Abgeordnetenhaus BERLIN

19. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

50. Sitzung
26. Februar 2025

Beginn: 14.02 Uhr
Schluss: 16.59 Uhr
Vorsitz: Lars Bocian (CDU)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, mit welchen Änderungen der Regelungen für E-Scooter der Senat ab April 2025 das für Fußgänger/-innen weiterhin lebensgefährliche Chaos auf den Gehwegen zu beseitigen plane.

Staatssekretär Johannes Wieczorek (SenMVKU) antwortet, durch unsachgemäß abgestelltes Scooter könne man sich verletzen, es bestehe aber nicht permanent akute Lebensgefahr. Die aktuellen Sondernutzungserlaubnisse für die Angebote von zweirädrigen Mietfahrzeugen liefen am 31. März 2025 aus. Der kommende Erlaubniszeitraum werde sich bis zum 31. März 2027 erstrecken. Beabsichtigt seien nur geringfügige Anpassungen der Nebenbestimmungen nach Abstimmungen mit Anbietern und Verbänden, zunächst das aktive Hinwirken der Anbieter auf Verbesserung der Ortungsgenauigkeit. Dazu seien Technologien verfügbar, jedoch für die Anbieter mit höheren Kosten verbunden. Eine höhere Ortungsgenauigkeit verbessere das Abstellverhalten im Hinblick auf bestehende Abstellstandorte. Zum Zweiten gehe es nach Hinweisen von Verbänden für Menschen mit Behinderung um eine Erweiterung der Bereiche, in denen das Abstellen verboten sei, um die Sicherheit zu erhöhen. Die Jelbi-Punkte würden bis Ende 2025 verlängert. Bis Ende 2024 seien 305 Standorte realisiert, außerdem 153 Abstellflächen durch die Bezirksämter ausgewiesen worden. Es sei nicht geplant, die Anzahl der

Zweiradsharingfahrzeuganbieter im Sinne einer Konzessionierung kurzfristig zu reduzieren. SenMVKU erarbeite derzeit eine Sharingstrategie, das „diese Themen adressieren“ werde.

Oda Hassepaß (GRÜNE) stellt die Nachfrage, wie viele Jelbi- und sonstige Abstellflächen 2025 geplant seien.

Staatssekretär Johannes Wieczorek (SenMVKU) teilt mit, die Erhöhung der Zahl der Jelbi-Standorte werde Teil des Sharingkonzepts sein. Es sei gelungen, das Konzept der Jelbi-Standorte im Haushalt weiter abzusichern.

Kristian Ronneburg (LINKE) greift auf, dass Stadler drastische Sparmaßnahmen am Standort Pankow bis hin zur Teilwerkschließung in den Raum gestellt habe, um Kosten zu sparen. Die IG Metall halte es für alarmierend, dass Arbeitsplätze und der Fortbestand des Standorts zumindest in Teilen als gefährdet benannt worden seien. Gleichzeitig warte Berlin auf die erste Tranche von U-Bahn-Wagen, die in diesem Jahr ausgeliefert werden solle. Welche Erkenntnisse habe der Senat über mögliche weitere negative Auswirkungen auf die Auslieferung der ersten neuen U-Bahn-Wagen, und welche Gespräche liefen dazu mit Stadler?

Staatssekretär Johannes Wieczorek (SenMVKU) bestätigt, dass Gespräche mit Stadler liefen. Vor vier Wochen habe ein Besuch bei Stadler stattgefunden. Die neuen U-Bahn-Wagen seien weitestgehend montiert und würden lt. Stadler fristgerecht ausgeliefert.

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um Auskunft, ob der Senat ausschließen könne, dass es aufgrund der neuen Nachrichten zu weiteren Verzögerungen bei der Auslieferung der U-Bahn-Wagen kommen könnte.

Staatssekretär Johannes Wieczorek (SenMVKU) geht davon aus, dass sich daran in den letzten vier Wochen nichts geändert habe.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Staatssekretär Johannes Wieczorek (SenMVKU) berichtet, der Entwurf des Fußverkehrsplans sei den Bezirken, dem Gremium Fußverkehr und weiteren Trägern öffentlicher Belange zur Verfügung gestellt worden, damit diese ihre Perspektive und Rückmeldungen einbringen könnten. Im Anschluss werde das Planwerk den anderen Senatsverwaltungen und dem RdB vorgelegt, bevor es vom Senat beschlossen werde. Der Plan definiere Maßnahmen, Anforderungen, Standards und Vorgaben für den Fußverkehr und werde die Bezirke bei der Bestimmung von Vorrangnetzen unterstützen.

Zweites Thema sei der veröffentlichte Leitfaden „Lieferflächen für Berlin“. Liefern und Laden sollten flächensparend, effizient und sicher möglich sein. Das unerlaubte Halten in der zweiten Reihe könne zu gefährlichen Verkehrssituationen führen. Hauptziele des Leitfadens seien, Konflikte im Straßenraum zu reduzieren, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, den

Verkehrsfluss zu verbessern und die Versorgung der Stadt sicherzustellen. Gleichzeitig senke flüssiger Verkehr Lärm, Luftschadstoff- und CO_2-Emissionen. Der Leitfaden sei mit den Bezirken erarbeitet und u. a. mit der Austauschplattform Berliner Wirtschaftsverkehr diskutiert worden. Liefer- und Ladeverkehrsflächen sollten in ausreichendem Maß und angemessener Erreichbarkeit der zu beliefernden Geschäfte eingerichtet werden. Der Leitfaden solle den Bezirken Hilfestellung bei Planung, Ausgestaltung und Anordnung von Lieferflächen geben und den Verkehrsteilnehmenden das Thema verständlich machen, um die regelkonforme Nutzung und Akzeptanz der Lieferflächen zu unterstützen. Der Anhang enthalte Regelpläne für Beschilderung und Markierung von Flächen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) bittet, dass der Fußverkehrsplan vor der Beschlussfassung im Ausschuss diskutiert werden könne. Wann würden der Ausschuss und die Bezirke den Leitfaden erhalten?

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich nach dem Zeitplan für die Beschlussfassung des Fußverkehrsplans im Senat. Wichtig wäre, dass der Ausschuss vorher darüber sprechen könne.

Staatssekretär Johannes Wieczorek (SenMVKU) erklärt, dass dies voraussichtlich noch vor der Sommerpause erfolgen werde. Die Kommentare der Gremien und Träger öffentlicher Belange müssten zunächst eingearbeitet werden. Das Dokument werde dann den anderen Senatsverwaltungen vorgelegt. Wenn dies so weit sei, wäre dies auch ein Zeitpunkt für die Präsentation im Ausschuss. Der Leitfaden sei bereits veröffentlicht und den Bezirken übersandt worden. SenMVKU könne dem Ausschuss den Leitfaden übermitteln.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 3 der Tagesordnung

a)	Vorlage – zur Kenntnisnahme – Drucksache 19/2164 **Investitionsprogramm 2024 bis 2028** (auf Antrag der Fraktion Die Linke)	0338 Mobil
b)	Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **Investitionsprogramm 2024-2028 – Wo bleiben die notwendigen Investitionen in ÖPNV, Rad- und Fußverkehr? Komplettabsage an die Verkehrswende?** (auf Antrag der Fraktion Die Linke)	0339 Mobil

c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0340
Investitionsprogramm 2024-2028: halbierte ÖPNV-Investitionen, ÖPNV Beschleunigung komplett gestrichen, 80% weniger für neue Radwege – zerstört schwarzrot mutwillig Berlin? Mobil
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0342
Investitionen in die Berliner Verkehrsentwicklung – das Investitionsprogramm 2024-2028 Mobil
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)

e) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0347
Investitionen in die Berliner Mobilität – Infrastruktur stärken Mobil
(auf Antrag der AfD-Fraktion)

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, wie der Radverkehrsausbau angesichts der Reduzierung von 6,5 Mio. auf 0,5 Mio. Euro bei Kapitel 0730 Titel 72016 ab 2026 gelingen solle. Wie sollten die weiteren Maßnahmen im Bereich Radinfrastruktur finanziert werden? Gleiches gelte für den Fußverkehr. Bei den ÖPNV-Investitionen in Titel 89102 gebe es 2026/27 massive Absenkungen. Wie würden die Investitionsvorhaben vom Senat konkret veranschlagt? Welche Vorhaben wolle der Senat wie umsetzen, möglicherweise mit verringerten Ansätzen? Weshalb könnten Ansätze verringert werden? Welche Ansätze sollten gestrichen bzw. verschoben werden? Bei Titel 72014 – Neubau der Straßenbeleuchtung – sehe man ebenfalls eine Absenkung ab 2026. Nach einer deutlichen Steigerung in der letzten Investitionsplanung sei dies verwunderlich. Was bedeute dies für die Verkehrssicherheit? Welche vertraglichen Bindungen bestünden bereits? Welche Anpassungen müsse der Senat vornehmen? Welche Maßnahmen der infraVelo seien von der Absenkung in Kapitel 0740 Titel 89116 betroffen? Die TVO tauche in Kapitel 0740 Titel 72003 erstmals ohne große GRW-Förderung auf. Der Anteil Berlins steige von 37 Mio. auf 324 Mio. Euro, sodass die Maßnahme nun offenbar vorwiegend mit Landesmitteln bestritten werden müsse. Das Bundeswirtschaftsministerium habe bereits im letzten Jahr angedeutet, dass nur der erste Bauabschnitt der TVO förderungswürdig sei. Er bitte um Aufklärung.

Daniel Wesener (GRÜNE) äußert, dass die politischen Aussagen und Zielvorgaben der Koalition nicht mit dem regulären Haushalt und dem Investitionsprogramm in der Finanzplanung übereinstimmten. Dies sei ein Problem fehlender Planungssicherheit für Fachverwaltungen, Bezirksverwaltungen, Träger und Zuwendungsempfangende, aber auch ein Problem im Hinblick auf Glaubwürdigkeit. SenMVKU habe die Vorlage eines Fußverkehrsplans bis zur Sommerpause angekündigt, im Investitionsprogramm würden die Mittel für die Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur 2026/27 jedoch halbiert. SenMVKU gebe regelmäßig politische Parolen zur Verkehrssicherheit aus, die der Wirklichkeit nicht standhielten. Fast alles, was im Koalitionsvertrag stehe, könne wegen fehlender Mittel nicht realisiert werden. Im Hinblick auf die politischen Ziele gingen die Kürzungen zu weit; sie seien nur umsetzbar, wenn politisch prioritäre Ziele aufgegeben würden. Der Wirklichkeitsgap müsse geschlossen werden. Alles andere wäre unseriös. Das größte Beispiel für Unseriosität sei die TVO. Beim Radver-

kehr würden die Mittel für 2026/27 jeweils von 6,5 Mio. auf 500 000 Euro gekürzt. Dies korrespondiere mit den Zuschüssen an die infraVelo, wo 60 Prozent der Mittel 2026/27 verlorengingen. Es handele sich um gigantische Kürzungen. Gleiches gelte für den ÖPNV. Niemand könne ernsthaft behaupten, dass Kürzungen von 100 Mio. Euro 2026 und 160 Mio. Euro 2027 keine Auswirkungen hätten. Hinzu kämen 50 Mio. Euro PMA in diesem Jahr. Inwieweit würden diese durch SenMVKU investiv aufgelöst? Die sog. Eckwerte bedeuteten weitere Kürzungen im EPl. 07. Das Budget werde nur noch 2,7 bzw. 2,8 Mrd. Euro umfassen. Inwieweit wirke sich dies auf den investiven Bereich aus? Sei dies bereits im Investitionsprogramm berücksichtigt? Werde es zu weiteren Absenkungen im Haushaltsvollzug bzw. in der Fortschreibung der Finanzplanung kommen? Wie stehe es um die PMA von rund 130 Mio. Euro in der Finanzplanung für 2026? Die Zahlen im Investitionsprogramm seien nicht belastbar, weil sie angesichts der Eckwerte, PMA und sonstigen angekündigten Kürzungen keinen Bestand hätten. Wie wolle SenMVKU weitermachen? Es werde schmerzhafte Einschnitte brauchen. Einfach zuzuwarten sei keine Alternative, denn dies bedeute Stillstand, wie man ihn bereits in vielen Bezirksämtern und bei vielen Projekten der SenMVKU erlebe. Für den U3-Lückenschluss habe SenMVKU noch keinen Euro in der Investitionsplanung vorgesehen. Vermutlich setze SenMVKU auf alternative Finanzierungsinstrumente. Um welche werde es sich handeln? Solle die BVG mit einem Transaktionskredit oder eine andere Landesgesellschaft tätig werden? In welchem Zeitraum solle das Vorhaben realisiert werden? Setze SenMVKU auf Mittel aus dem Sondervermögen des Bundes?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) vertritt die Ansicht, dass nicht nur seine Fraktion, sondern alle Berliner inzwischen das Vertrauen in die Finanzplanung der schwarz-roten Koalition verloren hätten. Alle Vorlagen hätten nur eine geringe Halbwertszeit gehabt, oft seien die Zahlen schon am Tag der Vorlage überholt gewesen. Dies erkenne man auch bei der Investitionsplanung. Gehe der StS davon aus, dass diese Zahlen Bestand hätten, bzw. welche Veränderungen erwarte er in der anschließenden Investitionsplanung, die bereits absehbar seien? Der ÖPNV sei mit den vorliegenden Zahlen nicht finanzierbar. Insofern müsse der Senat mit alternativen Finanzierungen arbeiten. Werde es eine Eigenkapitalzuführung an die BVG, eine Kreditermächtigung oder eine Landesverkehrsinvestitionsgesellschaft o. Ä. geben? Inwieweit werde die Kürzung der Sachmittel für die infraVelo zu einer Reduzierung des Personalbestands führen? Denn die Beschäftigten würden mit den verbleibenden Maßnahmen nicht ausgelastet sein. Der Wirtschaftsverkehr brauche sanierte Straßen und Brücken. Sei die Sanierung der sanierungsbedürftigen Brücken mit den vorgesehenen Investitionsmitteln möglich, oder bestehe die Gefahr, dass es zu Brückensperrungen oder -einstürzen kommen werde? Diese würden zu einem Zusammenbruch der Mobilität in der Stadt führen.

Staatssekretär Johannes Wieczorek (SenMVKU) verweist darauf, dass die Investitionsplanung lt. Senatorin Bonde wie die Mittelfristplanung eines Wirtschaftsunternehmens zu sehen sei. SenMVKU gehe davon aus, dass die dortigen Zahlen in der Zukunft Werte seien, um die herum sich der Haushalt bewegen müsse. Der Senat habe die Eckwerte für 2026 beschlossen. Die Titel müssten an diese Maßgabe angepasst werden. SenMVKU müsse nun wieder priorisieren. Gesetzliche und vertragliche Verpflichtungen hätten die höchste Priorität. Lt. Herrn Falk sei Geld nicht das Problem der BVG; dieser habe für 2025/26 ein Programm „Stabilität vor Wachstum“ angekündigt. Insofern werde man im kommenden Jahr sehen, wie viel Geld tatsächlich benötigt werde. Die infraVelo habe den Bezirken Unterstützung angeboten, sodass ihr Personal ausgelastet sei. Im Bereich Radverkehrsplanung bestehe dort Personalmangel. SenMVKU werde versuchen, möglichst viele Mittel für die Umsetzung des Fußverkehrsplans

zu bekommen. Hier gebe es keinen vorauseilenden Gehorsam. Es sei richtig, zunächst die Ziele im Fußverkehrsplan zu definieren und dann um die Finanzierung zu kämpfen.

Lutz Adam (SenMVKU) ergänzt, die Investitionsplanung sei eine Mittelfristplanung, die auf hinreichend konkreten Planungen und auch Annahmen basiere. Investitionsplanungen seien fortzuschreiben und mit neuen Erkenntnissen zu aktualisieren. In den letzten zehn Jahren habe Berlin sehr gute GRW-Ausschöpfungsraten gehabt und zusätzlich Mittel von anderen Bundesländern ziehen können. Es seien umfangreiche Brückenersatzbaumaßnahmen mit 90 Prozent Förderung umgesetzt worden. Seit Ende 2024 gebe es Erkenntnisse, dass dies nicht so fortgeschrieben werden könne. Daher sei die derzeitige Investitionsplanung angepasst worden. Bei diversen Brückenbaumaßnahmen müssten die Absenkung der GRW-Förderung und die Kompensation mit Berliner Mitteln eingeplant werden, um die dringend notwendigen Ersatzneubauten herstellen zu können. Auch bei der TVO sei dies derzeit nicht absehbar. Sobald man mit dem Planfeststellungsbeschluss und mit Bauplanungsunterlagen weiter sei, werde man in Abstimmung mit SenWiEnBe weitere Anträge auf GRW-Förderung stellen, um die Berliner Raten zu reduzieren. Nach seiner Einschätzung müsse man sich bei den Brücken von einer 90-Prozent-Förderung verabschieden. Beim Marzahner Knoten liege man bei 50 Prozent. Durch den Regierungswechsel auf Bundesebene könne es weitere Anpassungen bei der GRW geben, die dann in eine Fortschreibung der Investitionsplanung münden müssten. Die institutionelle Förderung der infraVelo steige nicht, was angesichts der Tarifsteigerungen eigentlich Personalreduzierung bedeute.

Daniel Wesener (GRÜNE) wendet ein, dass Herr Falk diese Aussage in einem bestimmten Kontext getroffen habe. Dass der StS sie angesichts der vorliegenden Zahlen, der möglichen Auswirkungen der Tarifverhandlungen und der Kürzungen, die mit den Eckwerten für die nächsten Jahre im Raum stünden, wiederhole, sei absurd. SenMVKU verweigere offenbar die Realität. Angesichts der vielen Einschränkungen, die der Finanzsenator formuliert habe, schaffe die Investitionsplanung keine Planungssicherheit. Treffe zu, dass die zusätzlichen Einsparungen von rund 50 Mio. Euro 2025 nicht bei den geplanten Investitionsmitteln erfolgten? Seien die Zahlen für 2026/27 mit den Eckwertebeschlüssen des Senats kongruent, oder müsse auch im investiven Bereich abgesenkt werden? Wie verhalte es sich mit der globalen PMA 2026 in Bezug auf die konkreten Vorhaben und allgemeinen Zielstellungen des Senats?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) knüpft an, dass sich die Aussage von Herrn Falk auf das Erreichen des Mindeststandards und nicht auf Wachstum und Leistungsverbesserungen bezogen habe. Er habe diese Aussage kritisiert, weil die BVG wachsen müsse, wenn der ÖPNV einen deutlichen Beitrag zur Mobilität erbringen solle. Senatorin Bonde habe auf wichtige U-Bahn-Ausbauvorhaben hingewiesen, z. B. die Ring-U-Bahn, die seine Fraktion unterstütze. Allerdings tauchten diese nicht in der mittelfristigen Finanzplanung auf. Habe sich die Senatorin mit dieser Planung von ihren guten Vorsätzen verabschiedet? Glaube SenMVKU, dass mit diesen Zahlen eine solche Entwicklung, z. B. der Spatenstich für die U8-Verlängerung 2026, erfolgen könne? Welche alternativen Finanzierungsmöglichkeiten wolle SenMVKU nutzen?

Oda Hassepaß (GRÜNE) konstatiert, dass die Radverkehrsmittel von 6,5 Mio. auf 500 000 Euro reduziert würden, während gleichzeitig neue und teure Projekte wie die Magnetschwebebahn, die U0 und die Güterstraßenbahn „aus dem Hut gezaubert“ würden. Dies passe nicht zusammen. Trotz knapper Mittel solle die Verkehrssicherheit gewährleistet bleiben. Warum würden dann nicht wirkungsvolle Maßnahmen wie Tempo 30, die mit wenig Mitteln reali-

sierbar seien, umgesetzt? Sehr viele Berliner/-innen nutzten täglich Fahrräder und ÖPNV, wofür aber nicht mehr Mittel zur Verfügung gestellt würden, sodass der Senat den Bedürfnissen der Berliner/-innen nicht gerecht werde. Die Mittel für LSA zur ÖPNV-Beschleunigung würden auf null gesetzt, obwohl man den Umlauf von Bussen und Straßenbahnen erhöhen müsste, um den Bedarf an Fahrpersonal zu senken. Wie solle dieses Ziel nun verfolgt werden?

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, wie SenMVKU zu diesen Ansätzen gekommen sei. 100 Mio. Euro weniger bedeuteten Verschiebungen, Anpassungen und Kürzungen bei verschiedenen Maßnahmen, die konkret untersetzt werden müssten. SenMVKU solle den Ausschuss darüber informieren. Die Streichung von zwei Straßenbahnprojekten zeige, wie einseitig SenMVKU priorisiere, obwohl Straßenbahnprojekte verkehrlich sinnvoll seien. Gehe SenMVKU künftig von maximal 50 Prozent GRW-Förderung für Infrastrukturprojekte aus? Welche Priorisierung erfolge in Bezug auf den Einsatz von GRW-Mitteln? Damit die Stadt funktionsfähig bleibe, müssten Brückenbauwerke priorisiert werden.

Staatssekretär Johannes Wieczorek (SenMVKU) erläutert, dass Herr Falk Mindeststandard und Verlässlichkeit erreichen wolle, um dann weiter hochzugehen. Im Übrigen müsse man zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen unterscheiden. Die U3-Verlängerung sei eine kurzfristige Maßnahme, während eine Ring-U-Bahn eine langfristige Maßnahme wäre, die auf diese Investitionsplanung „so gut wie gar keinen Einfluss“ habe. Zu den 50 Mio. Euro PMA habe er sich nicht geäußert. SenMVKU plane dies 2025 ein.

Stefan Reepschläger (SenMVKU) ergänzt, von den Zahlen her passe die Investitionsplanung in das Budget. SenMVKU befinde sich gerade im Aufstellungsprozess. Dem Aufstellungsrundschreiben habe er nicht entnehmen können, dass SenMVKU noch für die kleinere PMA in der Investitionsplanung „zur Kasse gebeten“ werde. Diese Frage sei an SenFin zu richten.

Lutz Adam (SenMVKU) geht davon aus, dass man für Brückenersatzneubauten nicht mehr generell 90 Prozent GRW-Förderung erhalten werde, was in der I-Planung berücksichtigt werde. Man werde weiterhin Anträge stellen und könne nicht ausschließen, dass einzelne Brücken 90 Prozent und andere Maßnahmen weniger als 50 Prozent bekämen.

Daniel Wesener (GRÜNE) wirft die Frage auf, ob es klug sei, eine U0 in die Debatte einzuführen, wenn diese in der Finanzplanung noch gar keine Rolle spiele. Ihm gehe es um die kurzfristigen Entscheidungen, die man brauche, wenn man mittel- und langfristig planen wolle. Er gehe davon aus, dass SenMVKU die PMA auch mit Investitionsmitteln erbringen müsse, und bitte um eine schnelle Entscheidung, damit Planungen angeglichen werden könnten. Auch im Rahmen der Budgetierung würden voraussichtlich Investitionsmittel gekürzt werden müssen, sodass die Zahlen 2026/27 in der Finanzplanung „ein Stück weit Makulatur“ seien.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) führt an, wenn die Senatorin die U0 so konkret adressiere, hätte man schon gewisse Planungsausgaben in der Investitionsplanung erwarten dürfen. Lt. Senatorin Bonde solle der Spatenstich für die U8-Verlängerung 2026 stattfinden. Sie wolle neue Stadtgebiete möglichst mit der U-Bahn erschließen, bevor diese bezogen würden. Auch dafür müssten dann eigentlich Mittel erkennbar sein. Herr Falk wolle nur einen Minimalzustand wiederherstellen. Handele es sich also um „hohle Versprechungen“, um bei der nächsten Wahl Stimmen zu fangen, oder seien die U-Bahn-Erweiterungen nach der Investitionsplanung realistisch umsetzbar?

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, wie der Senat angesichts knapper werdender Mittel und stärkerer Konkurrenz zwischen den Bundesländern strategisch an die GRW-Förderung und die Prioritätensetzung herangehe. Zur Absenkung um 100 Mio. Euro beim ÖPNV habe er keine Antwort gehört.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) hebt hervor, dass man an die Zukunft denken, Themen wie die U0 betrachten und in die Planung aufnehmen müsse. Sie sei für schnelle Entscheidungen, um die 50 Mio. Euro PMA aufzulösen, was angesichts der hohen Sparauflagen nicht einfach sei; dennoch stehe SenMVKU kurz vor dem Ergebnis. Die Mitarbeitenden ihres Hauses seien trotz erheblicher Anforderungen hochmotiviert. Die U3- und U8-Spatenstiche seien weiterhin geplant. SenMVKU werde die notwendigen Planungsmittel hinterlegen und gehe von einer GVFG-Förderung aus. Wie man neue Stadtgebiete anschließe, werde man sehen. Sie plädiere für das Verkehrsmittel, das jeweils am sinnvollsten sei. Die verkehrliche Erschließung könne man angesichts langer Planungszeiträume bei Infrastrukturmaßnahmen nicht in jedem Fall vor dem Wohnungsbau gewährleisten. Herr Falk wolle nicht nur den Minimalzustand aufrechterhalten, sondern Stabilität in die BVG bringen und die BVG für die Zukunft gut aufstellen. Zu dieser Zukunft gehöre weiterer U-Bahn-Bau.

Daniel Wesener (GRÜNE) sagt, dass man für das fachliche und politische Unvermögen der Hausspitze nicht die Mitarbeitenden der SenMVKU verantwortlich machen könne.

Oda Hassepaß (GRÜNE) erinnert an die Beantwortung der Frage nach der ÖPNV-Beschleunigung.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) verweist darauf, dass die Investitionsansätze für den ÖPNV nicht ausreichten und der Senat auf alternative Finanzierungsformen setze. Wie konkret sei dies? Welche alternativen Finanzierungen sollten umgesetzt werden? Solle eine Baugesellschaft oder Verkehrsinvestitionsgesellschaft gegründet werden?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) weist zurück, dass ihr Haus mit fachlichem und politischem Unvermögen geleitet werde. SenMVKU schaue sich gemeinsam mit der IBB alternative Finanzierungsmodelle an. Der dritte Nachtragshaushalt 2025 enthalte eine Eigenkapitalzuführung an die BVG. Ob man diese vornehme oder über Zins und Abschreibung mit einer Kreditaufnahme durch die BVG agiere, werde zurzeit gemeinsam mit SenFin erarbeitet. Über Ergebnisse werde SenMVKU zu gegebener Zeit berichten.

Christian Haegele (SenMVKU) fügt hinzu, LSA-Maßnahmen würden fast ausschließlich im konsumtiven Bereich über den Generalübernehmer finanziert. Dass die Veranschlagung nicht mehr als Investition erfolge, sei eine haushaltstechnische Frage.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab und nimmt die Vorlage zur Kenntnis.

Punkt 4 der Tagesordnung

a)	Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **Verheerende Verkehrsunfallbilanz 2024 – Rekordzahl an Verkehrstoten und Schwerverletzten, wie reagiert der Senat?** (auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)	0336 Mobil
b)	Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **Verkehrsunfallbilanz 2024 – Folgerungen für die Verkehrssicherheit in Berlin** (auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)	0343 Mobil
c)	Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **Mit Sicherheit im Verkehr – Gegenseitige Rücksichtnahme stärken** (auf Antrag der AfD-Fraktion)	0348 Mobil
d)	Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **Vision Zero: wie wird Berlins Verkehr für alle sicherer?** (auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)	0161 Mobil
e)	Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **Verkehrssicherheitsprogramm 2030 – Maßnahmen für die Verkehrssicherheit in Berlin** (auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)	0358 Mobil
f)	Vorlage – zur Kenntnisnahme – Drucksache 19/2229 **Verkehrssicherheitsprogramm 2030 des Landes Berlin** (auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)	0353 Mobil

Tino Schopf (SPD) verweist auf 55 Verkehrstote in der Verkehrsunfallbilanz 2024, 22 mehr als 2023. Ältere Menschen und Fußgänger seien am stärksten betroffen und gefährdet. Bei den 55 Verkehrstoten seien 24 Fußgänger, elf Radfahrer, sieben Autofahrer, sechs Motorradfahrer, ein Beifahrer und sechs weitere Personen zu verzeichnen gewesen, davon 27 Menschen über 65 Jahre. 2025 seien es bereits vier Verkehrstote, davon drei Fußgänger und ein Radfahrer. Die Bilanz des letzten Jahres sei eine Aufforderung an das Land und die Bezirke. Daher bitte er, das Verkehrssicherheitsprogramm 2030 vorzustellen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) spricht an, dass einige Konzepte erst für 2027/28 angekündigt seien, obwohl Erkenntnisse vorlägen, was man zur Erhöhung der Verkehrssicherheit tun müsse.

Es gebe keinen Erkenntnis-, sondern einen Umsetzungsmangel. Man müsse fragen, ob das Ziel der Verkehrssicherheit ernst gemeint sei, wenn Tempo 30 an Schulen, Kitas und Spielplätzen und bessere Sichtbeziehungen an Kreuzungen durch Wegfall von Parkplätzen im Einzelfall abgelehnt würden. Angesichts der hohen Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten habe man keine Zeit zu verlieren. In anderen Städten würden die entsprechenden Maßnahmen mit Erfolg umgesetzt. Das Berliner Radnetz liege vor. Insofern könne eine durchgehende Radverkehrsführung sofort umgesetzt werden. Man müsse nicht weitere Konzepte erstellen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) schildert, das Konzept beinhalte einen konzeptionellen Teil mit Evaluierung und Monitoring, klaren Zielvorgaben und Zuständigkeiten. Das Verkehrssicherheitsprogramm solle aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse ständig aktualisiert werden. Der zweite Teil bestehe aus sieben Hauptschwerpunkten – Rad-, Fuß-, motorisierter Verkehr, volatile Gruppen, insbesondere Ältere und Kinder, Hineingehen in die Prozesse der Verwaltung, Kommunikation und Transparenz – mit über 60 Maßnahmen und Handlungshilfen für alle Beteiligten. In der älter werdenden Gesellschaft seien insbesondere Ältere von Verkehrsunfällen betroffen. Man habe das Unfallgeschehen anhand der Daten der Polizei und der Unfallkommission detailliert analysiert. 83 Prozent der Unfälle hätten ähnliche Ursachen.

Dr. Michael Hellenbach (SenMVKU) ergänzt anhand einer Präsentation, es handele sich um eine Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms 2014, dessen Ziel, die Anzahl der Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten um 30 Prozent zu reduzieren, verfehlt worden sei; die Zahl der schweren Unfälle sei um fast 30 Prozent angestiegen. Das alte Programm habe sich v. a. auf Öffentlichkeitskampagnen, Mobilitäts- und Verkehrserziehung konzentriert. Es habe kein klares Evaluationskonzept gegeben. SenMVKU konzentriere sich auf das schwere Unfallgeschehen und adressiere Schwerpunkte, mit denen eine signifikante Reduzierung erreicht werden solle. Interessenverbände, Schüler- und Elternvertretungen, verschiedenste Akteure und Verwaltungen seien bei der Erarbeitung beteiligt worden. Es seien Meilensteine für Zielgrößen und Implementierungszeiträume für die Maßnahmen festgelegt worden, sodass man die Wirkung maßnahmenscharf beobachten könne. Gute Maßnahmen des alten Programms, die nicht oder nur teilweise umgesetzt worden seien, habe man übernommen.

Im Sinne der Vision Zero wolle man die Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten bestmöglich verhindern und Unfälle mit Verletzten reduzieren. Ein quantitatives Reduktionsziel gebe es nicht mehr, vielmehr werde der Weg zur Vision Zero ins Zentrum gestellt. Man habe eine räumliche Zielkomponente, da die Unfallbelastung unterschiedlich sei, eine demografische Komponente, weil Ältere höherem Unfallrisiko ausgesetzt seien, eine gesellschaftliche Komponente, weil Verkehrssicherheitsarbeit eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe sei, insbesondere die Förderung regelkonformen Verhaltens aller Beteiligten, und eine strukturell-administrative Komponente definiert, um Kommunikation, Transparenz und Kooperation der Verwaltungen untereinander und mit Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit zu verbessern.

Ein Handlungsschwerpunkt sei die Organisation des Sicherheitsmanagements. Es gehe um den Austausch sicherheitsrelevanter Daten, die den Akteuren besonders bei der Planung teilweise nicht vorlägen. Die Erkenntnisse der Unfallkommission und der Polizei sollten stärker in den administrativen Bereich einfließen. Wenn Infrastruktur „angefasst“ werde, sollten verkehrssicherheitsrelevante Themen berücksichtigt werden. Die Unfallkommission solle stärker auf bezirklicher Ebene verankert werden, damit ihre Empfehlungen schneller und besser umgesetzt werden könnten. Die Bezirke sollten für Unfallhäufungsstellen sensibilisiert werden.

Zugrunde liege eine detaillierte Unfallanalyse für die Jahre 2016 bis 2019. SenMVKU betrachte die Unfallentwicklung in Zeitintervallen und exkludiere jährliche Schwankungen, um ein klareres Bild der Unfallentwicklung zu gewinnen. Mehr als die Hälfte des Unfallgeschehens ereigne sich an Knotenpunkten, wo Vorfahrtsberechtigungen und Radfahrende oftmals nicht wahrgenommen würden. Etwa 42 Prozent der Unfälle ereigneten sich im Längsverkehr inkl. Dooring-Unfälle. Unfälle mit ruhendem Verkehr machten 5 Prozent aus. Auf der Maßnahmenliste stehe die Intensivierung des Radverkehrsplans, um eine durchgehende Infrastruktur des Radverkehrs zu schaffen und Sichtachsen an Kreuzungen zu verbessern. Ampelschaltungen an Unfallschwerpunkten sollten kontrolliert und getrennte Ampelschaltungen erwogen werden; Prüfungen müssten individuell erfolgen. Der Kfz-Verkehr solle mit Öffentlichkeitsmaßnahmen für den Radverkehr sensibilisiert werden. Schutzausrüstungen, insbesondere das Tragen von Helmen, könnten und sollten in Berlin verbessert werden.

Zufußgehende verunglückten häufig beim Queren auf der Strecke, weniger an Kreuzungen. Auffällige Stellen sollten auf ihre Sicherheit geprüft und Querungsanlagen insbesondere an Unfallhäufungspunkten geschaffen werden. Hier sollten alle Verkehrsteilnehmenden sensibilisiert werden, denn im letzten Jahr seien zwei Zufußgehende im unmittelbaren Umfeld von Querungsanlagen tödlich verunglückt.

62 Prozent der Unfälle des motorisierten Verkehrs ereigneten sich an Knotenpunkten mit LSA, etwas mehr als ein Viertel an Kreuzungen ohne LSA. Der größte Teil entfalle auf Linksabbiegen. Die Signalisierungen an unfallauffälligen Knotenpunkten sollten überprüft werden. Ausschlaggebend sei die Überwachung und Einhaltung von Tempolimits, insbesondere bei Längsverkehrsunfällen, denn es handele sich häufig um Auffahrunfälle mit zu geringen Sicherheitsabständen. Auch hier sollten Öffentlichkeitsmaßnahmen stattfinden.

Kinder und Jugendliche verunglückten in Berlin selten schwer. Hier spielten der Schutzgedanke und der gesellschaftliche Auftrag eine Rolle. Im Vordergrund stünden Öffentlichkeitskampagnen und Maßnahmen zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. SenMVKU arbeite eng mit Schulen zusammen. Er verweise auf das schulische Mobilitätsmanagement als Weichenstellung. Schulen könnten Eltern und Schüler für Risiken auf dem Schulweg sensibilisieren und Tipps für die Wahl eines sicheren Schulwegs geben.

Ältere seien im letzten Jahr besonders von schweren Unfällen betroffen gewesen. Eine sichere Mobilität bis ins hohe Alter solle gewährleistet werden, weil Mobilität auch gesellschaftliche Teilhabe bedeute. Hier seien speziell eine barrierefreie Infrastruktur und eine Anpassung der Infrastruktur an Ältere zu berücksichtigen. Grünphasen sollten lang genug sein, damit Straßen und Knotenpunkte gequert werden könnten. Das Angebot von Trainings- und Kommunikationsmaßnahmen solle in Zusammenarbeit mit Verbänden und Vereinen verbessert werden. Ältere unterlägen auch einem höheren Risiko bei der Unfallverursachung. Nahezu 70 Prozent der tödlichen Unfälle mit Älteren seien hauptsächlich durch Ältere verursacht worden. Es gehe um Anreize, auf den Pkw zu verzichten, und alternative Mobilitätsangebote zu nutzen.

SenMVKU arbeite bereits gut mit den Akteuren, speziell den ehrenamtlichen, die sich für die Verbesserung der Verkehrssicherheit einsetzten, zusammen. Die Berliner Charta für Verkehrssicherheit sei durch Erweiterung des Mitgliederkreises und Verbesserung der Zusammenarbeit aufgewertet worden. In den letzten zwei Jahren seien mehrere Maßnahmen und Projekte zusammen entwickelt und umgesetzt worden. Das Verkehrssicherheitsforum sei

während der Erarbeitung des Verkehrssicherheitsprogramms ausgesetzt worden und werde wahrscheinlich im dritten Quartal dieses Jahres wieder aufgenommen. Es werde in Zukunft als verwaltungsinternes Gremium dem Austausch der Verwaltungen dienen. Die Verantwortlichkeiten sollten geklärt werden und Ansprechpartner für die Umsetzung der Maßnahmen in den unterschiedlichen Häusern zur Verfügung stehen. In den Folgejahren sollten die Maßnahmenumsetzung beobachtet, Hindernisse identifiziert, Möglichkeiten ihrer Beseitigung erarbeitet und die Wirkung der Maßnahmen betrachtet werden.

Evaluation und Monitoring seien entscheidende Neuerungen. Dabei spielten die Berliner Charta für Verkehrssicherheit und das Verkehrssicherheitsforum eine Rolle. Die Erkenntnisse sollten alle zwei Jahre in den Verkehrssicherheitsberichten veröffentlicht werden. Man werde jährlich die Polizeistatistiken für Handlungsempfehlungen zur Nachsteuerung nutzen. Das Verkehrssicherheitsprogramm sei abgestimmt, praxisrelevant, umsetzbar und ein wirkungsvolles Instrument, um die Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin entscheidend zu verbessern.

Johannes Kraft (CDU) lobt den Vortrag. Verkehrssicherheit und Vision Zero seien zentrale Themen, an denen die Koalition arbeite. Klare Zielvorgaben und Kriterien seien hervorragend. Eine Evaluation sei extrem wichtig für Fokussierung, Priorisierung und effizienten Ressourceneinsatz. Verkehrssicherheit bei ohnehin laufenden Maßnahmen zu berücksichtigen, finde er sehr gut. Wenn man eine Decke aufmache, müsse man sie lt. Gesetz so schließen wie vorher; nach seinem Eindruck mangele es an Überwachung und Kontrolle. Was könne SenMVKU dazu beitragen? – Schulwegpläne seien ein zentrales und wichtiges Element. Bei der Erstellung seien einige Bezirke gut, andere nicht. Wie oft und aus welchem Anlass sollten Schulwegpläne aktualisiert werden? – Barrierefreiheit finde er extrem wichtig. Könne SenMVKU etwas zum Bordsteinabsenkungsprogramm sagen? Was könne man da noch tun? Welche Erkenntnisse gebe es zum Muva-Aufzugersatz in der ganzen Stadt? – Bei Folie 7 komme er nicht auf 100 Prozent. Offenbar fänden nachts weniger Unfälle statt, weil das Verkehrsaufkommen geringer sei als am Tage. Wie stelle sich SenMVKU die Evaluation vor? Sei die Bezeichnung für eine Ampel LSA oder LZA?

Tino Schopf (SPD) fragt, warum mit Bedarfspriorisierungen des Querungsstellenprogramms unter besonderer Berücksichtigung von Haltestellen, ÖPNV, Schulen, Kitas und Einrichtungen für Ältere erst 2026, Ableitungen von Sanierungserfordernissen bezogen auf Bundesratsinitiativen, Entwurfsprinzipien und konkreten Infrastrukturmaßnahmen erst 2027, dem Abbau von Gefahrenstellen im Schulumfeld, der Intensivierung der Arbeit der Unfallkommission und der Überprüfung der Sichtbeziehungen im Bestandsnetz erst 2027/28 begonnen werde. Inwieweit würden Straßenbahnunfälle im Verkehrssicherheitsprogramm berücksichtigt? Seien Ideen und Programme anderer Städte, die der Vision Zero nahe seien, berücksichtigt worden? Was sei mit „Ausbau des Zuwendungsprogramms“ gemeint? Wie solle die Unfallkommission in den Bezirken gestärkt werden? Was sei bei der Anpassung der Infrastruktur an Bedürfnisse Älterer zu erwarten? Schlesisches Tor, Innsbrucker Platz, Hauptbahnhof und Alexanderplatz gölten seit Jahren als gefährliche Unfallschwerpunkte. Gebe es für diese Orte im Programm konkrete Maßnahmen, um das Unfallgeschehen zu reduzieren?

Oda Hassepaß (GRÜNE) erkundigt sich nach dem präventiven Ansatz. Warum müsse es erst zu Toten oder Schwerverletzen kommen? Das Tempo sei eine der Hauptunfallursachen. Warum werde nicht die wirksamste Maßnahme, Tempo 30, umgesetzt, sondern erst ein Konzept im Hinblick auf die Bestimmungen angepasster zulässiger Höchstgeschwindigkeiten erstellt,

obwohl die Erkenntnisse bekannt seien? Die Berücksichtigung der demografischen Komponente sei zu begrüßen. Ältere seien häufiger betroffen als Kinder, weil Eltern ihre Kinder aus Angst nicht mehr allein auf die Straße ließen. Mit der Angst müsse Schluss sein. Lt. Kirstin Zeidler von der UDV wirke Sensibilisierung wenig, weil 80 Prozent der Menschen dächten, dass sie sich richtig verhielten und nicht Teil des Problems seien. Frau Zeidler werbe dafür, Kontrolle, Blitzer und Ahndung zu verstärken. Es wäre sinnvoll, wenn sich SenMVKU bei SenInnSport für mehr Kontrollen einsetzte. Warum würden bauliche Maßnahmen zur Temporeduzierung nicht im Programm aufgeführt? Seien diese geplant, ggf. wo?

Linda Vierecke (SPD) bittet um Auskunft, mit wie viel Geld das Programm hinterlegt sei und welches der Hardwareanteil mit temporeduzierenden Maßnahmen sei. Schulen wünschten sich Blitzer in Tempo-30-Zonen. Sie bitte, dass der Senat solche Wünsche aufgreife.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, weshalb die Unfallzahlen mit dem vergangenen Verkehrssicherheitsprogramm nicht reduziert worden seien. Warum gebe es keinen Schwerpunkt bei Elektrokleinstfahrzeugen? Was sei seit dem Beteiligungsprozess im Frühjahr 2023 geschehen? Warum sei das Programm erst jetzt verabschiedet worden? Wie solle das Monitoring konkret erfolgen? Wer mache was? Werde nach zwei Jahren über Nachsteuerungsbedarf und Evaluationen entschieden? Welchen Nachsteuerungsbedarf im Hinblick auf Genauigkeit, Qualität usw. gebe es bei Daten? Bestehe für Dooring-Unfälle eine gesicherte Datenbasis?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) begrüßt das Verkehrssicherheitsprogramm. Gut sei, dass die populistische, aber falsche Forderung der Grünen und Linken, dass nichts mehr passierte, wenn man aus Tempo 50 Tempo 30 machte, nicht in den Vordergrund gestellt werde. Vielmehr habe SenMVKU die Komplexität der Fragen aufgezeigt und gehe diese an. Für seine Fraktion seien die Kommunikation von Verkehrsregeln und die Aufklärung über das Verhalten im Verkehr wichtig. Darlegungen auf der Webseite von SenMVKU reichten nicht aus. Wie wolle SenMVKU den Menschen das Thema nahebringen? Die Monster-Kampagne habe wenig gebracht. Welche weiteren Ansätze würden verfolgt? Schulwegpläne seien bei den Schülern zu wenig bekannt. Wie könnten diese den Kindern und Eltern nähergebracht werden?

Christian Zander (CDU) bemerkt, dass es wenige Unfälle mit Straßenbahnen gebe, diese aber für Personen in hohem Maße tödlich seien und man keinen Schwerpunkt erkennen könne. Wie sei mit solchen Unfällen umgegangen worden? Habe sich die Unfallkommission damit befasst? Werde es zu einer Veränderung im Umgang mit solchen Unfällen kommen?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) berichtet, 2024 seien 112 Querungshilfen behandelt worden und 21 in Betrieb gegangen. Für 2025 seien 20 Maßnahmen zugesagt. Beim Bordsteinabsenkungsprogramm seien 2024 rd. 170 Maßnahmen durchgeführt worden. Der berlinweite Aufzugersatz werde zum 1. März eingeführt, sodass man erst danach in die Evaluierung und das Monitoring gehen könne. Die Regelgeschwindigkeit sei nach wie vor Tempo 50. Die Verwaltungsvorschriften zur StVO sollten Ende März kommen. SenMVKU warte diese zunächst ab. Das Thema Blitzer sei bei SenInnSport und Polizei adressiert. Die Monster-Kampagne habe viel Aufmerksamkeit erzielt. Damit hätten insbesondere Kinder, die solche Tiere wahrnähmen, sensibilisiert werden sollen. Man hoffe, dass Kinder ihre Eltern sensibilisierten. Diese Kampagne werde fortgesetzt, um zu einem anderen Verhalten der Bevölkerung zu kommen. Dies sei ein Mittel von vielen. Die Aktualisierung der Schulwegpläne sei geplant. Schulen und Elternvertretungen hätten beim Verkehrssicherheitsprogramm mitgewirkt.

Dr. Michael Hellenbach (SenMVKU) ergänzt, der gestaffelte Implementierungszeitraum der Maßnahmen diene der Umsetzbarkeit, denn der Großteil der Maßnahmen liege bei ihm und seinem Kollegen. Hinzu kämen haushälterische Gründe für die Verlagerung in die Zukunft. Verschiedene Untersuchungen und Studien müssten einbudgetiert werden. Insofern habe man priorisieren müssen. Der Wirkungszeitraum des Verkehrssicherheitsprogramms erstrecke sich bis 2030. Seit den Neunzigerjahren sei die Zahl der Verkehrstoten von 250 auf mittlerweile 30 bis 50 pro Jahr gesunken, während die Bevölkerung um 400 000 Menschen und die Zahl der Pkws um ca. 16 500 gewachsen sei. Insofern habe man einen guten Weg zurückgelegt. Allerdings funktioniere Verkehrssicherheitsarbeit nicht kurzfristig. Planungsvorhaben seien zeitintensiv. Infrastrukturmaßnahmen müssten erst einmal Wirkung entfalten. Berlin sei mit anderen Städten vernetzt, z. B. mit Barcelona, südamerikanischen und deutschen Städten; gute Lösungen flössen in Berlin ein.

Lt. UDV-Studie könnten Geschwindigkeitsreduzierungen schwere Unfälle am wirksamsten auf Landstraßen reduzieren; im städtischen Bereich würden 6 Prozent vermutet, sodass selbst bei flächendeckender Einführung von Tempo 30 94 Prozent der schweren Unfälle nicht adressiert würden. Unfallgeschehen sei komplex und multifaktoriell. Daher müsse man das Unfallgeschehen individuell betrachten und unterschiedliche Maßnahmen adressieren. In Liverpool habe sich das schwere Unfallgeschehen mit Tempo 30 um ca. 20 Prozent reduziert, was eine gute Zahl sei, gleichwohl würden 80 Prozent davon nicht berührt.

Nachtunfälle hätten bei den Zufußgehenden im letzten Jahr mehr als die Hälfte ausgemacht. Dafür sei eine Studie vorgesehen, in der es um das Unfallgeschehen und um Sichtbarkeit gehe. Man wolle Menschen sensibilisieren, reflektierende Kleidung zu tragen. Evaluation, Monitoring und Organisation des Verkehrssicherheitsforums lägen bei ihm und seinem Kollegen. Es gehe nicht nur um die Umsetzung, sondern auch um die Wirksamkeit der Maßnahmen. Insofern handele es sich um ein dynamisches Programm, das ggf. nachgeschärft und erweitert werde. Straßenbahnunfälle würden nicht speziell berücksichtigt, da sie sehr selten und sehr unterschiedlich seien, sodass man nur schwer zu einer Gesamtlösung kommen könne. Man habe sich auf 84 Prozent der schweren Unfälle konzentriert, um mit beschränkten Ressourcen möglichst effektiv agieren zu können. Die polizeilichen Daten seien sehr gut und aussagekräftig; die Polizei gehe bei der Unfallaufnahme sehr genau vor.

Christian Haegele (SenMVKU) führt aus, „Lichtzeichenanlage“ sei der verkehrsrechtliche Begriff. Techniker und Ingenieure sprächen von Lichtsignalanlagen. Um Lichtzeichen anzeigen zu können, brauche man eine Lichtsignalanlage, die auch akustische Signalgeber, taktile Elemente und Detektionseinrichtungen umfasse.

Tino Schopf (SPD) fragt, warum die Ableitung von Handlungserfordernissen bezogen auf Bundesratsinitiativen, Entwurfsprinzipien und konkreten Infrastrukturmaßnahmen erst ab 2027 und die Intensivierung der Arbeit der Unfallkommission, die Erarbeitung von Handlungsempfehlungen zur Behebung der gefährlichsten Knotenpunkte erst ab 2028 erfolgen sollten und was im Vorlauf zu machen sei. Liege dies daran, dass nur zwei Mitarbeitende tätig seien? Die Frage nach dem „Ausbau des Zuwendungsprogramms“ sei nicht beantwortet worden. Wie erfolge die Verbesserung der Aus- und Fortbildung des Personals?

Oda Hassepaß (GRÜNE) hebt hervor, dass Maßnahmen immer aus Temporeduktion, baulichen Maßnahmen, Blitzern und Kontrollen bestünden. Der Austausch mit anderen Städten sei

zu begrüßen. Trotzdem agiere SenMVKU zögerlich. Es habe keine Klage gegen Tempo-30-Anordnungen gegeben, sodass man damit stärker voranschreiten könnte, um Kinder zu sichern. Reflektierende Kleidung sei gut. Dass Kinder ihre Eltern erziehen sollten, sei ein problematischer Ansatz, eine Täter-Opfer-Umkehr schwierig.

Johannes Kraft (CDU) fragt, ob zutreffe, dass die Unfallwahrscheinlichkeit nachts höher sei, obwohl das Verkehrsaufkommen geringer sei.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) sagt, dass die Monster-Kampagne blöd sei und nach seiner Einschätzung keinen Effekt habe. Wann evaluiere SenMVKU diese Kampagne?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) wiederholt, dass sich SenMVKU die Verwaltungsvorschriften zur StVO zunächst anschauen werde. Bei der Monster-Kampagne könne sie keine Täter-Opfer-Umkehr erkennen. Nach ihrer Erfahrung wirkten Hinweise der eigenen Kinder stärker als Verkehrsschilder. Nachfragen zeigten, dass die Kampagne wirke. Daher werde sie fortgesetzt. Im Vorfeld hätten Experten verschiedene Kampagnenmodelle evaluiert.

Dr. Michael Hellenbach (SenMVKU) ergänzt, die Implementierungszeiträume richteten sich danach, was machbar und finanzierbar sei, sodass man bestimmte Maßnahmen in die Zukunft verlagert habe. Im Übrigen müsse man erst das Konzept haben, bevor man Handlungsnotwendigkeiten auf Bundesebene ableiten könne. Beim Ausbau des Zuwendungsprogramms gehe es um die Intensivierung der Arbeit mit den Verbänden und Vereinen. Nach Umstellung bei SenMVKU seien die Zuwendungsmittel erstmalig überzeichnet, was sehr gut sei. Man wolle anhand des dynamischen Unfallgeschehens Schwerpunkte setzen. Wenn man neue Entwicklungen bemerke, wolle man mit den Verbänden und Vereinen über Zuwendungsmittel zusammenarbeiten und in diesen Bereichen Maßnahmen finanzieren. Die Fortbildung von Personal liege nicht bei ihm. Vielmehr sollten Strukturen angestoßen werden, die diese Fortbildungen ermöglichten und die Teilnahme vereinfachten. Kinder seien gute Multiplikatoren bei der Sensibilisierung der Eltern für Verkehrssicherheit. Er verweise auf ein Verkehrsdomino, einen Fragebogen und Kinderstadtpläne. Jugendliche und Kinder verunglückten häufiger auf dem Weg zu Freizeiteinrichtungen, weniger auf dem Schulweg. Mit Öffentlichkeitskampagnen könnten signifikante Verhaltensänderungen erreicht werden. So sei Alkohol am Steuer inzwischen fast die geringste Unfallursache.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab und nimmt die Vorlage zur Kenntnis.

Punkt 5 der Tagesordnung

Antrag der AfD-Fraktion	0259
Drucksache 19/1390	Mobil(f)
Mehr Sicherheit für Frauen und Mädchen in Berlin – Einführung eines Frauennachttaxi-Modellprojekts in den Bezirken Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg	Haupt IntGleich*

Rolf Wiedenhaupt (AfD) plädiert dafür, Frauen und Mädchen mit vergünstigten Preisen sichere Nachttaxifahrten nach Hause zu ermöglichen. Er verweise auf Modellprojekte in Mann-

heim und Hannover, die als erfolgreich eingestuft würden. Berlin solle ein Pilotprojekt in der Innenstadt starten. Die Abrechnung eines solchen Modells sei relativ einfach möglich, wie Taxiverbände bestätigten. Bestellungen sollten über eine Funkzentrale oder App erfolgen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) macht geltend, dass Berlin nach 22 Uhr ein überdurchschnittlich gutes ÖPNV-Angebot – Erschließung und Taktung – habe. Das Ziel des NVP, mindestens 80 Prozent der Bevölkerung ein 30-Minuten-Takt-Nachtverkehrsangebot zu machen, sei bereits erfüllt. Frauen fühlten sich sicher, wenn sie den ÖPNV nachts nutzten. Mehr Sicherheitspersonal bei BVG und S-Bahn bewirke mehr als Gutscheine für Taxifahrten.

Der **Ausschuss** beschließt, die Ablehnung des Antrags Drucksache 19/1390 zu empfehlen.

Punkt 6 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.