

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)**

vom 20. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. April 2026)

zum Thema:

**Konkreter Umsetzungsstand der im Antrag Drs. 19/2894 geforderten  
Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit**

und **Antwort** vom 13. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Mai 2026)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25914

vom 20. April 2026

über Konkreter Umsetzungsstand der im Antrag Drs. 19/2894 geforderten Maßnahmen zur  
Verbesserung der Verkehrssicherheit

---

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 Berliner Bezirke um Stellungnahme gebeten, die bei der  
nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind.

Frage 1:

Welche der einzelnen Maßnahmen und Untermaßnahmen aus dem Antrag Drs. 19/2894 sind nach Auffassung des  
Senats bereits vollständig umgesetzt, welche befinden sich in Umsetzung, welche sind lediglich geplant und für  
welche besteht aus Sicht des Senats derzeit kein Umsetzungsbedarf, jeweils mit Angabe des Beginns der  
Maßnahme, des aktuellen Umsetzungsstands, gegebenenfalls der bisher angefallenen Kosten und des geplanten  
Fertigstellungstermins?

Antwort zu 1:

Die Drucksache bezieht sich in ihren Maßnahmen und Untermaßnahmen vollständig auf das  
Verkehrssicherheitsprogramm 2030 des Landes Berlin. Die Umsetzung erfolgt entsprechend  
des öffentlich einsehbaren Programms in den vorgesehenen Jahresschritten. Da die momentan  
umzusetzenden Maßnahmen den Regelaufgaben unterschiedlicher Fachbereiche entsprechen,  
sind derzeit keine weiterführenden Kosten angefallen.

Frage 2:

In welchem Umfang werden Sicherheitsprüfungen nach den Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen derzeit in Berlin tatsächlich durchgeführt, bei welchen Neu-, Um- oder Bestandsmaßnahmen wurden sie seit 2025 angewandt, welche Defizite wurden dabei festgestellt und in welcher Form werden Ergebnisse und Folgemaßnahmen dokumentiert oder veröffentlicht?

Antwort zu 2:

Bei allen verkehrlichen Maßnahmen stellt die Verkehrssicherheit das oberste Ziel dar und dient der Vermeidung von Unfällen, dem Schutz von Leben und der Gewährleistung einer effizienten sowie nachhaltigen Mobilität. Die Einführung der Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen (RSAS 2019) ist im Land Berlin im Rahmen des am 11.02.2025 beschlossenen Verkehrssicherheitsprogramms 2030 als eine der wesentlichen Maßnahmen im Handlungsfeld Infrastruktur vorgesehen. Die RSAS 2019 befinden sich derzeit in der Vorbereitung der Einführung und im laufenden Aufbau der Anwendungspraxis.

In der Hauptverwaltung werden Verkehrssicherheitsaudits seit 2023 auf freiwilliger Basis im Rahmen der bestehenden Zuständigkeiten für alle Verkehrsanlagenplanungen durchgeführt. In 2025 wurden in der Hauptverwaltung unter anderem die Projekte „Umbau der Charlottenstraße“, „Brücken über den Nordgraben“, „Umgestaltung Platz am Wilden Eber“ auditiert. Aktuell befindet sich das Projekt „Neubau der Tangentialverbindung Ost (TVO)“ in der Auditierung.

Wo Sicherheitsaudits durchgeführt wurden, zeigen sich projektindividuell typische sicherheitsrelevante Defizite, insbesondere:

- unzureichende Berücksichtigung bekannter Unfallhäufungsstellen,
- fehlende oder unzureichende Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr,
- konfliktträchtige Radverkehrsführungen sowie
- eingeschränkte Sichtbeziehungen.

Sicherheitsaudits dienen als formalisiertes und standardisiertes Prüfverfahren der Beurteilung von Sicherheitsbelangen. Das durch zertifizierte Auditoren fachlich unabhängig erstellte Sicherheitsaudit führt zu einem strukturierten Auditbericht, der einen gutachterähnlichen Charakter hat. Auf jedes Audit erfolgt eine schriftliche Stellungnahme des Vorhabenträgers. Der Abschluss einer Auditphase erfolgt mit der Übernahme des Auditberichts und der Stellungnahme in die Projektakte. Die RSAS selbst sehen keine Veröffentlichungspflicht vor. Es gibt keine bundes- oder landesrechtliche Pflicht, Auditberichte generell zu veröffentlichen.

Die Bezirke des Landes Berlin haben dazu folgende Angaben gemacht:

Bezirk	Anzahl Audits	Dokumentation
Charlottenburg-Wilmersdorf	1 (in 2025)	Maßnahme noch nicht abgeschlossen
Friedrichshain-Kreuzberg	0	
Steglitz-Zehlendorf	0	
Tempelhof-Schöneberg	0	
Treptow-Köpenick	0	
Lichtenberg	0	
Marzahn Hellersdorf	0	
Mitte	0	
Neukölln	0	
Pankow	0	
Reinickendorf	0	
Spandau	Keine Angabe	

Frage 3:

Welche konkreten Schritte hat der Senat seit 2025 zur systematischen Überprüfung und Verbesserung von Sichtbeziehungen an Knotenpunkten, Querungstellen, Haltestellen und im Schulumfeld unternommen, welche priorisierten Übersichten defizitärer Stellen liegen vor, an welchen Standorten wurden bereits Maßnahmen umgesetzt und welche Kosten sind hierfür bislang entstanden?

Antwort zu 3:

Eine systematische Überprüfung zu den aufgezählten Punkten findet bisher nicht statt.

Frage 4:

Welche landesweiten einheitlichen Verfahren, digitalen Werkzeuge oder sonstigen Unterstützungsstrukturen bestehen inzwischen zur Erfassung, Priorisierung und Nachverfolgung von Gefahrenstellen auf Schulwegen, zur Unterstützung der Beteiligungsprozesse sowie zur beschleunigten Beseitigung festgestellter Gefahrenquellen, und in welchem Umfang werden diese Instrumente bereits von den Bezirken genutzt?

Antwort zu 4:

Der Senat setzt sich für die schnellstmögliche Erarbeitung einer praktikablen Anwendung zur Ermittlung und Bearbeitung der Datenlage ein. Die für Mobilität und Verkehr zuständige Senatsverwaltung verfolgt dazu folgende zwei Ansätze:  
Gemeinsam mit der für Bildung zuständigen Senatsverwaltung wird aktuell das Konzept für schulisches Mobilitätsmanagement gem. § 17 a MobG BE finalisiert, welches die Erstellung von

Schulmobilitätsplänen für die Berliner Grundschulen zum Ziel hat. Im Vorgriff darauf wird aktuell eine Arbeitshilfe und eine geodatenbasierte Webanwendung zur Erstellung von Schulwegplänen erarbeitet. Parallel wird in Kooperation mit dem European Institute of Innovation & Technology (EIT) eine innovative und digitale Lösung erarbeitet, um berlinweit hochfrequentierte Schulwege zu identifizieren.

Frage 5:

In welchen Fällen wurden seit 2025 Maßnahmen der Schulwegsicherheit bei Schulneubauten bereits frühzeitig und verbindlich in die Standort- und Erschließungsplanung einbezogen, ob hierfür ein standardisiertes Prüfschema besteht oder erarbeitet wird und wie der jeweilige Umsetzungsstand dieser Maßnahmen ist?

Antwort zu 5:

Grundsätzlich sind gemäß § 51 Abs. 7 MobG BE die Bezirke zur Erstellung und regelmäßigen Aktualisierung von Schulwegplänen für alle Schulen, die Klassen der Jahrgangsstufen eins bis sechs führen, verpflichtet. Die Schulen sind an der Planerstellung zu beteiligen. Auch im Planungsprozess von Schulneubauten obliegt der Bereich der Schulwegsicherheit grundsätzlich den jeweils zuständigen Bezirken.

Bei der baulichen Errichtung von Schulneubauten im Rahmen der Berliner Schulbauoffensive (BSO) finden die Vorgaben des Leitfadens für den Neubau von Schulen Anwendung. In Kapitel 1.4 sind Partizipationsverfahren als durchzuführende Regelverfahren festgehalten (Taskforce-Beschluss 01/2018). Die Zuständigkeit für die Durchführung von Partizipationsverfahren mit Schulgemeinschaften liegt für Neubauschulen bei der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie (SenBJF) in enger Zusammenarbeit mit den Bezirken.

Im Rahmen der Partizipationsverfahren werden neben der Erörterung des bspw. Raum- und Nutzungskonzeptes auch die Adressbildung sowie die Schulwegsicherheit diskutiert.

Damit kann eine Mitwirkung und Mitentscheidung von Schulgemeinschaften bereits im Planungsprozess erreicht werden. Der Teilnehmerkreis kann durch Vertreter der Schulkonferenzen, schulischer Gremien auf Bezirks- und Landesebene oder durch unterschiedliche Nutzergruppen von Schulgebäuden ergänzt werden.

Informationsveranstaltungen von Anwohnenden und Anliegenden sind Aufgabe des jeweiligen Bezirks.

Frage 6:

Welchen konkreten Umsetzungsstand haben seit 2025 die im Antrag angesprochenen Maßnahmen zur sicheren Knotenpunktgestaltung und intelligenten Verkehrssteuerung erreicht, insbesondere der Kriterienkatalog zur Führung abbiegender Fahrzeuge, die prioritäre Modernisierung von Lichtsignalanlagen an unfallauffälligen Knotenpunkten sowie im Umfeld von Schulen und Haltestellen, der Ausbau verkehrsabhängiger Steuerungen und die

Koordinierung von Lichtsignalanlagen auf Hauptverkehrsstraßen, jeweils mit Angabe von Standorten, bisherigen Kosten, vorliegenden Wirksamkeitserkenntnissen und geplanten Fertigstellungsschritten?

Antwort zu 6:

Der Kriterienkatalog zur Umsetzung gesicherter Signalisierungen ist in den Richtlinien für Lichtsignalanlagen definiert. Ob darüber hinaus gesicherte Signalisierungen erforderlich und möglich sind, obliegt der Entscheidung im Einzelfall und wird im Rahmen der Arbeit der Unfallkommission und bei der Anpassung von Lichtsignalanlagen aus anderen Anlässen regelmäßig geprüft. Im Rahmen der Arbeit werden auch Koordinierungen und verkehrsabhängige Steuerungen, die Stand der Technik sind, erarbeitet und umgesetzt. Eine statistische Erfassung dazu erfolgt nicht.

Frage 7:

Welchen konkreten Stand hat die Einrichtung eines stadtweiten digitalen Baustellenregisters erreicht, welche Stellen sind bereits eingebunden, ob eine verbindliche Nutzung durch Senat, Bezirke, Leitungsnetzbetreiber und weitere Bauherren vorgesehen ist und welche Maßnahmen bereits ergriffen wurden, um Sperrungen, Bauphasen und Umleitungen nachvollziehbar zu koordinieren?

Antwort zu 7:

Bereits im derzeit eingesetzten Verfahren VerkehrsInformationssystemStraße-VerkehrsManagementSystem (VISS-VMS) werden sämtliche Anträge auf Sondernutzungen zur Einrichtung von Arbeitsstellen (Baustellen) vor Genehmigungserteilung digital bearbeitet. Im Rahmen der Verfahrensmodernisierung VISS ist die Einführung eines eigenständigen Koordinierungsmoduls innerhalb des modernisierten Fachverfahrens vorgesehen. Eine verbindliche Nutzung durch alle beteiligten Akteure wird perspektivisch angestrebt, erfordert jedoch noch die Schaffung entsprechender rechtlicher, organisatorischer und technischer Voraussetzungen. Hierzu zählen insbesondere einheitliche Datenstandards, klare rechtliche Rahmenbedingungen sowie abgestimmte, verbindliche Prozessvorgaben. Zur Vorbereitung werden derzeit Abstimmungen mit den Bezirken und Bauherren geführt; ergänzend werden im Rahmen eines Pilotprojekts neue Arbeitsweisen und Werkzeuge erprobt.

Frage 8:

Nach welchen fachlichen Kriterien erfolgt derzeit die Schwerpunktsetzung stationärer und mobiler Verkehrsüberwachung an Unfallhäufungsstellen sowie im Umfeld von Schulen, Kitas und Senioreneinrichtungen, an welchen Standorten wurde eine solche Schwerpunktsetzung seit 2025 tatsächlich vorgenommen, welche ergänzenden Technologien wie Dialogdisplays oder vergleichbare Systeme wurden geprüft oder eingesetzt und welche Erkenntnisse zur Wirksamkeit liegen hierzu vor?

Antwort zu 8:

Dialog-Displays sind ein geeignetes Mittel, um die Verkehrssicherheit vor sensiblen Einrichtungen, wie z. B. vor Schulen, Jugendeinrichtungen, Kindertagesstätten sowie Senioreneinrichtungen zu erhöhen. Zur alleinigen Geschwindigkeitsüberwachung sind die Dialog-Displays jedoch nicht geeignet.

Die fachliche Schwerpunktsetzung stationärer und mobiler Verkehrsüberwachungsmaßnahmen erfolgt lageorientiert, risikobasiert und unter ständiger Auswertung verkehrsunfallstatistischer Erkenntnisse. Maßgeblich sind hier identifizierte Hauptunfallursachen, wie etwa Abbiegen, Missachtung der Vorfahrt, überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit sowie Fahren unter dem Einfluss von Alkohol und/oder berauschenden Mitteln.

Die strategische und operative Ausrichtung der Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage der fortlaufend evaluierten und fortgeschriebenen Rahmeneinsatzkonzeption

Verkehrssicherheitsarbeit in der Polizei Berlin. Diese gewährleistet eine kontinuierliche, lageangepasste und ressortübergreifende Verkehrssicherheitsarbeit.

Darüber hinaus ist die Schulwegsicherung als dauerhaft bedeutsamer verkehrssicherheitsstrategischer Handlungsschwerpunkt etabliert. Gezielte Kontrollen, etwa zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit, zu Halt- und Parkverstößen, Verstößen an Fußgängerüberwegen, verbotswidrige Nutzung von Gehwegen durch Radfahrende und Elektrokleinstfahrzeuge oder Verstöße gegen die Vorschriften zur Sicherung von Kindern in Kraftfahrzeugen werden kontinuierlich durchgeführt.

Maßnahmen besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmender, vor allem zu Fuß Gehender, Radfahrender sowie die Risikogruppen Kinder und Seniorinnen und Senioren werden priorisiert. Eine Schwerpunktsetzung erfolgt ferner an Kreuzungen und Einmündungen, da diese einen konflikträchtigen und unfallrelevanten Verkehrsraum darstellen.

Daten zu Auswertungen von Schwerpunktsetzungen im Jahr 2025 im Sinne der Fragestellung sind seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Frage 9:

Welchen konkreten Umsetzungsstand hat das landesweite Verkehrssicherheitsmonitoring erreicht, welche Datenbestände werden bereits zusammengeführt, in welcher Form werden die Ergebnisse der Unfallkommissionen systematisch ausgewertet und veröffentlicht und wann ist mit einem Verkehrssicherheitsbericht zu rechnen, der Unfallstatistiken, Infrastrukturzustände, Maßnahmenumsetzungen sowie Evaluationen der Öffentlichkeitsarbeit zusammenführt?

Antwort zu 9:

Die Ergebnisse der Unfallkommission zu Unfällen mit Todesfolge werden regelmäßig auf der Internetseite der Senatsverwaltung veröffentlicht. Eine Aktualisierung des Internetauftritts zu Örtlichkeiten, die von der Unfallkommission auf Grund der Rangliste der Unfallhäufungsstellen

umgesetzt wurden, ist in der Erarbeitung und wird zeitnah erfolgen. Die Beurteilung der Wirksamkeit einer Maßnahme kann in der Regel erst drei Jahre nach der Umsetzung erfolgen, da sonst statistische Schwankungen das Ergebnis beeinflussen.

Die Veröffentlichung des Verkehrssicherheitsberichts ist für das Ende dieses Jahres geplant.

Frage 10:

Welche fortlaufenden oder anlassbezogenen Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit zur Verkehrssicherheit wurden seit 2025 durchgeführt oder vorbereitet, an welche Zielgruppen richteten sie sich insbesondere, ob dabei auch Liefer- und Wirtschaftsverkehr, Carsharing sowie geteilte Mikromobilität einschließlich E-Scootern adressiert wurden, welche Haushaltsmittel hierfür eingesetzt wurden und welche Evaluationsergebnisse bislang vorliegen?

Antwort zu 10:

Anlassbezogen gab es eine Beteiligung des Standes der Dachmarke Berlin Sicher Mobil des Senats an unterschiedlichen Messen und Sicherheitstagen: Velo-Berlin (25-29.07.2025), Verkehrssicherheitstag der Polizei (05.07.2025), Fachtag Mobilitätsbildung (20. Mai 2025) Schuljahresanfangsaktion (10.09.2025), Velo Berlin (11.–12.04.2026). Mittels des Standes werden unterschiedliche Informationsmaterialien zu verschiedenen Verkehrssicherheitsthemen für unterschiedliche Zielgruppen zu Verfügung gestellt. Hierfür werden jährlich ca. 14.000€ netto bereitgestellt. Bei der Beteiligung des Standes an besagten Veranstaltungen wurden zusätzlich Warnwesten, reflektierende Aufkleber und Stoffbeutel für ca. 9.400 Euro der 2024 gestarteten Kampagne für verstärkte Rücksichtnahme im Verkehr verteilt. Diese bezog sich auf alle Verkehrsteilnehmenden ungeachtet der Art der Verkehrsteilnahme.

Berlin, den 13.05.2026

In Vertretung

Arne Herz  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt