

**19. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Jan Lehmann (SPD)**

vom 10. September 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. September 2025)

zum Thema:

**Kiezblocks und Mobilitätsgesetz**

und **Antwort** vom 2. Oktober 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. Oktober 2025)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Jan Lehmann (SPD)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/23881  
vom 10. September 2025  
über Kiezblocks und Mobilitätsgesetz

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Bezirksämter von Berlin um Stellungnahmen gebeten. Diese werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Liegen dem Senat substantielle Beschwerden seitens Polizei, Feuerwehr oder Rettungsdiensten vor, wonach Poller im Rahmen von Kiezblocks deren Arbeit behindern?

Frage 2:

Wenn ja: an welchen konkreten Orten, in welcher Häufigkeit und mit welchen Folgen?

Frage 3:

Wie wurde seitens des Senats oder der Bezirke darauf reagiert?

Antwort zu 1 bis 3:

Die Fragen 1 bis 3 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Eine statistische Erhebung von Daten im Sinne der Fragestellung erfolgt in der Polizei Berlin sowie bei der Berliner Feuerwehr nicht.

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Dem Bezirk sind keine derartigen Beschwerden bekannt.“

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

„Es findet seitens des Bezirks ein intensiver Austausch mit der Feuerwehr statt. Im Zuge dessen konnten Planer\*innen auch an einer Hospitation teilnehmen.“

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Es liegen keine Beschwerden von den genannten Stellen vor.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Poller im Rahmen von Kiezblocks wurden im Bezirk Marzahn-Hellersdorf bisher nicht genehmigt und sind dort folglich nicht vorhanden. Sie können daher auch nicht die Polizei, Feuerwehr oder Rettungsdienste behindern.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Dem Bezirk Mitte liegen keine grundsätzlichen substantiellen Beschwerden vor. Im Rahmen der Anhörung eingehende Rückmeldungen werden abgewogen.“

Das Bezirksamt Neukölln teilt hierzu mit:

„Zunächst muss darauf hingewiesen werden, dass im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung entsprechender Maßnahmen sowohl Polizei als auch Feuerwehr angehört werden. Werden im Nachgang dennoch Probleme erkannt und dem Bezirksamt mitgeteilt, werden Lösungen dafür gesucht, die für alle Beteiligten tragfähig sind (z.B. bei Ortsterminen). Für Neukölln bedeutet das, dass z.B. der Ersatz fest installierter, aber herausnehmbarer Steckpfosten vorangetrieben wird, um beispielsweise die Durchfahrt aus verschiedenen Winkeln zu beschleunigen. An andere Stelle wurde des Weiteren eine Quersperre für die Dauer entfernt, in der eine Baustelle in einer Parallelstraße die Durchfahrt für Rettungskräfte verzögern könnte. Unabhängig von konkreten Beschwerden hat das Bezirksamt Neukölln das Intervall für die Kontrolle herausnehmbarer Steckpfosten verringert, um die Funktionsfähigkeit im Fall der Fälle zu gewährleisten. Zu Silvester 2025 hat das Bezirksamt aufgrund der erwartbaren Einsatzlage alle herausnehmbaren Steckpfosten im öffentlichen Straßenland vorsorglich entfernt. Gezielte Manipulationen und Fremdeinwirkungen werden zur Anzeige gebracht.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Dem Bezirksamt sind keine Beschwerden bekannt, da bisher keine Poller installiert sind.“

Das Bezirksamt Reinickendorf teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Reinickendorf ist die Einrichtung von Kiezblocks nicht vorgesehen.“

Das Bezirksamt Spandau teilt hierzu mit:

„Im Verwaltungsbezirk Spandau gibt es keine Kiezblocks.“ [gilt auch für alle Folgefragen]

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Da im Bezirk Steglitz-Zehlendorf kein Kiezblock eingerichtet wurde, hat das Bezirksamt hierzu keine Erkenntnisse.“ [gilt auch für Fragen 2-9, 11-17]

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„In Schöneberg bestehen seit Jahrzehnten Modalfilter, diese sind allen Akteuren bekannt und funktionieren gut. Es liegen keine aktuell bekannten Beschwerden der TÖB vor.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„In Treptow-Köpenick wurden bislang keine Kiezblocks eingerichtet.“

Frage 4:

Liegen dem Senat Beschwerden von Polizei, Feuerwehr oder Rettungsdiensten vor, dass ihre Arbeit durch parkende Autos behindert wird?

Antwort zu 4:

Eine statistische Erhebung von Daten im Sinne der Fragestellung erfolgt in der Polizei Berlin sowie bei der Berliner Feuerwehr nicht.

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Dem Bezirk sind keine derartigen Beschwerden bekannt. Bei bezirklichen Vorhaben, die eine wesentliche Umgestaltung des Straßenkörpers vorsehen, wird die Feuerwehr grundsätzlich im Rahmen des Anhörungsverfahrens beteiligt. Die Belange werden entsprechend berücksichtigt. Dies betrifft auch die Neuordnung des Parkraums.“

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Die Notfallrettung (RTW) ist bisher nicht an den Bezirk herangetreten.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Dem Bezirksamt liegen keine Beschwerden vor.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Dem Bezirksamt (GB 3 – Ordnungsamt und SGA) liegen keine entsprechenden Beschwerden vor.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Bei einem kürzlich durchgeführten gemeinsamen Test-Einsatz der Berliner Feuerwehr und des Bezirksamts im Ortsteil Friedenau wurde das Thema Falschparker als eines der großen Hindernisse in der Praxis der Feuerwehr identifiziert. Der eingesetzte Löschzug konnte Kreuzungen in engen Straßenzügen nicht passieren. Erst durch das Umsetzen der falschparkenden Kfz konnte der Löschzug seinen Weg fortsetzen.“

Frage 5:

An welchen Straßen oder Quartieren wurde dies dokumentiert?

Antwort zu 5:

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Im Nebenstraßennetz Friedenau.“

Frage 6:

Welche Maßnahmen werden ergriffen, um diese Gefahr zu reduzieren?

Antwort zu 6:

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Der Bezirk Mitte hat im Rahmen des Projekts „Sichere Kreuzungen“ über 100 Kreuzungen umgeplant, um unter anderem parkende Kfz in Knotenpunkten zu verhindern.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Umsetzen der Falschparker sowie gegebenenfalls Setzen von Parkverbotsschildern.“

Frage 7:

Gibt es dem Senat bekannte Rückmeldungen oder Studien, dass die Einrichtung von Kiezblocks mit Pollern die Arbeit von Einsatzkräften erleichtert, da Straßenräume besser zugänglich und Durchfahrten nicht durch Kfz blockiert sind?

Frage 8:

Welche wissenschaftlichen Studien oder Pilotprojekte in Berlin oder anderen Städten sind dem Senat bekannt, die Aufschluss über die Auswirkungen von Kiezblocks und Pollern auf Reaktionszeiten und Erreichbarkeit der Rettungskräfte geben?

Antwort zu 7 und 8:

Die Fragen 7 und 8 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Zum Thema „Auswirkungen von Kiezblocks bzw. Modalfiltern auf Einsatzfahrten der Feuerwehr“ wurde nach Kenntnis des Senats bislang eher rudimentär geforscht. Im Rahmen des

Bundesforschungsprogramms Stadtverkehr (FOPS) hat der Senat in diesem Jahr Forschungsbedarf zu diesem Schwerpunkt angemeldet und hofft auf eine Auswahl dieses Themas. Dem Senat bekannte Studien, die diesen Schwerpunkt zumindest indirekt behandeln, werden in den nachfolgenden Antworten der Bezirke benannt.

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Dem Bezirk sind keine derartigen Studien bekannt. Es wird darauf hingewiesen, dass der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf auf die Einrichtung von Kiezblocks verzichtet, sondern vielmehr eine flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Kiezen antizipiert. Insofern können dazu keine Aussagen getroffen werden.“

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

„Dem Bezirk wurde seitens der Feuerwehr zurückgemeldet, dass Kfz-freie Bereiche im Einsatzfall größere Aufstell- und Einsatzbereiche bieten.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Dem Bezirksamt liegen keine Informationen vor, dass Studien zu einem solchen Thema durchgeführt wurden.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Mehrere Studien und Aussagen von Rettungskräften zeigen, dass sich Kiezblock-Maßnahmen nicht negativ auf Reaktionszeiten und Erreichbarkeit der Rettungskräfte auswirken.

- Die Feuerwehr sieht in den meisten Pollerarten keine großen Probleme, solange sie sich mit einem Feuerwehr-Dreikantschlüssel öffnen lassen.
- The Impact of 2020 Low Traffic Neighbourhoods on Fire Service Emergency Response Times, in London, UK: Die Reaktionszeiten werden durch Kiezblocks nicht verlängert.
- Aussagen des Oberbrandrat Christian Feiler (Wien): „Da sind Falschparker, die wir dann abtransportieren müssen, das viel größere Problem“
- Stadt Frankfurt: „Denn die Herausforderungen für diese sind nicht Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, die bei Bedarf für Feuerwehr und Polizei außer Kraft gesetzt werden können, sondern Autos, die die Straßen blockieren.““

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Derzeit sind keine derartigen Studien bekannt.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Es gibt umfassende internationale Forschung zum Zusammenhang zwischen Verkehrsbelastung, Stau und der Einrichtung von Kiezblocks, zum Beispiel:

- Samuel Nello-Deakin, Exploring traffic evaporation: Findings from tactical urbanism interventions in Barcelona, Case Studies on Transport Policy, Volume 10, Issue 4, 2022, Pages 2430-2442, ISSN 2213-624X, <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.11.003> .

- Asa Thomas, Rachel Aldres: Changes in motor traffic inside London's LTNs and on boundary roads. 2023, Changes in motor traffic inside London's LTNs and on boundary roads
- Xiuleng Yang, Emma McCoy, Katherine Hough, Audrey de Nazelle, Evaluation of low traffic neighbourhood (LTN) impacts on NO2 and traffic, Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 113, 2022,103536, ISSN 1361-9209, <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103536>

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Die Berliner Feuerwehr beschreibt in ihrem Merkblatt „Flächen für die Feuerwehr“ (Stand 6.2025) die gesetzlichen Voraussetzungen und erforderlichen baulichen Maßnahmen, wenn Sperrvorrichtungen (im öffentlichen Straßenland) errichtet werden sollen.

In diesem Merkblatt werden auch die generellen Anforderungen an die Aufstellflächen für Hubrettungsfahrzeuge auf dem öffentlichen Straßenland beschrieben. Eine Differenzierung zwischen dem öffentlichen Straßenland mit Sperrvorrichtungen und ohne Sperrvorrichtungen gibt es nicht.“

Frage 9:

Wie beabsichtigt der Senat, diese Erkenntnisse gemäß §§ 3, 4 und 38 MobG BE (Vorrangstellung des Umweltverbundes und der Gesundheitswesen) in die Mobilitätsplanung einzubeziehen?

Frage 10:

Wie stellt der Senat sicher, dass die Vorgaben der §§ 3 und 4 MobG BE zur Priorisierung von Sicherheit und Umweltverbund im Einklang mit § 38 MobG BE umgesetzt werden, sodass Poller und Kiezblocks ihre verkehrsberuhigende Wirkung entfalten, ohne die Einsatzfähigkeit von Rettungskräften einzuschränken?“

Antwort zu 9 und 10:

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Aus Sicht des Senats sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Kiezen auch wegen der stark steigenden Einwohnendenzahlen des Landes Berlin ein sehr wichtiger Baustein, um die Menschen in den Wohngebieten vor Lärm, Abgasen und Gefahren durch übermäßigen motorisierten Verkehr zu schützen.

Mit diesen verkehrsberuhigenden Maßnahmen in Kiezen sollen insbesondere gebietsfremde motorisierte Durchgangsverkehre aus den Nebenstraßen in den Wohngebieten auf das übergeordnete Straßennetz verlagert werden, also dorthin, wo insgesamt bessere verkehrliche Voraussetzungen für die Abwicklung von größeren Verkehrsmengen gegeben sind.

Für den Senat sind die Aspekte des gesellschaftlichen Miteinanders sowie die Dienstleistungen des alltäglichen Bedarfs der betroffenen Anwohnenden jedoch ebenso von hoher Bedeutung und müssen bei den Planungen zu den verkehrsberuhigenden Maßnahmen entsprechend berücksichtigt werden. Dabei sind insbesondere notwendige Wirtschafts- und Lieferverkehre, aber auch die Belange der Müllabfuhr und allem voran die Erreichbarkeit durch Rettungsdienste von Polizei, Feuerwehr und medizinischer Nothilfe in den Konzepten zur Verkehrsberuhigung zu

beachten. Die verkehrlichen Bedarfe des öffentlichen Verkehrs, aber auch die Frage der gewünschten Verlagerung des motorisierten Verkehrs in angrenzende Gebiete und damit die verkehrliche Gesamtwirkung der Maßnahme müssen aus Sicht des Senats bei den Planungen zu den verkehrsberuhigenden Maßnahmen ebenso betrachtet und berücksichtigt werden.

Werden die zuvor genannten Punkte in den Planungen zu den verkehrsberuhigenden Maßnahmen entsprechend berücksichtigt, können solche Maßnahmen dann nach Umsetzung sicherlich den gewünschten Beitrag zur Verkehrsberuhigung in den Kiezen leisten und damit diese zu lebenswerten und attraktiven Wohnbereichen in Berlin machen.

Frage 11:

Welche Untersuchungen oder Evaluierungen zur objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit in Kiezblocks liegen dem Senat vor (z. B. Unfallzahlen, Durchfahrtszeiten, Erreichbarkeit für Einsatzkräfte)?

Frage 12:

Welche Auswirkungen haben Kiezblocks auf die Umsetzung von Vision Zero?

Antwort zu 11 und 12:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Dem Bezirksamt liegen dazu keine Daten vor.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„In Berlin-Mitte wurde im Bellermannkiez vorher und Nachher der Kfz-Durchgangsverkehr ermittelt. Weiterhin zeigen Telraam-Zählraten die Reduktion von Kfz-Verkehrsmengen.“

Das Bezirksamt Neukölln teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt hat das Unfallgeschehen vor und nach Umsetzung der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Neuköllner Reuterkiez untersucht. Dabei wurden Daten der Polizei Berlin zum Unfallgeschehen aus den Jahren 2023 und 2024 verglichen:

Im Reuterkiez wurden auf Basis dieser Daten durch die Polizei Berlin im Jahr 2023 in Summe 351 Verkehrsunfälle und im Jahr 2024 in Summe 211 Verkehrsunfälle registriert. Untersucht wurden zudem Sachschäden. Diese betragen im Jahr 2023 insgesamt 561.426 Euro und im Jahr 2024 insgesamt 270.565 Euro.

Ebenfalls untersucht wurde die Anzahl der Verletzten durch Unfälle. Demnach kam es im Reuterkiez im Jahr 2023 zu 31 Verkehrsunfällen mit Verletzten, bei denen 6 Menschen schwer und 36 Menschen leicht verletzt wurden. Im Jahr 2024 kam es zu 15 Verkehrsunfällen mit Verletzten, bei denen keine Person schwer und 16 Menschen leicht verletzt wurden.

Um herauszufinden, ob sich an anderer Stelle (also durch Verkehrsverlagerungen) die Zahl der Unfälle erhöhte, wurde das Unfallgeschehen im übergeordneten Straßennetz, d.h. explizit entlang der Pannierstraße sowie dem Bereich der Sonnenallee zwischen Pannierstraße und Hermannplatz untersucht - also rund um den Reuterkiez. Im Jahr 2023 gab es hier 161 Verkehrsunfälle (19 mit verletzten Personen, insgesamt 3 schwer und 20 leicht). Im Jahr 2024

gab es hier 131 Verkehrsunfälle (23 davon mit verletzten Personen, insgesamt 2 schwer und 21 leicht).

Zusammengefasst zeigt das: Der Vergleich zeigt also, dass durch die Umsetzung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen die Zahl der Verkehrsunfälle im angegebenen Zeitraum um 40 % geringer ausfällt. Auch die Schadenshöhe sinkt um 52 %. Nach Umsetzung der Maßnahmen wurden im Jahr 2024 keine Schwerverletzten und 56 % weniger Leichtverletzte verzeichnet. Gleichzeitig haben die Maßnahmen nicht zu einer Erhöhung der Unfallzahlen auf den umliegenden Hauptstraßen beigetragen.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Nach Einrichtung des Kiezblocks Komponistenviertel wurde nach mehreren Monaten eine Evaluation durchgeführt. Die Evaluation hat gezeigt, dass die in Phase 1 gewählte Einbahnstraßenregelung als mildestes Mittel nicht zu ausreichender Verkehrslenkung geführt hat. Verstöße gegen die Einbahnstraßenanordnungen kommen in einem Ausmaß vor, dass in Rücksprache mit der Polizei in Phase 2 die Einrichtung von Pollern erfolgen wird.

Grundsätzlich tragen Kiezblocks durch die Verkehrsberuhigung in den Wohnvierteln zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, da Durchgangsverkehre reduziert werden. Eine belastbare Beurteilung der Auswirkungen kann allerdings erst nach mehreren Jahren erfolgen. Entsprechende Studien liegen dem Bezirksamt noch nicht vor.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Die Einführung eines Kiezblocks erfolgt mit dem Ziel, in dem betreffenden Kiez den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Durchgangsverkehr ist der Verkehr, der weder Quelle noch Ziel in dem Kiez hat, diesen also nur durchfährt. Dies geschieht oft mit dem Ziel, Zeit zu sparen. Eine Reduzierung des Verkehrs und eine Reduzierung der Geschwindigkeit des verbleibenden Verkehrs reduziert das Potential für Unfälle mit Schwerverletzten und Todesopfern und unterstützt somit eine Annäherung an Vision Zero.“

Frage 13:

Teilt der Senat die Auffassung, dass durch eine Verringerung des Kfz-Durchgangsverkehrs mehr objektive Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer\*innen entsteht?

Antwort zu 13:

Der Auffassung kann grundlegend zugestimmt werden, da die Verringerung des Kfz-Durchgangsverkehrs ein Baustein ist, um die Sicherheit im Verkehr zu erhöhen. Um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden insgesamt zu erhöhen, gehören aber auch noch viele weitere Maßnahmen dazu.

Frage 14:

Lebensqualität & Klimaanpassung

Antwort zu 14:

Hierzu kann keine Antwort gegeben werden.

Frage 15:

Welche Daten und Auswertungen liegen dem Senat zu den Auswirkungen von Kiezblocks auf Gesundheit, Lärm, Luftqualität, Klimaanpassung und allgemeine Lebensqualität vor?

Antwort zu 15:

Dem Senat liegen noch keine entsprechenden Daten vor. Eine umfassende Untersuchung zur Fragestellung erfolgt derzeit im Projekt Kieztransform: <https://www.gesundheitsforschung-bmfr.de/de/kieztransform-kiezblocks-als-gesunde-nachhaltige-und-sozial-gerechte-lebenswelt-18357.php>

Frage 16:

Wie setzt der Senat dabei die Verpflichtungen aus §§ 29a-c und § 38 MobG BE sowie aus dem Berliner Klimaanpassungsgesetz um?

Frage 17:

Welche Ergebnisse sind in dem Zusammenhang vorhanden und wie werden sie in die Stadtentwicklungs- und Mobilitätsplanung einbezogen?

Antwort zu 16 und 17:

Die Fragen 16 und 17 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet: §29 MobG BE enthält keine Untergliederung in a-c. Auch ist der Sachzusammenhang zum Thema dieser Anfrage nicht zu erkennen. Die Fragen können diesbezüglich daher nicht beantwortet werden. Dem Senat ist weiterhin nicht bekannt, dass ein Berliner Klimaanpassungsgesetz bereits verabschiedet worden wäre. Demzufolge können auch keine umzusetzenden Verpflichtungen entstanden sein.

Radverkehr wird auch weiterhin mit durch den Haushaltsgesetzgeber bereitgestellten Mitteln gefördert und die Verkehrssicherheit erhöht. Die Vorgaben aus MobG BE werden dabei berücksichtigt.

Frage 18:

Gesetzliche Priorisierung

Antwort zu 18:

Hierzu kann keine Antwort gegeben werden.

Frage 19:

Wie stellt der Senat sicher, dass die Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes (Vorrang Umweltverbund: Radverkehr Fußverkehr und ÖPNV, Sicherheit, Klimaschutz) bei der Einrichtung von Kiezblocks konsequent umgesetzt werden?

Antwort zu 19:

Kiezblocks werden ausschließlich im Nebennetz eingerichtet. Die Zuständigkeit für das Nebennetz liegt bei den Bezirken. Diese werden angehalten, die in der Antwort zu Frage 9 angegebenen Vorgaben bei ihrer Planung zu berücksichtigen.

Frage 20:

Zu welcher Beurteilung kommt der Senat insgesamt, basierend auf den Rückmeldungen von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten, hinsichtlich der Abwägung zwischen einer möglichen Behinderung durch Poller und den Gefahren, die vom unregulierten motorisierten Individualverkehr ausgehen?

Antwort zu 20:

Eine Abwägung muss immer im Einzelfall erfolgen, so dass eine allgemeine Beurteilung nicht möglich ist. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1, 4 und 9 verwiesen.

Frage 21:

Ist den Antworten vonseiten des Senats etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 21:

Nein.

Berlin, den 02.10.2025

In Vertretung  
Arne Herz  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt