

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek und Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 17. Oktober 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Oktober 2025)

zum Thema:

CDU ohne Perspektive für Menschen in der Friedrichstraße (Teil 2) – naht Hilfe durch die Umsetzung des Masterplan Mitte?

und **Antwort** vom 7. November 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. November 2025)

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE) und
Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24182

vom 17. Oktober 2025

über CDU ohne Perspektive für Menschen in der Friedrichstraße (Teil 2) – naht Hilfe durch die Umsetzung des Masterplan Mitte?

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Nach der faktischen Sperrung der Friedrichstraße für sicheren Fuß- und Radverkehr zum 1. Juli 2023 hat sich die Geschäftsstraße wieder zu einer chaotischen und lauten Verkehrshölle entwickelt, die weder Aufenthaltsqualität noch Sicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden bietet. Gleichzeitig hat der Senat mit dem Masterplan für die Berliner Mitte ein Gesamtkonzept angekündigt, um das Gebiet verkehrlich zu betrachten. Bis heute sind dazu keine konkreten Ergebnisse bekannt.

Frage 1:

Wie viele Verkehrsunfälle mit Verletzten und Todesfällen mit welchen Unfallbeteiligten gab es in der Friedrichstraße im Abschnitt zwischen Französischer Straße und Leipziger Straße

- a. im Zeitraum Juli 2019 - Dezember 2019?
- b. im Zeitraum Januar 2020 bis Juli 2020?
- c. im Zeitraum August 2020 - November 2021?
- d. im Zeitraum Dezember 2021 - Januar 2023?
- e. im Zeitraum Februar 2023 bis Juni 2023?
- f. im Zeitraum Juli 2023 bis Dezember 2023?
- g. im Zeitraum Januar 2024 bis Dezember 2024?
- h. im Zeitraum Januar 2025 bis Juni 2025?

(Bitte jeweils nach Monaten und Unfallverursachenden aufgeschlüsselt darstellen)

Antwort zu 1:

Die erfragten Daten sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen. Monate, in denen keine Verkehrsunfälle (VU) mit Personenschaden an der erfragten Örtlichkeit und im jeweils erfragten Zeitraum polizeilich registriert wurden, werden nicht aufgeführt. Die Bezeichnung Verkehrsunfall (VU) mit Personenschaden umfasst auch Verkehrsunfälle mit Todesfolgen.

Zu 1a.:

Monat	Anzahl der Verkehrsunfälle (VU) mit Personenschaden
Juli	2
August	2
Oktober	1
November	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der Beteiligten
Kleinkrafttradführende	1
Elektrokleinstfahrzeugführende	1
Radfahrende	4
Pkw-Führende	5
zu Fuß Gehende	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der Hauptverursachenden
Pkw-Führende	4
Radfahrende	1
zu Fuß Gehende	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Zu 1b.:

Monat	Anzahl der VU mit Personenschaden
Juni	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der Beteiligten
zu Fuß Gehende	1
Pkw-Führende	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der Hauptverursachenden
zu Fuß Gehende	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Zu 1c.:

Monat	Anzahl der VU mit Personenschaden
Mai	1
Juni	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der Beteiligten
Elektrokleinstfahrzeugführende	1
Radfahrende	1
sonstige Fahrzeugführende	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der Hauptverursachenden
Elektrokleinstfahrzeugführende	1
sonstige Fahrzeugführende	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Zu 1d.:

Monat	Anzahl der VU mit Personenschaden
August	1
Oktober	1
Januar	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der Beteiligten
zu Fuß Gehende	2
andere Person	1
Radfahrende	3

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der Hauptverursachenden
Radfahrende	2
zu Fuß Gehende	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Zu 1e.:

Monat	Anzahl der VU mit Personenschaden
Februar	1
Mai	1
Juni	2

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der Beteiligten
Radfahrende	5
zu Fuß Gehende	1
Pkw-Führende	2

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der Hauptverursachenden
Pkw-Führende	2
Radfahrende	2

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Zu 1f.:

Monat	Anzahl der VU mit Personenschaden
Oktober	1
November	1
Dezember	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der Beteiligten
Kleinkrafttradführende	1
Pkw-Führende	4
Radfahrende	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der Hauptverursachenden
Pkw-Führende	3

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Zu 1g.:

Monat	Anzahl der VU mit Personenschaden
April	1
Mai	2
September	1
Oktober	2

November	1
----------	---

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der Beteiligten
Kleinkrafttradführende	1
Pkw-Führende	7
übrige Fahrzeugführende	1
Radfahrende	4
zu Fuß Gehende	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der Hauptverursachenden
Pkw-Führende	4
Radfahrende	2
zu Fuß Gehende	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Zu 1h.:

Monat	Anzahl der VU mit Personenschaden
Mai	1
Juni	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der Beteiligten
Elektrokleinstfahrzeugführende	1
Radfahrende	1
Pkw-Führende	2

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Verkehrsbeteiligungsart	Anzahl der Hauptverursachenden
Elektrokleinstfahrzeugführende	1
Pkw-Führende	1

Quelle: DWH VklB, Stand: 30. September 2025

Frage 2:

Wie hat sich die Luftqualität und Lärmbelastung in der Friedrichstraße im Abschnitt zwischen Französischer Straße und Leipziger Straße entwickelt

- im Zeitraum Juli 2019 - Dezember 2019?
- im Zeitraum Januar 2020 bis Juli 2020?
- im Zeitraum August 2020 - November 2021?
- im Zeitraum Dezember 2021 - Januar 2023?

- e. im Zeitraum Februar 2023 bis Juni 2023?
 - f. im Zeitraum Juli 2023 bis Dezember 2023?
 - g. im Zeitraum Januar 2024 bis Dezember 2024?
 - h. im Zeitraum Januar 2025 bis Juni 2025?
- (Bitte Schadstoffmengen für Feinstaub PM 10, PM 2,5, Stickoxid, Ruß, Benzol und Dezibelwerte einzeln auflisten)

Antwort zu 2:

Im Abschnitt zwischen Französischer Straße und Leipziger Straße besteht in der Friedrichstraße 172 der Messpunkt 562 (MP562) des Berliner Luftgütemessnetzes. Dort werden Passivsammler zur Bestimmung von Stickstoffdioxid und ein Ruß- und Benzol-Immissionssammler (RUBIS) zur Bestimmung von elementarem und organischem Kohlenstoff betrieben. Die Probenahme erfolgt jeweils über einen Zeitraum von zwei Wochen. Die Analyse erfolgt im Labor. Werte für elementaren und organischen Kohlenstoff liegen zurzeit nur bis Anfang 2023 vor. Aufgrund eines Wasserschadens im Labor konnten nicht alle Messungen und Auswertungen durchgeführt werden. Nach der Wiederinbetriebnahme mussten dann Priorisierungen erfolgen, so dass die Bestimmung von elementarem und organischem Kohlenstoff bisher noch nicht realisiert werden konnte.

Für die angefragten Zeiträume wurden die in der Tabelle dargestellten Konzentrationen ermittelt. Alle angegebenen Werte unterliegen weiterhin der Qualitätskontrolle.

Tabelle: Konzentrationen von Stickstoffdioxid (NO₂), elementarem Kohlenstoff (EC) und organischem Kohlenstoff (OC) in µg/m³ am MP 562

Komponente	NO ₂	EC	OC
Juli 2019 - Dezember 2019 (03.07.2019-03.01.2020)	33	0,9	4,6
Januar 2020 bis Juli 2020 (03.01.2020-29.07.2020)	24	0,7	3,7
August 2020 - November 2021 (29.07.2020-01.12.2021)	19	0,6	4,1
Dezember 2021 - Januar 2023 (01.12.2021-25.01.2023)	18	0,7	5,0
Februar 2023 bis Juni 2023 (25.01.2023-28.06.2023)	16	Werte noch nicht verfügbar	Werte noch nicht verfügbar
Juli 2023 bis Dezember 2023 (28.06.2023-28.12.2023)	18	Werte noch nicht verfügbar	Werte noch nicht verfügbar
Januar 2024 bis Dezember 2024 (28.12.2023-03.01.2025)	20	Werte noch nicht verfügbar	Werte noch nicht verfügbar
Januar 2025 bis Juni 2025 (03.01.2025-02.07.2025)	21	Werte noch nicht verfügbar	Werte noch nicht verfügbar

Eine Auflistung der Lärmentwicklung in den genannten Zeiträumen liegt dem Senat nicht vor. Die aktuelle strategische Lärmkarte des Landes Berlin mit dem Erscheinungsjahr 2022 beruht auf Verkehrsmengen des Jahres 2019 und weist die Lärmindizes L_{DEN} für den Ganzttag und L_{NIGHT} für die Nacht aus. Demnach sind die straßenseitigen Fassaden der Gebäude mit

Wohnungen in der Friedrichstraße im Abschnitt zwischen Französischer Straße und Leipziger Straße Lärmpegeln von rund L_{DEN} 69 Dezibel (A-bewertet) und L_{NIGHT} 61 Dezibel (A-bewertet) ausgesetzt. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Werte für die Zeiträume a und b repräsentativ sind. Die strategischen Lärmkarten sind unter <https://www.berlin.de/umweltatlas/verkehr-laerm/laermbelastung/2022/karten/> veröffentlicht. Die Auswirkungen auf die Lärmbelastung der temporären Unterbrechung für den motorisierten Verkehr infolge eines Verkehrsversuchs wurden in einem überschlägigen Verfahren ermittelt. Grundlage waren Verkehrserhebungen an folgenden Stichtagen:

- 14. Juli 2020 (Verkehrsmengen vor dem Verkehrsversuch)
- 10. September 2020 (Verkehrsmengen mit Verkehrsversuch).

Ermittelt wurden die Differenzen der Lärmbelastung, nicht aber deren Höhe. Im Abschnitt der Friedrichstraße zwischen Französischer Straße und Leipziger Straße sank die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr um bis zu 20 Dezibel.

Für spätere Zeiträume wurden keine Lärmermittlungen durchgeführt. Hierzu wird die Fortschreibung der strategischen Lärmkarte Auskunft geben können, die 2027 zu erwarten ist.

Frage 3:

Wie begründet der Senat die Entscheidung, die Öffnung der Friedrichstraße für sicheren Fuß- und Radverkehr abrupt zu beenden, obwohl dem Senat bekannt war, dass die Finanzmittel für die Verkehrsberuhigung in jedem Fall umfänglich gezahlt werden müssen?

Frage 5:

Wer trägt die Verantwortung für den Schaden der dem Land Berlin hiermit entstanden ist?

Frage 6:

Welche Rolle spielte der Abgeordnete Lucas Schaal und/oder weitere Abgeordnete der CDU Berlin bei der Entscheidungsfindung, das Projekt Fußgängerbereich Friedrichstraße vorzeitig zum 01.07.2023 zu beenden?

Antwort zu 3, 5 und 6:

Die Fragen 3, 5 und 6 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt hat auf Grundlage mehrerer vorliegender Widersprüche gegen die Teileinziehung der Friedrichstraße zwischen Leipziger Straße und Französischer Straße seinerzeit entschieden, den Widerspruchsführern ein Moratorium anzubieten und in einem breiten Beteiligungsprozess und eng abgestimmt mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen eine überzeugende verkehrliche Gesamtplanung (Masterplan Mitte) zu erarbeiten. Mit dem Moratorium sollte sichergestellt werden, dass die dauerhafte Gestaltung der historischen Mitte nicht durch parallele juristische Verfahren eingeschränkt oder Vorfestlegungen durch ein Gericht getroffen werden. Dementsprechend wird erst auf Basis der Ergebnisse des Masterplanverfahrens zu entscheiden sein, ob die avisierte Teileinziehung der Friedrichstraße umgesetzt wird oder aufzuheben ist.

Aus Sicht der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt waren die Voraussetzungen einer sofortigen Vollziehung der Teileinziehung, die das Bezirksamt Mitte angestrebt hatte, nicht gegeben. Dementsprechend wurde der Straßenabschnitt ab dem 01.07.2023 wieder für den Kfz-Verkehr freigegeben.

Frage 4:

In welcher Höhe sind für das Land Berlin Kosten entstanden für die Erfüllung der im Sommer 2023 noch laufenden Verträge im Zusammenhang mit der Gestaltung des Fußgängerbereichs Friedrichstraße und der Konzeptionierung und Durchführung von Veranstaltungen in diesem Straßenabschnitt, die aufgrund der vorzeitigen Beendigung des Fußgängerbereichs Friedrichstraße ab dem 01.07.2023 nicht mehr umgesetzt werden konnten?

Antwort zu 4:

Aufgrund der Freigabe der Friedrichstraße für den Kfz-Verkehr ab 01.07.2023 konnten die vertraglich vereinbarten Leistungen im Zusammenhang mit der temporären Gestaltung des Fußgängerbereichs und der Konzeptionierung und Durchführung von Veranstaltungen in diesem Straßenabschnitt durch den Auftragnehmer nicht mehr vollumfänglich erbracht werden. Es waren noch beauftragte Leistungen in Höhe von 123.016,25 € (brutto) offen. Eine Kündigung des Vertrages war jedoch nicht möglich. Vielmehr hatte der Auftragnehmer seinen Leistungsanspruch behalten, da die Leistungserbringung nunmehr zwar unmöglich war, für diesen Umstand jedoch der Senat als Auftraggeber verantwortlich war, da das Land selbst die Anordnung der sofortigen Vollziehung der Teileinziehung zurückgenommen hat. Vor diesem Hintergrund hat die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt mit dem Auftragnehmer im Sommer 2023 einen Auflösungsvertrag verhandelt, in welchem eine Ausgleichszahlung in Höhe von 107.000 € (brutto) vereinbart wurde.

Frage 7:

Gemäß Antwort auf die Anfrage 19/20207 sollte im Zuge des Masterplans für die Berliner Mitte durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen das „Regelwerk zur Straßenraumgestaltung Friedrichstadt“ überarbeitet werden, bei der eine verbesserte Aufenthaltsqualität und Klimaanpassungen wichtige Kriterien sein sollen. Wann wird das überarbeitete Regelwerk veröffentlicht und was sind die zentralen Änderungen darin zur Verbesserung von Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung?

Antwort zu 7:

Die Überarbeitung des „Regelwerks Straßenraumgestaltung Friedrichstadt, Dorotheenstadt und Friedrichswerder“ soll zum Ende des Jahres 2025 abgeschlossen und Anfang 2026 veröffentlicht werden. Die wesentlichen Neuerungen bestehen in der grundsätzlichen Bejahung von Straßenbaumpflanzungen sowie der Anlage von begrünten Versickerungsflächen und der damit einhergehenden Veränderung des bislang eher steinern geprägten Gebietscharakters. Eine weitere zentrale Änderung besteht in einem veränderten Umgang mit den im Straßenraum zur Verfügung stehenden Flächen.

Frage 8:

Wann sollen die im überarbeiteten „Regelwerk zur Straßenraumgestaltung Friedrichstadt“ angepassten Kriterien und Maßnahmen in der Friedrichstraße umgesetzt werden und welche Mittel stehen dafür zur Verfügung?

Antwort zu 8:

Nach der Veröffentlichung des überarbeiteten Regelwerks sollen alle Tiefbaumaßnahmen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel in dem Bereich Friedrichstadt, Dorotheenstadt und Friedrichswerder nach den neuen Vorgaben umgesetzt werden. Die erforderlichen Mittelanmeldungen obliegen den jeweils zuständigen Baudienststellen.

Frage 9:

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens „Masterplan für die Berliner Mitte - mehr Aufenthaltsqualität durch moderne Straßenräume“ wurden die folgenden 5 beliebtesten Ideen veröffentlicht:

- Einrichtung einer Fußgängerzone am Hackeschen Markt
- Einrichtung einer Fußgängerzone in der Friedrichstraße
- Errichtung eines „Superblocks“ am Gendarmenmarkt
- Einführung einer autofreien Spandauer Straße
- Umgestaltung und Begrünung der Leipziger Straße

Wie wurden diese Maßnahmen im Masterplan Mitte aufgenommen und wann, in welcher Form und mit welchen Mitteln sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden?

Antwort zu 9:

Im Rahmen des Masterplan-Verfahrens werden die genannten Ideen aus der Online-Beteiligung nicht als unmittelbar verbindliche Maßnahmen mit festem Zeitplan behandelt, sondern im Rahmen eines übergeordneten Konzept- und Untersuchungsverfahrens vertieft geprüft und abgewogen.

Die Maßnahmen im verkehrlichen Innenstadtkonzept werden derzeit sowohl für Schwerpunktbereiche als auch das gesamte Untersuchungsgebiet festgelegt.

Frage 10:

Im Rahmen des Prozesses zum Masterplan Mitte wurde ein umfassender Bericht zum Status quo als Teil der verkehrlichen Innenstadtkonzeptes veröffentlicht, der dem Gebiet erhebliche verkehrliche Defizite, hohe Belastung durch Durchgangsverkehr, eine überproportionale Nutzung des öffentlichen Raums durch parkende Kfz, Mängel bei der Verkehrssicherheit und Defizite bei der Umsetzung des Radverkehrsnetzes attestiert¹. Welche Schlussfolgerungen zieht der Senat aus dieser Analyse und welche Maßnahmen zur Verbesserung dieser Situation sollen nun bis wann umgesetzt werden? Welche Mittel stehen dafür zur Verfügung?

¹https://senstadt-blm.de/irimages/masterplan-berliner-mitte-netzgestaltung_status-quo-bericht.pdf

Frage 11:

In dem in Frage 7. erwähnten Status quo Bericht wird zudem dargestellt, dass mit durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken von 5.001-10.000 Fahrzeugen in den überwiegenden Teilen der Friedrichstraße diese zu den am wenigsten befahrenen Straßen des übergeordneten Straßennetzes gehört. Aus welchen weiteren Daten schließt der Senat auf die besondere verkehrliche Bedeutung der Friedrichstraße für den motorisierten Durchgangsverkehr, die einem stärkeren Fokus in der Gestaltung der Friedrichstraße auf Aufenthaltsqualität, Fuß- und Radverkehrsbelange und Begrünung widersprechen würden?

Frage 12:

In dem Bericht wird zudem analysiert, dass „der Anteil des Kraftfahrzeug-Verkehrs am Modal Split ist mit 26 Prozent in der Gesamtstadt nach wie vor hoch, was sich in zahlreichen negativen Auswirkungen niederschlägt. Obwohl der Anteil des Motorisierter Individualverkehr-Verkehrs im Bezirk nur bei 12,8 Prozent liegt, hat der Kraftfahrzeug-Verkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern den größten Flächenverbrauch durch Verkehrs- und Parkflächen. Zudem sind an vielen Verkehrsunfällen Kraftfahrzeuge beteiligt. Durch die zentrale Lage des Untersuchungsgebietes ist es stark vom Durchgangsverkehr der Bundesstraßen frequentiert.“ Durch welche Maßnahmen soll künftig der hohe Flächenverbrauch durch Verkehrs- und Parkflächen reduziert werden, um einem angemessenen Anteil der Flächen entsprechend dem Anteil des MIV am Modal Split anderen Nutzungen zuzuführen?

Frage 13:

Zum Radnetz analysiert der Bericht: „Dabei zeigen sich größere Lücken zwischen dem bis 2023 zu realisierenden Zielnetz und dem Ausbaustand.“

Mit welchen Maßnahmen sollen diese Lücken geschlossen werden und welche Haushaltsmittel sind dafür verbindlich eingeplant?

Frage 14:

Der Bericht führt des Weiteren aus: „Auf Berlins Straßen ereignen sich nach wie vor viele Verkehrsunfälle, obwohl die Sicherheit ein besonderes Anliegen des Senates ist.“

Mit der Umsetzung welcher Maßnahmen im Bereich der Berliner Mitte im Sinne des Masterplans wird der Senat seinem besonderen Anliegen verbesserte Verkehrssicherheit gerecht werden und die Zahl der Verkehrsunfälle wirksam reduzieren?

Frage 15:

Auf Seite 36 des Berichts führt dieser aus, „dass es im Gebiet keine großräumigen Straßenverbindungen der Stufe I mehr geben soll.“

Welche Folgen hat das für die im Gebiet liegenden Bundesstraßen? Wurden dazu bereits Abstimmungen mit dem Bund aufgenommen? Wenn ja, mit welchem Ergebnis, wie ist der Stand der Gespräche bzw. wenn nein, wann sollen diese Abstimmungen aufgenommen werden?

Frage 17:

Auf Seite 48 des Berichts wird ausgeführt: „Eine wichtige Achse im Fußverkehr in Nord-Süd-Richtung stellt die Friedrichstraße dar. Sie verbindet die Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte und ist ein wichtiges Ziel für Touristen und Berlinerinnen und Berliner.“ sowie „Mit Ausnahme des nördlichen Spreeufers, das fast ausschließlich für Fußverkehr zugänglich ist und dem Mittelstreifen der Straße Unter den Linden, wird dem Fußverkehr entsprechend seiner Wichtigkeit nicht proportional mehr Platz im Straßenraum eingeräumt.“

Wie soll dem Fußverkehr entsprechend seiner Wichtigkeit proportional mehr Platz im Straßenraum sowohl in der

Friedrichstraße als auch im Gebiet insgesamt eingeräumt werden? Welche Maßnahmen sollen dafür bis wann umgesetzt werden und welche Mittel stehen dafür bereit?

Frage 18:

Weiter heißt es im Bericht: „Noch sind viele Routen nicht durchgängig mit einer Radverkehrsinfrastruktur ausgestattet. Zudem entsprechen die Abmessungen der vorhandenen Radverkehrsanlagen oft nicht den im Radverkehrsplan geforderten Mindestmaßen.“

Wie sollen diese Defizite mit welchen Maßnahmen bis wann behoben werden?

Frage 19:

Auf Seite 51 des Berichts heißt es: „Außerdem sieht das Berliner Mobilitätsgesetz vor, dass dem Radverkehr als Teil des Umweltverbundes im Vorrangnetz Vorrang vor dem Motorisierter Individualverkehr eingeräumt wird. Eine detaillierte Analyse zur Einhaltung dieser Vorgaben wird empfohlen.“

Wann soll diese detaillierte Analyse durchgeführt werden und an welchen Stellen im Berliner Vorrangnetz wurde dem Radverkehr bereits Vorrang vor dem Motorisierten Individualverkehr eingeräumt? Wie soll diese gesetzliche Vorgabe bis wann an welchen weiteren Stellen umgesetzt werden?

Frage 20:

Der Bericht zeigt auch die Überlagerung der Vorrangnetz für MIV, ÖPNV und Rad und verweist auf den Bedarf, die damit einhergehenden Konflikte zu bearbeiten und möglichst aufzulösen. Welche Schritte und Prozesse laufen dazu derzeit bei der Senatsverwaltung, um diese Herausforderung zu bewältigen und wann ist dabei mit Ergebnissen zu rechnen?

Frage 21:

Der Bericht analysiert zudem: „Räumliche Häufungen an Verkehrsunfällen traten insbesondere an größeren Knotenpunkten wie den Folgenden auf:

Otto-Braun-Straße

Karl-Liebknecht-Straße

Mollstraße

Knotenpunkte der Leipziger Straße, der Torstraße, der Friedrichstraße und Unter den Linden“

Welche Maßnahmen hat bzw. wird der Senat an den genannten Knotenpunkten ergreifen, um die Verkehrssicherheit wirksam zu erhöhen und die Unfallzahlen signifikant zu reduzieren?

Frage 23:

Auf Seite 66 stellt der Bericht fest: „Auffällig ist, dass es auch auf Straßen mit vergleichsweise geringen Verkehrsstärken zu Unfalhäufungen kam. [...] Straßenabschnitte mit vergleichsweise geringen Verkehrsstärken wie die Friedrichstraße und die Oranienburger Straße weisen dennoch hohe Unfallzahlen auf.“

Mit welchen Maßnahmen wird der Senat die hohen Unfallzahlen in der Friedrichstraße senken? Wann sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden?

Frage 24:

Auf Seite 68 des Berichts wird aufgelistet und in der Karte dargestellt, dass u.a. die Umgestaltung der Friedrichstraße im Abschnitt von Unter den Linden bis Leipziger Straße als Straßenbaumaßnahme geplant ist. Welche Maßnahmen und Planungen sollen dabei bis wann umgesetzt werden und welche Mittel stehen dafür zur Verfügung? Welche Beteiligungsformate sind dafür vorgesehen?

Frage 27:

Bezüglich des ruhenden Verkehrs analysiert der Bericht zahlreiche Probleme, die mit dem ruhenden Verkehr einhergehen, zeigt aber auch Lösungsansätze auf:

„In der dicht bebauten Berliner Innenstadt herrscht ein intensiver Wettbewerb um den begrenzten öffentlichen Raum. Parkende Fahrzeuge beanspruchen viel davon für sich.“,

„Diese Flächen stehen in direkter Konkurrenz zu anderen wichtigen urbanen Funktionen wie Grünflächen, Aufenthaltsbereichen, Fahrradinfrastruktur oder Busspuren.“,

„Eine Analyse des Parkraumangebots und seiner Nutzung ist daher essenziell, um Potenziale für eine effizientere Flächennutzung zu identifizieren und die Umverteilung des öffentlichen Raums zu planen.“,

„Parksuchverkehre tragen in Großstädten signifikant zum Verkehrsaufkommen bei. In Berlin beträgt die mittlere Suchzeit für einen Parkplatz 6 bis 9 Minuten pro Fahrt und insgesamt 62 Stunden Suchzeit pro Fahrenden und Jahr. Das trägt nicht nur zur Staubildung bei, sondern führt auch zu einer Erhöhung der Lärm- und Schadstoffemissionen. Eine strategische Parkraumplanung, die Standorte, Kapazitäten und Bewirtschaftungsformen optimiert, kann diese negativen Effekte reduzieren. Hierbei spielen innovative Konzepte wie digitale Parkleitsysteme und zentralisierte Parkhäuser eine wichtige Rolle.“,

„Verfügbarkeit und Kosten von Parkplätzen haben einen direkten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Eine restriktive Parkraumpolitik kann als effektives Steuerungsinstrument zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen dienen.“,

„Das gut ausgebaute öffentliche Verkehrsnetz in der Berliner Innenstadt sowie die Einbindung in das Radverkehrsnetz ermöglichen für die meisten Nutzenden eine Anreise mit dem Umweltverbund.“

„Die Gebühren für Anwohnerparkausweise sind in Berlin außerordentlich gering im deutschen und internationalen Vergleich. Für zwei Jahre kostet Anwohnerparken stadtweit 20,40 €, also 10,20 € pro Jahr.“

„Perspektivisch sollte eine Verlagerung des Straßenparkens in Parkanlagen überprüft werden.“

Mit welchen Maßnahmen, Konzepten und Planungen wird der Senat diese Lösungsansätze umsetzen oder die Bezirke bei der Umsetzung unterstützen? An welchen Stellen wird der Senat den öffentlichen Raum im Gebiet des Masterplans der Berliner Mitte umverteilen? Wie soll die Nutzung der teils unausgelasteten Parkhäuser im Gebiet verbessert werden und bis wann ist soll eine merkliche Verlagerung des Straßenparkens in Parkanlagen erfolgen?

Frage 28:

Das Fazit des Berichts zum ruhenden Verkehr lautet wie folgt: „Die Umnutzung von Parkflächen im Straßenraum bieten beinahe überall im Untersuchungsgebiet die Chance für die Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes durch Begrünung, neue Aufenthaltsflächen, mehr Platz für aktive Mobilitätsangebote oder Mehrfachnutzung. Alternative Mobilitätsangebote zum Motorisierter Individualverkehr sind ausgezeichnet ausgebaut.“, „Ein kritischer Punkt im Gebiet ist der hohe Versiegelungsgrad, insbesondere in Verbindung mit dem hohen Flächenverbrauch durch den ruhenden Verkehr. Eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in bestehende Parkhäuser und eine Reduzierung der Gesamtflächen könnte den Nutzungsdruck im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren. Im Sinne der Flächengerechtigkeit kann dieser Raum anderen Verkehrsarten zur Verfügung gestellt oder für Entsiegelungsmaßnahmen der grünen und blauen Infrastruktur genutzt werden. Dies ist eine Maßnahme, um dem Hitzeinsel-Effekt in der Berliner Innenstadt entgegenzuwirken.“

Welche konkreten Umnutzungen von Parkflächen sind vom Bezirk und/oder Senat im Gebiet der Berliner Mitte geplant? Wie soll der hohe Entsiegelungsgrad im Gebiet reduziert und die Flächengerechtigkeit erhöht werden? Welche Mittel stehen dafür in welcher Höhe bereit?

Frage 29:

Der Bericht analysiert, „dass bei der Netzgestaltung auf Zukunftsfähigkeit und Resilienz zu achten ist, um die Anfälligkeit des Stadtgebiets gegenüber vorhersehbaren und unvorhersehbaren Ereignissen so gering wie möglich zu halten. Dazu bedarf es einer klaren Vision und einer integrierten Stadtentwicklung.“

Welche klare Vision verfolgt der Senat bei der Entwicklung der Zukunftsfähigkeit des Berliner Verkehrssystems und wie wird diese in der integrierten Stadtentwicklung verankert?

Antwort zu 10 bis 15, 17 bis 21, 23, 24, 27 und 28:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 10, 13, 14, 17, 18, 21, 23, 27 und 28 zusammen beantwortet:

Der im Rahmen des Masterplanverfahrens Berliner Mitte erarbeitete Status-quo-Bericht dient der fachlichen Bestandsaufnahme und bildet die Grundlage für die weitere Entwicklung des verkehrlichen Innenstadtkonzepts. Die darin dargestellten verkehrlichen Defizite und Handlungsbedarfe werden derzeit in Maßnahmenempfehlungen überführt.

Die Festlegung und Priorisierung der Maßnahmen erfolgen derzeit im Rahmen der Erarbeitung des Abschlussberichts, der in 2026 vorgestellt werden soll.

Eine konkrete Mittelzuweisung erfolgt erst nach Abschluss des Konzepts und entsprechender haushaltstechnischer Prüfung. Allerdings stellt das verkehrliche Innenstadtkonzept kein Umsetzungskonzept dar, das z.B. mit Mitteln der Investitionsplanung hinterlegt ist, sondern eine strategische Entwicklungsplanung für den Bereich der Berliner Mitte, welche die Grundlage für das Verwaltungshandeln und künftige Haushaltsentscheidungen bilden soll.

Frage 16:

Auf Seite 44 des Berichts wird die vordringliche Priorität für drei Straßenbahnlinien betont, die spätestens bis 2035 umgesetzt werden sollten.

- a) Wie ist der Stand der Planungen für die Strecke Potsdamer Platz – Schöneweide?
- b) Wie ist der Stand der Planungen für die Strecke Spittelmarkt – Hallesches Tor – Mehringdamm?
- c) Welche Mittel sind für diese Planungen im aktuellen Entwurf des Doppelhaushalts für die Jahre 2026/27 eingeplant?
- d) Von welchen Fertigstellungsterminen geht der Senat derzeit für diese Strecken aus?
- e) Wie sollen diese Strecken baulich realisiert werden, wenn die zu den Linien führende Strecke Alexanderplatz – Potsdamer Platz aufgrund des Planungsstopps des aktuellen Senats nicht mehr realisiert wird? Ist dann ein Inselbetrieb für diese Linien des vordringlichen Bedarfs geplant?
- f) Da auch für die Strecke Alexanderplatz – Potsdamer Platz im Bericht der vordringliche Bedarf betont wird: aufgrund welcher fachlichen Einschätzungen wurde trotz des hohen Bedarfs ein Stopp des Projektes entschieden, wenngleich auch gemäß der Planung, die in Seite 36 des Berichts dargestellt wird, es bis 2030 keine großräumigen Straßenverbindungen mehr in dem Gebiet geben soll und damit die Bedeutung der Leipziger Straße für den MIV erheblich abnimmt und damit mehr Straßenraum zugunsten der Tramstrecke umverteilt werden kann?

Antwort zu 16:

- a) Das Projekt befindet sich in der Leistungsphase 1 – der Grundlagenermittlung und soll bis Ende des Jahres abgeschlossen werden.

- b) Derzeit ist noch kein Starttermin für das Projekt avisiert.
- c) Derzeit wird der Nahverkehrsplan Berlin 2024-2028 inkl. des ÖPNV-Bedarfsplans erarbeitet. Im Zusammenhang mit den aktuellen finanziellen Rahmenbedingungen für verkehrliche Projekte müssen dabei neben der Festschreibung von Maßnahmen wegen der verkehrlichen Bedarfe auch Priorisierungen für die Planung von neuen Vorhaben vorgenommen werden. Dem Ergebnis des laufenden Aufstellungsprozesses kann nicht vorgegriffen werden. Im aktuellen Entwurf des DHH sind für Straßenbahnprojekte in den Leistungsphasen 0 und 1 (Titel 0730/54220) 750.000 Euro für 2026 und 600.000 Euro für 2027 vorgesehen
Für die Planungsmittel der Straßenbahn- und U-Bahn-Projekte sind im Titel 0730/68253 - Zuschüsse an die BVG für die Planungen von Neubauvorhaben jeweils 5.000.000 € für 2026 und 2027 vorgesehen.
- d) Für die Strecke Potsdamer Platz – Schöneweide wird die Inbetriebnahme 2035 angestrebt. Dies ist abhängig vom Planungsablauf und Unvorhergesehenem. Weitere Termine können nicht benannt werden.
- e) Mit der Strecke Potsdamer Platz – Schöneweide und der Neubaustrecke Warschauer Straße – Hermannplatz ist die Verbindung zum Straßenbahnnetz gegeben; ein Inselbetrieb wird nicht vorgesehen.
- f) Angesichts der aktuellen Haushaltslage waren Priorisierungsentscheidungen erforderlich.

Frage 22:

Der Bericht führt des Weiteren aus: „Eine Unfallhäufung ist jedoch insbesondere auf Straßen mit Tempo 50 festzustellen.“ und „Bei höherer zulässiger Höchstgeschwindigkeit ereigneten sich mehr Unfälle als auf Straßen mit Tempo 30.“

Welche grundsätzlichen Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht der Senat aus dieser Analyse im Hinblick auf die Ausweitung oder Einschränkung von Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet bzw. auf ausgewählten Straßenabschnitten?

Antwort zu 22:

Die im Bericht dargestellten Zusammenhänge bestätigen die bereits bekannte Tendenz, dass niedrigere Geschwindigkeiten zu einer höheren Verkehrssicherheit beitragen.

Eine Anordnung von Tempo 30 erfolgt strecken- bzw. abschnittsbezogen auf Grundlage des geltenden bundesrechtlichen Straßenverkehrsrechts nach verkehrlicher und sicherheitsrelevanter Bewertung im Zuge der jeweiligen Anordnungen.

Frage 25:

Ebenso wird dort der Umbau der Straße Unter den Linden aufgelistet. Welche Maßnahmen sind dabei geplant und wann sollen diese umgesetzt werden? Welche Mittel stehen dafür zur Verfügung?

Antwort zu 25:

Der Straßenzug Unter den Linden soll mit dem geplanten grundlegenden Umbau einen öffentlichen Raum mit höherer Aufenthaltsqualität und mehr Verkehrssicherheit für alle schaffen. Zusätzlich soll den Anforderungen aus dem Klimawandel entsprochen werden.

Die Maßnahme besteht aus 2 Projektteilen, die zeitlich versetzt realisiert werden.

Als vorgezogener erster Projektteil ist die Neugestaltung der zum Teil baumlosen Mittelpromenade geplant. Aufgrund der geringen Vitalität und zu erwartenden geringen Lebensdauer des Altbaumbestandes ist der Ersatz und die Entwicklung einer neuen, gesunden und klimaangepassten Baumallee aus Silberlinden zentraler Bestandteil der Maßnahme. Darüber hinaus werden die lückenhaften und stark verdichteten Rasenflächen durch hochwertige Pflanzbeete mit einer attraktiven, reich blühenden, artenreichen und insektenfreundlichen Bepflanzung ersetzt. Zum Schutz ist eine erhöhte Einfassung der Beete aus Granitelementen vorgesehen. Durch das geplante dezentrale Regenwassermanagement wird das anfallende Regenwasser der Mittelpromenade direkt in die Baumbeete eingeleitet. So kann das Regenwasser sowohl den Pflanzen als auch zur Verdunstung mit Abkühlungseffekten dienen. Zusätzlich wird für Trockenperioden eine digital gesteuerte Bewässerungsanlage eingebaut. Die Umsetzung der Maßnahme Neugestaltung der Mittelpromenade ist ab Mitte 2026 avisiert mit ersten Baumpflanzung im Herbst 2026 und wird voraussichtlich bis Ende 2029 andauern.

Die Finanzierung erfolgt über das Sondervermögen Infrastruktur Wachsende Stadt (SIWA). Vorbereitende Maßnahmen für die Bäume werden über die vom Senat beschlossene Strategie Stadtlandschaft finanziert.

Der 2. Projektteil umfasst die Richtungsfahrbahnen und Nebenanlagen, d.h. sämtliche öffentlichen Verkehrsflächen zwischen den Gebäuden und der Mittelpromenade, die sich von der Wilhelmstraße bis zur Universitätsstraße erstrecken. Die Verkehrsanlagenplanung ist im Dezember 2023 gestartet. Im Rahmen dieser Planung werden die Flächenzuteilungen für die verschiedenen Verkehrsarten neu konzipiert. Im Focus steht insbesondere die Verbreiterung der Gehwege. Die Neuaufteilung der Flächen für den Rad- und Kfz-Verkehr erfolgt unter Berücksichtigung der Interessen des ÖPNV-/ Wirtschafts-/ Rad- und Individualverkehrs. Besonderes Augenmerk liegt auf einer dem Boulevard angemessenen hochwertigen Gestaltung der öffentlichen Räume. Der geschädigte und lückenhafte Baumbestand wird analog der Neubepflanzung der Mittelpromenade ersetzt. Es erfolgt die Optimierung der Baumstandorte. Die Schwammstadt soll in den Nebenanlagen mittels einer Versickerung „Typ Unter den Linden“ als Pilotprojekt etabliert werden. Der Abschluss der Vorplanungsphase ist für das 1. Quartal 2026 vorgesehen. Dieser Teil des Projekts wird über die Investitionsplanung des Landes finanziert. Ein Baubeginn gemäß dem Investitionsprogramm 2024 – 2028 ist im Jahr 2028 avisiert.

Frage 26:

Bezüglich der Sharing-Mobility führt der Bericht aus: „Darüber hinaus wird dieses Netz durch eine hohe Anzahl an Next-Bike-Stationen ergänzt, so dass das Angebot an Shared Mobility als sehr gut zu bewerten ist.“ Wie bewertet der Senat nun nach dem Wegfall der Nextbike-Stationen das Angebot an Shared Mobility und wie soll der Wegfall der Nextbike-Stationen nun kompensiert werden?

Antwort zu 26:

Der Senat bewertet das Angebot an Shared Mobility in der Berliner Mitte weiterhin als grundsätzlich gut ausgebaut. Eine Kompensation der Nextbike-Stationen erfolgt durch die Ausweitung anderer Sharing-Angebote, insbesondere durch freie Anbieter im Bereich Fahrrad-, E-Scooter- und Mikromobilitäts-Sharing, die im Innenstadtbereich eine hohe Dichte aufweisen. Darüber hinaus wird geprüft, inwiefern bestehende Mobilitätshubs und multimodale Knotenpunkte im Rahmen der Maßnahmen des verkehrlichen Innenstadtkonzepts künftig ergänzende Sharing-Angebote integrieren können. Im Rahmen der Sharing-Strategie 2035 wird zusätzlich geprüft werden, wie die Sharing-Angebote in Berlin zukünftig ausgestaltet werden können.

Ziel ist es, die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit von geteilten Mobilitätsformen zu sichern und zugleich die Flächeneffizienz und Ordnung des öffentlichen Raums zu verbessern.

Frage 30:

Welche Mittel stehen insgesamt bereit, um die empfohlenen Maßnahmen aus dem Masterplan Berliner Mitte umzusetzen und wann sollen die Maßnahmen umgesetzt werden?

Antwort zu 30:

Das Verkehrskonzept bildet die Grundlage für zukünftige Planungen. Die Entscheidung, welche Maßnahmen zum Tragen kommen und zu welchem Zeitpunkt diese umgesetzt werden können, ist jedoch von verschiedenen, auch haushaltstechnischen, Faktoren abhängig und steht zurzeit noch nicht fest.

Frage 31:

Warum wurde dem Bezirk Mitte untersagt, Maßnahmen im Gebiet des Masterplans umzusetzen, auch wenn diese den Empfehlungen im status quo-Bericht entsprechen, wie beispielsweise das Schließen von Lücken im Radnetz in

der Charlottenstraße Süd, Maßnahmen zur Umverteilung von Flächen des ruhenden und fließenden MIV zugunsten des Umweltverbundes wie sie bei Kiezblockmaßnahmen üblich sind oder sonstige verkehrliche Maßnahmen, die auf die Empfehlungen des Berichts einzahlen?

Antwort zu 31:

Der Status-Quo-Bericht ist ein Zwischenbericht zur Bestandsanalyse, hingegen wurde im Rahmen des Planungsmoratoriums vereinbart, dass zunächst ein städtebauliches und verkehrliches Gesamtkonzept für die historische Mitte erarbeitet werden soll. Somit endet auch das Planungsmoratorium erst mit Fertigstellung des Masterplan Berliner Mitte.

Frage 32:

Auf der letzten Seite des Berichts findet sich folgendes Zitat von Hans-Peter Dürr: "Anstatt das Automobil immer weiter zu entwickeln, sollten wir uns überlegen, wie wir Mobilität in Zukunft anders gestalten." Wurde die Verwendung dieses Zitats vor der Veröffentlichung in dem Bericht mit der CDU-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus abgestimmt?

Antwort zu 32:

Es handelt sich um ein Zitat eines deutschen Physikers, der 2014 verstorben ist, nein.

Frage 33:

Welche weiteren verkehrlichen Planungen und Maßnahmen oder deren Finanzierung wurden neben dem Widerruf der Finanzierung der Kiezblockprojekte in Mitte aufgrund von Hinweisen von Abgeordneten des Berliner Abgeordnetenhauses überprüft und/oder gestoppt bzw. angepasst?

Antwort zu 33:

Eine Überprüfung oder Anpassung von Maßnahmen erfolgt stets auf Grundlage fachlicher Erwägungen.

Berlin, den 07.11.2025

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt