr. Für den Lieferverkehr seien Ladezonen eingerichtet worden. Anliegerverkehr und die Nutzung der Parkhäuser in den Querstraßen blieben möglich, allerdings solle Durchgangsverkehr herausgenommen werden, damit die Charlottenstraße nicht mehr so stark mit Autoverkehr belastet sei.

Felix Reifschneider (FDP) erkundigt sich nach dem Stand beim Teilentwidmungsverfahren für die Friedrichstraße.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) schildert, das Teileinziehungsverfahren laufe, allerdings gehe Gründlichkeit vor Schnelligkeit. Das Teilstück solle endgültig als Fußgängerzone umgewidmet werden. Dazu sei eine gute Begründung mit Abwägungen zu den verkehrlichen Konsequenzen, den Auswirkungen auf die umliegenden Straßen und den vorgetragenen Bedenken von Gewerbetreibenden erforderlich. Dafür nehme sich der Bezirk Zeit. SenUMVK gehe davon aus, dass das Teileinziehungsverfahren absehbar und rechtssicher abgeschlossen werden könne. Die Veröffentlichung sei Anfang nächsten Jahres vorgesehen.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0041](#)
**Tempo 30: Geringere Geschwindigkeit sorgt für
bessere Luft, weniger Lärm und mehr
Verkehrssicherheit** Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0048](#)
**Vision Zero: wie wird Berlins Verkehr für alle
sicherer?** Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0049](#)
Die Berliner Unfallkommission Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

Oda Hassepaß (GRÜNE) stellt dar, Tempo 30 führe zu weniger Lärm, besserer Luftqualität, mehr Klimaschutz durch geringeren Treibstoffverbrauch und mehr Verkehrssicherheit; niemand solle Angst haben, dass Angehörige und Freunde im Straßenverkehr versehrt würden. Seit der Einführung von Tempo 30 in Helsinki 2018 gebe es dort keine Verkehrstoten mehr. Geringere Geschwindigkeit führe zu weniger Unfällen und auch weniger schweren Unfällen. Bei Tempo 30 überlebten 90 Prozent der Personen einen Unfall mit einem Auto, bei Tempo 50 nur 30 Prozent. Schon allein weniger tödliche Unfälle sprächen dafür. Tempo 30 wolle man v. a. vor Kitas, Schulen und Senioreneinrichtungen. Dazu gehöre auch die Kontrolle und Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen, wo noch viel zu tun sei.

Antje Kapek (GRÜNE) fügt hinzu, dass jedes Verkehrsoffer eines zu viel sei; in Berlin habe man in den letzten Wochen eine Serie tragischer Unfälle mit Todesfolge verzeichnen müssen. Berlin fordere auf Bundesebene seit Jahren die Einführung eines verpflichtenden Abbiegeassistenten für Lkws. Es gehe insgesamt um Warnsysteme, denn nicht alle Unfälle passierten beim Abbiegen. Zwei Drittel der Unfälle mit Todesfolge beträfen Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen, insbesondere Kinder und Senioren. Verkehrssicherheit sei nicht von heute auf morgen zu erreichen. Notwendig seien eine Änderung des Bundesrechts, bauliche und ordnungsrechtliche Maßnahmen. Neben dem Tempo spiele auch der Umfang des Autoverkehrs in der Stadt eine Rolle. Weniger Autos führten zu weniger Unfällen. Alle zwölf Verkehrsstädträte hätten sich parteiübergreifend gegenüber Bundesverkehrsminister Wissing für eine StVO-Novelle eingesetzt, um wichtige Maßnahmen zur Verkehrssicherheit umsetzen zu können. Diesem Appell könne sich der Ausschuss mit Blick auf die nächste VMK anschließen, denn Verkehrssicherheit sollte das oberste Ziel jeglicher Mobilitätspolitik sein.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) unterstreicht, die Vision Zero werde nur erreichbar sein, wenn die Verkehrswende komplett umgesetzt werde. Viele Maßnahmen der Verkehrswende dienten zugleich der Verkehrssicherheit, z. B. die Verlagerung von Verkehr vom Auto zum Umweltverbund, der Bau von geschützten Radwegen und Fußgängerquerun-

gen, der Umbau von Kreuzungen sowie Tempo 30. Man brauche insgesamt weniger Autos, die dann auch langsamer fahren müssten. Die Änderung der StVO sei wichtig, mehr Handlungsfreiheit für die Kommunen notwendig. Berlin habe sich der Forderung der Städteinitiative vieler deutscher Großstädte angeschlossen. Der Brief der zwölf BzStR unterstreiche dies. Die VMK habe v. a. auf Wunsch der Stadtstaaten bereits Arbeitsgruppen eingerichtet. Es gebe auch einen Vorstoß in der UMK, damit Aspekte wie Lärmschutz, Luftqualität und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei der Anordnung von Tempo 30 verstärkt eine Rolle spielten. Im Lärmaktionsplan kämen Aspekte des Gesundheitsschutzes und der Verkehrssicherheit zusammen. Helsinki und Oslo zeigten, dass man sehr schnell und ohne teure Baumaßnahmen etwas erreichen könne. Die Unfallkommission habe sich den Umbau von mindestens 30 Kreuzungen, v. a. Unfallschwerpunkten, pro Jahr vorgenommen. Sie sei personell verstärkt worden. Gleichwohl werde der Umbau von Kreuzungen allein nicht genügen. 2022 seien 29 Menschen im Straßenverkehr gestorben. Es sei mit dem letzten Verkehrssicherheitsprogramm nicht gelungen, eine Reduzierung um 30 Prozent zu erreichen. SenUMVK werde nun ein neues Verkehrssicherheitsprogramm auflegen. Die Kontrolle der Anordnungen und Maßnahmen spiele eine wichtige Rolle. Geschockt habe sie, dass die Ermittlungsverfahren gegen Raser hätten eingestellt werden müssen. Es sei klar, dass die Polizei Prioritäten setzen müsse; wenn die Einhaltung der Regeln im Interesse der Verkehrssicherheit nicht kontrolliert werde, seien diese nicht viel wert. Erforderlich sei hier ein breites Zusammenspiel.

Dr. Imke Steinmeyer (SenUMVK) ergänzt, der Prozess zur Erstellung des neuen Verkehrssicherheitsprogramms sei am Jahresanfang gestartet. Das Begleitgremium habe im April zum ersten Mal getagt. Im Sommer seien verschiedene Fachworkshops durchgeführt worden. Das Zusammenbringen von Zielen und Maßnahmen werde nun mit dem Begleitgremium erörtert. Man habe die Verkehrsunfallzahlen der letzten Jahre ausgewertet sowie Unfallursachen und Effekte analysiert. Handlungsfelder seien Kreuzungen und Abbiegebeziehungen, das Überqueren der Fahrbahn und die Sichtbeziehungen. Das Thema Senioren werde betrachtet, weil diese bei einem Unfall schwerere Schäden davontrügen als Jüngere. Man befasse sich mit Kinderunfällen, weil die Stadtgesellschaft Aufgaben der Prävention, Bildung und Sicherung habe. Für die Themenfelder würden konkrete Maßnahmen erarbeitet. Die fachliche Erarbeitung solle im ersten Quartal abgeschlossen und im März mit dem Begleitgremium erörtert werden. Das alte Programm habe sehr auf Kommunikation, Erziehung, Bildung und Bewusstseinsbildung gesetzt. Die Handlungsschwerpunkte erforderten nun die Diskussion über infrastrukturelle Aspekte, z. B. Herstellung von Sichtbeziehungen, Umgestaltung von Knotenpunkten, Gestaltung von LSA. Bestimmte Effekte bedürften einer höheren Überwachung. Es gebe drei Themenfelder: Was müsse bei Planern und Verkehrsteilnehmern bewusst gemacht werden? Was sei bei der Infrastruktur zu tun? Welche Verkehrstechnik könne helfen?

Christian Haegele (SenUMVK) teilt mit, dass die Unfallkommission in seiner Abteilung angesiedelt sei. Sie bestehe aus Vertretern seiner Abteilung, auch einem Ingenieur, der Sicherheitsauditor sei und Unfallstellen begutachte, der Bezirke als Baulastträger und der Polizei, die Unfallanalysen und statistische Auswertungen vornehme und Unfallstellen untersuche. In Berlin gebe es viele Unfallhäufungsstellen. Der Unfallkommission werde es daher nicht gelingen, den Stadtumbau, umfangreiche Baumaßnahmen und die Verkehrswende zu begleiten, sie könne in erster Linie nur reaktiv auf Unfallereignisse und im Hinblick auf Unfallhäufungsstellen tätig werden. Auch bei der Polizei habe es Personalverstärkungen gegeben, damit mehr Unfallhäufungsstellen entschärft werden könnten. Die Anordnung von Tempo 30 gestalte sich angesichts der Begründungspflicht schwierig. Vor sensiblen Einrichtungen

sei dies relativ einfach, Schulwege seien aber länger, dort müsse dann im Einzelnen begründet werden, warum Geschwindigkeit reduziert werde. Schulwege könnten derzeit nicht in gleicher Weise wie Schuleingänge gesichert werden. Man sei auf verschiedenen Ebenen beim Bund aktiv, um die Anordnung von Tempo 30 und die Einrichtung von Fußgängerüberwegen zu erleichtern. Die Ermöglichung von Tempo 30 im Umfeld von Spielplätzen sei ebenfalls sinnvoll. Er sei guter Hoffnung, dass man auf Bundesebene eine Änderung erreichen werde.

Frank Schattling (Polizei Berlin) betont, dass sich die Polizei der Vision Zero verpflichtet fühle, allerdings mit den Einsatzkräften haushalten und auch andere polizeiliche Lagen bedienen müsse. Im Rahmen der Verkehrssicherheit gebe es eine Mischung aus repressiven und präventiven Maßnahmen. Die Verkehrsunfalllage bewege sich wieder auf dem Niveau der Vorcoronazeit, sodass man hier weiter Schwerpunkte setzen müsse. Man befasse sich mit Jahresschwerpunktt Themen, die sich an den Risikogruppen, z. B. Radverkehr, und Altersgruppen, z. B. Sicherheit für Senioren angesichts der Altersstruktur in der Stadt, orientierten. Auch bei Autofahrern stelle das Alter ein zunehmendes Risiko dar. In anderen europäischen Staaten müssten nicht nur Lkw-Fahrer ihre Fahreignung nachweisen, sondern auch Privatpersonen. Die Maßnahmen würden mit den örtlichen Direktionen abgestimmt. In der Innenstadt gebe es andere Probleme als in Randlagen. Der Radverkehr im Citybereich stehe stark im Fokus. Dort liege auch der Schwerpunkt der Fahrradstaffel. Im Umfeld von Senioreneinrichtungen am Stadtrand seien oftmals bereits Tempo-30-Bereiche eingerichtet, die überwacht würden. Es erfolgten auch Schulwegüberwachungen. Die Präventionsbeauftragten seien das ganze Jahr an und in den Schulen unterwegs. Zum Schuljahresbeginn werde das Thema präsent gemacht.

Der Koalitionsvertrag sehe 60 Messeinrichtungen zur Geschwindigkeitsüberwachung vor. Zu den vorhandenen 33 kämen in diesem Jahr noch zwei hinzu. Für 2023 seien bereits fünf festgelegt; die Ausschreibungen fänden jetzt statt. Zwei weitere seien vorgesehen, sodass 2023 sieben Anlagen hinzukämen. Angesichts der haushälterischen Bedingungen erfordere die Umsetzung Zeit. Bei den 60 Anlagen gehe es nicht nur um Säulen, sondern auch um Geschwindigkeitsmessanhänger. Was die Geräte produzierten, müsse auch abgearbeitet werden. Die Bußgeldstelle sei dabei manchmal ein Nadelöhr. Sie solle technisch und personell vorangebracht werden, damit der Zuwachs an Vorgängen erledigt werden könne. Hinzu komme die Bearbeitung der Vorgänge aus der Parkraumbewirtschaftung.

Oliver Friederici (CDU) erklärt, dass die Probleme bei der Bußgeldstelle in Berlin im Gegensatz zu anderen Städten offenbar nicht zu lösen seien. Angesichts steigender Zulassungszahlen und zunehmender Verkehrsdelikte müssten die Strukturen verändert werden. Seine Fraktion setze sich für die Vision Zero ein, halte Tempo 30 aber nicht für ein Allheilmittel. Wo Tempo 30 nicht akzeptiert und nachvollziehbar sei, könnte die Einführung von Tempo 40 erwogen werden. Auf manchen Straßen, z. B. Königstraße in Wannsee, Adlergestell, erschließe sich nicht, warum man dort nicht 50 fahren könne, weil kein Fußgängerverkehr vorhanden sei. Die Koalition wolle berlinweit Tempo 30 einrichten, verlangsamen damit aber auch den BVG-Busverkehr. Damit könnte man sich Busspuren und Ampelvorrangschaltungen sparen. Daher müsse man maßvoll vorgehen und vielleicht zeitliche Komponenten erwägen. Bei Unfallschwerpunkten, Kindergärten, Schulen und Senioreneinrichtungen sei dies durchaus der richtige Weg. Es gehe um einen Strauß von Maßnahmen. Dazu gehöre der Abbiegeassistent. Sinnvoll sei der Abbiegeassistent auch für Autobusse. Gigaliner sollten nicht mehr durch Berlin fahren, da die Stadt eng sei und für viele Brücken Lastbeschränkungen gälten. Zugleich müsse man sich den Anforderungen der Logistikwirtschaft stellen.

In Berlin müssten verstärkt Verkehrskontrollen durchgeführt, nicht nur stationäre Blitzer aufgestellt werden, um die Verkehrssicherheit zu stärken. Er frage, ob Zebrastreifen zur Verkehrssicherheit führten und wie das Programm für mehr Zebrastreifen angenommen werde. Die Verkehrserziehung im Schulunterricht und die Verkehrsbildung für die ältere Generation müssten verstärkt werden, denn Verkehrstopfer seien v. a. junge Menschen und Senioren. Angesichts der Vielzahl der Verkehrsverstöße müssten auch Bestrafungen erfolgen. – Wesentlich sei der Umbau der Kreuzungen. Ein erster Anfang seien die sog. Kreuzberger Kissen und das Vorziehen von Gehwegnasen in Wohnstraßen gewesen; es seien auch Mittelstreifen angelegt und Ampelschaltungen verändert worden, allerdings noch nicht überall in der Stadt. Welche Verkehrssicherheitsmaßnahmen wolle SenUMVK angehen? Die Vision Zero werde nicht so schnell erreichbar sein. Wünschenswert sei eine rückläufige Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten. Bei einigen Maßnahmen sei der Senat durchaus auf dem richtigen Weg.

Kristian Ronneburg (LINKE) bekräftigt, dass es sich um ein Maßnahmenbündel handle. Wichtige Themen seien Prävention, Umbau der Infrastruktur, Mobilitätsmanagement, Bildung und Stärkung der Strukturen, z. B. der Unfallkommission. Werde auf der Fachebene darüber beraten, die leichtere Anordnung von Tempo 30 auch auf Spielplätze zu übertragen? Ziel sei, den Kommunen die flexiblere Anordnung von Tempo 30 zu ermöglichen, denn Einzelbegründungen seien aufwendig und würden dem Ansatz nicht gerecht, nicht nur reaktiv, sondern auch proaktiv tätig zu werden, um schwere Unfälle zu vermeiden. Es gebe viele Stellen in der Stadt, die noch entschärft werden müssten. Auf welchem Weg seien die VMK-Arbeitsgruppen? Nach seinem Eindruck stoße dies nicht auf große Gegenliebe seitens des Bundes. Welche Möglichkeiten sehe SenUMVK, wenn eine Entscheidung nicht im nächsten halben Jahr erreicht werden könne? – Wie stehe es um das Tages- und das Nachttempo zu Tempo 30, welche zeitliche Vorstellung gebe es hierzu, welche weiteren Schritte würden folgen, und welche Rollen hätten Bezirke und Senat dabei? Habe SenUMVK Kenntnis darüber, wo Tempo 30 vor Schulen, Kitas und Senioreneinrichtungen noch fehle bzw. schon angeordnet worden sei? Welche Strukturen solle es geben, um die Ziele und Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms einem effektiven Controlling zuzuführen, damit deutlich werde, wo ggf. nachgelegt werden müsse? Wie sei der Stand beim Programm für getrennte Signalisierung bei rechtsabbiegenden Kfz und Fuß- und Radverkehr? Beim Fußverkehr sei eine Bündelung von Maßnahmen der Bezirke in einer Ausschreibung erfolgt, um effektiver voranzukommen. Sei vorgesehen, dies ab 2023 fortzusetzen?

Antje Kapek (GRÜNE) unterstreicht, dass BVG-Busse Abbiegeassistenten hätten und Reisebusse und Lkw diese noch erhalten müssten. Die ehem. Wirtschaftssenatorin Pop habe diese für Landesunternehmen eingeführt. Man könnte in Berlin mit entsprechender politischer Mehrheit noch weiter gehen; solange diese nicht gegeben sei, müsse man auf die Einführung auf Bundesebene warten. Man müsse fortwährend schauen, welche technischen Weiterentwicklungen zur Verkehrssicherheit beitragen könnten, und Lösungen finden, um Unfälle zu verhindern. Wie sei der Stand in Bezug auf die StVO-Änderung? Werde dabei auch über Abbiegeassistenten diskutiert? Wie stehe der Bundesverkehrsminister dazu? – Eine getrennte Ampelschaltung und eine uhrzeitabhängige Programmierung könnten einen Beitrag leisten. Wie sei der Stand in Berlin? Der Umbau von Kreuzungen und Wohngebieten sei mitunter vom Engagement der BzStR abhängig. Ein Vorbild sei der Bezirk Mitte. Wünschenswert wäre, dass andere Bezirke nachzögen. Vielleicht könnte ein Erfahrungsaustausch hilfreich sein.

In den Koalitionsverhandlungen sei von mindestens 60 Blitzern die Rede gewesen. Mit neun 2022/23 verblieben noch mindestens 51. Die Anschaffung amortisiere sich durch die Geschwindigkeitsüberschreitungen relativ schnell, wenn diese konsequent geahndet würden. Wenn man auf Geschwindigkeitskontrollen verzichte, verliere man nicht nur Geld für die Landeskasse, sondern setze auch ein fatales Zeichen. Herr Abg. Friederici plädiere für Tempo 40, wo Tempo 30 nicht akzeptiert sei. Das Hauptproblem in Berlin sei, dass Verkehrsmaßnahmen an vielen Stellen nicht akzeptiert würden und teilweise Anarchie herrsche, was schon beim Abstellen von Fahrzeugen beginne. Durch eingeschränkte Sichtbeziehungen seien in erster Linie Kinder gefährdet. Wie könne das Abschleppen falsch abgestellter Fahrzeuge forciert werden?

Die Mitarbeitenden der Bußgeldstelle täten unter schwierigen Bedingungen ihr Bestes. Die Polizei fordere die Digitalisierung, um den Durchlauf an Vorgängen zu erhöhen, bestimmte Voraussetzungen bei Software und Programmierung seien aber noch nicht erfüllt. Ein fatales Zeichen sei, wenn bei der Priorisierung der Vorgänge extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen, die Menschenleben gefährdeten, hinten runterfielen. Bestimmte Straßen seien für illegale Autorennen besonders anfällig. Gebe es eine Priorisierung, besonders an diesen Strecken feste bzw. mobile Geschwindigkeitsüberwachungen einzuführen? Sie fordere, einem solchen Verhalten mit hoher Priorität entgegenzuwirken. – Spielplätze seien in den Sechzigerjahren in Deutschland eingeführt worden, als der massive Ausbau von Straßen für den Autoverkehr begonnen habe und Kinder nicht mehr auf der Straße hätten spielen und den Autoverkehr stören sollen. Dies sei eine fehlgeleitete Stadtplanung gewesen. Es werde höchste Zeit, diese Logik umzukehren und mehr Spielstraßen und autofreie Zonen in Wohngebieten einzuführen.

Oliver Friederici (CDU) fragt, warum die Polizei in Berlin nicht stärker auf Laserpistolen setze, wie dies Brandenburg tue, denn die Anschaffung und Schulung könnten deutlich schneller erfolgen als bei stationären Blitzern. – Er stelle klar, dass Tempo 40 angeordnet werden sollte, nicht wenn die Autofahrer dies nicht akzeptierten, sondern wenn die objektiven Gründe für Tempo 30 nicht vorlägen, man aber Tempo 50 nicht wolle.

Oda Hassepaß (GRÜNE) macht geltend, dass mobile Blitzer effektiver und rentabler seien, weil sich die Leute an stationäre Blitzer gewöhnten. Beide müssten in Kombination angesetzt werden. Verkehrsauswertungen zeigten, dass Tempo 30 Leben rette. Die BzStR hätten sich beim Bundesverkehrsminister dafür eingesetzt. An der bundesweiten Städteinitiative für mehr Tempo 30 nähmen mittlerweile 315 Kommunen teil. Insofern sollte die Änderung bald erfolgen. Bei Frau Dr. Steinmeyer sei das Thema Geschwindigkeit nicht vorgekommen. Sei dieses übergreifend Bestandteil des Verkehrssicherheitsprogramms? Wenn ein Fehlverhalten vorliege, würden unfallbegünstigende Details der Infrastruktur nicht in jedem Fall dokumentiert und ausgewertet, obwohl viele Dinge Fehlverhalten begünstigten. Nach Auffassung der Polizei wirkten die Berliner Kissen geschwindigkeitsreduzierend, sodass Infrastruktur auch eingesetzt werden könne, um Personal zu sparen. Herr Schattling habe erklärt, dass der Radverkehr im Fokus stehe. Gehe es dabei um die Sicherheit der Radfahrenden oder um Fehlverhalten von Radfahrenden? Viele Stimmen plädierten dafür, die Fahrtüchtigkeit der Autofahrenden in regelmäßigen Abständen zu überprüfen, nicht nur bei älteren Leuten, sondern auch bei jüngeren mit bestimmten Einschränkungen. Um dem Rasen zu begegnen, werde diskutiert, jungen Leuten unter 25 oder 27, die häufig Verursacher von Raserunfällen seien, stark motorisierte Autos nicht mehr zum Verleih anzubieten. Wie werde dieser Vorschlag eingeschätzt?

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) hebt hervor, der entscheidende Punkt sei, dass die Kommunen die Anordnung von Tempo 30 flexibler handhaben könnten und die jetzige Grundregel umgekehrt werde, sodass Tempo 30 der Regelfall sei und man sich die aufwendigen Einzelbegründungen sparen könne. Ihr Ziel sei jedoch nicht, dass es überall nur noch Tempo 30 geben dürfe; auf Haupttangentialen könne es sinnvoll sein, dass man auch schneller fahre. Bei der Bewertung von Tempo 30 auf Hauptstraßen habe man festgestellt, dass der Verkehr in den meisten Fällen genauso gut wie vorher fließe, sodass eine Beeinträchtigung des Busverkehrs nicht zu besorgen sei. Auch wo Tempo 50 erlaubt sei, könnten die Fahrzeuge derzeit nicht überall 50 fahren, weil sie im Stau stünden. Für die Luftqualität sei wichtig, dass möglichst wenig gestoppt und wieder angefahren werde; man brauche ruhig fließenden Verkehr. Auf manchen Hauptstraßen käme man mit Tempo 30 fließender voran, als es derzeit der Fall sei. Es gehe um ein Bündel an Maßnahmen zwischen Land, Bezirken, verschiedenen Senatsverwaltungen und anderen Beteiligten. Wichtig seien die Sichtbeziehungen, denn viele Unfälle passierten beim Rechtsabbiegen. Die Schaffung von Abstellflächen für E-Scooter und andere Kleinstfahrzeuge an Kreuzungen biete sich an, weil dann klar sei, wo solche Fahrzeuge zu finden seien, und die Sicht an Kreuzungen nicht mehr behindert werde. Zudem würden Passanten nicht mehr durch Scooter auf Gehwegen beeinträchtigt.

SenUMVK habe in ihrer Amtszeit eine Reihe von Maßnahmen in Richtung Bund angestoßen. Die VMK richte auf Antrag Berlins eine neue Arbeitsgruppe „kinderfreundliche Mobilität“ ein. Minister Wissing habe bei der letzten VMK eine bundesweite Petition des ADFC, Kinderschutzbundes u. a. entgegengenommen. Tempo 30 wäre eine von vielen Maßnahmen, die helfen würden. Bei der nächsten VMK werde man hören, was Minister Wissing zu den Ergebnissen der Arbeitsgruppe sagen werde. Wenn der Minister nicht tätig werden wolle, könnte auch eine parlamentarische Initiative auf Bundesebene angestoßen werden.

Das Nachtkonzept sei weit vorangekommen. Im Rahmen des Lärmaktionsplans habe man versucht, Tempo 30 nachts aus Gründen des Gesundheitsschutzes anzuordnen, was nach der jetzigen StVO auch an Hauptstraßen möglich sei. Dies diene dem Lärm- und Gesundheitsschutz der Anwohnenden und der Verkehrssicherheit. Im Bund habe es eine Änderung der Berechnungsgrundlage geben sollen, die aber zunächst auf ein Forschungsvorhaben verwiesen worden sei. Das Konzept werde man noch in diesem Jahr abschließen können. Mit Ergebnissen sei im nächsten Jahr zu rechnen. Auf dieser Grundlage werde man sehen, wo Tempo 30 aus Gesundheitsschutzgründen ganztägig angeordnet werden könne. Zudem hoffe sie auf erleichterte Anordnungsmöglichkeiten. Es gehe um einen Stufenplan, der von Wünschen der Anwohnenden unabhängig sein solle. Die Anordnung von Tempo 30 bei Kitas sei schwieriger als bei Schulen, weil diese überall im Straßenland verteilt seien. Zebrastreifen würden gebündelt ausgeschrieben, weil Einzelausschreibungen die Arbeit der Bezirke erschwerten.

Lutz Adam (SenUMVK) [zugeschaltet] ergänzt, SenUMVK habe in Absprache mit den Bezirken diverse Fußgängerüberführungen gebündelt und in mehreren Vergabeeinheiten ausgeschrieben. Im Haushaltsjahr 2022 seien bereits diverse umgesetzt worden. Die nächste Vergabeeinheit werde gerade vorbereitet und zentral für mehrere Bezirke ausgeschrieben.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) bemerkt, beim Busverkehr nähere man sich Tempo 30 aktuell eher von der unteren Seite. Wenn Tempo 30 für die Beschleunigung des Busverkehrs hinderlich wäre, könnte man dafür Ausnahmen schaffen. Neben den Zebrastreifen sei SenUMVK beim schulischen Mobilitätsmanagement aktiv. Es gebe Programme

für die Bezirke zu Bordabsenkungen. In Friedrichshain-Kreuzberg würden drei Schulzonen mit Maßnahmen unterstützt. Die Modellprojekte zum Fußverkehr, die die Bezirke gemeldet hätten, seien ebenfalls Beiträge zur Verkehrssicherheit. Vorgesehen sei ein Datenabgleich, wo Tempo 30 an Kitas bereits heute möglich wäre, der mit Unfallschwerpunkten gekoppelt werden solle, um eine Priorisierung vorzunehmen.

Dr. Imke Steinmeyer (SenUMVK) teilt mit, sie könne aus dem Stegreif nicht sagen, welche Studien es zur Evaluation von Zebrastreifen gebe. Vor einigen Jahren sei eine Modifikation der Anordnung und der Beleuchtungsvorgaben erfolgt. An der Bauhaus-Universität laufe zurzeit eine Promotion zu dem Thema; Erkenntnisse lägen noch nicht vor. – Zur Umsetzung der Maßnahmen des alten Verkehrssicherheitsprogramms habe einmal im Jahr ein Verkehrssicherheitsforum mit allen Beteiligten stattgefunden. Dies werde nach Verabschiedung des Verkehrssicherheitsprogramms 2030 in einem Zweijahresrhythmus wieder aufgegriffen. Im Rahmen der Erarbeitung des Programms werde SenUMVK auch Hinweise geben, wie Maßnahmen bewertet würden und wie man das Thema Evaluation künftig stärker in die Umsetzung von Maßnahmen bringen könne. SenBJF habe das Thema schulische Mobilitätserziehung im Fächerkatalog anders geregelt als in der Vergangenheit. Diskutiert würden auch Prozesse und die Zusammenarbeit mit den Bezirken, die in die Workshops und das Begleitgremium eingebunden seien, um die Verkehrssicherheitsarbeit bei bestimmten Regeltätigkeiten besser zu platzieren. Tempo 30 sei Bestandteil der Betrachtungen zum Thema Infrastruktur, wo es neben dem baulichen auch um den anordnenden Bereich gehe.

Christian Haegele (SenUMVK) berichtet, es gebe eine Sonderauswertung zu Unfällen an Fußgängerüberwegen. Es wäre zu klären, ob diese bereitgestellt werden könne. Die Ergebnisse seien erfreulich; Fußgängerüberwege seien sichere Querungshilfen. Der Beleuchtungsstandard mit einer anderen Farbe sei in Berlin sehr gut. Nicht überall müssten Kreuzungen aufwendig umgebaut werden. Abstellflächen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge an Kreuzungen seien ein sehr gutes Instrument, um die Querung für Kinder zu erleichtern. Am Platz der Vereinten Nationen gebe es ein Pilotprojekt für den Bau einer Schutzkreuzung nach niederländischem Design mit abgesetzten Furten für den Rad- und Fußverkehr, um die Frage zu klären, ob ein solcher Umbau eine Verbesserung der Verkehrsabwicklung bedeute.

Tempo 40 habe sich für Geschwindigkeitstrichter auf Autobahnen bewährt, sei aber in der Stadt eine absolute Seltenheit. Der ständige Wechsel von Tempo 50 und 30 führe dazu, dass alle sowieso schon 40 führen, weil man nicht genau wisse, ob gerade Tempo 50 oder 30 gelte. Tempo 40 auszuschildern, finde er schwierig, ohne dies rigoros auszuschließen. Im Moment sei das Ziel, Dinge zu vereinfachen und auf Zusatzzeichen zu verzichten. Im Interesse der Verkehrssicherheit liege nicht, dass auf verschiedenen Abschnitten einer Straße zu Tageszeiten unterschiedliche Regelungen gölten. Wenn feststehe, wo nachts Tempo 30 gelten solle, bestehe die Arbeit darin, daraus ganzheitliche Strecken zu machen und auch die Belange des ÖPNV zu berücksichtigen.

Eine Arbeitsgruppe habe sich mit der erleichterten Anordnung von Bussonderfahrstreifen und Fußgängerüberwegen und der Erleichterung des Nachweises der Notwendigkeit von Parkraumbewirtschaftung befasst; die Vorschläge gingen nun als Beschlussempfehlung in die Sonder-VMK. Nicht unstrittig sei die Digitalisierung der Parkraumüberwachung, die ein wichtiger Punkt für eine effektive Verkehrsüberwachung sei. Mit der Einführung von Scanfahrzeugen könnte das Verkehrsüberwachungspersonal eher auf verkehrssicherheitsrelevante

Aspekte konzentriert werden. – Tempo 30 vor Spielplätzen sei noch nicht Bestandteil in der Arbeitsgruppe gewesen, was nun durch Anträge Hamburgs bzw. Berlins korrigiert werde. Ausstehend sei die grundsätzliche Reform des Verkehrsrechts im Hinblick auf Klima- und Gesundheitsschutz. Nicht nachvollziehbar sei, warum erst eine besondere Gefahrenlage und damit eine Unfalllage nachgewiesen werden müsse und eine qualifizierte Prognose nicht ausreiche, z. B. zu Schulwegen. Die Arbeitsgruppe sei diesbezüglich nicht mandatiert.

Die Umsetzung getrennter Signalisierung sei sehr schwierig und anspruchsvoll, weil dies den Umbau einer gesamten Kreuzung und der verkehrstechnischen Anlagen bedeuten könne. Der Wunsch werde berücksichtigt, wenn Kreuzungen neu angegangen würden. Er verweise auf den Doppelknoten am Friedrichshain, der in diesem Jahr fertiggestellt werden solle. Kissen seien massive Eingriffe über die Infrastruktur, die bestimmtes Verhalten verhindern sollten, aber gleichzeitig zu anderen Problemen bei Einsatzfahrzeugen und beim ÖPNV führten. Insofern handele es sich immer um einen Abwägungsprozess. Man achte darauf, dass neu geplante Radverkehrsanlagen an sensiblen Stellen von Einsatzfahrzeugen befahrbar seien; mit zunehmenden baulichen Einschränkungen werde dies jedoch immer schwieriger.

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, warum die Bewertung der Kissen hier anders ausfalle als in anderen Ländern, die damit keine Probleme hätten. Kissen könnten so designt werden, dass man mit dem Fahrrad an der Seite vorbeifahren könne.

Christian Haegle (SenUMVK) antwortet, bauliche Veränderungen seien Sache des Baulastträgers, nicht der Straßenverkehrsbehörde. Man könne Kissen so bauen, dass sie keine Schäden an den Fahrzeugen verursachten, dann hätten sie aber keine Wirkung; baue man sie höher, seien die negativen Effekte größer. Im Nebenstraßennetz gebe es Kissen, für Hauptverkehrsstraßen sei dies mit Blick auf ÖPNV und Rettungsfahrzeuge eher kein geeignetes Mittel.

Frank Schattling (Polizei Berlin) schildert, die Beschaffung von 60 Blitzgeräten werde angegangen, die Polizei Berlin befinde sich aber nicht allein auf diesem Markt, sodass es sich auch um ein Beschaffungsproblem handele. Mit SenInnDS sei eine Kombination von stationären und semistationären Geräten abgestimmt worden. Die Anlagen seien anhand der geschwindigkeitsbedingten bzw. rotlichtverstoßbedingten Unfalllage installiert worden. Ein Gewöhnungseffekt sei nicht unüblich. Trotzdem setze man weiterhin auf stationäre Anlagen. In Kooperation mit den Bezirken fokussiere man auch auf Strecken, auf denen schnell gefahren werde. Es gebe bereits Ideen zur Platzierung der 60 Geräte. Dies müsse dann auch personell unterlegt werden. Man brauche Lagerhallen und müsse die Akkus wieder aufladen. Säulen müssten gewartet und teilweise manuell ausgelesen werden, was nicht mehr zeitgemäß sei. Die Digitalisierung stocke dort noch. Neue Anlagen müssten daher an geeigneten Stellen mit Strom- und Netzanbindung installiert werden. Die Polizei Berlin verfüge über 58 Handlasermessgeräte. Auch die WSP besitze drei, weil die Geschwindigkeit auf den Wasserstraßen im Sommer teilweise ein großes Problem sei. Bei Handlasermessgeräten gehe es immer um Anhaltekontrollen, bei denen man mit den Betroffenen ins Gespräch komme.

Die Bußgeldstelle sei bereits in hohem Maße digital. Aktuell gehe es darum, den stabilen Lauf der Systeme sicherzustellen und Surfer auszutauschen. Die Bußgeldstelle hole sich die Ordnungswidrigkeiten an einer zentralen Stelle beim LABO ab. Es würden riesige Datenmengen verarbeitet. Man brauche Sicherheit, um Ausfälle zu vermeiden.

In Bezug auf das Abschleppen würden neben der Polizei auch die Ordnungsämter und die BVG tätig. Die Zahlen abgeschleppter Fahrzeuge stiegen. Im ersten Halbjahr seien es über 40 000 gewesen. Spitzenreiter seien nach wie vor die Ordnungsämter.

Der Radverkehr stehe bei den Einsatzkräften in beide Richtungen im Fokus: Radverkehrssicherheit bzw. Verstöße von und gegenüber Radfahrenden. Die Zahlen hielten sich die Waage. In der dunklen Jahreszeit bestehe noch Nachholbedarf bei der Beleuchtung der Fahrräder. Dreimal im Jahr würden Schwerpunktaktionen zum Freihalten von Radverkehrsanlagen durchgeführt. Diese würden dann überwacht, ggf. werde abgeschleppt.

Junge Menschen, insbesondere Fahranfänger, machten mehr Probleme als andere, weil noch Fahrpraxis fehle. Einen eingeschränkten Verleih von PS-starken Kfz an junge Menschen würde er unterstützen, es handele sich aber um eine Fahrerlaubnisfrage, die bereits im Bund diskutiert werde.

Felix Reifschneider (FDP) verweist darauf, dass es lt. Aussage von Frau Bm Jarasch ca. 1 900 gefährliche Kreuzungen mit schweren Unfällen gebe. Wenn jedes Jahr 30 umgebaut würden, sei man von einer Entschärfung noch weit entfernt. Welche 30 Kreuzungen würden 2023 umgebaut? Eine Anfrage habe ergeben, dass die Unfallkommission an Personalmangel leide. Habe sich dies im Laufe des Jahres geändert? Wie müsste die Unfallkommission ausgestattet sein, damit sie nicht nur Unfälle mit Todesfolge begutachte, sondern auch das im Mobilitätsgesetz verankerte Ziel umsetze, Unfallorte mit Schwerverletzten zu begutachten? Wie könne die Polizei überprüfen und gerichtsfest dokumentieren, ob Radfahrende mit weniger als 1,50 m Abstand überholt würden? Dies werde von vielen Menschen als unangenehme und kritische Situation empfunden. Wie gehe die Polizei gegen Parken in der zweiten Reihe vor, und welche Unterstützung benötige sie dabei ggf. noch? Welche Rolle spiele das Abbiegen ohne Blinken bzw. Handzeichen? Sei dies für die Polizei ein Thema oder eine Petitesse? – Viele Verkehrsverstöße würden nicht geahndet. Wie könne man dazu kommen, die Regeln konsequenter durchzusetzen? Was halte die Polizei an Personalausstattung, Befugnissen und technischer Ausstattung für erforderlich, um die Verkehrsraumüberwachung effektiver gestalten zu können? Inwieweit würden die Kosten für das Abschleppen von Fahrzeugen auf die Fahrzeughalter/-innen überwälzt?

Lt. Auskunft seiner BVV dauere die Realisierung eines Zebrastreifens fünf bis sieben Jahre, was nicht akzeptabel sei. Wie sei aktuell die durchschnittliche Dauer? Was sei zur Beschleunigung geplant? – 2022/23 realisiere die Polizei neun Blitzer, sodass die Beschaffung in der restlichen Wahlperiode verstärkt werden müsste, um auf 60 zu kommen. Wie viele mobile und festinstallierte Blitzer sollten beschafft werden? Wo würden die festinstallierten Blitzer aufgestellt?

Es habe Berichte gegeben, dass die Bußgeldstelle Anzeigen von Privaten zu Parkverstößen liegengelassen oder nicht verfolgt habe. Wie müsste die Bußgeldstelle ausgestattet sein, damit alle Vorgänge – mit Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung kämen voraussichtlich vermehrt Parkverstöße hinzu – abgearbeitet werden könnten? Was unternahme der Senat, um die Bußgeldstelle entsprechend auszustatten? – Habe der bauliche Zustand der Hauptverkehrsstraßen, der teilweise dürrig sei, Einfluss auf die Verkehrssicherheit? Alte Fahrbahnmarkierungen, die nicht vollständig beseitigt worden seien, führten mitunter zu Verwirrung. – Wie bewerte SenUMVK die Installation von Lärmblizern, welche Überlegungen gebe es dazu?

Gelte in Berlin die Regelung, dass Lkws nur in Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen dürfen, und wie werde dies ggf. kontrolliert? Gelte ein Abbiegen mit 19 km/h im Hinblick auf Fehlertoleranzen noch als okay? Gebe es Erkenntnisse, wie viele Spielplätze in Tempo-50-Bereichen ohne Ampel im Umfeld lägen?

Harald Laatsch (AfD) führt aus, es sei eindeutig, dass die Koalition Tempo 30 flächendeckend einführen wolle und dafür nach Narrativen wie Sicherheit, Unfälle und Luftreinhaltung suche. Im Wahlkampf habe die Senatorin für Verhaltensänderung durch verbesserte Angebote plädiert, geliefert habe sie nur Verbote und Blockaden, z. B. sinnlose Busspuren, obwohl sie rechtlich verpflichtet sei, für Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu sorgen, statt ideologischen Antiindividualverkehrsfantasien nachzugehen. Nicht Tempo 30, sondern der technische Fortschritt Sorge für die weitere Verbesserung der Luft. Fahrzeuge seien nicht auf Tempo 30, sondern auf Tempo 50 optimiert. Fahrzeuge, die sich länger mit Tempo 30 bewegten, verursachten Staus und mehr Abgase. Die entscheidende Veränderung zur Verbesserung der Luft sei das Ende der DDR gewesen, nicht das Ende des Automobils. Dass die Luftreinhaltung Grenzen habe, zeige sich an der Feinstaubbelastung in der U-Bahn und an dem durch die Landwirtschaft in die Stadt gewehten Feinstaub. Bei der Einführung von Tempo 30 an Kitas, Schulen, Krankenhäusern und Seniorenheimen bestehe Einigkeit. Für weniger Tote Sorge die Einhaltung von Mindeststandards, insbesondere in Bezug auf die Nutzung von Handys und Kopfhörern im Straßenverkehr, und die Verfolgung solcher Handlungen.

Autofahrer durch künstliche Staus unter Druck zu setzen, werde mit Sicherheit nicht zum Ziel führen. Frau Abg. Hassepaß habe von 315 Kommunen gesprochen, die für Tempo 30 plädierten, es gebe aber 10 700 Kommunen in Deutschland. Notwendig sei der Ausbau der A 100, um Verkehr aus dem Stadtzentrum herauszunehmen. Die Koalition wolle dies verhindern; es gehe ihr nicht um weniger Abgase und Geschädigte und mehr Ruhe in der Stadt, Ziel sei vielmehr, das Auto ideologisch zu beenden. Die Zulassungszahlen stiegen jedoch an, sodass man mehr Staus und Stress im Verkehr erleben werde. Verkehrsteilnehmer, die gestresst seien, handelten irrational, was zu Verkehrsunfällen führe. Der Verkehr werde sicherer, wenn sich Verkehrsteilnehmer rational und flüssig bewegen könnten. Zum Abbiegeassistenten habe seine Fraktion in der letzten Wahlperiode einen Antrag gestellt, den die anderen Fraktionen abgelehnt hätten. Seither sei nichts passiert. Seine Fraktion verlange nicht nur Abbiegeassistenten, sondern auch Rückfahrkameras für Lkws, denn das Rückwärtsfahren sei eine besondere Gefahr. Wie viele Unfälle gebe es mit Radfahrern und Fußgängern ohne Kfz-Beteiligung? Warum seien Alte von tödlichen Radunfällen besonders betroffen? Warum gebe es keine Statistik, wie viele Kinder als Beifahrer auf Fahrrädern oder Lastenrädern verletzt oder getötet würden? Mit steigendem Verkehr werde es zwangsläufig zu mehr Schädigungen kommen.

Stephan Machulik (SPD) vertritt die Ansicht, dass bis auf eine Partei alle die Vision Zero erreichen wollten. Das Thema Begründungspflicht für Tempo 30 sollte auf Bundesebene gelöst werden. Nicht sinnvoll sei, auf einer Straße mehrere kurze Tempo-30-Bereiche zu haben. Grundsätzlich Tempo 30 anzuordnen und in bestimmten Bereichen Ausnahmen zu machen, würde die Arbeit für die Straßenverkehrsbehörden sehr erleichtern. Nicht mehr zeitgemäß sei, dass auf einigen Bundesstraßen Tempo 70 gelte. Dies müsse auf anderer Ebene nachgebessert werden. Im Umfeld von Grundschulen, wo viele „Elterntaxis“ unterwegs seien, sollten mehr Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Planerisch und beim Mobilitätsmanagement sei man mit den eingerichteten Runden auf einem guten Weg. Er verweise auf die Unfallstatistik und den Unfallatlas im Statistikportal, der die Verkehrsunfallpunkte aufführe. Bei der

Verbesserung des Verkehrsflusses sei man in den letzten Jahren nicht vorangekommen. Die Unfallhäufungspunkte seien fast mit denen vor fünf Jahren identisch. Es sei eine Riesenaufgabe, das baulich oder durch andere Maßnahmen zu verändern. – Bei Zebrastreifen müsse das Pingpong zwischen Bezirk und Land schneller aufgelöst werden, denn eine Dauer von sieben Jahren, mitunter sogar zehn Jahren, sei nicht nachvollziehbar. Ebenfalls nicht nachvollziehbar sei, warum Zebrastreifen auf mehrspurigen Straßen in Deutschland nicht erlaubt seien, denn Zebrastreifen könnten auch über mehrere Spuren hilfreich sein. Sei geplant, geschwindigkeitsabhängige Ampelschaltungen in Berlin auszuprobieren, um den Verkehrsfluss besser zu regulieren und Spontanraser zu bremsen? – Im Hinblick auf den Gewöhnungseffekt bei stationären Blitzern begrüße er den Einsatz von Geschwindigkeitsmessanhängern, mit denen auch die Kontrolldichte erhöht werden könne. Sei ein Pilotprojekt zu induktiven Sensoren bei der Geschwindigkeitsmessung geplant? – Eine Frage sei, ob man für Schwerlastverkehre temporäre Slots einrichte oder diese jederzeit durch das Stadtgebiet fahren lassen müsse.

Hätten die Bürger über die App Wegeheld immer noch direkten Zugang zur Bußgeldstelle? Inwieweit hätten die privaten Anzeigen die Qualität, dass die Bußgeldstelle die Verfahren ordnungsgemäß abschließen könne? Wie viele Anzeigen würden entgegengenommen, die aufgrund fehlender Beweislage wegfielen? Die Fluktuation in der Bußgeldstelle sei durch die Arbeitsbelastung und die nicht gerade üppigen Entgeltstufen sehr hoch. Bei der nächsten Haushaltsaufstellung sollte darüber nachgedacht werden, die Bußgeldstelle vernünftig auszustatten. – Treffe zu, dass es zu den sog. Berliner Kissen im Nebennetz nur negative Stellungnahmen der Polizei und der Feuerwehr im Hinblick auf Einsatz- und Rettungsfahrzeuge gebe? Existiere eine Statistik zu den Spielplätzen? Aus seinem Bezirk kenne er keinen Spielplatz an einer Straße mit Tempo 50 ohne Ampelregelung. Spielplätze seien im Übrigen nicht von der Autolobby erfunden worden, sondern angesichts der Wohnverhältnisse in den Städten während der Industrialisierung entstanden. Er würde weiterhin Spielplätze bauen, denn Kinder müssten sich auch in einer Großstadt vernünftig bewegen können. – Zur Umsetzung von Fahrzeugen seien Verträge mit privaten Firmen geschlossen worden, die bestimmte Reaktionszeiten enthielten. Was sei davon zu halten, wenn man mehr Unternehmen beauftragte und kürzere Reaktionszeiten vorgäbe? Dies wäre deutlich teurer, es wären aber mehr Umsetzungen möglich, zudem könnten mehr Bußgelder generiert werden. Mit einer Umsetzung durch das Ordnungsamt seien zwei Mitarbeiter bis zu zwei Stunden beschäftigt, was ineffizient sei.

Johannes Kraft (CDU) führt an, in den Niederlanden würden optische Kissen eingesetzt, die Barrieren nur simulierten, sodass keine Nachteile für Rettungsfahrzeuge und Busse entstünden. Welche Erfahrungen und Planungen gebe es in dieser Hinsicht? – Der Bau von Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln dauere in Berlin ziemlich lange. In Brandenburg würden dafür fertige Elemente verwendet, was für Wohngebiete eine schnelle und günstige Variante sein könnte, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Könnte dies auch in Berlin umgesetzt werden? – Fußgängerüberwege seien ein wichtiges Instrument insbesondere für die Schulsicherheit, die Umsetzung dauere aber sehr lange, sodass sich die Frage stelle, ob für bereits angeordnete Fußgängerüberwege zunächst Pop-up-Überwege ohne aufwendiges Verfahren eingerichtet werden könnten, um die Verkehrssicherheit schnell zu erhöhen. Die Bezirksämter verneinten dies und verträten die Ansicht, dass dies nur bei baustellenbedingten Umleitungsverkehren möglich sei, Baustellen bestünden aber z. T. auch mehrere Jahre.

Antje Kapek (GRÜNE) fragt, ob die Ausschreibung für die 60 Blitzer bereits erfolgt sei und die Polizei lediglich auf Lieferzusagen warte. Wie werde dies technisch-administrativ umge-

setzt? Könnten Handlasergeräte die Probleme von Personalbedarf, Lagerung und Wartung lösen und als Brückentechnologie zu einem höheren Kontrollgrad führen, bis stationäre Geräte geliefert würden? – Andere Kommunen schrieben die Abschleppdienste aus. Was wäre nötig, um mehr Fahrzeuge abschleppen zu können? Weshalb werde das Abschleppen, Presseberichten zufolge, nicht kostendeckend durchgeführt? – Weshalb liege die Priorität der Bußgeldstelle nicht auf den drastischen Vorkommnissen des zu schnellen Fahrens?

Frank Schattling (Polizei Berlin) versichert, dass der Schwerpunkt beim schnellen Fahren und bei Autorennen liege. Alle Kräfte, die auf der Straße unterwegs seien, habe man entsprechend geschult, damit die Vorgänge von der Amts- und Staatsanwaltschaft erfolgreich bearbeitet werden könnten; die Zusammenarbeit sei sehr gut, die Polizei im Hinblick auf Autorennen gut aufgestellt. – Das Abschleppen sei ausgeschrieben worden, über die Stadt verteilt werde mit Losen nach Bezirken gearbeitet. Im Hinblick auf die Parkraumbewirtschaftung ergebe sich das Problem, dass die Fahrzeuge nicht in der Nähe des Abschlepportes abgestellt werden könnten. Eine Verkürzung der Eintreffzeit von 30 auf 20 Minuten wäre für die Firmen unattraktiv, weil das Aufkommen nicht voraussehbar sei und sie zu viele Abschleppfahrzeuge vorhalten müssten. Bei Großereignissen, wo viel abgeschleppt werden müsse, gebe es eine Vorwarnzeit für die Firmen. Aus Sicht der Polizei sei die jetzige Situation auskömmlich. Die BVG arbeite ebenfalls mit den gleichen Vertragspartnern.

Die Koalitionsvorgaben würden eingehalten, die 60 Blitzgeräte in für das Aufwachsen der Bearbeitung vertraglichen Jahresdosen beschafft. Demnächst würden sieben Säulen für 2023 ausgeschrieben. Die Standorte der stationären Anlagen habe er im Moment nicht parat. Die Säulen stünden nicht auf Dauer am gleichen Platz, denn sie unterlägen den Mess- und Eichgesetzen, und irgendwann ende die Ersatzteilversorgung durch die Hersteller. Die Messanhänger seien laserbasiert, je nach Hersteller gebe es auch Schleifen in der Fahrbahn. Handlasermessgeräte seien in großem Maße vorhanden. Es werde versucht, diese verstärkt einzusetzen. – Welche Unfallkreuzungen bearbeitet würden, könne er im Moment nicht sagen; dies könne sicherlich nachgeliefert werden. – Das Parken in zweiter Reihe sei auch im Hinblick auf Radverkehrsanlagen und Lieferzonen problematisch. Es gebe eine Arbeitsgruppe bei SenUMVK, die sich dem Thema widme. – Abbiegen ohne Blinken bzw. Handzeichen werde bearbeitet, wenn es entdeckt werde.

Was sich die Polizei wünsche, könne er nicht beantworten, da er nur die verkehrspolizeiliche Arbeit vertreten könne. Dies wäre mit der Behördenleitung zu besprechen. Bei der Ausstattung der Bußgeldstelle stehe die Digitalisierung an erster Stelle. Beim personellen Aufwuchs werde auch mit Homeoffice gearbeitet, um nicht Büros nutzen zu müssen. Die Einarbeitung neuer Mitarbeitender könne jährlich nur in gewissem Umfang erfolgen, damit die Qualität der Arbeit auf hohem Niveau gesichert bleibe. Die Bußgeldstelle benötige viele Informationen, um tätig werden zu können. Seines Wissens erzeuge die Wegeheld-App lediglich eine E-Mail an die Bußgeldstelle, die dann bearbeitet werden müsse.

Auf den Zustand der Fahrbahnen werde mit Geschwindigkeitsbegrenzungen reagiert. Autofahrer hätten ihre Geschwindigkeit immer den Fahrbahn- und Witterungsverhältnissen anzupassen. – Es gebe ein Pilotprojekt zu zwei Lärmblitzern. Er sei aktuell nicht informiert, wann dieses starten werde. – Zu Spielplätzen an Straßen mit Tempo 50 könne er keine Auskunft geben. – Die Polizei habe keine technischen Möglichkeiten, das Unterschreiten des Abstands beim Überholen gerichtsfest festzustellen. Das Thema könne mit der Versicherungswirtschaft

besprochen werden. – Beim Abbiegen von Lkws sei das Einschreiten und beweissichere Dokumentieren der Erfahrung der Kollegen zuzumessen. Man erreiche nicht die Zahlen, die man sich wünsche, habe aber den Gefahrenraum Kreuzung im Fokus und sanktioniere Lkws, die offensichtlich nicht mit Schrittgeschwindigkeit abbögen.

Vorsitzender Kristian Ronneburg bittet, Informationen zu den Kreuzungen und Blitzerstandorten nachzureichen.

Frank Schattling (Polizei Berlin) erklärt, dass dies möglich sein müsste.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) merkt an, das Thema Bußgeldstelle sei eine Aufgabe für das Parlament und den Innenausschuss. Sie könne dort nichts tun und das Thema nur auf politischer Ebene ansprechen. – SenUMVK messe Lärm; ob es sich um „Lärmblitzer“ handle, könne sie nicht sagen. – Busspuren seien kein Zeichen für Verbote und Blockaden, sondern sollten einen flüssigen Verkehr für den ÖPNV garantieren. Die StVO sei nicht darauf ausgerichtet, für Verkehrssicherheit zu sorgen, wie man sie brauche. An der Leistungsfähigkeit von Pkws sei sie allerdings auch nicht ausgerichtet. Wie schnell Autos beschleunigen könnten, sei nicht der Maßstab für Tempolimits. – Die Sammelausschreibung für Zebrastreifen solle die Arbeit der Bezirke erleichtern, ändere aber die Zuständigkeit nicht. An vielen Stellen brauche man eine klarere Entflechtung und Trennung der Zuständigkeiten, dann müssten Personal und Finanzierung den Aufgaben folgen. Zum Thema Haupt- und Nebenstraßen sei dies im Koalitionsvertrag festgelegt worden; SenUMVK könne demnächst einen Gesetzentwurf ins Verfahren geben. – Für den Schwerlastverkehr mache man ein Routenkonzept. Dabei gehe es allerdings nicht um den normalen Lieferverkehr. Es sei nicht einfach, Lkw-Verkehr, auch zeitlich befristet, herauszunehmen. Dies könne man im Rahmen einer Teileinziehung wie in der Friedrichstraße tun, wo Lieferverkehr in die Tagesrandzeiten verlagert werden solle. Zudem setze dies ein Umfahungskonzept voraus.

Dr. Imke Steinmeyer (SenUMVK) ergänzt, Bestandteil der Erarbeitung des Verkehrssicherheitsprogramms sei, Erfahrungen anderer Länder und Städte und neue Ansätze zu betrachten. Sie könne noch nicht sagen, welche Vorschläge aufgegriffen würden.

Christian Haegle (SenUMVK) teilt mit, dass er nicht sagen könne, welche 30 Kreuzungen 2023 umgebaut würden, weil man agil bleibe und schaue, wo Bedarf bestehe und ohnehin Umbauten liefen. Zudem verlange das Mobilitätsgesetz eine Aufteilung auf die Bezirke. Diese Dinge zu verbinden, sei die laufende Arbeit der Unfallkommission. Tätig seien ein LSA-Ingenieur, eine Gruppenleiterin, eine Person für die Geschäftsstelle sowie Leute aus den Bezirken und von der Polizei. Eine Ingenieursstelle komme hinzu und befinde sich gerade in der Ausschreibung. Die Unfallkommission tage zwölfmal im Jahr, was im Vergleich zu anderen Kommunen und Ländern sehr häufig sei, weil ein großer Bedarf bestehe; es gebe über 1 600 Unfallhäufungsstellen, angesichts der Verkehrsmenge in Berlin kämen die bundesweiten Merkmale für eine Unfallhäufungsstelle schnell zustande. Man müsse daher für Unfallhäufungsstellen eine realistischere Größe finden, um priorisieren zu können. – Das Umsetzen von Falschparkern sei nach der Polizeibenutzungsgebührenordnung kostendeckend ausgerichtet.

Der Ausbaustandard bei Fußgängerüberwegen sei sehr gut und sollte nicht aufgegeben werden. Die Situation an Baustellen sei anders, weil es dort einen Verantwortlichen gebe, der dazu verpflichtet sei, die Anlage ständig zu kontrollieren und im verkehrssicheren Zustand zu

halten. Diesen Kontrollaufwand könnten die Bezirke bei Pop-up-Lösungen nicht realisieren. Richtig sei, mit der Tiefbauabteilung durch eine große Ausschreibung für eine schnellere Realisierung zu sorgen, damit nach der Anordnung keine Zeit mehr bei der Umsetzung verlorengehe. – Lärmblitzer seien eine Frage der Verkehrsüberwachung, sodass er dazu keine Auskunft geben könne.

Spielplätze im Nahbereich von Strecken mit Tempo 50 existierten, wenn auch nicht gehäuft, sodass er Bedarf sehe. Grundsätzlich erfolgten keine Anordnungen von mehr als Tempo 50; wo es sie gebe, würden sie zurückgenommen, auch bei Strecken durch einen Wald, wenn Mischverkehr mit dem Radverkehr bestehe. Teilweise müsse die Koordinierung der Ampelschaltungen verändert werden, wenn sie auf höhere Geschwindigkeiten ausgerichtet sei. – Die Verwaltungsvorschrift StVO lasse mittlerweile Lückenschlüsse bei Tempo 30 zu. – Optische Kissen hätten keinen zwingenden Charakter und vermutlich nur einen einmaligen Effekt. Aus den Niederlanden kenne er nur reale Kissen. Natur der Kissen und Poller sei, etwas physisch zu erzwingen, was optisch nicht erreicht werden könne.

Im Weiteren vertagt.

Punkt 3 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0006](#)
Mobil
Aktueller Stand der i2030-Projekte
(auf Antrag der Fraktion der CDU)

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0025](#)
Mobil
i2030: Stand der anstehenden Trassen- und Systementscheidungen
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 01.06.2022

Vertagt.

Punkt 4 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0003](#)
Mobil
Dauerärger mit Berlins Brücken
(auf Antrag der Fraktion der CDU)

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0008](#)
Mobil
Marode Brücken in Berlin – Instandhaltungs- und Sanierungsstau
(auf Antrag der AfD-Fraktion)

- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
In welchem Zustand sind unsere Brücken?
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

[0021](#)
Mobil

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 02.03.2022

Vertagt.

Punkt 5 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.