

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

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

zum Thema:

Berliner Verkehr zwischen Anspruch und Alltag: Strategie, Steuerung und Umsetzung

und **Antwort** vom 12. 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. 19/25916
vom 27.04.2026

über Berliner Verkehr zwischen Anspruch und Alltag: Strategie, Steuerung und Umsetzung

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Berlin braucht ein Verkehrssystem, das im Alltag funktioniert. Entscheidend sind verlässliche Wegezeiten, sichere Kreuzungen, freie Hauptachsen, besser abgestimmte Baustellen und ein ÖPNV, auf den sich die Menschen verlassen können. Ebenso wichtig ist, dass Anwohner, Gewerbe, Handwerk, Pflege, Rettungsdienste und Lieferverkehr ihre Ziele erreichen.

Frage 1:

Welche verbindlichen Ziele verfolgt der Senat, um den Verkehr in Berlin flüssiger, sicherer und verlässlicher zu machen, und woran misst der Senat, ob diese Ziele erreicht werden?

Antwort zu 1:

Die strategischen Ziele des Landes Berlin im Bereich Mobilität und Verkehr sind in den Planwerken des Landes dargelegt. Die Planwerke (u.a. Stadtentwicklungsplan (StEP) Mobilität und Verkehr, Verkehrssicherheitsprogramm, Nahverkehrsplan usw.) werden nach Beschluss des Senats dem Abgeordnetenhaus vorgelegt. Planwerke des Landes werden regelmäßig evaluiert und hinsichtlich der Zielerreichung bewertet (vgl. u.a. Zweiter Umsetzungsbericht zum Stand der Maßnahmen des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts Berlin (IWK), Drucksache 19/1768 vom 04.06.2024).

Frage 2:

Welche Hauptverkehrsstraßen und Magistralen stuft der Senat als besonders wichtig für den Berliner Verkehr ein, und wie werden diese Straßen vor zusätzlichen Engpässen, nicht abgestimmten Baustellen oder sonstigen Einschränkungen geschützt?

Antwort zu 2:

Das Straßennetz in Berlin ist durch den Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr und Mobilität in fünf Kategorien eingeteilt: StEP I - IV sowie das Nebenstraßennetz. Aus dieser Einteilung ergibt sich die verkehrliche Bedeutung im Sinne der Verbindungsfunktion dieser Straßen.

Die Beschränkung von Baumaßnahmen hinsichtlich räumlicher Ausdehnung und zeitlicher Dauer ist vorrangig Aufgabe des jeweils zuständigen Straßenbaulastträgers als Erlaubnisgeber der Sondernutzung. Die Hauptziele der Straßenverkehrsbehörden sind die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Bei der Erteilung verkehrsrechtlicher Anordnungen für Baumaßnahmen und anderer temporärer Ereignisse wird insbesondere auf das Erreichen dieser Ziele geachtet.

Frage 3:

Welche Maßnahmen setzt der Senat ein, um den Verkehr auf wichtigen Hauptachsen besser zu steuern, insbesondere durch angepasste Ampelschaltungen, koordinierte Korridore und kürzere unnötige Wartezeiten?

Antwort zu 3:

Grundsätzlich werden in Berlin die Lichtsignalanlagen (LSA) auf durchgehenden Straßenzügen koordiniert geschaltet mit dem Ziel, den Verkehr so gut wie möglich fließen zu lassen. Dazu gibt es an den signalgeregelten Knoten für die verschiedenen Tages- und Nachtzeiten an das unterschiedliche Verkehrsaufkommen angepasste Schaltpläne, insbesondere für den morgendlichen und den nachmittäglichen Spitzenverkehr. Gleichwohl ist es aus mathematischen Gründen nur in Ausnahmefällen möglich, eine durchgehende Koordinierung in beiden Fahrtrichtungen zu schalten. Das geht nur bei ganz bestimmten Abständen der Kreuzungen untereinander, die in einer gewachsenen Stadt wie Berlin nicht vorliegen. Darüber hinaus sind immer alle Verkehrsarten (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr) zu berücksichtigen, deren Randbedingungen, wie beispielsweise Durchlaufgrün für den Fußverkehr, Sofortanforderungsschaltungen für die Schulwegsicherheit oder ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen, zu weiteren Einschränkungen einer durchgehenden Koordinierung führen können.

Frage 4:

Welche Kreuzungen gelten aus Sicht des Senats derzeit als besonders problematisch, etwa wegen Stau, Unfallgefahren, Abbiegekonflikten oder unklarer Verkehrsführung, und wann sollen diese entschärft werden?

Antwort zu 4:

Die Unfallkommission arbeitet kontinuierlich an der Entschärfung von Unfallhäufungsstellen. Zuletzt erfolgte der Umbau der Kreuzung Frankfurter Allee / Warschauer Straße, wo der linksabbiegende Verkehr eine gesicherte Signalisierung erhielt. Weitere Umbauten sind in diesem und nächstem Jahr beispielsweise an der Markstraße / Holländerstraße, Lichtenrader Damm/ Barnetstraße, Roedernallee – Lindauer Allee / Teichstraße und Köpenicker Landstraße / Baumschulenstraße vorgesehen. Nähere Informationen zur Arbeit der Unfallkommission findet sich hier: [Unfallkommission Berlin - Berlin.de](https://unfallkommission-berlin.de/)

Die Verkehrslagekarte Berlin (<https://viz.berlin.de/>) zeigt den aktuellen Belastungszustand im Straßennetz.

Im Geoportal Berlin werden grundsätzliche Daten zum Thema im Bereich „Fachkarten Verkehrswesen“ transparent und öffentlich zugänglich bereitgestellt, u.a. zu werktäglichen Verkehrsmengen oder Störungen im Bereich des ÖPNV. Eine knotenspezifische Statistik wird nicht geführt.

Frage 5:

Wie sorgt der Senat dafür, dass Baustellen auf Hauptverkehrsstraßen, Brücken, ÖPNV-Strecken sowie wichtigen Rettungs- und Wirtschaftsverkehrsrouten besser aufeinander abgestimmt werden?

Antwort zu 5:

Die Abstimmung von Baustellen auf Hauptverkehrsstraßen, Brücken, ÖPNV-Strecken sowie wichtigen Rettungs- und Wirtschaftsverkehrsrouten erfolgt im Rahmen der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis durch die zuständigen Straßen- und Grünflächenämter. Bei der Koordinierung von Baumaßnahmen im Land Berlin zur Minimierung der verkehrlichen Beeinträchtigungen ist es maßgeblich, dass die Versorgungsunternehmen ihre Baumaßnahmen untereinander, aber auch mit den Straßenbaubehörden frühzeitig abstimmen. Ein wichtiges Instrument zur Steuerung von Baumaßnahmen ist das mit der Ausführungsvorschrift zu § 12 Berliner Straßengesetz eingeführte Aufgrabeverbot von fünf Jahren für neu hergestellte Fahrbahnen und Seitenstreifen und von drei Jahren für neu hergestellte Geh- und baulich angelegte Radwege. Dieses bedeutet, dass während der vorgenannten Zeiträume keine Erlaubnisse für Sondernutzungen, die mit Aufgrabungen verbunden sind, erteilt werden dürfen. Die Festlegung von Aufgrabeverboten liegt in der Zuständigkeit der Bezirksämter. Das kürzlich vom Senat vorgestellte Projekt zum Baustellenmanagement soll weitere Verbesserung mit sich bringen.

Frage 6:

Bei welchen Baustellen prüft oder nutzt der Senat längere Arbeitszeiten, beschleunigte Bauverfahren oder Arbeiten rund um die Uhr, um Sperrungen auf wichtigen Verkehrsachsen zu verkürzen?

Antwort zu 6:

Grundsätzlich werden bei allen Bauvorhaben die Möglichkeiten zur Ermittlung einer möglichst kurzen Bauzeit geprüft und bewertet. Hierbei werden auch die Fälle zur Ausnutzung von Mehrschichtbetrieb und zur Anwendung von beschleunigten Bauverfahren geprüft und bewertet. Zielsetzung bildet die weitestgehende Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrsbeziehungen während der bauzeitlichen Gesamtausführungsdauer. Im Rahmen einer Gesamtabwägung aller gesetzlichen, projektbezogenen, wirtschaftlichen und sonstigen Randbedingungen findet dann eine abschließende Entscheidung zur Bauzeit statt. Insbesondere sind hierbei jedoch die gesetzlichen Lärm- und Umweltschutzaufgaben zu berücksichtigen.

Frage 7:

Wie bewertet der Senat den Zustand der Berliner Verkehrsinfrastruktur, insbesondere Fahrbahnen, Brücken, Gehwege, Querungen, Beleuchtung und Sichtverhältnisse, und nach welchen Kriterien wird entschieden, was zuerst saniert wird?

Antwort zu 7:

Die Zuständigkeit für den Zustand der Verkehrsinfrastruktur liegt grundsätzlich beim jeweiligen Baulastträger. Dieser bewertet den Zustand der jeweiligen Anlage und entscheidet über die Notwendigkeit einer Sanierung.

Zur Steigerung der Qualität und zum Abbau bestehender Defizite nimmt Berlin, neben Eigenmitteln, zukünftig auch Mittel des Bundes auf Grundlage des Gesetzes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen von Ländern und Kommunen (Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz - LuKIFG) in Anspruch.

Der Zustand der Verkehrsinfrastruktur ist sehr unterschiedlich und nicht allgemeingültig bewertbar. Ein aktuelles Beispiel zum Vorgehen liefert der Masterplan Brücken 2025 bis 2040, in welchem der aktuelle Zustand der Berliner Brückenbauwerke mit Stand 06/2025 aufgezeigt und bewertet wird. Darüber hinaus werden die Grundlagen für das eingeführte digitale Erhaltungsmanagementsystem (EMS-I) und die damit verbundene Priorisierung erläutert.

Frage 8:

Wie stellt der Senat sicher, dass Buslinien, Rettungswege und wichtige Strecken für den Wirtschaftsverkehr bei Baustellen, Sanierungen und Verkehrssteuerung besonders berücksichtigt werden?

Antwort zu 8:

Die Planung der bauzeitlichen Verkehrsführung erfolgt grundsätzlich nach dem Prinzip der weitestgehenden Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrsbeziehungen. Auf Grund der

bauzeitlichen Einschränkungen des vorhandenen Flächenangebotes ist hier häufig eine Abwägung und Priorisierung notwendig. Die Erreichbarkeit der notwendigen Örtlichkeiten und Gebäuden durch die jeweiligen Rettungskräfte hat dabei oberste Priorität. Anschließend sind mit den projektbezogenen Beteiligten die örtlichen Randbedingungen zu prüfen und zu bewerten, wobei der Umweltverbund und die öffentliche Versorgungssicherheit vor dem Individualverkehr eingeordnet wird.

Frage 9:

Wie bewertet der Senat die Zuverlässigkeit des Berliner ÖPNV, insbesondere mit Blick auf Takte, Ausfälle, Störungen, Anschlüsse und Umsteigesituationen?

Antwort zu 9:

Für die Bewertung der Qualität des Berliner ÖPNV hat der Senat mit der BVG im Verkehrsvertrag Sollwerte zu mehreren Qualitätskennzahlen vereinbart. Die dazu verkehrsvertraglich vereinbarten Sollwerte und der Erfüllungsgrad werden regelmäßig unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/bvg-verkehrsvertrag/qualitaetsvorgaben/> veröffentlicht.

Dabei spiegelt die Quote zur Zuverlässigkeit der Verkehrsmittel U-Bahn, Straßenbahn und Bus die hinterfragten Takte und Ausfälle wieder, da sie die Anzahl erbrachter Fahrten zwischen den Haltestellen darstellt. Störungen zeigen sich insbesondere in der Quote zur Pünktlichkeit, aber auch in der Quote zur Regelmäßigkeit (diese überprüft, ob eine Fahrt überhaupt im Intervall zwischen der eigenen und der nächsten Abfahrt stattgefunden hat).

Fahrtausfälle, aber auch Verspätungen können sich gegebenenfalls auf das Erreichen geplanter Anschlüsse auswirken, genauso wie durch verkehrliche Situationen beeinflusste Pünktlichkeitslagen.

Frage 10:

Welche Maßnahmen verfolgt der Senat, um Parksuchverkehr zu verringern, Ladezonen für Lieferverkehr, Handwerk, Pflege und Logistik freizuhalten und vorhandene Parkflächen besser zu nutzen?

Antwort zu 10:

Parksuchverkehr entsteht insbesondere dort, wo der Parkdruck hoch ist und freie Parkflächen begrenzt sind. Das Berliner eUVM-Forschungsprojekt (https://www.berlin.de/weniger-dicke-luft/assets/projekte-und-massnahmen/parkdatenanalyse/euvm_parkdatenanalyse_abschlussbericht.pdf?ts=1768487607) hat erneut bestätigt, dass Parkraumbewirtschaftung den Parkdruck reduziert (um rund 15 % und mehr). Gleichzeitig wurde festgestellt, dass Falschparken in Berlin nicht nur Gebiete mit hohem Parkdruck betrifft, sondern auch stark frequentierte Straßen, trotz verfügbarer Plätze in Parallelstraßen. Dies lässt darauf zurückschießen, dass das Parken „vor der Haustür“ (geringe

Wegebereitschaft) weiterhin stark vertreten ist und somit auch Falschparken und Parksuchverkehr.

Der wichtigste Hebel neben Parkraumbewirtschaftung ist daher eine entsprechende Kontrolle von Parkberechtigungen, um die Wirkung der Bewirtschaftung zu optimieren, und Falschparken zu ahnden. Die Verankerung der digitalen Überwachung des ruhenden Verkehrs (Falschparken und Parkberechtigungen) im Straßenverkehrsgesetz (StVG) soll voraussichtlich bis Juni 2026 beschlossen werden und wird in den Folgejahren deutschlandweit zu Verbesserungen führen. Grundlage nutzbarer Lieferflächen ist die Verfüg- und Nutzbarkeit von Lieferflächen. Hierfür hat das Land Berlin den Leitfaden „Lieferflächen für Berlin“ erarbeitet (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/vorgaben-zur-planung/leitfaden-lieferflaechen.pdf), insbesondere um die Anzahl entsprechender Flächen zu erhöhen. Für die Umsetzung inklusive des Ausbaus der Infrastruktur stellt das Land Berlin den Bezirken Mittel bereit.

Frage 11:

Wie berücksichtigt der Senat bei seiner Verkehrsplanung den Verkehr aus und nach Brandenburg, insbesondere Pendlerströme, Park-and-Ride, Bike-and-Ride und tangentielle Verbindungen?

Antwort zu 11:

Die Stadt-Umland-Beziehungen gehen mit den vorliegenden Daten konsequent in die planerischen Prozesse und Abwägungen ein. Grundlage bildet der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), welcher den raumordnerischen Rahmen für die räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion definiert. Das Planwerk stellt dabei aus verkehrlicher Perspektive die Sicherung der übergeordneten Erreichbarkeit der Metropolregion und der Zentralen Orte sowie ein gemeinsames Basisnetz großräumiger und überregionaler Verkehrsverbindungen in den Mittelpunkt.

Frage 12:

Welche verbindlichen Zuständigkeiten, Fristen und Kontrollinstrumente gibt es zwischen Senat, Bezirken, BVG, infraVelo, Leitungsbetrieben und weiteren Beteiligten, damit Verkehrsprojekte schneller und verlässlicher umgesetzt werden?

Antwort zu 12:

Verbindliche Regelungen zu Zuständigkeiten, zur Zusammenarbeit (inkl. dem Land Brandenburg) sowie zu Aufsicht und Eingriffsrechten definiert grundsätzlich das Gesetz über die Organisation der Landesverwaltung (Landesorganisationsgesetz - LOG BE). Im Verkehrsbereich finden darüber hinaus entsprechend der bestehenden Zuständigkeiten diverse Abstimmungs-, Koordinierungs- und Festlegungstermine mit der Vielzahl an Beteiligten bei (Verkehrs-)Projekten statt. Auf Grundlage weiterer gesetzlicher Grundlagen, hier bspw. des

MobG BE, des Berliner Straßengesetzes und des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, werden die erforderlichen Planungen und Bauleistungen koordiniert und abgestimmt. Darüber hinaus bestehen Rahmen-, Planungs- und Durchführungsvereinbarungen, welche im Detail die Zusammenarbeit bei den Verkehrsprojekten regeln. Mit dem Masterplan Brücken 2025 bis 2040 werden für die Sanierung von Brücken nunmehr die bestehenden Planungshorizonte auf einen Zeitraum von 15 Jahren ausgeweitet und mit konkreten Projektlisten dargestellt. Weiterhin sind eine Vielzahl an Maßnahmenvorschlägen in der Bearbeitung, welche die bestehende Zusammenarbeit mit den verschiedenen Projektbeteiligten beschleunigen und optimieren sollen. Die übergeordnete Basis zur Verkürzung der Bauzeiten und zur Kontrolle der Einhaltung von Sperrzeiträumen im öffentlichen Straßenland soll durch ein zentrales Baustellenmanagement erzielt werden.

Frage 13:

Wird der Senat dem Abgeordnetenhaus regelmäßig über Verkehrsfluss, Baustellenkoordination, Zustand der Infrastruktur, Zuverlässigkeit des ÖPNV, Parksuchverkehr und Wirtschaftsverkehr berichten, und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 13:

Die zuständige Senatsverwaltung berichtet bereits aktuell dem zuständigen Ausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses im eigenen Tagesordnungspunkt „Bericht aus der Senatsverwaltung“ über entsprechende aktuelle Entwicklungen.

Darüber hinaus stehen Interessierten die öffentlich verfügbaren, aktuellen und umfassenden Informationen des Landes zur Verfügung, welche unter den bereits angeführten Quellen verfügbar sind (u.a. Verkehrslagekarte der Verkehrsinformationszentrale Berlin (VIZ) unter <https://viz.berlin.de/>).

Berlin, den 12.05.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt