

19. Wahlperiode

Antrag

der AfD-Fraktion

Berlin entpollern, Verkehrsberuhigung wirksam, rettungssicher und bürgernah neu ordnen

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den Bezirken ein umfassendes, ergebnisoffenes und bezirksübergreifend einheitliches Kriterienkonzept zu erarbeiten und anhand dieser Kriterien sämtliche im Land Berlin bestehenden und geplanten Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, insbesondere Kiezblock-Maßnahmen, Poller-Sperren, Modalfilter, Diagonalsperren, pollerbegleitete Fahrbahnverengungen sowie pollerabgetrennte Radverkehrsanlagen zu überprüfen.

Ziel ist es, diejenigen Maßnahmen zu identifizieren, die sich in der Praxis nicht bewährt haben, unverhältnismäßig in die Erreichbarkeit von Quartieren für Gewerbe und Anwohner eingreifen, Rettungswege beeinträchtigen und Ausweichverkehre in benachbarte Wohnstraßen verlagern. Das Kriterienkonzept hat insbesondere sicherzustellen, dass die Einrichtung, Beibehaltung oder Änderung solcher Maßnahmen auf einer nachvollziehbaren Datengrundlage, einer standortbezogenen Abwägung und einer rechtssicheren Begründung erfolgt ist (hier insbesondere im Rahmen verkehrsrechtlicher Anordnungen nach § 45 StVO).

Der Senat wird insbesondere aufgefordert,

1. im Rahmen seiner fachlichen Aufsicht berlinweit einheitliche Prüfkriterien für die Errichtung von Pollern/Modalfiltern/baulichen Sperren festzulegen (u. a. Datengrundlage, Verhältnismäßigkeit, Auswirkungen auf Rettung, ÖPNV, Entsorgung, Wirtschaftsverkehr, Barrierefreiheit, Verkehrsverlagerung). Bis zur Einführung dieser Prüfkriterien, ist ein berlinweites Poller- und Modalfilter-Moratorium für alle neuen Maßnahmen zu verhängen, bis eine belastbare Datengrundlage vorliegt,

2. alle bereits eingerichteten Poller- und Sperrmaßnahmen auf ihre tatsächlichen Auswirkungen auf Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei, Stadtreinigung, ÖPNV, Lieferverkehr, Barrierefreiheit, Schulwege, Pflegedienstleister, Gewerbe und Anwohnererreichbarkeit zu evaluieren und
3. bei Radverkehrsanlagen, die durch Poller, Trennelemente oder bauliche Abgrenzungen hergestellt wurden, unverzüglich zu prüfen, ob Einsatzfahrzeuge, Brandrettung, Grundstückszufahrten oder notwendige Arbeitsräume von Feuerwehr und Rettungsdienst beeinträchtigt werden, und in solchen Fällen alternative Lösungen zu entwickeln.

Ziel soll es sein,

- Poller, Sperren und sonstige bauliche Hindernisse dort unverzüglich zurückzubauen oder durch geeignetere Lösungen zu ersetzen, wo sie sich als unverhältnismäßig, funktionswidrig, rettungswegkritisch oder verkehrlich kontraproduktiv erwiesen haben,
- künftig vor jeder Einrichtung von Kiezblock-Maßnahmen oder vergleichbaren Eingriffen ein verbindliches Beteiligungs- und Kommunikationsverfahren vorzusehen, das Anwohner, Gewerbetreibende, Schulen, soziale Einrichtungen, Rettungsdienste, Polizei, Feuerwehr, BSR, BVG sowie Liefer- und Pflegedienste frühzeitig einbezieht und
- sicherzustellen, dass keine Maßnahme der Verkehrsberuhigung ohne rechtzeitige, transparente und allgemein verständliche Vorabinformation gegenüber den betroffenen Anwohnern umgesetzt wird, damit nicht der Eindruck entsteht, staatliche Eingriffe würden über die Köpfe der Bürger hinweg kurzfristig und ohne Mitsprache vollzogen.

Dem Abgeordnetenhaus ist binnen sechs Monaten ein Bericht vorzulegen, der für sämtliche Bezirke ausweist: Standort, Art der Maßnahme, Ziele, Rechtsgrundlage (insb. § 45 StVO oder straßenrechtliche Widmungsinstrumente), Kosten, Beteiligungen, Beschwerden oder Vandalismus, Evaluationsergebnisse, Verlagerungseffekte sowie konkrete Rückbau-/Anpassungsempfehlungen und Alternativen.

Begründung

Grundsätzlich ist es Aufgabe des Landes Berlin, die Hauptverkehrsstraßen und das übergeordnete Verkehrsnetz so zu gestalten, dass private Pkw-Fahrten ebenso wie der Wirtschafts- und Lieferverkehr nicht in Wohnquartiere abgedrängt werden.

Wohnquartiere müssen sicherer, leiser und lebenswerter werden. Gerade Kinder, ältere Menschen, Fußgänger und Radfahrer haben ein berechtigtes Interesse an geordneten, entschleunigten und übersichtlichen Straßenräumen. Verkehrsberuhigung darf jedoch nicht mit pauschaler Sperrpolitik verwechselt werden. Wer Wohnquartiere schützt, muss zugleich Erreichbarkeit, Rettungsfähigkeit und die Funktionsfähigkeit des städtischen Alltagsverkehrs sicherstellen, für Anwohner, Gewerbe, Handwerk, Pflegedienste, Lieferverkehre sowie Entsorgung und ÖPNV.

In Berlin ist in den vergangenen Jahren vielerorts der Eindruck entstanden, dass Poller, Modalfilter und harte Durchfahrtssperren nicht als standortbezogene abgewogene Lösung eingesetzt wurden, sondern häufig als schnell umsetzbares Standardinstrument. Diese Praxis führt dort zu Akzeptanzproblemen, wo Erreichbarkeit, Alltagstauglichkeit und funktionierende Rettungswege nicht ausreichend mitgedacht wurden. Zugleich wird zunehmend die Frage aufgeworfen, ob alle Maßnahmen jeweils auf einer hinreichend dokumentierten, einzelfallbezoge-

nen und damit rechtssicheren Grundlage beruhen. Insbesondere, ob die erforderliche Abwägung, Begründung und Verhältnismäßigkeitsprüfung im Rahmen verkehrsrechtlicher Anordnungen nach § 45 StVO nachvollziehbar erfolgt ist. Eine gute Verkehrsplanung darf nicht dogmatisch sein. Sie muss Probleme lösen, nicht neue schaffen.

Wo Poller Rettungsabläufe erschweren, Radverkehrsanlagen durch Trennelemente oder Abgrenzungen die Brandrettung bzw. notwendige Arbeitsräume beeinträchtigen, wo Lieferverkehre und betriebsnotwendige Zufahrten in Konflikt mit Sicherheitszielen geraten oder wo Durchfahrtssperren bloß zu neuen Ausweich-Verkehr in benachbarte Wohnstraßen führen, ist eine Korrektur geboten. Verkehrsberuhigung muss wirksam sein, aber sie muss auch verhältnismäßig, rettungssicher und bürgernah ausgestaltet werden. Dazu gehört zwingend eine belastbare Datengrundlage (Verkehrsmengen, Verlagerungseffekte, Unfallentwicklung, Funktionsfähigkeit von ÖPNV, Entsorgung, Wirtschaftsverkehr und Pflegedienstleistungen) sowie eine rechtssichere Begründung insbesondere im Rahmen verkehrsrechtlicher Anordnungen nach § 45 StVO.

Hinzu kommt ein Demokratiedefizit in der Wahrnehmung vieler Bürger. Wenn Maßnahmen überraschend, unzureichend erläutert oder ohne ernsthafte Beteiligung der Betroffenen umgesetzt werden, entsteht Miss-trauen gegenüber Verwaltung und Politik. Gerade in dicht besiedelten Kiezen muss der Grundsatz gelten: Erst erklären, dann beteiligen, dann entscheiden. Dauerhafte Akzeptanz entsteht nur, wenn Anwohner und Gewerbetreibende nicht als Störfaktor, sondern als zentraler Teil der Lösung behandelt werden.

Deshalb ist ein berlinweites, ergebnisoffenes und bezirksübergreifend einheitliches Kriterienkonzept erforderlich, das die Prüfung, Bewertung, und wo nötig, Korrektur bestehender und geplanter Maßnahmen sicherstellt. Dieses Verfahren soll nicht das Ziel der Verkehrsberuhigung in Frage stellen, sondern die ein-gesetzten Instrumente auf Praxistauglichkeit, Akzeptanz, Verhältnismäßigkeit, Rettungswegverträglichkeit und Verlagerungseffekte überprüfen. Dort wo sie Fehlwirkungen erzeugen, unverhältnismäßig eingreifen oder ohne nachvollziehbare Alternativenprüfung gesetzt wurden, müssen sie zurückgebaut oder durch intelligentere, durchlässigere Maßnahmen ersetzt werden.

Berlin braucht keine Politik des bloßen Absperrens. Berlin braucht eine Verkehrsberuhigung mit Augen-maß, sicher, wirksam, rechtssicher begründet, transparent kommuniziert und im Dienst der Bürger. Berlin hat jahrzehntelang unter der Berliner Mauer gelitten, unter Abriegelung, Barrieren und staatlichen Ent-scheidungen gegen den Willen der Bevölkerung. Es ist daher nicht hinnehmbar, wenn heute erneut mit dem Reflex des Absperrens gearbeitet wird statt mit nachvollziehbarer Prüfung, Alternativen und echter Bürgerbeteiligung. Ein verpflichtender Bericht an das Abgeordnetenhaus schafft zudem Transparenz über Standorte, Rechtsgrundlagen, Kosten, Beschwerden und Evaluationsergebnisse und ermöglicht eine sachliche, datenbasierte Steuerung statt ideologischer Symbolpolitik.

Berlin, den 09.03.2026

Dr. Brinker Wiedenhaupt
und die übrigen Mitglieder der Fraktion