

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

77. Sitzung
26. August 2026

Beginn: 14.02 Uhr
Schluss: 17.11 Uhr
Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Wahl einer/eines Vorsitzenden

Rolf Wiedenhaupt (AfD) beantragt die Durchführung einer geheimen Wahl.

Der **Ausschuss** führt eine geheime Wahl durch.

Vorsitzender Lars Bocian gibt bekannt, dass der von der AfD-Fraktion für den Vorsitz vorgeschlagene Rolf Wiedenhaupt (AfD) vom Ausschuss mehrheitlich abgelehnt worden sei.

Der **Ausschuss** vertagt den Tagesordnungspunkt.

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Dr. Matthias Kollatz (SPD) stellt folgende von seiner Fraktion vorab eingereichte Frage:

„Wie bewertet die Senatsverwaltung das Urteil des Verwaltungsgerichts Berlin, wonach die frühere Anordnung von SenMVKU, Tempo 30 in der Albrechtstraße in Steglitz abzuschaffen, rechtswidrig erfolgt sei, und wie hat die Verwaltung das Gerichtsurteil umgesetzt?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) betont, dass es sich bei der Entscheidung des Verwaltungsgerichts nicht um ein Urteil, sondern um einen Beschluss im Rahmen eines einstweiligen Rechtsschutzverfahrens nach § 80 Abs. 5 Verwaltungsgerichtsordnung handele. Das Gericht habe mit dem Beschluss die aufschiebende Wirkung des gegen die verkehrliche Anordnung eingelegten Widerspruchs angeordnet. In einem solchen Beschluss nehme das Gericht lediglich eine summarische Prüfung der Sach- und Rechtslage vor. Ihre Verwaltung werde die Ausführungen und rechtlichen Erwägungen des Gerichts sorgfältig analysieren. Der in Rede stehende Straßenabschnitt werde im Zuge des laufenden Widerspruchverfahrens erneut intensiv geprüft. Die streitbefangenen Verkehrszeichen seien bereits fristgerecht entfernt worden. Bis zur Entscheidung in der Hauptsache gelte einstweilen wieder Tempo 30, ganztags.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) fragt nach, ob der Beschluss des Verwaltungsgerichts aus Sicht der SenMVKU als abermaliger Hinweis zu werten sei, anders nachdenken zu müssen. Laut Bundesministerium für Verkehr – BMV – sei ein Schulweg bereits dann als hochfrequentiert anzusehen, wenn er tatsächlich von einer erheblichen Anzahl an Schülerinnen und Schülern als Schulweg genutzt werde; eine außergewöhnliche Konfliktsituation oder eine sogenannte Pulkbildung seien hierfür nicht erforderlich. Sollte SenMVKU nicht allgemein auf die Rücknahme von Tempo 30 wegen fehlender Pulkbildung verzichten, um weitere Gerichtsverfahren zu vermeiden?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erinnert daran, dass der Begriff „hochfrequentierter Schulweg“ erst vor kurzer Zeit in die Straßenverkehrsordnung – StVO – aufgenommen worden sei. Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hätten jene Regelung nach bestem Wissen und Gewissen angewendet. Von der angeführten Auffassung des BMV habe sie keine Kenntnis. In solchen Fällen begrüße sie es, wenn im Vorfeld ein Austausch stattfände. Ungeachtet dessen tausche sich ihr Haus mit den anderen Kommunen und Ländern aus, wie der unbestimmte Rechtsbegriff hochfrequentierte Schulwege deutschlandweit einheitlich mit Leben gefüllt werden könnte. In der Begründung betreffs StVO sei der geschilderte Aspekt ihrem Wissen nach so nicht enthalten. Im weiteren Verlauf werde ihre Verwaltung noch einmal einen Blick auf die Rechtshistorie werfen, um auszuschließen, dass es sich um die Auffassung einer oder eines einzelnen Mitarbeitenden des BMV handele. Überdies betrachte ihr Haus kontinuierlich die Situation vor Ort, um zu einer richtigen und guten Einschätzung der Lage zu gelangen. Ferner werde derzeit im Rahmen eines Wettbewerbs, der Urban-Mobility-Ausschreibung des European Institute of Innovation & Technology, ein Tool erarbeitet. Der Projektauftrag sehe vor, dass von August bis Dezember 2026 eine innovative und digitale Lösung entwickelt und getestet werde, mit der berlinweit hochfrequentierte Schulwege bestimmt werden könnten.

Oda Hassepaß (GRÜNE) stellt folgende von ihrer Fraktion vorab eingereichte Frage:

„Angesichts der Einigung mit der Feuerwehr zum zweiten Rettungsweg: Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für den Planungsfortgang der laufenden Tramprojekte?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) führt an, dass sie sich zum zweiten Mal mit BVG und Feuerwehr getroffen habe, um insbesondere über die Sonntagstraße und die Dörpfeldstraße zu sprechen. Infrastrukturvorhaben, etwa der Ausbau der Straßenbahn, aber auch die Umsetzung von Anforderungen aus dem Klimaanpassungsgesetz und anderen Gesetzen könnten zu einer Änderung des öffentlichen Straßenlands führen. Eine mögliche Folge sei der Entfall des zweiten Rettungswegs durch Rettungsgeräte der Feuerwehr über das öffentliche Straßenland. Zuletzt seien die Anforderungen an die Sicherstellung der zweiten Rettungswege in den Planfeststellungsverfahren der Straßenbahnprojekte Anbindung Ostkreuz und zweigleisiger Ausbau der Dörpfeldstraße diskutiert worden. Bei dem zweiten gemeinsamen Termin von BVG, Feuerwehr, SenMVKU, SenStadt als oberster Bauaufsicht und der BVG Projekt GmbH am 13. Juli sei es gelungen, erste Ergebnisse festzuhalten. Die BVG als Vorhabenträgerin der Straßenbahnprojekte prüfe nun, wo der zweite Rettungsweg durch Rettungsgeräte der Feuerwehr über das öffentliche Straßenland unter den hohen Anforderungen an die Belange des öffentlichen Straßenlands gewährleistet werden könne. Die Verantwortung für die Sicherstellung des zweiten Rettungswegs nach § 33 Abs. 2 Bauordnung für Berlin liege allerdings in erster Linie bei dem jeweiligen Gebäudeeigentümer. Im Zuge der Planfeststellungsverfahren sollten die betroffenen Eigentümer schriftlich informiert werden, damit diese ihren Pflichten nachkommen könnten, wenn der zweite Rettungsweg über Rettungsgeräte der Feuerwehr durch die Umsetzung des Vorhabens möglicherweise eingeschränkt werde. Es sei geplant, die bei dem Termin festgehaltenen Ergebnisse auf die jeweiligen Planungen der Straßenbahnneubaustrecken zu übertragen.

Ihr sei es wichtig, eine Clusterung zu erreichen. An unterschiedlichen Straßenabschnitten liege immer wieder dieselbe Situation vor, was die Oberleitung der Straßenbahn und die Breite des Straßenkontextes betreffe. Für den Rettungskorb der Feuerwehr bestünden immer wieder die gleichen Situationen. Clusterung bedeute: Wenn das und das vorliege, dann passiere das und das. – In diesem Kontext habe man sich auch mit dem Erden der Oberleitung mittels Erdungskurzschließen befasst, die als weitere Option zur Sicherstellung des zweiten Rettungswegs anzusehen seien. Die BVG prüfe das derzeit. Eine Abstimmung mit der Feuerwehr sei nötig. Selbst dann, wenn die Oberleitung geerdet werden könne, müsse der Rettungskorb der Feuerwehr noch hindurchkommen, was oftmals die Notwendigkeit bedinge, die Oberleitung zu durchtrennen. Letztere stehe unter einer starken Energie- und Kräftespannung. Eine Durchtrennung führe dazu, dass sie einem gleichsam um die Ohren fliege. – Entscheidend sei, die Situation vor Ort zu betrachten und in der Folge zu clustern.

Oda Hassepaß (GRÜNE) bemerkt, das seien gute Neuigkeiten. Die gefundene Lösung erscheine auch für die Kantstraße als gute Lösung, um den dortigen Radweg zu verstetigen. Habe SenMVKU das bereits in ihre aktuellen Planungen aufgenommen?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) macht geltend, dass sich in der Kantstraße keine Straßenbahn befinde. Insofern biete sich die Lösung mit der Erdung der Oberleitung dort nicht an.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt folgende von seiner Fraktion vorab eingereichte Frage:

„Ist es zutreffend, dass der Erörterungstermin zu den Einwendungen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für die TVO nicht wie geplant durchgeführt werden soll? Wenn ja, was sind die Gründe dafür?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) führt aus, dass die Antragsunterlage Planfeststellung TVO bei der Anhörungsbehörde SenStadt mit Schreiben vom 31. Oktober 2023 eingereicht worden sei. Nach Prüfung durch die Anhörungsbehörde bis Ende Januar 2024 seien die Planunterlagen bearbeitet und für die Auslegung vorbereitet worden. Mit jener Auslegung der Planunterlagen habe am 7. Mai 2024 begonnen werden können. Die gesetzlich vorgeschriebene Auslegungsfrist habe am 6. Juni 2024 geendet. Im September/Okttober 2024 bzw. im März 2025 seien die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Einwendungen von privat Betroffenen durch die Anhörungsbehörde an den Träger des Vorhabens bei SenMVKU übergeben worden. Die Stellungnahmen und Einwendungen seien gesichtet, thematisch aufbereitet und bearbeitet worden. Die Vorhabenträgerin habe dazu intensive Abstimmungen zu den einzelnen Stellungnahmen, insbesondere mit SenMVKU, der Wasserbehörde, der Obersten Naturschutzbehörde, der Verkehrs- und technischen Aufsichtsbehörde, den Berliner Forsten, dem Eisenbahnbundesamt, der DB InfraGO und dem Landesdenkmalamt sowie den betroffenen Bezirksämtern geführt. Die Beantwortung der Stellungnahmen sei nach Lieferung der DB Immobilien am 14. August 2026 und die Beantwortung der Einwendungen privat Betroffener Ende Juli 2026 der Anhörungsbehörde übersandt worden. Die Abstimmungen mit der Anhörungsbehörde zur Prüfung und Diskussion der Beantwortung fänden momentan statt. In der Regel würden noch Unterlagen nachgefordert. Wegen des Umfangs der übergebenen Beantwortung sei derzeit noch nicht gesichert, dass die Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen durch die Anhörungsbehörde noch in diesem Jahr erfolgen könne.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt die Nachfrage, ob dies bedeute, dass den Trägern öffentlicher Belange und den privat Betroffenen bislang noch gar kein definitiver Erörterungstermin bekannt gegeben worden sei.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, dass ihr kein definitiver Erörterungstermin bekannt sei.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) stellt für seine Fraktion folgende Frage:

„Dem heutigen Tagesspiegel konnte man entnehmen, dass die von der Koalition groß gefeierte Idee, temporäre Fußgängerüberwege zu machen, eingestampft worden ist von der Senatsverkehrsverwaltung. Die Verkehrssenatorin hat hier in der Sitzung am 22. April ausgeführt, sie bedanke sich für diesen Antrag der Koalition; man werde sehen, wie viele man umsetzen kann. Die Frage von uns an Sie, Frau Senatorin: Waren Sie damals unvorbereitet, oder wie kann es sein, dass wir heute erst erfahren, dass diese Idee von Ihnen gar nicht umgesetzt wird?“

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) führt an, sie stehe in engem Austausch mit der Koalition, was die Frage temporärer Fußgängerüberwege einschließe. Alle Möglichkeiten, die der Verkehrssicherheit dienten, würden in ihrem Haus geprüft. Gleichzeitig müssten die rechtlichen Voraussetzungen beachtet werden. Das sei auch im angesprochenen Fall erfolgt. Insofern sei sie weder damals unvorbereitet gewesen, noch sei sie es heute.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erklärt, es sei bedauerlich, dass die Sache vorher nicht geprüft worden sei. Die Bilanz der Amtszeit seiner Vorrednerin bestehe darin, dass von 180 geplanten Fußgängerüberwegen wohl nur 35 entstünden. Die Idee der temporären Fußgängerüberwege sei nun auch beerdigt. Stimme die Senatorin vor diesem Hintergrund zu, dass Koalition wie

Verkehrsverwaltung hinsichtlich Fußgängerüberwegen in der laufenden Legislaturperiode nichts geschafft hätten?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) bringt vor, es könne nur das umgesetzt werden, was planerisch und baulich möglich sei. In Bezug auf die Planungen spiele auch eine Rolle, welche Kapazitäten zur Verfügung stünden. Im Übrigen lägen die Fußgängerüberwege in der Zuständigkeit der Bezirke. Ihr Haus unterstütze die Bezirke, wo immer es gehe. Für die Schaffung von Fußgängerüberwegen und sonstigen Querungsmöglichkeiten habe SenMVKU Mittel zur Verfügung gestellt. Insofern hätten sowohl die Koalition als auch die im Senat Verantwortlichen alles Erdenkliche für die Verkehrssicherheit in Berlin getan.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, dass, wie die Abgeordneten möglicherweise der Presseberichterstattung entnommen hätten, ihr Haus den Bezirken eine Verwaltungsvorschrift zur Verkehrsberuhigung im untergeordneten Straßennetz noch am heutigen Tag übermitteln werde. Eine Verkehrsberuhigung im untergeordneten Straßennetz zur Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität der Berlinerinnen und Berliner stelle aus Sicht von Senat und Koalition ein wichtiges Anliegen dar. Dazu gehöre aber auch, dass die Ver- und Entsorgung in allen relevanten Lebensbereichen, etwa durch medizinische oder soziale Dienstleistungen, möglich und die schnelle Erreichbarkeit der Berlinerinnen und Berliner in ihren Kiezen gewährleistet seien. Insofern wolle der Senat sicherstellen, dass die verkehrsberuhigenden Maßnahmen mit allen weiteren wichtigen Interessen und Belangen des alltäglichen Lebens der Berlinerinnen und Berliner verträglich seien. Der Senat habe den Eindruck gewonnen, dass in einigen Bezirken Verkehrsberuhigung vorzugsweise durch Sperrpfosten erreicht werden solle und alternative bauliche und/oder verkehrliche Maßnahmen, die einen mildernden Eingriff darstellten, nicht ausreichend geprüft und eingesetzt würden. Diese hätten insbesondere mit Blick auf die schnelle Erreichbarkeit in Notfällen durch Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste ein besonderes Gewicht, das im Prüfungs- und Abwägungsprozess entsprechend zu würdigen sei. Aus diesen Gründen habe der Senat den Bedarf für eine gesamtstädtische Steuerung gesehen. Die heute zu verschickende Verwaltungsvorschrift diene dazu, landesweit ein einheitliches Verwaltungshandeln hinsichtlich der Planung und Anordnung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im untergeordneten Straßennetz zu gewährleisten. Die zuständigen Bezirksamtsmitglieder erhielten den Entwurf vor der Beteiligung des Rats der Bürgermeister heute zur Stellungnahme.

In Hinblick auf die Baustellen gehe man weiter voran. In diesem Zusammenhang erinnere sie an die vier Handlungsfelder, darunter die mit mehreren Bezirken gemeinsam vorgenommene Kontrolle von Baustellen an Straßen. 80 Prozent der überprüften Baustellen seien nicht regelkonform eingerichtet worden; 30 Prozent der Baustellen seien gar illegal eingerichtet worden. Dies unterstreiche die Notwendigkeit, das Thema strukturiert, konzeptionell und strategisch anzugehen. Das tue der Senat. Der Testbetrieb der digitalen Kontrolle von Baustellen im Straßenraum mittels Smartphones in Bussen der BVG habe im Juni 2026 begonnen. Insge-

samt würden im Rahmen des Pilotprojekts 100 Busse entsprechend ausgestattet, die Option einer Verlängerung eingeschlossen. Angestrebt werde ferner eine Baustellenkommunikation. Dafür sei ein einheitliches Baustellenschild entworfen worden. Neu sei zudem, dass über die Verkehrsinformationszentrale und das Geoportal Berlin seit August erweiterte Möglichkeiten zur Informationsbereitstellung an Baustellen bestünden. Hinzu komme die Baustellenkoordinierungsplattform, der Auftakt zur Entwicklung eines Moduls Baustellenkoordination im Rahmen der Fachverfahrensmodernisierung Verkehrsinformationssystem Straße – VISS –; daran werde kontinuierlich gearbeitet. Zu dem Baustellenmanagement habe ihre Verwaltung einen Schlussbericht entworfen, der dem Abgeordnetenhaus zur Verfügung gestellt werde.

Tino Schopf (SPD) merkt an, dass er überrascht gewesen sei, von der Verwaltungsvorschrift zur Verkehrsberuhigung im untergeordneten Straßennetz aus der Presse zu erfahren. Stattdessen hätte er sich den zuvor angeführten engen Austausch mit der Koalition gewünscht. – Ihn interessiere, welches konkrete Problem mit der neuen Verwaltungsvorschrift gelöst werden solle. Ferner wolle er wissen, welche belastbaren Erkenntnisse eine berlinweit einheitliche Verschärfung rechtfertigten. Zuletzt erkundige er sich danach, welche konkreten Voraussetzungen die Bezirke künftig erfüllen müssten.

Oda Hassepaß (GRÜNE) erklärt, die Senatorin habe betont, dass die CDU damit die Verkehrsberuhigung an sich ziehen wolle. Das erinnere an das Sofortprogramm Querungshilfen, bei dessen Nichtumsetzung auf die Zuständigkeit der Bezirke verwiesen werde. Wie sei das Ganze im Licht der Verwaltungsreform zu beurteilen, die den Bezirken mehr Entscheidungsbefugnisse vor Ort zugestehe? Ihrer Auffassung nach bilde die Verkehrsberuhigung vor Ort nicht ein dem Senat zustehendes Handlungsfeld. Aus welchen Gründen sehe der Senat das anders? Was habe SenMVKU dazu bewogen, jene Verwaltungsvorschrift herauszugeben?

Kristian Ronneburg (LINKE) sagt, er schließe sich den bereits gestellten Fragen an. Überdies bitte er die Senatorin um eine Darstellung der Vorgaben und Regeln der Verwaltungsvorschrift. Auf welcher Faktengrundlage geschehe das? In diesem Kontext verweise er auf die Formulierung der Senatorin, wonach der Senat „den Eindruck gewonnen habe“, dass zu viele Sperrpfosten in den Bezirken errichtet würden. Treffe es außerdem zu, dass SenMVKU plane, dass sämtliche Sperrpfosten bzw. Poller dann, wenn sie aufgestellt würden, in einem regelmäßigen Turnus geprüft werden sollten, ob sie sich dort berechtigterweise anstelle anderer Maßnahmen befänden? Mit welchem Verwaltungsaufwand rechne SenMVKU im Zuge der neuen Verwaltungsvorschrift?

Antje Kapek (GRÜNE) ruft in Erinnerung, dass das angesprochene Sonderprogramm zu Fußgängerüberwegen und anderen Querungshilfen seinerzeit von der damaligen Senatorin Schreiner aus den Bezirken abgezogen und auf der Landesebene gebündelt worden sei, weil es Teil des 100-Tage-Programms gewesen sei. Die Verantwortung dafür, dass in drei Jahren nichts passiert sei, liege bei dem Senat.

Mit Blick auf die Verwaltungsvorschrift wolle sie wissen, welche Maßnahmen SenMVKU den Bezirken zur Verkehrsberuhigung empfehle. Sollten dies die Kissen, Bodenschwellen, die digitale Kfz-Kennzeichenüberwachung sein? Dazu habe sich die Senatorin bislang in keiner Sitzung des Ausschusses geäußert. Auf welche Weise gedenke SenMVKU sicherzustellen, dass Menschen nicht verkehrt herum in eine Einbahnstraße führen und dass Schulwege gesichert würden?

Hinsichtlich der Baustellenkontrollen bitte sie darum, dass die bisherige Höhe der Einnahmen genannt werde. Außerdem möge SenMVKU die Anzahl der illegalen Baustellen mitteilen, die durch die Erfassung in den Bussen bislang festgestellt worden seien.

Catrin Wahlen (GRÜNE) lenkt den Blick auf die Görlitzer Bahnbrücken, bei denen das Fehlen von Baustellenschildern auffalle. Es gebe nur den Hinweis, dass die Brücken gesperrt seien. Ob die vier Baustellen legal oder illegal seien, könne nicht nachvollzogen werden. Daher wolle sie wissen, wann diese Baustellen kontrolliert und beschildert würden.

Vorsitzender Lars Bocian wirft ein, dass die Görlitzer Bahnbrücken nicht im Bericht aus der Senatsverwaltung erwähnt worden seien. Allerdings liege es im Ermessen der Senatorin, was sie wo beantworte.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) macht geltend, dass es in Bezug auf die illegalen Baustellen eine gewisse Zeit in Anspruch nehme, bis die Verwaltung anfangen zu laufen und vernünftige Ergebnisse zu erwarten seien. Die Kontrollen an sich seien zu begrüßen. Bestehe das Ziel der SenMVKU eher darin, Bußgelder einzunehmen oder die illegalen Baustellen zu schließen? Letzteres wäre ihm sympathischer. Daher erkundige er sich, ob diesbezüglich bereits Erfolge zu verzeichnen seien.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) unterstreicht, dass seine Fraktion das Vorgehen der Senatorin gegen die „Polleritis“ in Berlin, die die Menschen in den Kiezen als nervend empfänden, begrüße. – Hinsichtlich der 80 Prozent regelwidrig eingerichteter Baustellen interessiere ihn, wie SenMVKU die kontrollierten Baustellen ausgewählt habe. Woher hätten die Informationen gestammt, dass genau diese Baustellen kontrolliert werden sollten?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) bringt vor, dass die Abgeordneten in dem Abschlussbericht zum Baustellenmanagement detailliert informiert würden.

Die Verwaltungsvorschrift diene der gesamtstädtischen Steuerung der Verkehrsberuhigung. Diese sei wichtig, damit Polizei, Feuerwehr und medizinische Nothilfe möglichst überall die gleiche Situation vor Ort vorfinden. Die rechtliche Grundlage für dieses Handeln liege in § 9 Abs. 2 Nr. 3, § 16 Abs. 2, § 17 Abs. 1 Nr. 1 Buchstaben a und b des Landesorganisationsgesetzes. Jene Regelungen sähen den Erlass einer Verwaltungsvorschrift zur Verkehrsberuhigung im untergeordneten Straßennetz vor, um landesweit ein einheitliches Verwaltungshandeln hinsichtlich der Planung und Anordnung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im untergeordneten Straßennetz sicherstellen zu können. Es gehe darum, dass das mildeste Mittel zum Einsatz komme. Das gebiete eine jede Ermessensentscheidung. Mildere Mittel stellten Berliner Kissen, Bodenschwellen, Einbahnstraßen und dergleichen dar.

Zum Stichwort Baustellen: Was die Görlitzer Bahnbrücken betreffe, sei sie sich nicht sicher, ob dies öffentliches Straßenland berühre. Ihre Verwaltung werde dem jedoch nachgehen und aufklären, ob jemand der Verpflichtung zur Kennzeichnung von Baustellen nicht nachgekommen sei. – Was den vorrangigen Zweck der Kontrolle von Baustellen anbelange, so sei die Sondernutzung eine Frage, die in den Händen der Bezirke liege. So habe sie mit Bezirksstadtrat Schruoffeneger die Baustelle am Kaiserdamm besucht. Ohne Genehmigung seien dort kurzerhand zwei Fahrstreifen in Anspruch genommen, ein äußerst gefährlicher Radweg einge-

richtet und Bäume beschnitten worden. Die vor Ort angedachte Schließung der Baustelle sei infolge einer rechtlichen Einschätzung der Bezirksamts, wonach es sich nach der Berliner Rechtsprechung schwierig gestalte, eine solche Baustelle dann stillzulegen, wenn diese, wenn der Antrag korrekt gestellt worden wäre, genehmigt worden wäre, unterblieben. Das sei eine Frage der Verhältnismäßigkeit. Stattdessen seien Strafanzeige erstattet und Bußgelder verhängt worden. Wohl in Übereinstimmung mit den zuständigen Bezirksstadträten werde ihr Haus versuchen, Rechtsprechung zu erzielen, die es ermögliche, solche Baustellen stillzulegen.

Tino Schopf (SPD) macht darauf aufmerksam, dass seine Vorrednerin einige Fragen nicht beantwortet habe. Auf seine Frage, welche belastbaren Erkenntnisse den Erlass der Verwaltungsvorschrift rechtfertigten, habe die Senatorin nur unzureichend geantwortet und lediglich darauf verwiesen, etwas für die Rettungskräfte und die Polizei tun zu wollen. Jene Einsatzkräfte dürften bei Bedarf auch entgegengesetzt der Einbahnstraße fahren; das gelte selbst für die BSR. So gesehen wolle er konkret wissen, welche belastbaren Erkenntnisse der Senatorin vorlägen.

Die Aussage seiner Vorrednerin, mildere Mittel für die Verkehrsberuhigung seien etwa die Berliner Kissen, stünden gewissermaßen im Widerspruch mit Aussagen der Polizei und Rettungskräfte, die jenes Mittel ablehnten. Laut Bezirken würden Berliner Kissen nicht mehr auf die Straße gebracht, da damit eine Gefährdung von Patienten in Rettungswagen einhergehe.

Des Weiteren erkundige er sich danach, welche konkreten Voraussetzungen die Bezirke gemäß der Verwaltungsvorschrift künftig erfüllen müssten. Wie gedenke SenMVKU mit Konflikten umzugehen? Führen Fahrzeuge entgegengesetzt der Einbahnstraße, wäre der Einsatz eines Pollers das zweite Mittel der Wahl. Wie sei das in der Verwaltungsvorschrift geklärt?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) merkt an, dass die Senatorin nicht auf seine Frage geantwortet habe, wie SenMVKU konkret auf die Baustellen gekommen sei, die dann kontrolliert worden seien. Der Verdacht, der sich aufdränge und der seiner Fraktion zugetragen worden sei, bestehe darin, dass dies Baustellen betreffe, deren Regelwidrigkeit SenMVKU bereits seit längerer Zeit bekannt gewesen sei, die nun aus Gründen der Publicity genutzt würden. Die Frage, wie die Baustellen an die Verwaltung herangetragen worden seien, könne er andernfalls auch auf dem Wege einer Schriftlichen Anfrage oder einer Akteneinsicht klären lassen.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt nach, ob er es richtig verstanden habe, dass mit der Verwaltungsvorschrift ein neues Prüfverfahren aufgesetzt werden solle und die Bezirke zu mehr verpflichtet werden sollten, wenn sie für Verkehrsberuhigung sorgen wollten. Was genau solle sich für die Bezirke ändern? An welcher Stelle komme der Senat ins Spiel? Auch wenn er es so nicht verstanden habe, wolle er wissen, ob die Neuregelung Poller ausschließe. Vielmehr habe er die Senatorin stets so verstanden, dass Poller das letzte Mittel darstellten und regelmäßig überprüft werden müssten. Seien nun auch die bestehenden Poller von einer Überprüfung betroffen?

Vorsitzender Lars Bocian sagt, er empfehle die Anmeldung eines Besprechungspunkts dazu.

Daniel Wesener (GRÜNE) interessiert, wann die Verwaltungsvorschrift in Kraft treten solle. Halte die Senatorin den Zeitpunkt so kurz vor der Wahl und angesichts möglicher anderer politischer Mehrheiten für gut gewählt?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) kommt zunächst auf die Berliner Kissen und die damit verbundenen Einwände, die der Abgeordnete Schopf angeführt habe, zu sprechen. Immerhin kämen die Rettungskräfte dann zu den Menschen, die Hilfe benötigten. Überdies könne bei einem Berliner Kissen die Geschwindigkeit verringert werden. Neben dem Berliner Kissen gebe es außerdem noch weitere Möglichkeiten. – Mit Blick auf die Verwaltungsvorschrift erscheine es ratsam, das beschriebene Anhörungsverfahren und den Rat der Bürgermeister abzuwarten. – In der Tat könne der Poller das letzte Mittel sein. Die den Bezirken zu übersendende Verwaltungsvorschrift sehe vor, alles Neue zu prüfen, und zwar anhand von Kriterien, die sie dem Bezirk Mitte bereits im vergangenen Jahr übermittelt habe. Auch dann, wenn sich die Situation vor Ort ändere und dort schon Poller vorhanden seien, solle eine Überprüfung stattfinden.

Das Vorgehen bezüglich der Baustellen sei keineswegs Publicity. Ihr jedenfalls sei das Ausmaß der regelwidrig oder gar illegal eingerichteten Baustellen nicht bekannt gewesen. Nach ihrem Kenntnisstand sei das ihrer Verwaltung ebenso wenig bekannt gewesen, zumal diese dann handle, wenn sie Rechtsverstöße feststelle. – Da sie selbst operativ nicht die Auswahl der Baustellen vorgenommen habe, rege sie an, in der Tat eine Schriftliche Anfrage dazu zu stellen.

Die Frage, ob es zum jetzigen Zeitpunkt sinnvoll sei, eine Verwaltungsvorschrift zu erlassen, könne sie bejahen. Ein Regierungswechsel, eine neue Konstellation der Regierung oder die Fortsetzung der amtierenden Regierung sollten nicht zu einem Stillstand des Verwaltungshandelns führen. Insofern sei das Vorgehen als gewöhnliches Verwaltungshandeln zu charakterisieren. Die Grünen selbst hätten das in Regierungsverantwortung auch schon, sogar noch kürzer vor der Wahl, so gehandhabt.

Tino Schopf (SPD) unterstreicht, er stelle erneut die Frage, welche konkreten Voraussetzungen die Bezirke künftig erfüllen müssten. Ferner interessiere ihn, welche finanziellen Eventualitäten mit der Verwaltungsvorschrift auf die Bezirke zukämen, Stichworte: Gutachten, Messungen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) bekundet, sie bedauere es, wenn ihr Vorredner seine Frage als bislang nicht hinreichend beantwortet empfinde. SenMVKU gebe keine konkreten Handlungen vor. Vielmehr gehe es darum, dass in sämtlichen Bezirken im Rahmen einer gesamtstädtischen Steuerung ein vernünftiger Abwägungsprozess stattfinde. Wenn ihr ein Bezirk zu verstehen gebe, dass er Poller einsetze, weil es sich um das preiswerteste Mittel handle, sei das kein vernünftiger Abwägungsprozess. Zwar spiele auch die Wirtschaftlichkeit eine Rolle, aber nicht zulasten von Leib und Leben.

Tino Schopf (SPD) äußert, dass die Anmeldung eines Besprechungspunkts durchaus sinnvoll erscheine. – Wenn es der Senatorin auf einen vernünftigen Abwägungsprozess seitens der Bezirke ankomme, liege es nahe, dass die Verwaltungsvorschrift einen Handlungsleitfaden beinhalte. Was sei aus Sicht seiner Vorrednerin unter einem guten Abwägungsprozess zu verstehen?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) macht geltend, dass die Verwaltungsvorschrift darüber Auskunft gebe. Beispielsweise sei darin die Rede davon, dass der Wirtschaftsverkehr, die Belange vor Ort und jene von Polizei, Feuerwehr und Rettungskräften beachtet werden müssten. Notwendiger Gegenstand der Beachtung seien darüber hinaus die BSR, der ÖPNV und die Auswirkungen auf benachbarte Kieze und Hauptverkehrsstraßen. – Das alles sei im Frühjahr 2025 mehrfach im Ausschuss diskutiert worden; auch mit dem Bezirk Mitte habe sie das diskutiert.

Oda Hassepaß (GRÜNE) weist darauf hin, dass die genannten Faktoren allesamt schon jetzt im Vorfeld einer Anordnung geprüft würden. Welche Maßnahme sei tatsächlich neu?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) wiederholt, dass ein Bezirk ihr gesagt habe, dass er Poller einsetze, weil das am preiswertesten sei. Das stelle keinen Abwägungsprozess dar, zumal nicht das mildeste Mittel gefunden werde.

Vorsitzender Lars Bocian regt an, dass der Ausschuss bei Vorliegen des Entwurfs der Verwaltungsvorschrift in einer Besprechung erneut und mit Zeit über das Thema debattiere.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0495](#)
Mobil
Sicher zur Schule in Berlin – Mobilitätsmanagement, Mobilitätsbildung, Schulzonen, Schulwegpläne, Tempo 30 für mehr Schulwegsicherheit
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)
- b) Antrag der AfD-Fraktion [0401](#)
Mobil(f)
BildJugFam
Drucksache 19/2409
Schulwegplanung einhalten
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0496](#)
Mobil
Sichere Schulwege in Berlin gewährleisten – Handlungsbedarf, Zuständigkeiten und Umsetzungsmöglichkeiten
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)
- d) Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen [0497](#)
Mobil
Drucksache 19/3427
Schulzonen für Berlin – Kinder schützen, Kieze stärken, Schulwege sicher machen

– Vorabüberweisung –

Vorsitzender Lars Bocian gibt zu TOP 4 d den Hinweis, dass von dem mitberatenden Ausschuss für Bildung, Jugend und Familie, der noch nicht getagt habe, noch keine Stellungnahme zu dem vorab überwiesenen Antrag vorliege. Eine Abstimmung darüber in der laufenden Sitzung sei damit nicht möglich. – Zu dem Antrag unter TOP 4 b liege ebenso wenig eine Beschlussempfehlung des mitberatenden Ausschusses für Bildung, Jugend und Familie vor. Aufgrund der abgelaufenen Sechsmonatsfrist sei eine Abstimmung über den Antrag dennoch möglich.

Kristian Ronneburg (LINKE) führt in Begründung des Besprechungsbedarfs zu TOP 4 a aus, dass der Beginn des Schuljahrs ein geeigneter Zeitpunkt sei, um sich mit dem stets wichtigen Thema Schulwegsicherheit zu befassen. In diesem Zusammenhang gelte es zu beleuchten, was der Senat tue, und darüber zu diskutieren, was besser gemacht werden sollte. Die Zahlen gäben darüber Aufschluss, dass in den Bereichen Infrastruktur, Mobilitätsbildung und Prävention ein großes Verbesserungspotenzial liege, um, zumal für Kinder, für sichere Verhältnisse auf den Straßen zu sorgen. Im vergangenen Jahr hätten sich 864 Verkehrsunfälle ereignet, an denen Kinder beteiligt gewesen seien, eine Steigerung von 11 Prozent gegenüber dem Vorjahr. – Mit dem neuen Schuljahr würden rund 35 000 Kinder in Berlin eingeschult. Die damit verbundenen Kontrollen an vielen Schulen reichten nicht aus. Von der Senatorin wolle er wissen, wie gut die Behörden mit Blick auf den Schulstart und die Analyse von Gefahrenstellen aufgestellt seien. Weitere Stichworte in diesem Kontext seien Tempo 30, Querungshilfen, bessere Sichtbeziehungen, die Einführung von Schulstraßen und die Anzahl der Kontrollen. Einige Bezirke legten zu Beginn des Schuljahrs Rechenschaft darüber ab, was sie präventiv an der Infrastruktur verändert hätten. Was hätten die Bezirke insgesamt gesehen unternommen?

Von Interesse sei außerdem das schulische Mobilitätsmanagement, mit dem sich der Senat in seiner vergangenen Sitzung befasst habe. Insofern biete sich an, dass der Senat einmal erläutere, welchen Inhalt das Konzept habe und wann mit einer Einführung des schulischen Mobilitätsmanagements zu rechnen sei. Weiterhin stehe die Frage im Raum, was der Senat tue, um bei der Reduzierung von Geschwindigkeiten – Tempo 30 – mitzuwirken.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) verleiht der Ansicht Ausdruck, dass das Thema Schulwegsicherheit allen Fraktionen wichtig sei. Auch er begrüße, dass heute darüber diskutiert werde. Zu den allgemein als sinnvoll erachteten Maßnahmen gehörten geschützte Schulwege. Die entsprechenden Pläne müssten mit Eltern, Kindern, der Polizei und dem Ordnungsamt abgesprochen und schließlich in der Schule ausgehängt sowie gegenüber den Eltern und Schülern kommuniziert werden. In der Folge bedürfe es keiner Elterntaxis, um sicher zur Schule zu gelangen. Vielmehr könnten die Kinder dann selbstverantwortlich auf sicheren Schulwegen zur Schule gebracht werden. Problematisch erscheine, dass viele Schulen nicht über solche Schulwegpläne verfügten und dies auch zügäben. Während die Bezirke nicht in der Lage seien zu kontrollieren, wie es ihrer Pflicht entspräche, ziehe sich SenMVKU darauf zurück, dass die Bezirke zuständig seien. Angesichts dieses Zustands habe seine Fraktion den unter TOP 4 b vorliegenden Antrag eingebracht. Die Verpflichtung müsse auch umgesetzt werden; wenn die Bezirke es nicht täten, habe dies der Senat zu übernehmen.

Tino Schopf (SPD) erklärt, zur Begründung des Besprechungsbedarfs zu TOP 4 c könnten sich die Koalitionsfraktionen den Vorrednern anschließen, gerade in Hinblick auf die Wich-

tigkeit des Themas Schulwegsicherheit. Zu dem angekündigten Mobilitätsmanagement für Schulen erhofften sich die CDU- und die SPD-Fraktion detaillierte Informationen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) weist darauf hin, dass die Senatorin zwar immer wieder öffentlich die hohe Priorität der Schulwegsicherheit herausstelle, aber das, was die Schulwegsicherheit ausmache – sichere Radwege, besonders an Hauptstraßen, Verkehrsberuhigung, Poller, Tempo 30 vor Schulen und Kitas –, ablehne. Das sei alles andere als glaubwürdig. Zudem habe die Erfahrung der Eltern mit der amtierenden Senatorin gezeigt, dass, wenn sie sich mit ihren Sorgen, Hinweisen auf Gefahrenstellen und dem Antrag auf Tempo 30 an Frau Bonde wendeten, die CDU alles dafür tue, jenen Antrag zu verhindern, wie das Beispiel Albrechtstraße verdeutliche.

Im Mobilitätsgesetz sei klar festgelegt, dass pro Bezirk zehn Schulen im Jahr gesichert werden sollten. Im Jahr 2025 sei jedoch nur in 20 kleinen Projekten etwas für mehr Sicherheit getan worden. Gemessen an den insgesamt rund 800 Schulen sei das nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Dem stelle sie die Zahl von 700 im Straßenverkehr verletzten Kindern im Jahr 2025 gegenüber. Das sei nicht hinnehmbar. Seit Jahren sei bekannt, wo Schulwege gefährlich seien. Es gebe Schulwegpläne und zahlreiche Hinweise von Eltern, nur hapere es an der Umsetzung. Im Übrigen sei der Fußverkehrsplan verschleppt worden. Das schulische Mobilitätsmanagement, das, rechtlich betrachtet, ursprünglich für 2023 vorgesehen gewesen sei, sei nun für 2028 angekündigt worden.

Wer Verkehrssicherheit verspreche, müsse auch die entsprechenden Maßnahmen umsetzen. Aus diesem Grund habe ihre Fraktion den unter TOP 4 d vorliegenden Antrag auf Schulzonen für Berlin gestellt. Dadurch solle das Schulumfeld umfassend gesichert werden. In denjenigen Bezirken, die trotz Widerständen bereits Schulstraßen und -zonen eingerichtet hätten, zeige sich, wie entspannt und sicher es für die Kinder sein könnte, zur Schule zu gelangen. Auch in anderen Städten funktionierten Schulzonen, die ebenso für die Anwohnenden einen Mehrwert böten, sehr gut.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) entgegnet, dass die Ausführungen ihrer Vorrednerin einige falsche Darstellungen enthielten, die es klargestellen gelte. – Die Verbesserung der Schulwegsicherheit habe für die Koalition wie auch für den Senat eine hohe Priorität, die alle Fraktionen teilten. Gemeinsam mit der für Bildung zuständigen Senatsverwaltung habe ihr Haus mit dem Konzept zum Mobilitätsmanagement für Schulen – MMS – einen umfassenden, handlungsorientierten Ansatz zur Etablierung des schulischen Mobilitätsmanagements als Regelaufgabe erarbeitet, der über die vorliegenden Anträge hinausgehe.

SenMVKU unterstütze über das schulische Mobilitätsmanagement hinaus im Rahmen seiner Zuständigkeit die Schulwegsicherung. Im Folgenden wolle sie einen Überblick geben, welche Maßnahmen ihr Haus strategisch, konzeptionell und strukturiert ergriffen habe und operativ umsetze. – Grundsätzlich falle die Verbesserung der Schulwegsicherheit in die Zuständigkeit der Bezirke. Ihre Verwaltung unterstütze im Rahmen ihrer Zuständigkeiten. Zu den konzeptionellen Maßnahmen gehöre u. a. das im Februar 2025 vom Senat beschlossene Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2030, das mittel- und langfristig wirken und einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Ziels der Vision Zero leisten solle; die Umsetzung der Maßnahmen laufe. Einen Schwerpunkt bildeten dabei die vulnerablen Gruppen, einschließlich Kinder und Jugendliche sowie Seniorinnen und Senioren. Bedeutsame Maßnahmen seien die Stärkung

des Radfahrprogramms, eine bessere Unterstützung der Bezirke bei dem Abbau von Gefahrenstellen im schulischen Umfeld sowie die Fortführung und der Ausbau des Zuwendungsprogramms zur Förderung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder und Jugendliche. So unterstütze SenMVKU im Rahmen von Zuwendungen konkrete Projekte von externen Akteuren zur Förderung der Verkehrssicherheit. Die Zuwendungsmittel seien in den letzten Jahren von 300 000 auf 750 000 Euro mehr als verdoppelt worden. Derzeit würden zwölf Maßnahmen unterschiedlicher Träger im Rahmen einer Zuwendung gefördert. Dabei könnten Kinder und Jugendliche und oftmals deren Eltern sowie das Personal in Kitas und Schulen für unterschiedliche Aspekte verkehrssicherheitsrelevanter Themen sensibilisiert und geschult werden. Darüber hinaus mache sie auf einen Termin auf Einladung der Landesverkehrswacht Berlin und eine große Werbeaktion mit Wall aufmerksam. Beides diene dazu, die Verkehrsteilnehmenden an den Wiederbeginn der Schulzeit zu erinnern. Am heutigen Tag habe sie eine weitere Veranstaltung besucht, die maßgeblich von der Bürgerstiftung Berlin ausgerichtet und bei der mit Kindern u. a. sicheres Fahrradfahren trainiert worden sei. Solche Maßnahmen würden mit den erwähnten Mitteln finanziert bzw. gefördert. Das Üben von Situationen mit den Kindern sei von entscheidender Bedeutung.

Bei dem Mobilitätsmanagement für Schulen handle es sich um eine konzeptionelle Maßnahme. Gemeinsam mit SenBJF habe ihr Haus gemäß § 17a Berliner Mobilitätsgesetz ein Konzept zur Einführung des schulischen Mobilitätsmanagements in Berlin erarbeitet, das die beiden Verwaltungen dem Senat am Vortag vorgelegt hätten. Das Ziel des schulischen Mobilitätsmanagements bestehe darin, den Verkehr von und zu Schulen sicherer und nachhaltiger zu gestalten und gleichzeitig eine selbstständige, verantwortungsbewusste und gesunde Mobilität von Kindern zu fördern. Folglich werde eine gesamtheitliche Mobilitätsbetrachtung der einzelnen Schulstandorte in den Handlungsfeldern Mobilitätsbildung, Schulwegsicherung und Kommunikation angestrebt. Das Konzept werde Strukturen und Prozesse definieren und damit die Verbesserung der Schulwegsicherheit systematisieren. Dies erleichtere die Umsetzung der bekannten Maßnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit.

Instrument wie Ergebnis sei die Erstellung von schulortspezifischen Schulmobilitätsplänen – SMP –, die über reine Schulwegpläne hinausgingen. Mit den Schulmobilitätsplänen würden vielmehr die drei Bereiche schulinternes Mobilitätskonzept, Maßnahmen von Bezirk und Senat – beispielsweise bezogen auf Infrastruktur und Verkehrsangebote – sowie der Schulwegplan miteinander verbunden. Es sei geplant, die Maßnahmen konkret zu vereinbaren, sie zu priorisieren, mit Zuständigkeiten zu versehen und innerhalb eines festgelegten Zeitraums umzusetzen. Die Analyse solle deutlich umfassender gestaltet werden, als das bislang in einem herkömmlichen Schulwegplan geschehen sei. Damit einhergehend sei vorgesehen, die Verkehrssituation und die Schulwegsicherheit vor Ort zu untersuchen. Auch die Wohnstandorte der Schülerinnen und Schülern sollten anonymisiert analysiert werden. Ferner sollten polizeiliche Unfalldaten ausgewertet und Schülerinnen und Schüler, Eltern und das Schulpersonal befragt werden. Geplant seien ebenso eine Erfassung des Mobilitätsverhaltens sowie eine Begehung des Schulumfelds mit Schülerinnen und Schülern, bezeichnet als „Mobilitätscheck“. Gezielt sollten damit Kindern wie Eltern beteiligt werden, um von ihnen als problematisch empfundene Orte aus ihrer eigenen Perspektive identifizieren zu können. Das gelte auch für Menschen mit Behinderungen, deren Belange gesondert zu berücksichtigen seien.

Aus den Untersuchungen sollten konkrete Maßnahmen erwachsen, die die drei Handlungsfelder der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung, Information, Kommunikation und Organisati-

on sowie die Verkehrsinfrastruktur und -angebote betreffen könnten. In diesem Zuge sollten möglichst ein bis zwei kurzfristig umsetzbare Schlüsselmaßnahmen identifiziert werden, um im Schulumfeld schnell sichtbare Verbesserungen zu ermöglichen. Ihre Verwaltung übernehme auf der Landesebene die Federführung. Jeder Bezirk solle eine zentrale MMS-Stelle erhalten, die Schulen, Bezirksämter und die Senatsverwaltungen koordinieren. An den Schulen solle eine verantwortliche Lehrkraft bzw. ein Mobilitätsgremium als Ansprechpartner fungieren. Das Ganze solle zunächst in mindestens vier Bezirken erprobt werden, und zwar an mindestens einer Schule jeweils. Daran schlossen sich eine Evaluation und Weiterentwicklung an. Das schulische Mobilitätsmanagement sei für vier Phasen konzipiert. Mit der ersten Phase werde unmittelbar begonnen.

Neben dem Mobilitätsmanagement für Schulen sei auch ein Schulwegtool vorgesehen. Gemäß § 51 Abs. 7 Berliner Mobilitätsgesetz seien die Bezirke zur Erstellung und regelmäßigen Aktualisierung von Schulwegplänen für alle Schulen, die Klassen der 1. bis zur 6. Jahrgangsstufe führten, verpflichtet. Die vorliegenden Schulwegpläne unterschieden sich qualitativ und gestalterisch aufgrund verschiedener Verfahrensweisen und fehlender Qualitätskriterien. Daher erarbeite ihr Haus mit Unterstützung eines technischen Dienstleisters eine Arbeitshilfe und eine geodatenbasierte Webanwendung zur Erstellung von Schulwegplänen. Mit einer Fertigstellung sei bis Ende 2026 zu rechnen.

Des Weiteren würden hochfrequentierte Schulwege identifiziert. Im Rahmen der bereits erwähnten Urban-Mobility-Ausschreibung des European Institute of Innovation & Technology sei aus 29 Bewerbungen der Lösungsvorschlag der Initiative für sichere Straßen zur Identifikation hochfrequenzierter Schulwege ausgewählt worden. Wie bereits erwähnt, solle die Lösung bis Ende 2026 stehen.

Hinzu kämen Maßnahmen der Verkehrsregulierung. Bezogen auf die Verkehrssicherheit seien vor oder im Umfeld von Schulen in den Jahren 2025 und 2026 durch den Senat 23 Anordnungen von Tempo 30 ergangen bzw. beabsichtigt. – Ferner seien Dialogdisplays angeschafft worden, und zwar 24 Stück im Jahr 2024 und ein Jahr später bereits 48. Diese seien jeweils sechs Bezirken zur Verfügung gestellt worden, sodass alle zwölf Bezirke mit solchen Tafeln hätten ausgestattet werden können.

Zu den baulichen Maßnahmen: Im laufenden Jahr seien 26 Querungsstellen geplant, darunter 14 Fußgängerüberwege, 3 Mittelinseln und 9 Gehwegvorstreckungen. In den Jahren 2021 bis 2025 hätten die Bezirke – mit Mitteln der SenMVKU – 33 Querungshilfen errichtet. Im selben Zeitraum seien außerdem 23 Querungshilfen durch die Abteilung V ihres Hauses realisiert worden. Auch diese Maßnahme habe der Unterstützung der Bezirke, in deren Verantwortung das eigentlich liege, gedient.

In den letzten fünf Jahren seien sechs Neubaulichtsignalanlagen zur Schulwegsicherung in Betrieb genommen worden: am Saatwinkler Damm, in der Friedrich-Engels-Straße, in der Mühlenstraße, Alt-Friedrichsfelde, Grabbeallee/Tschaikowskistraße und Chausseestraße/Boyenstraße.

Auch die Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur trage zur Erhöhung der Schulwegsicherheit bei. Aufgrund der Tatsache, dass sich Schulwege veränderten, sollte die Infrastruktur

grundsätzlich den empfohlenen Standards der Ausführungsvorschriften entsprechen. Dafür stelle ihr Haus den Bezirken weitere Haushaltsmittel zur Verfügung.

Im Bereich der Radinfrastruktur habe ihre Verwaltung Maßgebliches unternommen. Seit 2021 seien in Berlin durchschnittlich zwischen 21,2 und 27,5 Kilometer Radwege errichtet worden. Dabei müsse beachtet werden, dass nicht jeder Kilometer automatisch ein sicherer Kilometer sei. Daher lege ihr Haus den größten Wert auf die Sicherheit eines Radwegkilometers. Es genüge nicht, den Radweg „mit Kilometern zu kacheln“. Vielmehr müsse vor allem der Kreuzungsbereich, insbesondere dann, wenn dort Autos nach rechts abbiegen könnten, beachtet werden. Auch Ein- und Ausfahrsituationen müssten berücksichtigt werden. Niemandem nutze 1 Kilometer Radweg, wenn dieser nicht sicher sei. Es gelte, alle Verkehrsteilnehmenden in den Blick zu nehmen.

Johannes Kraft (CDU) spricht an, dass die Schulwegsicherheit intensiv im Zusammenhang mit dem Haushaltsgesetz besprochen worden sei und Mittel zur Verfügung gestellt worden seien. Weiterhin sei das Berliner Mobilitätsgesetz geändert worden, sodass die Schulwegpläne nun deutlicher herausgestellt erschienen. Die Senatorin habe einen umfassenden Überblick gegeben. Das vorgestellte Mobilitätsmanagement für Schulen biete eine gute Grundlage, um sich den Herausforderungen hinsichtlich der Schulwegsicherheit zu widmen. Die Schulwegpläne und die Schulwegsicherheit seien zuvorderst eine Aufgabe der Bezirke, zumal es sich in der Regel um Nebenstraßen handle. Wenn man die einzelnen Bezirke betrachte, ließen sich unterschiedliche Herangehensweisen und Fortschritte feststellen. Zudem stelle sich stets die Frage der Aktualisierung, da sich Verkehrswege änderten. Angesichts dieser Gemengelage sei es notwendig gewesen, eine Struktur zu schaffen, einen Rahmen zu geben und zu definieren, was die Ziele seien und wie diese erreicht werden sollten.

Aus seiner Sicht erscheine es sinnvoll, das Konzept zum Mobilitätsmanagement für Schulen im Rahmen eines eigenen Besprechungspunkts zu diskutieren. Wenn SenMVKU das Konzept zur Verfügung stellen könnte, wäre das hilfreich. – Allerdings habe er zum jetzigen Zeitpunkt schon Fragen. So interessiere ihn etwa die zeitliche Einordnung der vier Phasen. Das Schulwegtool habe ihn aufhorchen lassen, insbesondere aufgrund des straffen Zeitplans. Nach seinem Dafürhalten sei die moderne Technik geeignet, das Potenzial von Geodaten und Verkehrsinformationen zu heben. Konkret wolle er wissen, was das Tool könne, wer die Anwender seien, auf welche Daten zugegriffen werde, was als Ergebnis zu betrachten sei und inwieweit es in der Lage sei, auf sich ändernde Bedingungen, Stichwort: Baustellen, zu reagieren.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) legt dar, die vorgestellten Maßnahmen seien allesamt begrüßenswert, allerdings habe der Senat bisher nichts unternommen. Die Situation am Beginn des neuen Schuljahrs sei nicht besser als in den vergangenen Jahren, sondern genauso schlecht, wohingegen die Zukunft in leuchtenden Farben gemalt werde. – Zwar werde angekündigt, dass Schulmobilitätspläne erstellt würden, doch warum habe der Senat nicht zunächst einmal dafür gesorgt, dass die Schulwegpläne vorlägen? Es gebe Tools, die jedoch nicht gepflegt würden; darauf habe auch FUSS e. V. aufmerksam gemacht. Der Bezirk Treptow-Köpenick habe eine vorbildliche Webseite.

Zu der Aussage der Senatorin, wonach es eine MMS-Stelle in den Bezirken geben werde, wolle er nachfragen, ob diese im aktuellen Doppelhaushalt verankert sei. Wenn ja, wo sei dies der Fall? – Mit Blick auf die Bemerkungen seines Vorredners zu moderner Technik und Bau-

stellen sei darauf hinzuweisen, dass sich SenMVKU weigere, solche Tools zu erstellen. Stattdessen existierten innerhalb der Verwaltung gute Ansätze dazu, wie man nachträglich feststellen könne, wie sich Verkehrsströme durch Baustellen veränderten. Darauf, auf Prognosemöglichkeiten zurückzugreifen, lege SenMVKU keinen Wert, wie die Verwaltung bei der IHK in der Anhörung zu verstehen gegeben habe. Das bedauere seine Fraktion.

Lars Bocian (CDU) merkt an, die Forderung seines Vorredners, wonach zunächst Schulwegpläne erstellt werden müssten, zeige, dass sich der Genannte nicht mit der Thematik beschäftigt habe, denn genau darum gehe es. Die Schulen und Bezirke würden seit Jahren alleingelassen bei der Erstellung jener Pläne. Selbst dann, wenn sie vorhanden seien, würden die Pläne nicht aktualisiert. Gleichwohl gebe es positive Beispiele, Tools, die aktiv genutzt würden. Er verweise auf eine privat programmierte App, die Änderungen im Einzugsbereich verzeichne und ein schnelles Eingreifen ermögliche. Jene App werde wahrscheinlich die Grundlage des Tools sein, das hier entwickelt werde. Er danke dafür, dass dies nun passiere. Die Lage so pessimistisch darzustellen, wie es sein Vorredner getan habe, sei nicht richtig. Gewiss weise das Konzept in die Zukunft. Die Vorgaben der SenMVKU seien jedoch klar geworden. Ein digitales Tool zu verwenden, sei der richtige und vernünftige Weg zur Erlangung aktueller Schulwegdaten; ein ständiges Monitoring sei wichtig.

Oda Hassepaß (GRÜNE) bekundet, sie habe das Gefühl, dass in den letzten Jahren nicht viel passiert sei. Statt immer wieder neue Konzepte zu erstellen oder unrealistische Zukunftsperspektiven zu zeichnen, bedürfe es konkreter Maßnahmen, die jedoch senatsseitig abgelehnt würden. An Wissen mangle es nicht, wohl aber an der Umsetzung. – Zu dem Mobilitätsmanagement für Schulen: In der Vergangenheit habe es bereits Pilotschulen gegeben, die Ergebnisse gezeitigt hätten. Warum würden diese Erkenntnisse nicht umgesetzt, sondern mit einer erneuten Sammlung begonnen? – Außerdem wolle sie wissen, warum die Kitas aus dem neuen Konzept herausfielen.

In Hinblick auf die Aussage der Senatorin, dass es ihr auf sichere Radwege ankomme, erkundige sie sich bei Frau Bonde, ob diese über Anhaltspunkte dafür verfüge, dass ihre Verwaltung die Radwege vorher nicht sicher angeordnet habe. Das Plädoyer für sichere Radwege passe aus ihrer Perspektive nicht zu dem Radwegestopp und zu der Abordnung von Kantstraße, Unter den Eichen und Filandastraße, zumal dort auch Schulkinder entlangführen.

An Herrn Kraft gerichtet wolle sie sagen, dass dieser noch einmal Erkundigungen in Pankow einholen sollte. Die Schulwegpläne lägen allesamt vor; sie müssten nur „auf die Straße gebracht“ werden.

Es sei zu begrüßen, dass, wie dargestellt, mit Kindern trainiert werde. Dennoch frage sie nach, ob die Senatorin Anhaltspunkte dafür habe, dass Kinder andere Kinder verletzt hätten, weil sie ungeübt gewesen seien. Oder sei es nicht so, dass Kinder durch zu schnellen Autoverkehr bzw. eine nicht angemessene Geschwindigkeit von Fahrzeugen verletzt worden seien? Es erscheine fragwürdig, ob tatsächlich an die potenziellen Opfer appelliert werden sollte, möglichst vorsichtig zu sein, damit ihnen nichts passiere.

Tino Schopf (SPD) kommt zurück auf das Mobilitätsmanagement für Schulen, die allgemein einen Bildungsauftrag hätten. Wie der Kollege Bocian gesagt habe, seien die Schulen in der Vergangenheit alleingelassen worden. Ihn interessiere, was auf die Schulen, die Schulleitun-

gen und Lehrkräfte mit der Ausrollung des MMS konkret zukomme. Was sollten diese neben ihrem Bildungsauftrag leisten? Könnten sie das überhaupt? Bestehe eine Rückfallebene?

Ebenso sei von Interesse, inwieweit die MMS-Stellen in den Bezirken bereits im Haushalt eingepreist seien. Seiner Kenntnis nach sei das nicht der Fall. – Wenn er es richtig verstanden habe, sei davon die Rede gewesen, dass mit vier Bezirken begonnen werden solle. Um welche Bezirke handele es sich? Hätten diese sich freiwillig gemeldet, oder gingen SenMVKU und SenBJF auf die Bezirke zu?

Darüber hinaus wolle er wissen, inwieweit hochfrequentierte Schulwege bei dem Mobilitätsmanagement für Schulen eine Rolle spielten. Dies führe ihn zur Frage von Tempo 30. Im Jahr 2025 hätten sich in Berlin 99 Unfälle an Fußgängerüberwegen ereignet. Betroffen gewesen seien vor allem Kinder zwischen 6 und 15 Jahren sowie Hochbetagte über 80 Jahren. Rechtlich bestehe die Möglichkeit, Tempo 30 an Fußgängerüberwegen anzuordnen. Wie nutze SenMVKU jene Möglichkeit?

Dr. Matthias Kollatz (SPD) bemerkt eingangs, dass nichts dagegen einzuwenden sei, wenn Verfahren standardisiert, modernisiert und beschleunigt würden. Zu fragen sei, wie man dieses Ziel erreiche. Wenn die Sicherheit der Radwege eine höhere Priorität erhalten solle, stelle sich die Frage, wie die Unsicherheit der bisherigen Radwege bewertet werde. Im Zweifelsfall müsste belegt werden, dass ein nicht perfekter Radweg gefährlicher wäre als gar keiner.

Außerdem wolle er nach dem Zeitraster fragen. Was könne bewältigt werden? Im Idealfall schätzte SenMVKU schon im Vorfeld ab, welche Kapazitäten für die Planungen erforderlich seien.

Johannes Kraft (CDU) äußert anlässlich der Darlegungen von Frau Hassepaß zum Bezirk Pankow, dass für die Abteilung Stadtentwicklung Herr Bechtler von den Grünen zuständig sei. Die Zuständigkeit für den Bereich Schule liege jedoch bei Herrn Pasternack von der CDU, der dafür gesorgt habe, dass mit der Aktualisierung, Überarbeitung bzw. dem erstmaligen Erstellen der Schulwegpläne begonnen worden sei. Inzwischen verfüge nahezu jede Schule über einen Schulwegplan.

Oda Hassepaß (GRÜNE) entgegnet, dass unter dem von ihrem Vorredner erwähnten Herrn Bechtler ein Schulwege-tool erstellt worden sei, das zusätzlich zu den Schulwegen Wege für Ältere darstelle. Die für die Koordination von Fuß- und Radverkehr zuständige Kollegin der SenMVKU habe der Vorstellung des Tools beigewohnt. Die Gefahrenstellen könnten somit betrachtet und angegangen werden.

Die Senatorin habe die Friedrich-Engels-Straße als Beispiel für Tempo 30 genannt. Diesbezüglich wolle sie darauf hinweisen, dass dort zuvor Tempo 10 gegolten habe. Nach dem Asphaltieren sei Tempo 30 festgelegt worden. Das als Maßnahme für mehr Schulwegsicherheit auszugeben, sei durchaus ungewöhnlich.

Darüber hinaus erkundige sie sich, wie viele Anträge von Eltern auf Tempo 30 bei SenMVKU eingegangen und beiseitegelegt worden seien. Wie viele Tempo-30-Zonen seien dagegen entsprechend der Anträge umgesetzt worden?

Kristian Ronneburg (LINKE) gibt an, ihn interessiere die Auswahl der Pilotschulen, von denen es vier gegeben habe. In ihren Ausführungen habe die Senatorin seiner Erinnerung nach mitgeteilt, dass es nun wieder vier Pilotschulen gebe. Wie sei SenMVKU zu der konkreten Aufgabenbeschreibung gekommen? Ferner bitte er um ein möglichst komplettes Bild davon, welche personellen Bedarfe sich sowohl bei SenMVKU und SenBJF als auch in den Bezirken und Schulen aus jener Organisation ergäben. Er verweise auf ihm vorliegende Zahlen, wie viele verpflichtende Unterrichtsstunden pro Monat und Schule aufgewandt werden müssten, um Mobilitätspläne zu erstellen und umzusetzen. Welche Vorsorge sei bereits getroffen worden, und welche Vorsorge müsste mit Blick auf den nächsten Doppelhaushalt getroffen werden, um das Konzept stufenweise umzusetzen?

Lars Bocian (CDU) macht geltend, dass es unzutreffend sei, wenn davon gesprochen werde, dass in der Friedrich-Engels-Straße zunächst Tempo 10 und dann Tempo 30 gegolten habe. Nach der Sanierung jener Straße habe die Regelgeschwindigkeit dort 50 km/h betragen; dies könne er mit Bildern belegen. SenMVKU habe dann aus Gründen der Schulwegsicherheit und anderen Gründen – Stichworte: Kita, Tramhaltestellen – dafür gesorgt, dass dort nunmehr Tempo 30 gelte. Dieses Vorgehen sei als ordentliches Verwaltungshandeln anzusehen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) sagt, dass, wenn dies so sei, die Verwaltung das in der Beantwortung ihrer Schriftlichen Anfrage falsch dargestellt habe. Sie stelle anheim, dass verwaltungsintern zu klären.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) schickt ihrer Stellungnahme voraus, sie wisse nicht, ob bewusst Dinge anders dargestellt würden, als sie diese zuvor ausgeführt habe, oder ob ihre Darstellung nicht deutlich genug gewesen sei oder ob man ihr nicht zugehört habe. – Davon, dass der Senat nichts gemacht habe, könne keine Rede sein. Neben dem Mobilitätsmanagement für Schulen habe sie in Zahlen, Daten und Fakten dargestellt, was in der Zeit nach der Wiederholungswahl umgesetzt worden sei. Dies sei als „absoluter Erfolg“ zu werten. Allen angegangenen Themen sei strategisch, strukturell und konzeptionell begegnet worden, um eine Standardisierung und Beschleunigung zu erreichen.

Zu den Schulwegplänen habe Herr Bocian bereits hinreichend ausgeführt. – Die angesprochenen MMS-Stellen seien finanziell nicht hinterlegt. Während der Doppelhaushalt Ende 2025 verabschiedet worden sei, sei das Konzept erst jetzt im Senat beschlossen worden. Es werde auf den kommenden Doppelhaushalt ankommen, um finanziell die Vorsorge zu treffen.

Die Aussage, sie habe Radwege abgeordnet, sei nicht zutreffend. Vielmehr habe sie eine neue Anordnung vollzogen; das sei von einer Abordnung zu unterscheiden.

Die Ausführungen zum Training von Kindern habe sie nicht verstanden. Es gehe nicht darum, dass ein Kind ein anderes Kind gefährde, sondern darum, dass alle Verkehrsteilnehmenden darin geschult werden müssten, Achtsamkeit zu üben. Schon mit den Kleinsten sollte geübt werden, sich so im Straßenverkehr zu bewegen, dass man auf sich selbst achte. Dazu gehöre es, nicht zwischen parkenden Autos durchzulaufen oder auch sicher mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, indem sie durch Übungen auf dem Rad mehr Sicherheit gewöhnen.

Zu dem angesprochenen Bildungsauftrag werde ihr Mitarbeiter Herr Mroß Stellung nehmen. – Es sollten mindestens vier Bezirke gewonnen werden. Es stehe zu hoffen, dass sich mehr

Bezirke beteiligten. Wünschenswert erscheine, dass in jedem Bezirk mindestens eine Schule dabei sei; senatsseitig freue man sich, wenn sich mehr beteiligten. Sie nehme an, dass in den Bezirken und Schulen eine große Bereitschaft wie Freude bestehe, an einem solchen Pilotprojekt teilzunehmen.

Was die Fußgängerüberwege anbelange, sei nach dem Kenntnisstand ihrer Verwaltung dort weitgehend Tempo 30 angeordnet. – Hinsichtlich der vulnerablen Gruppen habe sie ausgeführt, dass das Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2030 die vulnerablen Gruppen in den Blick nehme.

In Bezug auf Unfallschwerpunkte, auch bei Radwegen, verweise sie auf die Unfallkommission. Die von dieser im Nachgang schwerer Unfälle vorgeschlagenen Maßnahmen seien zwingend umzusetzen. Alle Akteure, die einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten könnten, seien daran beteiligt.

Wichtig sei, die Radwege sicherer zu machen, als sie es heute seien. Sie sei keineswegs der Auffassung, dass kein Fahrradweg sicherer sei als ein Fahrradweg. Gleichwohl sollten Radwege dann, wenn Mittel zu ihrem Bau bereitgestellt würden, so sicher wie möglich gestaltet werden. Dies sei eine Veränderung gegenüber dem bisherigen Vorgehen. Nur gelbe Striche auf der Straße aufzubringen, habe mit einem sicheren Radweg nichts zu tun.

Hinsichtlich der Friedrich-Engels-Straße habe sie nicht zur Geschwindigkeitsbegrenzung, sondern zu einer Lichtsignalanlage Stellung genommen. Ansonsten stehe in ihren Unterlagen nichts zur Friedrich-Engels-Straße, einmal abgesehen von dem, was sie sich nach dem Wortbeitrag der betreffenden Abgeordneten handschriftlich notiert habe. – Tempo 10 sei dort deshalb angeordnet worden, weil die Straße sich in einem so schlechten Zustand befunden habe. Wegen der geschehenen Grundsanierung gebe es keinen Anlass mehr für jene Geschwindigkeitsbegrenzung. Sie erinnere an die gesetzlichen Vorgaben, wann welche Geschwindigkeit angeordnet werden könne. Aktuell gelte Tempo 30 in der Friedrich-Engels-Straße.

Eine Einbeziehung sämtlicher Kindertagesstätten in das Konzept zum Mobilitätsmanagement hätte dieses „zu umfassend“ erscheinen lassen. Des Weiteren werde der Fokus in einem ersten Schritt auf die Grundschulen gelegt. In diesem Alter legten Kinder am ehesten erstmalig allein einen Weg zurück. Nach und nach sollten die Standards auf die Kitas ausgedehnt werden.

Zu der Frage der Abgeordneten Hassepaß nach der Art und dem Ergebnis der gestellten Anträge könne sie keine konkreten Angaben machen. Sie rege an, eine Schriftliche Anfrage zu stellen.

In Hinblick auf die Bildung der Kinder sei SenBJF vorrangig zuständig. Dabei kämen vor allem die Verkehrsschulen zum Tragen, die, wenn sie es richtig sehe, in Phase 3 gesondert in den Fokus genommen würden.

Martin Mroß (SenMVKU) ergänzt, zu dem Zeitplan des MMS sei Folgendes zu sagen: Bis Ende des Jahres solle in Phase 1 das Mobilitätsmanagement für Schulen vorbereitet werden. In der sich daran anschließenden wichtigen Phase 2 werde das MMS an den besagten mindestens vier Schulen eingeführt, während die Phase 3 dafür vorgesehen sei, das schulische Mobilitätsmanagement im Jahr 2028 zu evaluieren und weiterzuentwickeln. Schließlich solle das

MMS in der Phase 4 im Jahr 2029 noch einmal dem Senat vorgelegt und von diesem als Landesprogramm endgültig verabschiedet werden. – Aktuell laufe gleichsam eine Testphase, Evaluation mit den ersten Bezirken. Seine Kollegin Frau Windelen sei sehr gut vernetzt und kenne alle Praxisbeispiele wie auch die Pilotschulen. So gesehen gingen keine Informationen verloren. Vielmehr würden diese für die Weiterentwicklung des MMS aufgenommen. Es werde mitnichten von vorne begonnen. Das vorhandene Wissen werde weitergenutzt.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) moniert, dass die Senatorin lediglich sage, was sie vorhabe, und dass sie das zu einem unbestimmten Zeitpunkt umsetzen wolle. Das lasse sich nur mit dem Wahlkampf erklären. – Fakt sei, dass das Thema Schulwegpläne nicht konkret angegangen worden sei, obwohl dies möglich gewesen wäre. Bezüglich der von der Senatorin erwähnten MMS-Stellen sage sie, dass diese im laufenden Doppelhaushalt nicht enthalten, sondern in den nächsten Doppelhaushalt einzufügen seien. Frühestens, wenn überhaupt, werde es im Januar 2028 eine Stelle pro Bezirk geben. In der Folge könnten die Stellen bis Herbst 2028 besetzt sein. Vor diesem Zeithorizont werde möglicherweise ab 2029 gearbeitet und etwas von dem Plan umgesetzt. Angesichts dieser Gemengelage sei es nicht redlich zu sagen, dass etwas passiere, obwohl die Senatorin wisse, dass vor 2029 nicht passiere.

Die zur Verfügung stehenden Maßnahmen seien in den letzten Jahren kaum oder gar nicht umgesetzt worden. So seien Kreuzungen nur vereinzelt umgebaut worden. Die Möglichkeiten der Verkehrskindergärten seien nicht erhöht worden, obgleich in den Bezirken reichlich Nachfrage vorhanden sei. Mit der Aussage, wonach es wichtig sei, dass die Kinder in der Mobilität ausgebildet würden, habe die Senatorin recht. Warum jedoch habe Frau Bonde dann nicht dafür gesorgt, dass ebenjene Bildung verstärkt werde? Zwar habe die Senatorin sinnvolle Maßnahmen vorgestellt, doch deren Umsetzung liege in einer fernen Zukunft.

Tino Schopf (SPD) stellt die Nachfrage an Herrn Mroß, wie die Aussage, dass bis Ende des Jahres 2026 mit der ersten Phase begonnen werden solle, damit übereinzubringen sei, dass die Stellen in den Bezirken erst im Rahmen des nächsten Doppelhaushalts geschaffen werden könnten. Darüber hinaus interessiere ihn, welche konkreten Veränderungen und Verbesserungen mit dem MMS verbunden seien. Schon heute gebe es Schulwegpläne, Gremien an den Schulen, die sich mit der Schulwegsicherheit befassten, und die Verkehrssicherheitsberater der Polizei.

Oda Hassepaß (GRÜNE) lenkt den Blick auf die Antwort der Senatorin auf die Frage, warum die Kitas nicht im Konzept zum Mobilitätsmanagement für Schulen enthalten seien. Zwar würden die Kinder auf den Wegen begleitet, doch ein sicherer Weg wäre dennoch begrüßenswert, da die Kinder nicht ständig geradlinig zur Kita liefen.

Überdies stelle sich die Frage, warum man in dem Themenbereich wieder von vorn beginne, zumal das Vorgängerprogramm schon einige Jahre laufe, viel Geld gekostet habe, viele Personen beteiligt gewesen seien und Ergebnisse vorlägen, die jedoch nicht umgesetzt worden seien. Womit rechtfertige die Senatorin jenes Vorgehen?

Ferner interessiere sie, welche Kriterien ein sicherer Radweg aus Sicht der Senatorin erfüllen müsse, die ein heutiger Radweg noch nicht erfülle.

Lars Bocian (CDU) weist gegenüber dem Abgeordneten Wiedenhaupt darauf hin, dass die Bezirke, nicht aber SenMVKU für die Schulwegpläne zuständig seien. Dass nichts passiere, sei unzutreffend, wie das Beispiel Pankow zeige. Gleichwohl würden manche Schulen allein gelassen. Die Schulwegpläne müssten zudem digital erstellt werden, damit sie gleichsam tag-aktuell seien. Einige Bezirke machten das heute schon. Wie gehört, sei alles schon in Bewegung. Der Antrag der AfD-Fraktion gehe vollkommen am Thema vorbei, auch hinsichtlich der Zuständigkeit, und werde von seiner Fraktion abgelehnt.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) entgegnet, es sei bekannt, dass die Schulen überlastet seien mit den Schulwegplänen und die Bezirke nicht in der Lage seien, Abhilfe zu schaffen. Es müsse gehandelt werden. SenMVKU wäre gut beraten gewesen, mit den Bezirken zu reden und sie an die Hand zu nehmen. Es sei bislang keineswegs etwas in Bewegung gekommen. Einfache, umsetzbare Maßnahmen seien nicht in Angriff genommen worden.

Daniel Wesener (GRÜNE) erwähnt, er habe den Eindruck, das größte Problem bestehe darin, dass die Senatorin zu ihrer eigentlichen verkehrspolitischen Linie nicht stehe, sondern das Gegenteil sage, was aber niemand glaube. – Für ihn sei von Interesse, wie die Senatorin zu einem Faktencheck, wie ihn der BUND gemacht habe, stehe. Im Kern sei davon die Rede, dass CDU und SPD im Bereich Mobilität mit verschiedenen Versprechungen Wahlkampf gemacht hätten. Viele der genannten Ziele seien verkehrspolitisch sinnvoll. Weiter heiße es:

„Leider sprechen die Fakten eine andere Sprache. Die Koalition hat oft nicht gemäß ihrer eigenen Richtlinien gehandelt und Wahlversprechen für die Berlinerinnen und Berliner nicht eingelöst; in Teilen wurde diametral anders gehandelt, als vor den Wahlen versprochen.“

Der erste Abschnitt des Faktenchecks befasse sich mit der Verkehrssicherheit. Er bitte die Senatorin, sich das durchzulesen und dazu Stellung zu nehmen. Dabei möge sie von der bisher verfolgten „kontrafaktischen Art und Weise“ Abstand nehmen. Auf eine sachliche, fachliche, inhaltliche Kritik sollte eine politische Leitung und Verwaltung antworten können.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt einleitend, sie antworte auf die konkreten inhaltlichen Fragen an sie; auf „Beleidigungsvorwürfe“ gehe sie ungern ein. – Zu den Stellen: Derzeit gebe es 1,5 Vollzeitäquivalente – VZÄ – in der SenMVKU und ebenfalls 1,5 VZÄ in der SenBJF, während in den Bezirken 1 Vollzeitäquivalent vorhanden sei. Diese Stellen seien jeweils finanziert. Im Rahmen des Vierphasenmodells gelte es, sich über eine Evaluation an die Frage heranzuarbeiten, wie viele Stellen tatsächlich erforderlich seien.

Zu den Kitas habe sie bereits alles Wesentliche gesagt. Bei der Gelegenheit wolle sie klarstellen, dass das Konzept nicht erst im Jahr 2029 fertig sei; vielmehr liege es nun auf dem Tisch. Es sei am vergangenen Dienstag im Senat behandelt worden. Jede einzelne Kita zu betrachten und miteinzubeziehen, hätte das Konzept überfordert. Wie dargestellt, seien die Kitakinder mit ihren Eltern oder anderen Begleitpersonen sicherer unterwegs als Kinder im Grundschulalter, die Wege allein zurücklegen müssten. Gleichwohl würden die in den Grundschulen gesammelten Erfahrungen für die Kindertagesstätten genutzt. Im Übrigen habe man das, was bereits evaluiert und an Kenntnissen gewonnen worden sei, miteinfließen lassen in das MMS und werde es weiter einfließen lassen. Insofern sei es unzutreffend, wenn gesagt werde, es werde von vorne begonnen.

Was die Radwege betreffe, habe sie hinreichend ausgeführt. Aus Sicht ihres Hauses sei es von wesentlicher Bedeutung, dass die Kreuzungssituationen sicher seien. Nach der Einschätzung ihrer Verwaltung sei das bislang nicht genügend berücksichtigt worden. Daher nehme SenMVKU alle Verkehrsteilnehmenden in den Blick, um gefährliche Situationen, die sich auf dem Fahrradweg ergeben könnten, sicherer zu machen. Das sollte im allgemeinen Interesse liegen. Warum immer nur auf Kilometer abgehoben werde, könne sie nicht nachvollziehen.

Das Konzept zum Mobilitätsmanagement für Schulen werde den Abgeordneten kurzfristig zugehen. Sie rechne damit, dass hier mitgeteilte Ängste dadurch genommen würden.

Tino Schopf (SPD) wiederholt seine auf das MMS bezogene Frage an Herrn Mroß, was künftig anders laufen werde als bisher.

Vorsitzender Lars Bocian stellt klar, dass die Abgeordneten nur den Senat fragen könnten. – Er rege an, vor der Antwort der Senatorin noch zwei vorliegende Wortmeldungen zu hören.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fragt nach, wofür das in den Bezirken momentan finanzierte VZÄ gedacht sei.

Oda Hassepaß (GRÜNE) erkundigt sich in Anlehnung an die Ausführungen der Senatorin, wie viele Kreuzungen sicher umgebaut worden seien und in welchen Bezirken diese lägen. Frau Bonde habe schon vor drei Jahren gesagt, dass es auf die Kreuzungen ankomme, wenn es um Sicherheit gehe. – Was das MMS anbelange, sei bei ihr einiges durcheinandergeraten. Sie habe es zunächst so verstanden, dass das Ganze 2028 abgeschlossen und dann auf die Straße gebracht werde. Allerdings habe die Senatorin nunmehr erklärt, dass es bereits abgeschlossen und im Senat behandelt worden sei. Daher frage sie, ob die Ergebnisse schon vorlägen und die Umsetzung beginnen könne. Das „Papier“ interessiere sie nicht mehr; vielmehr gehe es ihr darum, in welchem Jahr sie den Schulen sagen könne, dass die konkreten Maßnahmen umgesetzt würden.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) bekräftigt, dem Senat sei ein vier Phasen umfassendes Konzept vorgelegt worden. Dieses Konzept werde in den vier Phasen in die Umsetzung gehen. Die Kritik ihrer Vorrednerin verstehe sie nicht; eventuell erscheine ein bilateraler Austausch sinnvoll. – Mit dem MMS solle eine Standardisierung einhergehen. Für ganz Berlin werde eine einheitliche Gestaltung angestrebt. Überall solle ein sicherer Schulweg vorgefunden werden. Prozesse sollten standardisiert werden. Überdies gehe es darum, konkrete Maßnahmen zu vereinbaren. Diese gelte es dann zu priorisieren, sodann würden sie mit Zuständigkeiten versehen und innerhalb eines festgelegten Zeitraums umgesetzt. Alle Beteiligten – die Schulen, Elternschaft, Schülerinnen und Schüler sowie die beiden zuständigen Senatsverwaltungen und die Bezirke – würden hinzugezogen.

Zu den Kreuzungen: Die Planungen in Bezug auf den Ausbau von Fahrradwegen nehme SenMVKU anders als bisher vor. Da nun viel mehr in Betracht gezogen werde, dauerten die Planung und die Umsetzung länger, als wenn viele Parameter nicht berücksichtigt würden. Die Anzahl der umgebauten Kreuzungen werde ihre Verwaltung nachliefern.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) weist darauf hin, dass seine Frage nach dem in den Bezirken finanzierten einen VZÄ noch unbeantwortet sei. Wie sei die Stelle bezeichnet bzw. hinterlegt?

Tino Schopf (SPD) räumt ein, dass er noch offene Fragen habe. Zu dem Vorhaben, berlinweit einheitliche Standards in der Verkehrssicherheit zu setzen, frage er sich, wie jene Standards hülfe, wenn etwa eine Schule sage, es werde ein Zebrastreifen benötigt. Gleiches gelte für Mittelinseln oder längere Grünphasen. Er habe noch nicht verstanden, worin der Mehrwert des MMS liege.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) bemerkt, hinsichtlich der Stellen müsse sie in ihrer Verwaltung nachfragen. Im Konzept stehe geschrieben, dass ein VZÄ finanziert sei, doch sei die Stelle nicht näher bezeichnet. Sie sage zu, die Information nachzuliefern.

In Hinblick auf die Frage des Abgeordneten Schopf wolle sie klarstellen, dass Schulen auch weiterhin Anträge auf Einrichtung von Fußgängerüberwegen oder Mittelinseln stellen könnten. Es gehe darum, das nicht in Abhängigkeit von der Schulleitung durchzuführen, sondern gemeinsam dafür zu sorgen, dass Schulwege sicher seien. Daher sei es sinnvoll, eine Standardisierung und einheitliche Prozesse einzuführen. Damit könnten die Erfahrungen, die „alle miteinander“ in dem Themenfeld hätten, bestmöglich zusammen- und in die Umsetzung gebracht werden. Sichere Schulwege sollten nicht vom Engagement von Schule oder Elternschaft abhängen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) verleiht der Auffassung Ausdruck, dass das Agieren der Senatorin als unredlich zu kennzeichnen sei. Frau Bonde habe zunächst von Stellen in den Bezirken geredet. Auf seine Nachfrage hin habe sie gesagt, dass diese Stellen nicht vorhanden seien, sondern erst mit dem nächsten Doppelhaushalt kämen. Obwohl das erst 2029 der Fall sei, habe die Senatorin den Eindruck erweckt, sie seien bereits da. – Weiterhin habe Frau Bonde davon gesprochen, dass momentan ein VZÄ in den Bezirken vorhanden sei. Nunmehr habe die Senatorin eingeräumt, dass sie nicht wisse, wofür es diese Stelle gebe. Dabei sei von Interesse, ob sie für die Verkehrssicherheit oder die Umsetzung von Schulwegplänen gedacht sei. – Das, was Frau Bonde überzeugend vortrage, falle auf Nachfrage in sich zusammen. Das sei unredlich und führe zu Politikverdrossenheit.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) betont, den Vorwurf der Unredlichkeit lasse sie sich von ihrem Vorredner nicht gefallen. – Das Konzept zum MMS sage über den Ressourcenbedarf Folgendes: Das schulische Mobilitätsmanagement greife die in den Bezirken angesiedelte Aufgabe der Gewährleistung der Schulwegsicherheit auf. Dabei werde davon ausgegangen, dass der empfohlene systematische, ganzheitliche Ansatz des MMS Effizienzgewinne für das Verwaltungshandeln ermögliche und zu einer sichereren und selbstständigeren Mobilität von Kindern beitrage. Für die Einführung des schulischen Mobilitätsmanagements in Phase 2 müssten folglich keine neuen Stellen geschaffen werden. Die erforderlichen Ressourcen könnten vielmehr im Rahmen der Aufgabenpriorisierung durch die zuständigen Verwaltungen zur Verfügung gestellt werden. Allerdings sei darauf hinzuweisen, dass der Ressourcenbedarf aktuell nur für die Phase 1 abgeschätzt werden könne. Für die Durchführung von Phase 4 sei von einem „deutlich höheren Ressourcenbedarf“ auszugehen. – Phase 4 komme, wie ausgeführt, nach 2028 zum Tragen. – Auf der Ebene der Hauptverwaltung nenne das Konzept im Bereich der SenMVKU 1,5 Vollzeitäquivalente „in Federführung sowie Mitwirkung weiterer Abteilungen und Referate bei Etablierung des MMS“. – Zum Stichwort VZÄ sei gesondert

ausgeführt, dass die zuständigen Stellen über die Kapazität, die damit verbundenen Aufgaben auszufüllen, verfügten. – Für SenBJF führe das Konzept 1 VZÄ auf, ebenso für die Bezirke, mit der bereits wiedergegebenen gesonderten Anmerkung.

Auf die Frage hin, welche konkrete Stelle das sei, habe sie geantwortet, dass sie das nicht sagen könne. Sie habe das Konzept nicht selbst operativ erstellt. Gleichwohl könne das in ihrer Verwaltung in Erfahrung gebracht werden.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fasst zusammen, das Konzept gehe davon aus, dass die vorhandenen Stellen genügend Kapazitäten hätten. – Ob dem tatsächlich so sei, bleibe abzuwarten. Er habe Zweifel, ob die vorhandenen Kapazitäten ausreichten, zumal die Bezirke nicht in der Lage gewesen seien, die Schulwegpläne zu koordinieren und die Schulen dabei zu unterstützen. Im Übrigen habe die Senatorin zu Beginn den Eindruck erweckt, dass es neue Stellen geben werde, um das komplexe Vorhaben umzusetzen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) macht geltend, sie habe ausgeführt, dass in den späteren Phasen durchaus mehr Stellen benötigt würden. Derzeit seien sowohl in beiden betroffenen Senatsverwaltungen als auch in den Bezirken bereits Kolleginnen und Kollegen mit Schulwegsicherheit und -plänen befasst. Jene Personen, beispielsweise in den beiden Verwaltungen, hätten das Konzept auch erstellt. Die Kapazitäten, die bislang gebunden gewesen seien, um das Konzept zu erstellen, würden nun frei. Die Kolleginnen und Kollegen, die viel Wissen hätten, blieben in dem Themenfeld beschäftigt. Überdies bleibe abzuwarten, wie viel Ressourcenbedarf tatsächlich bestehe.

Tino Schopf (SPD) gibt an, er habe sich einmal schlau gemacht; ihm liege das MMS-Konzept nun vor. Auf Seite 10 sei mit Blick auf die Aufgaben der schulischen MMS-Stelle davon die Rede, dass die federführende Zuständigkeit auf der Ebene der einzelnen Schule im Rahmen der Gesamtverantwortung der Schulleitung an die beauftragte Lehrkraft für Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung übertragen werde. – Diese Stellen müssten zum Teil erst geschaffen werden, da sie nicht an allen Schulen vorhanden seien. – Die beauftragte Lehrkraft leite das „Gremium für Mobilität“ und stehe im Austausch mit den bezirklichen MMS-Stellen. Damit sei sie die Ansprechperson für das MMS an der Schule. Sie unterstütze die Datenerhebung durch den Dienstleister, koordiniere Abstimmungen zur Erstellung des schulischen Mobilitätskonzepts als Bestandteil des Schulmobilitätsplans für ihre Schule sowie die Umsetzung der schulischen Maßnahmen. Außerdem sei die betreffende Lehrkraft dafür zuständig, das Kollegium und die Erziehungsberechtigten unter Mitwirkung des Gremiums zum SMP regelmäßig zu informieren. – Aus seiner Sicht könne die Schule das nicht leisten; dafür fehle ihm jegliche Vorstellungskraft. Den Schulen fehlten die Kapazitäten, um Lehrkräfte für diesen Zweck freizustellen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) führt an, dass das Konzept zum Mobilitätsmanagement für Schulen gemeinsam mit der für Bildung zuständigen Senatsverwaltung erstellt worden sei. Zudem gebe es eine Pilotphase. Die Schulen hätten ein veritables Interesse daran, dass ihre Schülerinnen und Schüler sicher zur Schule kämen. Außerdem bestehe bereits die Aufgabe des Schulwegplans, der in Teilbereichen entsprechend erstellt worden sei.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) legt dar, dass er das MMS-Konzept, aus dem Herr Schopf zitiert habe, nicht gefunden habe. Insofern wolle er von der Senatorin wissen, wo es veröffentlicht

sei. – Wenn es nicht veröffentlicht sei, warum hätten es ggf. nur die Koalitions-, nicht aber die Oppositionsfractionen erhalten?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) unterstreicht, sie sei die falsche Adressatin für die Frage. Sie sei nicht diejenige, die die Quelle kenne.

Daniel Wesener (GRÜNE) erklärt, es stelle sich die Frage, ob das Konzept öffentlich sei oder nicht. Als eine der Urheberinnen müsste SenMVKU das beantworten können. – Er rege an, dass das Konzept – im besten Fall öffentlich – allen Fraktionen übermittelt werde und im Nachgang dazu schriftlich Fragen gestellt werden könnten.

Lars Bocian (CDU) bemerkt, auch seiner Fraktion liege das Konzept nicht vor. Daher schließe er sich der Bitte um Verteilung an sämtliche Ausschussmitglieder an.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) wiederholt, sie sei die falsche Adressatin für jene Frage. Gleichwohl werde ihre Verwaltung das Konzept allen Ausschussmitgliedern zur Verfügung stellen.

Der **Ausschuss** beschließt zu TOP 4 b, er empfehle dem Plenum die Ablehnung des Antrags Drucksache 19/2409. Er kommt außerdem überein, dass die Beratung über den Antrag Drucksache 19/3427 – TOP 4 d – vertagt werde und die Besprechungen zu den Punkten 4 a und 4 c abgeschlossen würden.

Punkt 5 der Tagesordnung

- | | | |
|----|--|--------------------------------------|
| a) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Berlin zu Fuß – Wo stehen wir bei der Umsetzung des Fußverkehrsgesetzes und der Erarbeitung des Fußverkehrsplans?
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) | <u>0175</u>
Mobil |
| b) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Sicher zu Fuß – Umsetzung des Fußverkehrsgesetzes
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD) | <u>0186</u>
Mobil |

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 20.11.2024

Vertagt.

Punkt 6 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0418](#)
Wie ist der aktuelle Stand zum Nachfolgemodell
MUVA – Alternative Barrierefreie Beförderung ab
01.01.2026?
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) Mobil
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0423](#)
Gewährleistung der alternativen barrierefreien
Mobilität ab Januar 2026. Welche
Änderungen sind geplant?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) Mobil
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0428](#)
Neuausrichtung der barrierefreien Beförderung im
öffentlichen Personennahverkehr
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD) Mobil
- d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0429](#)
Umsteigebeziehungen im ÖPNV – Barrierefreiheit
stärken
(auf Antrag der AfD-Fraktion) Mobil
- Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 17.12.2025
- e) Antrag der AfD-Fraktion [0456](#)
Drucksache 19/2346 Mobil
Verbesserung der Barrierefreiheit und
Fahrgastinformation im Berliner Nahverkehr durch
automatisierte Umsteigeansagen in Bussen und
Straßenbahnen
- f) Antrag der AfD-Fraktion [0457](#)
Drucksache 19/2637 Mobil
Einführung eines barrierefreien Bodenleitsystems in
Bahnhöfen mit Umsteigemöglichkeiten Haupt
- g) Antrag der AfD-Fraktion [0458](#)
Drucksache 19/2936 Mobil
Barrierefreiheit auf Bahnhöfen weiter verbessern –
akustische und visuelle Informationen konsequent
verzahnen

Vertagt.

Punkt 7 der Tagesordnung

Verschiedenes

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, sie wolle den Ausschuss über eine aktuelle Pressemitteilung der Senatskanzlei informieren. So sei im Rahmen der laufenden forensischen Untersuchungen festgestellt worden, dass es im Geschäftsbereich der SenMVKU infolge des IKT-Vorfalles im Landesnetz Berlin zu weiteren Datenabflüssen gekommen sei. Inhalt und Umfang der betroffenen Daten würden derzeit noch geprüft. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass auch personenbezogene oder sonstige nichtöffentliche Daten betroffen seien. Der Zeitpunkt des Datenabflusses habe vor der Netzabtrennung am 14. August 2026 gelegen. Die zuständigen Stellen – die Berliner Beauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit, das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik – seien über die neuen Erkenntnisse unterrichtet worden. Laut Pressemitteilung sage Florian Hauer, der amtierende Chief Digital Officer – CDO –, zu, die zuständigen parlamentarischen Gremien und Stellen zu informieren, sobald dem Senat belastbare Erkenntnisse zum Umfang und Inhalt der Daten vorlägen. Derzeit gehe der Senat davon aus, dass der Angriff habe eingedämmt werden können. Die forensischen Untersuchungen und das Scanning des Landesnetzes Berlin dauerten jedoch bis auf Weiteres an. Auch der IKT-Notfallstab bleibe bis auf Weiteres aktiv.

Johannes Kraft (CDU) kündigt an, dass die Sprecherinnen und Sprecher für Digitalisierung und Datenschutz am Folgetag um 10.30 Uhr zu einem nichtöffentlichen Treffen unter Teilnahme verschiedener Staatssekretäre zusammenkämen. Die entsprechende Einladung werde momentan vorbereitet.

Daniel Wesener (GRÜNE) sagt, er spreche sich dafür aus, dass sich auch der Ausschuss für Mobilität und Verkehr als zuständig ansehe. Überdies empfinde er die Informationspolitik des Senats als „unterirdisch“. Es sei „verheerend“, dass der Senat, nachdem man sich darauf festgelegt habe, dass keine sensiblen Daten abgeflossen seien, nun solche Nachrichten verbreite. Vor allem habe ihn als Ausschussmitglied verärgert, dass so getan worden sei, dass es sich um ein allgemeines IT-Thema handele, für das die Kolleginnen und Kollegen im Ausschuss für Digitalisierung und Datenschutz – DiDat – zuständig seien. Zwei Fachverwaltungen seien von dem Vorfall betroffen. Diese trügen bekanntlich eine eigene Verantwortung bezüglich der IT-Sicherheit. Seine Fraktion lege Wert darauf, dass der hiesige Ausschuss künftig zeitgleich und adäquat informiert werde.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) tritt der Auffassung seines Vorredners bei, wonach nicht nur der DiDat, sondern auch der Ausschuss für Mobilität und Verkehr zuständig sei. Er selbst schlage vor, das Thema auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung zu setzen. – Hinsichtlich der Informationspolitik weise er darauf hin, dass die ebenfalls betroffene SenStadt stets einen Vorbehalt gemacht habe, nach dem Motto: Soweit bislang bekannt, seien keine personenbezogenen oder sonst besonders relevanten Daten abgeflossen. – Das scheine in Bezug auf die SenMVKU anders gehandhabt worden zu sein. Am Rande der morgigen Plenarsitzung möge im Gespräch mit dem CDO geklärt werden, ob ein vertraulicher Informationsbedarf für den hiesigen Ausschuss bestehe.

Vorsitzender Lars Bocian erklärt, der Vorschlag, das Thema auf die Tagesordnung der nächsten Ausschusssitzung zu setzen, sei so festgehalten.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) regt an, dass an der für den Folgetag geplanten Runde auch die Sprecherinnen und Sprecher des hiesigen Ausschusses teilnehmen.

Johannes Kraft (CDU) schickt voraus, dass sich das Thema nicht für Angriffe oder Wahlkampf eigne. – Den Vorschlag seines Vorredners nehme er zur Kenntnis. Was die Senatorin beschrieben habe, sei ein Zwischenstand. Es sei nicht ausgeschlossen, dass „weitere Sachen“ kompromittiert seien. – Momentan gebe es die Überlegung, in die nächste DiDat-Sitzung die Sprecherinnen und Sprecher derjenigen Ausschüsse, die fachlich betroffen seien, einzuladen. Nach bisherigem Stand seien das Mobil, StadtWohn sowie InnSichO; im letzteren Ausschuss sei das Thema auch schon aufgerufen worden. Eine andere Möglichkeit bestünde darin, dass die vier Ausschüsse jeweils für sich tagten und gleichsam denselben Besprechungspunkt hätten. Er rege an, dass die Ausschussmitglieder das innerhalb ihrer Fraktionen diskutierten. Er selbst begrüßte es, wenn möglichst schnell und effizient gehandelt würde. Insofern spreche er sich für eine gemeinsame Sitzung aus.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) hebt hervor, dass es sich um einen Angriff auf das gesamte Landesnetz handele. Das sei wichtig für alles, was weiter folge. – Ferner lege sie Wert auf die Feststellung, dass aus ihrer Verwaltung heraus nicht kommuniziert worden sei. Vielmehr sei in ihr Haus hinein kommuniziert und auch dabei stets verlautbart worden, dass nach bisherigem Kenntnisstand nur öffentlich zugängliche Daten abgeflossen seien. In der Beurteilung der Lage sei SenMVKU auf die forensischen Untersuchungen und die Informationen des Landeskriminalamts und des CDO angewiesen. Der neue Kenntnisstand sei heute „entsprechend behandelt“ worden; die Öffentlichkeit sei unterrichtet worden. Bei dem Umgang mit dem neuen Stand müssten die forensischen Ermittlungen und jene der Staatsanwaltschaft und des LKA berücksichtigt werden. Es komme zuvorderst darauf an, die Täter zu stellen.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) bringt vor, es gehe nicht so sehr darum, möglichst viele Ausschüsse zusammenzubringen. Das neue Problem betreffe insbesondere den hiesigen Ausschuss und die SenMVKU. Die Senatorin habe zu Recht darauf hingewiesen, dass stets auf den aktuellen Kenntnisstand abgestellt worden sei, auch durch den CDO. Neu sei nun, dass unter Umständen Daten aus der SenMVKU abgeflossen seien. Eine Zuladung dreier anderer Ressorts erscheine unnötig. Im Übrigen sollte der geplante Vortrag des CDO abgewartet werden. Sofern sich das, was dieser nun wisse, auf SenMVKU beschränke, sollten die Sprecherinnen und Sprecher des hiesigen Ausschusses informiert werden. Wichtig sei, dass das Thema in der nächsten Sitzung aufgerufen werde. Von einem hektischen Vorgehen rate er ab.

Antje Kapek (GRÜNE) bekundet, der Ansatz ihres Vorredners sei als rational zu kennzeichnen. Vor dem Hintergrund ihrer eigenen Erfahrungen äußere sie die dringende Bitte, dass die Senatsmitglieder nicht nur die zuständigen Sprecherinnen und Sprecher in den Ausschüssen informierten, sondern vor Beginn der Plenarsitzung die Vorsitzenden aller Fraktionen, idealerweise über die Senatskanzlei, über den Stand der Dinge unterrichteten.

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.