

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek und Oda Hassepass (GRÜNE)

vom 8. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 9. Januar 2025)

zum Thema:

**Verkehrssicherheitsbilanz für 2024 in Berlin**

und **Antwort** vom 22. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Januar 2025)

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE) und  
Frau Abgeordnete Oda Hassepass (GRÜNE)

über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21259  
vom 8. Januar 2025  
über Verkehrssicherheitsbilanz für 2024 in Berlin

-----  
Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Bei Angaben zur Verkehrsbeteiligungsart Pkw-Führende sind mitfahrende Insassen der Pkw üblicherweise enthalten. Eine differenzierte Angabe zu Pkw-Insassen erfolgt zur Beantwortung der Frage 3. Dies gilt analog auch bei anderen Fahrzeugarten.

1. Wie viele Verkehrsunfälle ereigneten sich im Jahr 2024 in Berlin?

Zu 1.:

Im Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 30. November 2024 wurden in Berlin 122.718 Verkehrsunfälle (VU) polizeilich registriert (Stand: 6. Januar 2025). Die Zahlen für Dezember 2024 liegen aus statistischen Gründen frühestens im Februar 2025 vor.

2. Bei wie vielen Verkehrsunfällen im Jahr 2024 kam es zu Sachschäden? (bitte auflisten)

Zu 2.:

Die erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

VU-Kategorie	Anzahl der VU im Jahr 2024 (bis 30.11.)
schwere VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	871
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	616
sonstige Sachschadensunfälle	108.350
gesamt	109.837

Stand: 6. Januar 2025

- Bei wie vielen Verkehrsunfällen im Jahr 2024 kam es zu Personenschäden? (Bitte auflisten nach leichtverletzten, schwerverletzten und getöteten Personen und für alle Verkehrsunfälle mit Verkehrstoten unter Angabe von Datum, Unfallort, Unfallursache, Unfallverursacher, Verkehrsmittel und Alter des Opfers auflisten)

Zu 3.:

Die Anzahl der polizeilich registrierten VU mit Verunglückten vom 1. Januar 2024 bis zum 30. November 2024 ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

VU-Kategorie	Anzahl der VU im Jahr 2024 (bis 30.11.)
VU mit Getöteten	53
VU mit Schwerverletzten	1.689
VU mit Leichtverletzten	11.139
gesamt	12.881

Stand: 6. Januar 2025

Die zu den VU mit Getöteten erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Die Angaben zu der jeweiligen Verkehrsunfall-Ursache sowie Verkehrsbeteiligungsart der Unfallverursachenden sind aus Gründen des Daten- und Persönlichkeitsschutzes als Verschlussache – NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH – eingestuft. Diese Angaben werden den Abgeordneten gesondert mitgeteilt.

Datum/ Örtlichkeit	Verkehrsbeteiligungsart der getöteten Personen	Alter der getöteten Personen
04.01.2024, Fürstenwalder Damm/ Ahornallee	zu Fuß Gehende	89
08.01.2024, Nonnendammallee/ Otterbruchstr./ Paulsternstr.	zu Fuß Gehende	86
08.01.2024, Seidelstr./ Dessinstr.	zu Fuß Gehende	78
11.01.2024, Hochstr./ Wiesenstr.	zu Fuß Gehende	74
11.01.2024, Seeburger Str. 18	Radfahrende	66
15.01.2024, Lea-Grundig-Str./ Jan-Petersen-Str.	Elektrokleinstfahrzeug- führende	19
02.03.2024, Gneisenastr. 11	Kraftradführende	26
06.03.2024, Holzhauser Str./ Wittestr.	zu Fuß Gehende	73
09.03.2024, Leipziger Str. 132	zu Fuß Gehende, andere Person	41, 4
27.03.2024, Bundesautobahn (BAB) 100, Anschlussstelle Schmargendorf, Fahrtrichtung Süd	Kraftradfahrende (Sozius)	23
01.04.2024, Am Luchgraben (ohne Nummer),	Radfahrende	80

Fahrtrichtung Bundesstr. 2		
06.04.2024, BAB 111, Kilometer 13,1, Fahrtrichtung stadtauswärts	Führende landwirtschaftlicher Zugmaschinen	45
06.04.2024, Brunsbütteler Damm/ Päwesiner Weg	zu Fuß Gehende	84
22.04.2024, Rennbahnstr. 122	Radfahrende	68
25.04.2024, Schönerlinder Chaussee, in Höhe Baum Nummer 11526	Pkw-Führende (Insasse)	82
26.04.2024, Kladower Damm/ Ritterfelddamm	zu Fuß Gehende	75
30.04.2024, Ribbecker Str./ Rummelsburger Str./Volkradstr.	zu Fuß Gehende	88
13.05.2024, Siemensstr. 44	zu Fuß Gehende	76
26.05.2024, Fürstenwalder Damm 620	zu Fuß Gehende	81
29.05.2024, Tauentzienstr./ Marburger Str.	Pkw-Führende, Pkw-Führende (Insasse)	18, 27
31.05.2024, Storkower Str. 205 A	Radfahrende	28
04.06.2024, Wotanstraße 11 A	Pkw-Führende (Insasse)	82
26.06.2024, Bierbricher Str./ Hermannstr.	zu Fuß Gehende	67
27.06.2024,	Radfahrende	55

Waldhesselweg/ Müggelheimer Damm/ Erwin-Bock-Str.		
28.06.2024, Tegeler Brücke	Radfahrende	74
08.07.2024, Spandauer Str./ Rathausstr.	Kraftradführende	36
27.07.2024, Mollstr./Torstr./ Karl-Liebknecht-Str.	Radfahrende	26
29.07.2024, Wexstr. 21	Kraftradführende	30
18.08.2024, Karl-Marx-Allee 26	zu Fuß Gehende	41
19.08.2024, Perleberger Brücke	Radfahrende	81
20.08.2024, Heerstr. 166	Kraftradführende	61
22.08.2024, Kanalstr./ Seidelbastweg/ Stubenrauchstr.	Pkw-Führende (Insasse)	87
31.08.2024, Griechische Allee 3	zu Fuß Gehende	74
31.08.2024, BAB 100, Stadtring, Fahrtrichtung Nord	Kraftradführende	30
07.09.2024, Dahlwitzer Landstr. (100m vor der Stadtgrenze)	Kraftradführende	29
20.09.2024, Mehrower Allee/ Sella-Hasse-Str.	zu Fuß Gehende	85
24.09.2024, Greifswalder Str./ Grellstr./	zu Fuß Gehende	81

Storkower Str.		
30.09.2024, Scharnweberstr. 123	zu Fuß Gehende	56
21.10.2024, Schulstr. 9	zu Fuß Gehende	61
27.10.2024, Germanenstr. 37	Pkw-Führende	22
01.11.2024, Oranienburger Str./ Taldorfer Weg	Radfahrende	63
04.11.2024, Greifswalder Str./ Grellstr./Storkower Str.	zu Fuß Gehende	50
04.11.2024, Uhlandstr. 85	zu Fuß Gehende	68
09.11.2024, Breite Str./ Mühlenstr./ Breite Str.	Radfahrende	17
11.11.2024, Barnetstr. 80	Pkw-Führende	86
14.11.2024, Altstädter Ring/ Carl-Schurz-Str./ Klosterstr./ Seegefelder Str./ Stabholzgarten	zu Fuß Gehende	41
15.11.2024, Rudower Str./ Wendehalsstr./ Zadekstr.	zu Fuß Gehende	75
19.11.2024, Kaiser-Wilhelm- Straße 41	zu Fuß Gehende	84
19.11.2024, Chemnitzer Str. 105 A	zu Fuß Gehende	73

21.11.2024, Roedernallee/ Flottenstraße	Elektrokleinstfahrzeug- führende	48
26.11.2024, Landsberger Allee 153	Radfahrende	38
26.11.2024, Nordufer/ Seestr./ Seestraßenbrücke nördlich	Elektrokleinstfahrzeug- führende	25
30.11.2024, Rhinstr. 159	Pkw-Führende	36

Stand: 6. Januar 2025

4. Wie viele Verkehrsunfälle mit Personenschaden wurden im Jahr 2024 jeweils von PKW-Fahrenden, LKW-Fahrenden, Radfahrenden, EKF-Fahrenden, Zufußgehenden, Kraftradfahrenden, Bussen und Straßenbahnen verursacht? (Bitte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Anzahl der Unfälle auflisten)

Zu 4.:

Die erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Die jeweilige Anzahl der Beteiligten entspricht hier der Anzahl der VU.

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der VU-verursachenden Beteiligten im Jahr 2024 (bis 30.11.)
Pkw-Führende	7.901
Radfahrende	1.774
motorisierte Zweiradfahrende	846
zu Fuß Gehende	793
Lkw-Führende	683
Elektrokleinstfahrzeugführende	464
sonstige/unbekannte Fahrzeugführende	117
sonstige Verkehrsteilnehmende	105
sonstige Kraftfahrzeugführende	94
Kraftomnibusführende	94
Straßenbahnführende	10
gesamt	12.881

Stand: 6. Januar 2025



5. Wie viele der im Verkehr Getöteten oder Verletzten im Jahr 2024 waren jeweils PKW-Fahrende, LKW-Fahrende, Radfahrende, EKF-Fahrende, Zufußgehende und Kraffradfahrende? (Bitte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Schwere der Verletzung auflisten)

Zu 5.:

Die erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

VU-Folge/Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der VU-Beteiligten im Jahr 2024 (bis 30.11.)
Getötete	
<i>hierunter</i>	
zu Fuß Gehende	24
Radfahrende	11
Kraffradführende	7
Pkw-Führende	8
Elektrokleinstfahrzeugführende	3
Lkw-Führende	0
Schwerverletzte	
<i>hierunter</i>	
Radfahrende	513
Pkw-Führende	443
Kraffradführende	371
zu Fuß Gehende	369
Elektrokleinstfahrzeugführende	70
Lkw-Führende	30
Leichtverletzte	
<i>hierunter</i>	
Pkw-Führende	5.223
Radfahrende	4.112
Kraffradführende	1.634
zu Fuß Gehende	1.389
Elektrokleinstfahrzeugführende	487
Lkw-Führende	374

Stand: 6. Januar 2025

6. Wie verteilen sich die Unfälle mit Personenschaden nach den Verkehrsarten der Beteiligten (bitte die Unfälle mit Personenschaden aufschlüsseln nach: Kombination der beteiligten Verkehrsarten,

Hauptverursachende nach Verkehrsart, geschädigte Personen und aufgeschlüsselt nach: getötet, schwer und leicht verletzt)

Zu 6.:

Daten im Sinne der Fragestellung sind seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

7. Wie verteilen sich die im Verkehr getöteten oder verletzten Senior:innen im Jahr 2024 nach Art der Verkehrsbeteiligung und Schwere der Verletzung?

Zu 7.:

Die erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

VU-Folge/Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der beteiligten Senioren/-innen (ab 65 Jahren) im Jahr 2024 (bis 30.11.)
getötet	
<i>hierunter</i>	
zu Fuß Gehende	18
Radfahrende	5
Pkw-Führende	4
Schwerverletzte	
<i>hierunter</i>	
Pkw-Führende	250
zu Fuß Gehende	115
Radfahrende	105
motorisierte Zweiradfahrende	29
Lkw-Führende	5
Elektrokleinstfahrzeugführende	2
übrige Fahrzeugführende	2
Kraftomnibusführende	2
Sattelzugmaschinenführende (auch mit Auflieger)	1
andere Personen	1
Leichtverletzte	
<i>hierunter</i>	
Pkw-Führende	1.432
Radfahrende	385

zu Fuß Gehende	212
motorisierte Zweiradführende	104
Lkw-Führende	32
übrige Fahrzeuge	11
andere Personen	11
Elektrokleinstfahrzeugführende	10
Kraftomnibusführende	6
sonstige Fahrzeuge	8

Stand: 6. Januar 2025

8. Wie verteilen sich die im Verkehr getöteten oder verletzten Kinder im Jahr 2024 nach Art der Verkehrsbeteiligung und Schwere der Verletzung?

Zu 8.:

Die erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

VU-Folge/Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der beteiligten Kinder (bis 14 Jahre) im Jahr 2024 (bis 30.11.)
Getötete	1
<i>hierunter</i>	
andere Personen	1
Schwerverletzte	
<i>hierunter</i>	
zu Fuß Gehende	80
Radfahrende	17
Elektrokleinstfahrzeugführende	6
andere Personen	2
Leichtverletzte	
<i>hierunter</i>	
zu Fuß Gehende	233
Radfahrende	223
Elektrokleinstfahrzeugführende	27
andere Personen	6

Stand: 6. Januar 2025

9. Wie bewertet der Senat die Verkehrssicherheitslage in Berlin?

Zu 9.:

Mit dem Mobilitätsgesetz setzt sich Berlin ein ehrgeiziges Ziel: Niemand soll mehr im Straßenverkehr durch andere schwer oder gar tödlich verletzt werden. Die „Vision Zero“ ist das Leitbild der Berliner Verkehrspolitik. Dennoch bleibt viel zu tun, bis die Vision Realität wird. Im Jahr 2024 ist die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr mit 55 so hoch wie vor der Pandemie. Beim Vergleich mit dem Vorjahr ist zu berücksichtigen, dass die 33 Verkehrstoten in 2023 den niedrigsten Wert seit mehreren Jahren darstellt. In den Vorjahren lagen die Zahlen zwischen 34 und 56 Verkehrstoten. Es bleibt festzustellen, dass jeder tödliche Unfall einer zu viel ist und es weiterer Anstrengungen bedarf, um das Ziel der Vision Zero möglichst zeitnah zu erreichen. Das neue Verkehrssicherheitsprogramm 2030 soll hierbei einen entscheidenden Beitrag leisten.

10. Welche Maßnahmen hat der Senat in den Jahren 2023 und 2024 ergriffen, um für mehr Verkehrssicherheit in Berlin zu sorgen (bitte aufschlüsseln nach Maßnahmen für die jeweiligen Verkehrsarten (zu Fußgehende, Radfahrende, ÖPNV-Nutzende und PKW-Fahrende und nach baulich, verkehrslenkend, ordnungsrechtlich und pädagogisch)?

Zu 10.:

Die Anzahl der Verkehrsüberwachungseinsätze der Polizei Berlin mit der Schwerpunktsetzung zu den erfragten Verkehrsbeteiligungsarten ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsbeteiligungsart	Jahr/Anzahl der Einsätze	
	2023	2024
zu Fuß Gehende	733	565
Radfahrende	2.260	1.966
PKW-Führende	1.388	1.129
gesamt	4.381	3.660

Stand: 14. Januar 2025

Die Verkehrsunfallpräventionsmaßnahmen der Polizei Berlin sind langfristig angelegt, um das Sicherheitsbewusstsein bei den Verkehrsteilnehmenden nachhaltig zu erhöhen. Daher wurde eine Vielzahl der nachfolgend genannten Maßnahmen sowohl im Jahr 2023 als auch im Jahr 2024 durchgeführt. Alle Maßnahmen sind zielgruppenorientiert ausgerichtet, wobei die Schwerpunktsetzung bei den zu Fuß Gehenden sowie bei Kindern und Senioren/-innen liegt.

In Bezug auf Kinder erfolgt seitens der Polizei Berlin im Rahmen des Konzepts „Verkehr macht Schule“ die Schwerpunktsetzung bei der Schulwegsicherheit. Hier wurden folgende Maßnahmen ergriffen:

- Schulwegüberwachung
- Schulwegtraining
- Verkehrsunterricht
- Ausbildung von Schülerlotsen/-lotsinnen
- Unterstützung bei der Radfahrausbildung und Radfahrprüfung
- Informationsveranstaltungen zum Schulanfang
- Elternarbeit

Darüber hinaus wurden von den Verkehrssicherheitsberatern der Polizei Berlin für die Kitaeinrichtungen sogenannte Mobilitätstrainings angeboten.

Für Senioren/-innen wurden durch die Verkehrssicherheitsberatern der örtlichen Polizeiabschnitte präventive Veranstaltungen wie Kiezspaziergänge, Veranstaltungen an oder im Nahbereich von Begegnungsstätten, im öffentlichen Verkehrsraum, in Bibliotheken und in den Jugendverkehrsschulen durchgeführt. Seit 2023 besteht eine stadtweite Kooperation zwischen der Polizei Berlin und der Online-Plattform Seniorennetz Berlin, welches die Möglichkeit bietet Angebote der Polizei Berlin breitflächiger zu publizieren. Weiterhin wurde die jährlich organisierte „Berliner Seniorenwoche“ durch die Polizei Berlin mit zahlreichen Veranstaltungen unterstützt. Darüber hinaus wurden vom 25. bis zum 27. September 2024 drei integrative Aktionstage zum Thema Seniorenprävention in der Polizeidirektion 4 (Süd) durchgeführt.

Um die Radfahrsicherheit zu erhöhen, wurden Einsätze mit den folgenden Themen und Maßnahmenansätzen zur Prävention bzw. zur Bekämpfung von Fehlverhalten gegenüber und von Radfahrenden durchgeführt:

- Unterstützung der Radfahrausbildung und Radfahrprüfung
- Sensibilisierung hinsichtlich „sichtbarer“ und „reflektierender“ Kleidung
- Tragen eines Helms
- Überprüfung der Beleuchtungseinrichtung
- Nutzung des falschen Fahrbahnteils (Radweg in entgegengesetzter Richtung, Gehwegfahren)
- Ablenkung (Handynutzung, Kopfhörer, elektronische Geräte)

- Informationen hinsichtlich neuer Technologien und ihre Eigenschaften (E-Bikes, Pedelecs)

Seit November 2024 besteht eine Kooperationsvereinbarung zwischen dem Deutschen Technikmuseum und der Polizei Berlin hinsichtlich der Sonderausstellung „Rückenwind“. Darin wird das Thema „Radfahrtsicherheit“ behandelt.

Jährlich im Oktober finden die stadtweiten Aktionswochen „Dunkle Jahreszeit“ statt, in denen gezielt die schwächeren Verkehrsteilnehmenden (zu Fuß Gehende und Radfahrende) auf die typischen Gefahren in der dunklen Jahreszeit hingewiesen werden, sodass die am Verkehr Teilnehmenden ihr Verhalten und ggf. die Fahrweise sowie die Fahrzeugausrüstung an die Herbst- und Winterzeit anpassen.

Der Fokus der Verkehrspräventionsmaßnahmen für Pkw-Führende liegt auf den „Gefahrenräumen“ Kreuzungen und Einmündungen. Hierzu werden Präventionseinsätze mit folgenden Schwerpunktthemen durchgeführt:

- Sensibilisierung auf Fehler beim Abbiegen (Schulterblick, Nutzung Geradeausspur, Blinken, „Toter Winkel“)
- Ablenkung (Handynutzung, elektronische Geräte)
- Sichtbarkeit (Überprüfung der Beleuchtungseinrichtung)
- falsches Halten/Parken (in 5 Meter- und 8 Meter-Bereichen, auf Richtungspfeilen, auf Radwegen)
- unachtsames Öffnen der Fahrzeurtür, ohne auf den vorbeifahrenden Radverkehr zu achten
- Seitenabstand (beim Überholen oder Vorbeifahren an Radfahrenden)
- Vorfahrts-/Vorrangverletzungen (z. B. in einer Rechts-Vor-Links-Situation oder beim Einfahren vom Radweg auf die Fahrbahn in den Fließverkehr)

Bei den Aktionstagen „Fit für die Straße“ findet jährlich in zahlreichen Bezirken eine Sensibilisierung von Schülerinnen und Schülern in Zusammenarbeit mit den Bezirksämtern statt.

Unterstützt werden die präventiven Maßnahmen durch den Einsatz von Präventionsmedien und Materialien, wie z. B. Flyer oder Filme. Weiterhin werden Themen immer wieder öffentlichkeitswirksam (z. B. in Seniorenratgebern oder über Social Media) platziert.

Generell gilt, dass viele Maßnahmen, insbesondere bauliche Maßnahmen der Infrastruktur für den Kfz-, Fuß- und Radverkehr, durch konsequente Anwendung rechtlicher Vorgaben, technischer Richtlinien, Ausführungsvorschriften und Regelplänen mittelbar zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden beitragen.

Im Bereich des Fußverkehrs wurde auch in den Jahren 2023 und 2024 das Sonderprogramm „Barrierefreie öffentliche Räume“ (sogenannte „Bordabsenkungsprogramm“) fortgesetzt. Die Bezirke setzten rund 100 Maßnahmen um. Das Programm wurde 2024 fortgesetzt und durch den Senat nochmals gestärkt. Somit wurden Mittel für rund 170 Maßnahmen verausgabt. Ein weiterer wichtiger Aspekt der Verkehrssicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger sind Querungshilfen. Im Jahr 2023 wurden 108 Standortvorschläge in der Arbeitsgruppe „Förderung des Fußverkehrs/ Querungshilfen“ behandelt und geprüft, bei 90 Standorten Ortstermine durchgeführt. 21 Querungshilfen konnten in Betrieb genommen werden. Im Jahr 2024 wurden 112 Standorte für Querungshilfen in der Arbeitsgruppe behandelt und an 87 Standorten Ortstermine durchgeführt. 21 Querungshilfen konnten in Betrieb genommen werden. Im Juni 2023 wurde durch den Senat zudem ein Sofortprogramm beschlossen, das die Erhöhung der Fußgängersicherheit beinhaltete. Die Rahmenvereinbarung, die das Amtshilfeangebot von SenMVKU untersetzte, wurde von allen Berliner Bezirken bis Ende Juli 2023 unterzeichnet. Erste Ausschreibungen Ende 2023 zur Erteilung von Bauverträgen mit sieben bzw. neun Einzelmaßnahmen wurden erfolgreich abgeschlossen und noch 2024 wurde mit der Realisierung begonnen. In 2024 konnten bereits an fünf Standorten die neuen Querungshilfen in Betrieb genommen werden. Darüber hinaus wurde in 2024 für 24 Maßnahmen ein Vertrag zur Verkehrsanlagenplanung geschlossen sowie für alle 53 Fußgängerüberwege des Programms die notwendige Beleuchtungsplanung beauftragt. Damit soll ermöglicht werden auch mit der Realisierung der ersten Fußgängerüberwege des Programms zu beginnen.

Im Bereich Radverkehr werden Radverkehrsanlagen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt. Aus dem Programm „Fahrradbügel für Berlin“ erhalten Bezirke aus Landesmitteln finanzielle Unterstützung für die Errichtung von Fahrradbügeln im öffentlichen Raum. Diese helfen u.a. dabei an Knotenpunkten die Sichtbeziehungen zu verbessern und tragen somit zur Verkehrssicherheit bei. Im Jahr 2023 wurden darüber 2570 Stellplätze geschaffen. Die Zahlen für 2024 werden im Fortschrittsbericht Radverkehr 2024 berichtet werden. Für lineare Radverkehrsinfrastruktur hat die SenMVKU zur Unterstützung der Bezirke das „Bezirkliche Radverkehrsprogramm“ als Sonderprogramm geschaffen. Über dieses Sonderprogramm werden im Rahmen der auftragsweisen Bewirtschaftung die

Maßnahmen finanziert, die Bezirke sind als Baulastträger zuständig. Im Priorisierungskonzept, welches die Umsetzung des Radvorrangnetzes steuert, ist der Bedarf zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ein wichtiges Kriterium. Über die Art, den Umfang und den Mittelabfluss von Maßnahmen des Rad- und Fußverkehr in 2023 und 2024 an die Bezirke gibt der Hauptausschussbericht 19-1732A Auskunft (<https://www.parlament-berlin.de/adosservice/19/Haupt/vorgang/h19-1732.A-v.pdf>). Die SenMVKU setzt zudem selbst Radverkehrsanlagen bei grundhaften Erneuerungen an Hauptverkehrsstraßen, Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen, an Straßen innerhalb des sogenannten „zentralen Bereichs“ und an Ingenieurbauwerken um. Zudem können die Hauptverwaltung und die Bezirke Aufgaben an die infraVelo übertragen. Dazu zählen auch Planung, Bau und Betrieb ausgewählter Radverkehrsanlagen. Für die in 2023 umgesetzten Vorhaben im Radverkehr wird auf den Fortschrittsbericht Radverkehr 2023 verwiesen. In 2024 wurden insgesamt 40 Maßnahmen umgesetzt, welche immer auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen. Dazu wird im Fortschrittsbericht Radverkehr 2024 berichtet werden.

Generell sorgt die vom Land Berlin angestrebte weitere Verlagerung von zusätzlicher Fahrgastnachfrage auf den öffentlichen Nahverkehr als verkehrssichere Mobilitätsalternative mit einem hohen Schutz vor Verkehrsunfällen für eine weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit. Maßnahmen der Verkehrssicherheit im öffentlichen Nahverkehr liegen im Verantwortungsbereich der Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen. Diese sorgen beispielweise durch Hinweise in Fahrzeugen, an Stationen, im Internet oder spezielle Kampagnen für eine Sensibilisierung der Fahrgäste für sicheres Verhalten während der Fahrt, beim Ein- und Aussteigen sowie beim Aufenthalt an Stationen. Verkehrsunternehmen bieten auch Mobilitäts- und Praxistrainings an, in denen bestimmten Fahrgastgruppen die sichere Nutzung von Bus und Bahn vermittelt wird. In regelmäßigen Schulungen wird das Fahrpersonal für gefährliche Situationen sensibilisiert und vorbereitet. Der Einsatz von Sicherheitspersonal trägt durch seine Präsenz ein Stück weit ebenfalls zu einer geordneten und sicheren Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs (z. B. Vermeiden riskanten Verhaltens beim Ein- und Ausstieg) bei. Auch bei der Planung von neuen Fahrzeugen und Infrastrukturvorhaben bzw. entsprechenden Modernisierungsmaßnahmen werden Anforderungen der Verkehrssicherheit beachtet. So verfügen beispielsweise die neuen Straßenbahnen (Typ „Urbanliner“) über ein System von Kameras, das den Blick des Fahrpersonals auf die Türen verbessert. Außerdem wurde ein Assistenzsystem für das Fahrpersonal installiert, das vor Hindernissen im Fahrbereich des Fahrzeuges warnt. Beim Bau bzw. Umbau von ÖPNV-Infrastruktur und insbesondere von Haltestellen und Haltestellenbereichen wird bei der planerischen Gestaltung stets auch eine hohe



Verkehrssicherheit (z. B. im Oberflächenverkehr durch eine Vermeidung/Reduzierung von Nutzungskonflikten mit anderen Verkehrsträgern) berücksichtigt.

11. Welche Kreuzungen und sonstigen Unfallhäufungsstellen wurden in 2024 mit welchen Maßnahmen umgebaut bzw. umgestaltet (bitte Örtlichkeiten und Maßnahmen auflisten)?

Zu 11.:

Von der Unfallkommission wurden folgende Umbauten veranlasst und begleitet:

Örtlichkeit	Maßnahmen
Strausberger Platz	Umbau Lichtzeichenanlage (LZA) mit Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr, Abschluss der Umbaumaßnahme
Blumberger Damm/Cecilienstraße	Sicherung indirekt nach links abbiegender Radverkehr, Radfurten und vorgezogenen Haltlinien, Schutzblinker
Baumschulenstraße/Sonnenallee - Süd-Ost-Allee	Kreuzungsumbau mit getrennter Linksabbiegesignalisierung und Verbesserung der Verkehrsführung im Knoten
Bellevuestraße - Salvador-Allende-Straße/Fürstenwalder Damm	gesicherte Signalisierung zweispuriges Rechtsabbiegen
Prenzlauer Allee/Erich-Weinert-Straße	Schutzblinker, Große Räumsignale
Innsbrucker Platz	Umprogrammierung mit längeren Umlaufzeiten und Anpassung der LZA im Zuge der Hauptstraße
Boxhagener Str. - Neue Bahnhofstraße/Hirschberger Straße - Kynaststraße	Linksabbiegeverbot, Schutzblinker, Ummarkierung, Einbahnstraße Hirschberger Str., gesicherte Führung indirekt nach links in die Hirschberger Straße abbiegende Radfahrende
Rudolstädter Straße/Ermslebener Weg:	Schaffung von Überquerungshilfen, Sichtverbesserung

12. Wie bewertet der Senat die ergriffenen Maßnahmen in Hinblick auf die Entwicklung der Verkehrssicherheitslage?

13. Welche weiteren Maßnahmen plant der Senat um für mehr Verkehrssicherheit in Berlin zu sorgen, wann werden diese umgesetzt und mit welchen Kosten ist hierfür zu rechnen?

15. Wann ist mit der im Koalitionsvertrag der aktuellen Regierung versprochenen Verkehrssicherheitsprogramm zu rechnen?

Zu 12., 13. und 15.:

Die umgesetzten Maßnahmen in 2023 und 2024 haben einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet. Zur Zielerreichung einer stetigen und nachhaltigen Reduzierung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle und der dabei zu Schaden kommenden Menschen – auf dem Weg zur Vision Zero – sind aus den jährlichen Verkehrsunfallstatistiken und darauf aufbauenden Analysen weitere Nachsteuerungsbedarfe erkannt worden. Die Vision Zero ist ein Ziel, dem sich nur durch langjährige gezielte Arbeit auf verschiedenen Tätigkeitsfeldern angenähert werden kann. Die Neufassung bzw. Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms bis 2030 beinhaltet die entsprechende Neuausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin. Eine Verabschiedung sowie Veröffentlichung ist für das erste Halbjahr 2025 angestrebt. Mit Senatsbeschluss ist eine Übersetzung in Finanzbedarfe und entsprechende Absicherungen im Haushalt möglich. Eine Bewertung der Maßnahmen durch die Unfallkommission ist frühestens nach drei Jahren möglich, da erst dann eine valide Bewertung der Unfallentwicklung möglich ist.

Im Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 30. November 2024 wurden in Berlin insgesamt 1.850 Personen bei VU schwer verletzt oder getötet. Die Gesamtzahl entspricht einem Rückgang von sieben Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum und stellt zugleich den niedrigsten kumulierten Wert an Schwerverletzten und Getöteten seit dem Jahr 2014 dar, auch wenn die Zahl der im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall getöteten Personen gestiegen ist. Die Polizei Berlin setzt in der Verkehrssicherheitsarbeit die an den Hauptunfallursachen und Risikogruppen orientierten Maßnahmen im Kontext der Vision Zero fort, wird diese evaluieren und bei Bedarf lageabhängig anpassen.

14. Welche Kreuzungen und sonstigen Unfallhäufungsstellen sollen voraussichtlich in 2025 mit welchen Maßnahmen umgebaut bzw. umgestaltet werden?

Zu 14.:

Durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sind die nachfolgenden Maßnahmen angedacht, wobei die Aufzählung nicht abschließend ist. Durch Ereignisse oder Erkenntnisse im laufenden Jahr können sich Änderungen ergeben.

Örtlichkeit	Maßnahmen
Karl-Liebknecht-Straße/Alexanderstraße – Memhardstraße	bessere Führung Linksabbieger, Verbreiterung Radverkehrsführung, Anpassung Wegweisung

Unter den Linden (UdL)/Wilhelmstraße	gesichertes Rechtsabbiegen von UdL in nördliche Wilhelmstraße, Verhinderung von Konflikten zwischen LA und südlichem Radverkehr aus der Wilhelmstraße
Schlesisches Tor (Oberbaumstraße - Skalitzer Straße/Köpenicker Straße - Schlesische Straße)	Umbau der Kreuzung u. a. zur Verbesserung der Radverkehrsführung
Rudi-Dutschke-Straße/Markgrafenstraße	Neubau LZA
Mehringdamm/Blücherstraße - Obentrautstraße	Ummarkierung zur verbesserten Führung der Linksabbieger, eindeutige Fahrstreifenaufteilung, Rotunterlegung Radfurten
Frankfurter Tor	Umbau der Kreuzung mit gesicherter Führung der Linksabbieger, auch Projekt der BVG Trambeschleunigung
Frankfurter Allee/Gürtelstraße. - Möllendorffstraße	Anpassung der Innenraummarkierung anhand der Schleppkurven, Versetzen Haltlinien zur besseren Sicht auf Radverkehr, Schutzblinker
Breite Straße/Schloßplatz	Umbau, um ordnungswidriges Geradausfahren zu verhindern
Sonnenallee/Saalestraße	Umbau der LZA mit Blinker vor der Brücke zur besseren Erkennbarkeit der Signalisierung
Scharnweberstraße/Gotthardstraße - Kapweg	Linksabbiegeverbot, Verbesserung der Verkehrsführung
Roedernallee/Lindauer Allee - Teichstraße	LZA Umbau
Markstraße/Holländer Straße	LZA Umbau und Straßenbau durch Bezirk
Markstraße/Pankower Allee	Umbau, Straßenbau und durch Bezirk
Manteuffelstraße/Burchardstraße	Sperrung des Mittelstreifendurchbruchs, Haltverbote, STOP Schild
Alt-Friedrichsfelde/Rosenfelder Straße	zweispuriges Rechtsabbiegen aus der Rosenfelder Straße und in die südliche Rosenfelder Straße signaltechnisch sichern, Lückenschluss Radverkehrsführung durch geschützte Radverkehrsanlage in Alt-Friedrichsfelde
Hermannstraße/Thomasstraße	Neubau LZA
Französische Straße/Markgrafenstraße	Neubau LZA

Schöneberger Straße/Alboinstraße – BAB	Umbau LZA mit getrennter LA Signalisierung und Signalisierung indirekt abbiegender Radverkehr
Bornholmer Straße/Gotlandstraße - Seelower Straße	Mittelstreifendurchbruch wird geschlossen

Berlin, den 22. Januar 2025

In Vertretung

Christian Hochgrebe  
Senatsverwaltung für Inneres und Sport