

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß und Catrin Wahlen (GRÜNE)

vom 29. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. April 2026)

zum Thema:

Wann gibt es endlich mehr Verkehrssicherheit für ältere Menschen in Berlin?

und **Antwort** vom 19. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Mai 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE) und
Frau Abgeordnete Catrin Wahlen (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25960
vom 29. April 2026
über Wann gibt es endlich mehr Verkehrssicherheit für ältere Menschen in Berlin?

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 zwölf Bezirksämter von Berlin um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Die angegebenen Daten wurden der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangstatistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse Verkehrslagebild (DWH VklB) entnommen. Da DWH VklB stets den tagesaktuellen Stand der im Quellsystem erfassten Daten widerspiegelt, unterliegt der Datenbestand einer fortlaufenden Änderung. Dadurch können unterschiedliche Abfragezeitpunkte zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Berlin muss eine Stadt sein, die für alle funktioniert, besonders für die Schwächsten. Dazu zählen vor allem auch unsere älteren Menschen, denn Senior*innen sind im Straßenverkehr überdurchschnittlich gefährdet, insbesondere zu Fuß. Um selbstbestimmt mobil zu bleiben, sind Senior*innen zudem auf sichere Wege, gute Aufenthaltsqualität und einen verlässlichen ÖPNV angewiesen.

Frage 1:

Wie viele Verkehrsunfälle mit Beteiligung älterer Menschen (65+) gab es in den letzten fünf Jahren in Berlin, insbesondere zu Fuß? (Auflisten nach Bezirk, Unfallursache, Alter, Geschlecht)

Frage 14:

Wie viele ältere Menschen (65+) sind in den letzten fünf Jahren beim Radfahren verunfallt und wo? (Auflisten nach Bezirk, Straße, Anzahl, Alter)

Antwort zu 1 und 14:

Die Anzahl der Verkehrsunfälle (VU) mit Beteiligung älterer Menschen (65+) im Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2025, dargestellt nach Bezirken und Unfallursachen, ist der folgenden Tabelle zu entnehmen. Aufgrund der Vielzahl der ermittelten Unfallursachen werden je Bezirk die zehn häufigsten dargestellt.

Bezirk/VU-Ursachen	Anzahl der VU je Bezirk sowie der ermittelten Unfallursachen				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Charlottenburg-Wilmersdorf	1.921	2.029	2.242	2.323	2.607
ungenügender Sicherheitsabstand	775	810	876	933	926
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	430	461	491	558	759
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	315	348	361	316	335
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	156	156	166	168	172
Fehler beim Abbiegen nach rechts	117	132	132	139	165
Fehler beim Abbiegen nach links	110	118	132	152	171
Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen	76	91	111	110	119
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	63	50	85	85	95
andere Fehler beim Fahrzeugführenden	47	61	74	82	96
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	50	57	61	84	97

Bezirk/VU-Ursachen	Anzahl der VU je Bezirk sowie der ermittelten Unfallursachen				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Friedrichshain-Kreuzberg	520	571	614	595	689
ungenügender Sicherheitsabstand	192	206	216	221	241
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	95	125	132	112	125
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	79	75	92	84	111
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	47	53	51	50	60
Fehler beim Abbiegen nach links	38	37	41	41	58
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	25	39	41	37	56
Fehler beim Abbiegen nach rechts	24	31	35	44	32
Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen	29	30	27	25	32
andere Fehler beim Fahrzeugführenden	19	19	32	27	23
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	23	19	16	20	25
Lichtenberg	769	764	717	811	833
ungenügender Sicherheitsabstand	347	350	330	363	363
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	100	125	93	101	100
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	92	75	76	108	98
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	83	79	72	67	75

Bezirk/VU-Ursachen	Anzahl der VU je Bezirk sowie der ermittelten Unfallursachen				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Nichtbeachten der vorfahrregelnden Verkehrszeichen	51	60	48	66	61
Fehler beim Abbiegen nach links	58	38	38	65	51
Fehler beim Abbiegen nach rechts	41	36	47	39	50
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	29	30	35	24	47
andere Fehler beim Fahrzeugführenden	16	19	21	29	24
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	16	21	17	25	29
Marzahn-Hellersdorf	915	913	846	929	966
ungenügender Sicherheitsabstand	357	384	335	389	369
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	131	125	114	118	119
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	106	100	119	125	134
Nichtbeachten der vorfahrregelnden Verkehrszeichen	109	97	85	95	102
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	97	85	76	85	88
Fehler beim Abbiegen nach links	64	81	63	62	63
Fehler beim Abbiegen nach rechts	37	33	31	46	46
Nichtbeachten der Regel „Rechts vor Links“	28	36	22	28	44
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	29	24	23	30	51

Bezirk/VU-Ursachen	Anzahl der VU je Bezirk sowie der ermittelten Unfallursachen				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
andere Fehler beim Fahrzeugführenden	24	19	25	31	27
Mitte	1.043	1.162	1.212	1.298	1.259
ungenügender Sicherheitsabstand	389	422	437	452	454
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	236	241	283	315	325
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	134	173	175	156	153
Fehler beim Abbiegen nach rechts	71	116	86	115	89
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	81	93	112	91	77
Fehler beim Abbiegen nach links	69	82	78	95	97
Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen	51	50	53	75	71
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	45	59	49	62	49
andere Fehler beim Fahrzeugführenden	36	43	46	71	63
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	46	44	40	69	50
Neukölln	940	1.033	1.081	1.088	1.106
ungenügender Sicherheitsabstand	397	444	467	465	477
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	143	143	160	158	129
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	91	126	95	119	141

Bezirk/VU-Ursachen	Anzahl der VU je Bezirk sowie der ermittelten Unfallursachen				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	114	109	127	95	117
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	51	60	64	77	63
Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen	52	56	53	74	75
Fehler beim Abbiegen nach rechts	55	67	70	64	52
Fehler beim Abbiegen nach links	53	58	58	44	68
Nichtbeachten der Regel „Rechts vor Links“	41	44	45	28	42
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	33	29	41	50	41
Pankow	1.080	1.097	1.087	1.166	1.186
ungenügender Sicherheitsabstand	511	525	460	530	557
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	148	130	167	158	143
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	114	116	117	122	140
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	101	109	106	117	113
Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen	85	92	91	89	81
Fehler beim Abbiegen nach links	63	70	80	94	81
Fehler beim Abbiegen nach rechts	49	54	53	58	58
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	45	53	48	52	56

Bezirk/VU-Ursachen	Anzahl der VU je Bezirk sowie der ermittelten Unfallursachen				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	29	30	34	37	38
andere Fehler beim Fahrzeugführenden	21	20	30	37	44
Reinickendorf	1.073	1.164	1.279	1.292	1.327
ungenügender Sicherheitsabstand	479	527	551	554	564
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	116	132	171	183	179
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	149	132	158	152	181
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	131	149	164	153	159
Fehler beim Abbiegen nach links	78	75	84	92	94
Fehler beim Abbiegen nach rechts	57	67	71	78	61
Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen	51	59	61	48	62
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	49	45	53	69	57
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	42	46	47	42	51
Nichtbeachten der Regel „Rechts vor Links“	20	41	39	40	43
Spandau	969	958	1.010	992	1.070
ungenügender Sicherheitsabstand	422	412	438	422	477
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder	178	154	158	158	155

Bezirk/VU-Ursachen	Anzahl der VU je Bezirk sowie der ermittelten Unfallursachen				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens					
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	100	119	139	125	113
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	98	110	99	100	111
Fehler beim Abbiegen nach links	76	68	71	64	77
Fehler beim Abbiegen nach rechts	53	62	64	66	75
Nichtbeachten der vorfahrregelnden Verkehrszeichen	41	43	40	49	52
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	40	40	47	46	48
andere Fehler beim Fahrzeugführenden	34	30	33	30	38
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	26	24	22	29	36
Steglitz-Zehlendorf	1.572	1.662	1.743	1.753	1.904
ungenügender Sicherheitsabstand	792	849	905	973	1.056
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	219	226	232	206	221
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	130	164	147	133	129
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	133	140	141	118	135
Fehler beim Abbiegen nach links	100	95	112	103	115
Nichtbeachten der vorfahrregelnden Verkehrszeichen	103	105	102	99	108

Bezirk/VU-Ursachen	Anzahl der VU je Bezirk sowie der ermittelten Unfallursachen				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Fehler beim Abbiegen nach rechts	90	79	97	90	83
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	53	65	68	71	82
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	50	42	55	46	67
Nichtbeachten der Regel „Rechts vor Links“	41	38	44	47	38
Tempelhof-Schöneberg	1.506	1.642	1.664	1.620	1.725
ungenügender Sicherheitsabstand	666	745	736	724	783
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	263	293	280	272	310
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	219	208	205	213	195
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	118	143	156	132	150
Fehler beim Abbiegen nach links	96	115	132	128	124
Fehler beim Abbiegen nach rechts	97	129	111	89	92
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	58	63	80	75	69
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	61	55	75	63	80
Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen	53	52	55	52	51
andere Fehler beim Fahrzeugführenden	35	26	46	51	56
Treptow-Köpenick	1.059	1.189	1.234	1.231	1.330
ungenügender Sicherheitsabstand	475	527	552	579	590

Bezirk/VU-Ursachen	Anzahl der VU je Bezirk sowie der ermittelten Unfallursachen				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	143	168	199	185	193
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	155	134	148	143	152
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	101	122	98	89	112
Fehler beim Abbiegen nach links	75	86	102	86	90
Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen	67	104	76	82	106
Fehler beim Abbiegen nach rechts	49	77	79	87	93
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	35	47	51	63	69
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	29	47	37	49	49
andere Fehler beim Fahrzeugführenden	21	34	46	36	44
gesamt	13.367	14.184	14.729	15.098	16.002

(Quelle: DWH VklB, Stand: 31. März 2026)

Bei der Betrachtung der an den VU-Beteiligten ist eine Zuordnung von Unfallursachen im automatisierten Verfahren nur möglich, sofern diese haupt- oder mitursächlich waren. Die Anzahl der an den VU beteiligten älteren Menschen (65+) im erfragten Zeitraum, differenziert nach Verkehrsbeteiligung, ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Bezirk/Verkehrsbeteiligte nach Verkehrsbeteiligungsart im Alter von mindestens 65 Jahren	Anzahl VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Charlottenburg-Wilmersdorf	2.258	2.429	2.655	2.702	3.018
Pkw-Führende	2.018	2.136	2.369	2.381	2.688
Radfahrende	85	93	88	103	87

Bezirk/Verkehrsbeteiligte nach Verkehrsbeteiligungsart im Alter von mindestens 65 Jahren	Anzahl VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
zu Fuß Gehende	37	56	52	55	57
motorisierte Zweiradführende	34	31	31	36	38
Lkw-Führende	63	85	77	95	103
Kraftomnibusföhrende	12	16	16	17	23
sonstige Kraftfahrzeugföhrende/ Verkehrsteilnehmende	9	12	22	15	22
Friedrichshain-Kreuzberg	599	671	716	693	778
Pkw-Föhrende	494	555	582	569	629
Radföhrende	23	35	34	38	59
zu Fuß Gehende	23	27	25	23	14
motorisierte Zweiradföhrende	12	14	17	3	17
Lkw-Föhrende	30	28	38	43	46
Kraftomnibusföhrende	11	5	10	9	5
sonstige Kraftfahrzeugföhrende/ Verkehrsteilnehmende	6	7	10	8	8
Lichtenberg	905	900	846	960	997
Pkw-Föhrende	817	800	770	869	885
Radföhrende	35	28	25	25	26
zu Fuß Gehende	16	20	20	18	20
motorisierte Zweiradföhrende	1	7	4	7	12
Lkw-Föhrende	25	29	20	30	41
Kraftomnibusföhrende	3	6	2	4	4
sonstige Kraftfahrzeugföhrende/ Verkehrsteilnehmende	8	10	5	7	9
Marzahn-Hellersdorf	1.092	1.095	1.020	1.100	1.163
Pkw-Föhrende	1.016	1.002	929	995	1.053
Radföhrende	29	36	30	34	33
zu Fuß Gehende	21	17	25	15	32
motorisierte Zweiradföhrende	1	9	8	8	7
Lkw-Föhrende	18	22	18	26	26
Kraftomnibusföhrende	1	2	1	8	5
sonstige Kraftfahrzeugföhrende/ Verkehrsteilnehmende	6	7	9	14	7
Mitte	1.188	1.369	1.404	1.499	1.475
Pkw-Föhrende	1.014	1.118	1.188	1.275	1.225

Bezirk/Verkehrsbeteiligte nach Verkehrsbeteiligungsart im Alter von mindestens 65 Jahren	Anzahl VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Radfahrende	52	83	56	49	77
zu Fuß Gehende	30	40	57	42	38
motorisierte Zweiradführende	19	27	11	32	26
Lkw-Führende	47	63	49	55	62
Kraftomnibusführende	13	24	24	29	32
sonstige Kraftfahrzeugführende/ Verkehrsteilnehmende	13	14	19	17	15
Neukölln	1.065	1.164	1.238	1.243	1.267
Pkw-Führende	953	1.024	1.083	1.095	1.105
Radfahrende	35	40	37	36	35
zu Fuß Gehende	14	28	35	24	28
motorisierte Zweiradführende	15	15	16	22	26
Lkw-Führende	37	47	46	46	52
Kraftomnibusführende	3	7	9	7	8
sonstige Kraftfahrzeugführende/ Verkehrsteilnehmende	8	3	12	13	13
Pankow	1.245	1.346	1.313	1.382	1.406
Pkw-Führende	1.121	1.169	1.164	1.214	1.240
Radfahrende	28	56	54	49	55
zu Fuß Gehende	21	41	27	33	34
motorisierte Zweiradführende	14	9	12	12	10
Lkw-Führende	44	47	40	47	53
Kraftomnibusführende	4	6	2	8	0
sonstige Kraftfahrzeugführende/ Verkehrsteilnehmende	13	18	14	19	14
Reinickendorf	1.263	1.384	1.483	1.540	1.578
Pkw-Führende	1.127	1.216	1.323	1.339	1.388
Radfahrende	42	47	39	51	44
zu Fuß Gehende	18	24	18	41	24
motorisierte Zweiradführende	18	24	22	24	28
Lkw-Führende	39	45	46	42	52
Kraftomnibusführende	5	9	17	17	21
sonstige Kraftfahrzeugführende/ Verkehrsteilnehmende	14	19	18	26	21
Spandau	1.155	1.144	1.197	1.223	1.277

Bezirk/Verkehrsbeteiligte nach Verkehrsbeteiligungsart im Alter von mindestens 65 Jahren	Anzahl VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Pkw-Führende	1.020	1.025	1.047	1.068	1.128
Radfahrende	27	37	43	39	39
zu Fuß Gehende	33	19	31	37	23
motorisierte Zweiradführende	22	16	21	18	11
Lkw-Führende	24	32	37	33	50
Kraftomnibusführende	1	6	3	17	14
sonstige Kraftfahrzeugführende/ Verkehrsteilnehmende	28	9	15	11	12
Steglitz-Zehlendorf	1.878	1.960	2.075	2.050	2.216
Pkw-Führende	1.727	1.761	1.877	1.829	1.997
Radfahrende	53	74	72	85	73
zu Fuß Gehende	38	40	36	38	33
motorisierte Zweiradführende	24	28	33	25	35
Lkw-Führende	22	38	35	44	43
Kraftomnibusführende	6	10	14	10	13
sonstige Kraftfahrzeugführende/ Verkehrsteilnehmende	8	9	8	19	22
Tempelhof-Schöneberg	1.740	1.897	1.914	1.870	1.977
Pkw-Führende	1.511	1.670	1.673	1.637	1.732
Radfahrende	53	60	70	59	62
zu Fuß Gehende	32	44	32	41	33
motorisierte Zweiradführende	23	21	33	28	33
Lkw-Führende	84	70	74	70	83
Kraftomnibusführende	14	19	19	19	16
sonstige Kraftfahrzeugführende /Verkehrsteilnehmende	23	13	13	16	18
Treptow-Köpenick	1.236	1.426	1.428	1.448	1.560
Pkw-Führende	1.065	1.257	1.260	1.251	1.372
Radfahrende	61	63	59	63	63
zu Fuß Gehende	29	26	23	36	24
motorisierte Zweiradführende	12	8	10	9	13
Lkw-Führende	38	50	46	56	55
Kraftomnibusführende	7	3	14	21	15
sonstige Kraftfahrzeugführende/ Verkehrsteilnehmende	24	19	16	12	18

Bezirk/Verkehrsbeteiligte nach Verkehrsbeteiligungsart im Alter von mindestens 65 Jahren	Anzahl VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
gesamt	15.624	16.785	17.289	17.710	18.712

(Quelle: DWH VklB, Stand: 31. März 2026)

In Anbetracht der umfangreichen Datenmenge erfolgt die Darstellung nach Alter und Geschlecht – gemäß dem thematischen Schwerpunkt der Fragestellung – ausschließlich für zu Fuß gehende ältere Menschen (65+). Die Anzahl der im erfragten Zeitraum an VU beteiligten zu Fuß Gehenden, im Alter ab 65 Jahren, aufgelistet nach Bezirk, Alter und Geschlecht, ist der folgenden Tabelle zu entnehmen. Die Altersstruktur wird aufgrund der Vielzahl der Beteiligten in Fünfjahresintervallen dargestellt.

Bezirk/Alter/Geschlecht zu Fuß Gehender VU-Beteiligte	Anzahl zu Fuß Gehender VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Charlottenburg-Wilmersdorf	37	56	52	55	57
65 bis 69 Jahre	6	10	8	12	13
männlich	1	2	4	5	5
weiblich	5	8	4	7	8
70 bis 74 Jahre	13	13	11	12	12
männlich	4	4	4	3	2
weiblich	9	9	7	9	10
75 bis 79 Jahre	4	14	18	17	10
männlich	2	5	6	6	5
weiblich	2	9	12	11	5
80 bis 84 Jahre	9	15	9	10	16
männlich	4	7	4	2	5
weiblich	5	8	5	8	11
85 bis 89 Jahre	5	3	5	4	6
männlich	1	1	2	1	1
weiblich	4	2	3	3	5
90 bis 94 Jahre	0	1	1	0	0
weiblich	0	1	1	0	0
Friedrichshain-Kreuzberg	23	27	25	23	14
65 bis 69 Jahre	7	8	8	9	6
männlich	3	6	4	4	3

Bezirk/Alter/Geschlecht zu Fuß Gehender VU-Beteiligte	Anzahl zu Fuß Gehender VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
weiblich	4	2	4	5	3
70 bis 74 Jahre	4	5	6	5	2
männlich	4	2	3	2	1
weiblich	0	3	3	3	1
75 bis 79 Jahre	4	4	4	4	3
männlich	2	1	1	3	0
weiblich	2	3	3	1	3
80 bis 84 Jahre	4	6	5	3	2
männlich	0	3	3	2	1
weiblich	4	3	2	1	1
85 bis 89 Jahre	3	2	2	2	1
männlich	1	1	1	1	1
weiblich	2	1	1	1	0
90 bis 94 Jahre	1	1	0	0	0
männlich	1	0	0	0	0
weiblich	0	1	0	0	0
95 bis 99 Jahre	0	1	0	0	0
weiblich	0	1	0	0	0
Lichtenberg	16	20	20	18	20
65 bis 69 Jahre	1	7	7	1	5
männlich	0	4	2	1	3
weiblich	1	3	5	0	2
70 bis 74 Jahre	8	3	5	6	4
männlich	1	2	2	1	1
weiblich	7	1	3	5	3
75 bis 79 Jahre	2	2	2	4	3
männlich	0	0	1	2	0
weiblich	2	2	1	2	3
80 bis 84 Jahre	2	4	3	4	2
männlich	0	1	1	0	0
weiblich	2	3	2	4	2
85 bis 89 Jahre	1	3	2	3	3
männlich	1	0	2	1	3
weiblich	0	3	0	2	0

Bezirk/Alter/Geschlecht zu Fuß Gehender VU-Beteiligte	Anzahl zu Fuß Gehender VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
90 bis 94 Jahre	1	1	1	0	3
weiblich	1	1	1	0	3
95 bis 99 Jahre	1	0	0	0	0
männlich	1	0	0	0	0
Marzahn-Hellersdorf	21	17	25	15	32
65 bis 69 Jahre	5	4	6	5	4
männlich	3	1	3	2	0
weiblich	2	3	3	3	4
70 bis 74 Jahre	2	3	5	3	7
männlich	1	0	3	0	5
weiblich	1	3	2	3	2
75 bis 79 Jahre	6	2	3	4	6
männlich	5	0	1	3	5
weiblich	1	2	2	1	1
80 bis 84 Jahre	4	6	11	1	8
männlich	1	1	5	0	4
weiblich	3	5	6	1	4
85 bis 89 Jahre	3	1	0	2	4
männlich	2	1	0	1	0
weiblich	1	0	0	1	4
90 bis 94 Jahre	1	1	0	0	3
männlich	0	0	0	0	1
weiblich	1	1	0	0	2
Mitte	30	40	57	42	38
65 bis 69 Jahre	10	15	13	10	11
männlich	3	8	6	7	5
weiblich	7	7	7	3	6
70 bis 74 Jahre	10	10	16	11	8
männlich	6	3	5	4	5
weiblich	4	7	11	7	3
75 bis 79 Jahre	4	8	9	5	6
männlich	3	2	3	2	2
weiblich	1	6	6	3	4
80 bis 84 Jahre	5	4	11	11	8

Bezirk/Alter/Geschlecht zu Fuß Gehender VU-Beteiligte	Anzahl zu Fuß Gehender VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
männlich	2	1	5	1	6
weiblich	3	3	6	10	2
85 bis 89 Jahre	1	3	8	4	4
männlich	0	1	3	2	2
weiblich	1	2	5	2	2
90 bis 94 Jahre	0	0	0	1	1
männlich	0	0	0	1	0
weiblich	0	0	0	0	1
Neukölln	14	28	35	24	28
65 bis 69 Jahre	2	7	5	10	6
männlich	1	3	4	7	4
weiblich	1	4	1	3	2
70 bis 74 Jahre	3	5	8	3	7
männlich	1	3	3	2	5
weiblich	2	2	5	1	2
75 bis 79 Jahre	6	3	6	4	5
männlich	4	3	3	1	1
weiblich	2	0	3	3	4
80 bis 84 Jahre	2	6	11	6	5
männlich	0	1	3	5	2
weiblich	2	5	8	1	3
85 bis 89 Jahre	1	5	5	1	4
männlich	1	1	1	1	2
weiblich	0	4	4	0	2
90 bis 94 Jahre	0	2	0	0	1
männlich	0	1	0	0	1
weiblich	0	1	0	0	0
Pankow	21	41	27	33	34
65 bis 69 Jahre	5	9	6	7	12
männlich	2	2	2	4	5
weiblich	3	7	4	3	7
70 bis 74 Jahre	4	5	3	3	3
männlich	0	0	2	0	2
weiblich	4	5	1	3	1

Bezirk/Alter/Geschlecht zu Fuß Gehender VU-Beteiligte	Anzahl zu Fuß Gehender VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
75 bis 79 Jahre	3	8	7	6	5
männlich	0	4	2	3	2
weiblich	3	4	5	3	3
80 bis 84 Jahre	6	13	6	9	3
männlich	3	4	6	4	2
weiblich	3	9	0	5	1
85 bis 89 Jahre	2	4	4	5	8
männlich	1	2	0	3	3
weiblich	1	2	4	2	5
90 bis 94 Jahre	0	2	1	3	3
männlich	0	1	0	1	1
weiblich	0	1	1	2	2
95 bis 99 Jahre	1	0	0	0	0
männlich	1	0	0	0	0
Reinickendorf	18	24	18	41	24
65 bis 69 Jahre	5	5	3	7	4
männlich	2	2	0	1	2
weiblich	3	3	3	6	2
70 bis 74 Jahre	5	3	4	12	5
männlich	5	1	1	5	1
weiblich	0	2	3	7	4
75 bis 79 Jahre	4	6	3	9	1
männlich	2	2	1	5	0
weiblich	2	4	2	4	1
80 bis 84 Jahre	4	6	5	10	7
männlich	1	2	3	3	7
weiblich	3	4	2	7	0
85 bis 89 Jahre	0	3	2	2	7
männlich	0	0	1	1	4
weiblich	0	3	1	1	3
90 bis 94 Jahre	0	1	0	1	0
weiblich	0	1	0	1	0
95 bis 99 Jahre	0	0	1	0	0
weiblich	0	0	1	0	0

Bezirk/Alter/Geschlecht zu Fuß Gehender VU-Beteiligte	Anzahl zu Fuß Gehender VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Spandau	33	19	31	37	23
65 bis 69 Jahre	5	6	5	7	7
männlich	4	2	4	4	4
weiblich	1	4	1	3	3
70 bis 74 Jahre	5	5	3	4	5
männlich	2	1	2	2	2
weiblich	3	4	1	2	3
75 bis 79 Jahre	10	2	10	5	1
männlich	4	1	5	1	1
weiblich	6	1	5	4	0
80 bis 84 Jahre	8	3	8	11	5
männlich	3	1	5	5	1
weiblich	5	2	3	6	4
85 bis 89 Jahre	4	3	3	8	4
männlich	1	2	1	4	2
weiblich	3	1	2	4	2
90 bis 94 Jahre	1	0	2	1	1
weiblich	1	0	2	1	1
95 bis 99 Jahre	0	0	0	1	0
männlich	0	0	0	1	0
Steglitz-Zehlendorf	38	40	36	38	33
65 bis 69 Jahre	3	11	6	6	2
männlich	1	3	0	4	2
weiblich	2	8	6	2	0
70 bis 74 Jahre	9	8	10	6	5
männlich	7	4	3	2	1
weiblich	2	4	7	4	4
75 bis 79 Jahre	12	7	9	6	6
männlich	3	0	2	0	4
weiblich	9	7	7	6	2
80 bis 84 Jahre	13	7	5	11	11
männlich	4	3	0	2	2
weiblich	9	4	5	9	9
85 bis 89 Jahre	1	6	5	8	8

Bezirk/Alter/Geschlecht zu Fuß Gehender VU-Beteiligte	Anzahl zu Fuß Gehender VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
männlich	1	2	1	5	3
weiblich	0	4	4	3	5
90 bis 94 Jahre	0	1	1	1	1
männlich	0	1	1	0	0
weiblich	0	0	0	1	1
Tempelhof-Schöneberg	32	44	32	41	33
65 bis 69 Jahre	4	11	10	6	9
männlich	2	7	1	5	3
weiblich	2	4	9	1	6
70 bis 74 Jahre	7	7	8	10	8
männlich	3	3	2	3	2
weiblich	4	4	6	7	6
75 bis 79 Jahre	7	7	4	7	4
männlich	4	1	2	5	0
weiblich	3	6	2	2	4
80 bis 84 Jahre	9	15	6	11	7
männlich	3	6	2	3	4
weiblich	6	9	4	8	3
85 bis 89 Jahre	2	4	4	5	5
männlich	2	1	2	1	1
weiblich	0	3	2	4	4
90 bis 94 Jahre	1	0	0	2	0
männlich	1	0	0	0	0
weiblich	0	0	0	2	0
95 bis 99 Jahre	2	0	0	0	0
männlich	1	0	0	0	0
weiblich	1	0	0	0	0
Treptow-Köpenick	29	26	23	36	24
65 bis 69 Jahre	9	7	7	3	5
männlich	1	3	2	2	0
weiblich	8	4	5	1	5
70 bis 74 Jahre	3	7	3	12	6
männlich	2	3	1	4	0
weiblich	1	4	2	8	6

Bezirk/Alter/Geschlecht zu Fuß Gehender VU-Beteiligte	Anzahl zu Fuß Gehender VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
75 bis 79 Jahre	4	2	4	5	4
männlich	1	0	2	3	1
weiblich	3	2	2	2	3
80 bis 84 Jahre	8	8	4	9	5
männlich	2	2	2	3	1
weiblich	6	6	2	6	4
85 bis 89 Jahre	2	0	4	4	4
männlich	1	0	1	1	2
weiblich	1	0	3	3	2
90 bis 94 Jahre	2	1	1	2	0
männlich	1	1	1	2	0
weiblich	1	0	0	0	0
95 bis 99 Jahre	1	1	0	1	0
männlich	0	0	0	1	0
weiblich	1	1	0	0	0
gesamt	312	382	381	403	360

(Quelle: DWH VklB, Stand: 31. März 2026)

In den Jahren 2021 bis 2025 wurden insgesamt 2.360 Unfallörtlichkeiten mit Beteiligung von älteren Radfahrenden (65+) ermittelt. Darunter sind 2.310 Einzelunfallörtlichkeiten. Eine übersichtliche Darstellung dieser ist aufgrund des Umfangs nicht möglich. Aus diesem Grund wird Frage 14. analog zu Frage 1. für die einzelnen Bezirke, ohne weitere örtliche Differenzierung, beantwortet. Die Darstellung erfolgt für alle radfahrenden VU-Beteiligten im Alter von mindestens 65 Jahren. Daten im Sinne der Fragestellung sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Bezirk/Alter/Geschlecht radfahrende VU-Beteiligte	Anzahl radfahrender VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Charlottenburg-Wilmersdorf	85	93	88	103	87
65 bis 69 Jahre	30	36	26	31	32
männlich	16	28	14	19	23
weiblich	14	8	12	12	9
70 bis 74 Jahre	24	24	29	34	25

Bezirk/Alter/Geschlecht radfahrende VU-Beteiligte	Anzahl radfahrender VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
männlich	17	17	16	23	16
weiblich	7	7	13	11	9
75 bis 79 Jahre	22	11	18	14	11
männlich	16	7	8	8	7
weiblich	6	4	10	6	4
80 bis 84 Jahre	8	16	11	17	11
männlich	5	12	8	13	9
weiblich	3	4	3	4	2
85 bis 89 Jahre	1	6	3	7	5
männlich	1	4	3	5	5
weiblich	0	2	0	2	0
90 bis 94 Jahre	0	0	1	0	3
männlich	0	0	1	0	2
weiblich	0	0	0	0	1
Friedrichshain-Kreuzberg	23	35	34	38	59
65 bis 69 Jahre	11	22	17	18	25
männlich	7	11	13	10	19
weiblich	4	11	4	8	6
70 bis 74 Jahre	7	5	9	13	16
männlich	4	5	3	6	13
weiblich	3	0	6	7	3
75 bis 79 Jahre	2	6	2	4	14
männlich	1	3	0	4	7
weiblich	1	3	2	0	7
80 bis 84 Jahre	3	2	4	3	3
männlich	2	1	4	3	2
weiblich	1	1	0	0	1
85 bis 89 Jahre	0	0	2	0	1
männlich	0	0	2	0	1
Lichtenberg	35	28	25	25	26
65 bis 69 Jahre	13	9	11	8	9
männlich	9	8	9	6	5
weiblich	4	1	2	2	4
70 bis 74 Jahre	12	7	5	9	5

Bezirk/Alter/Geschlecht radfahrende VU-Beteiligte	Anzahl radfahrender VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
männlich	4	5	2	4	5
weiblich	8	2	3	5	0
75 bis 79 Jahre	5	4	5	4	2
männlich	2	3	3	3	0
weiblich	3	1	2	1	2
80 bis 84 Jahre	2	6	2	3	7
männlich	1	3	2	2	5
weiblich	1	3	0	1	2
85 bis 89 Jahre	3	2	2	1	1
männlich	2	2	2	1	1
weiblich	1	0	0	0	0
90 bis 94 Jahre	0	0	0	0	2
männlich	0	0	0	0	2
Marzahn-Hellersdorf	29	36	30	34	33
65 bis 69 Jahre	10	12	11	15	12
männlich	7	10	9	9	7
weiblich	3	2	2	6	5
70 bis 74 Jahre	7	13	8	11	10
männlich	5	8	5	8	6
weiblich	2	5	3	3	4
75 bis 79 Jahre	6	4	6	3	6
männlich	4	4	6	3	5
weiblich	2	0	0	0	1
80 bis 84 Jahre	2	4	2	2	5
männlich	1	4	2	2	4
weiblich	1	0	0	0	1
85 bis 89 Jahre	2	3	3	3	0
männlich	2	2	1	3	0
weiblich	0	1	2	0	0
90 bis 94 Jahre	2	0	0	0	0
männlich	1	0	0	0	0
weiblich	1	0	0	0	0
Mitte	52	83	56	49	77
65 bis 69 Jahre	26	46	27	25	34

Bezirk/Alter/Geschlecht radfahrende VU-Beteiligte	Anzahl radfahrender VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
männlich	15	28	15	21	20
weiblich	11	18	12	4	14
70 bis 74 Jahre	12	19	14	17	22
männlich	11	11	7	13	18
weiblich	1	8	7	4	4
75 bis 79 Jahre	9	8	10	3	13
männlich	7	7	4	2	9
weiblich	2	1	6	1	4
80 bis 84 Jahre	4	9	4	4	5
männlich	4	6	4	3	4
weiblich	0	3	0	1	1
85 bis 89 Jahre	1	1	1	0	3
männlich	1	0	0	0	2
weiblich	0	1	1	0	1
Neukölln	35	40	37	36	35
65 bis 69 Jahre	11	10	14	15	12
männlich	7	7	11	6	9
weiblich	4	3	3	9	3
70 bis 74 Jahre	8	7	8	6	8
männlich	4	2	5	4	8
weiblich	4	5	3	2	0
75 bis 79 Jahre	8	10	6	5	7
männlich	6	3	2	4	6
weiblich	2	7	4	1	1
80 bis 84 Jahre	6	10	7	6	6
männlich	4	8	7	4	3
weiblich	2	2	0	2	3
85 bis 89 Jahre	2	3	2	3	2
männlich	1	3	2	3	1
weiblich	1	0	0	0	1
90 bis 94 Jahre	0	0	0	1	0
männlich	0	0	0	1	0
Pankow	28	56	54	49	55
65 bis 69 Jahre	13	22	22	25	23

Bezirk/Alter/Geschlecht radfahrende VU-Beteiligte	Anzahl radfahrender VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
männlich	7	11	14	15	15
weiblich	6	11	8	10	8
70 bis 74 Jahre	6	11	8	14	15
männlich	5	6	3	11	9
weiblich	1	5	5	3	6
75 bis 79 Jahre	3	9	16	7	8
männlich	3	6	8	5	7
weiblich	0	3	8	2	1
80 bis 84 Jahre	5	11	6	3	5
männlich	4	7	5	3	4
weiblich	1	4	1	0	1
85 bis 89 Jahre	1	1	2	0	4
männlich	1	1	2	0	2
weiblich	0	0	0	0	2
90 bis 94 Jahre	0	1	0	0	0
männlich	0	1	0	0	0
95 bis 99 Jahre	0	1	0	0	0
weiblich	0	1	0	0	0
Reinickendorf	42	47	39	51	44
65 bis 69 Jahre	14	18	13	18	15
männlich	9	13	5	12	9
weiblich	5	5	8	6	6
70 bis 74 Jahre	11	11	12	11	10
männlich	7	9	8	8	6
weiblich	4	2	4	3	4
75 bis 79 Jahre	8	9	6	11	10
männlich	3	6	2	8	8
weiblich	5	3	4	3	2
80 bis 84 Jahre	8	7	5	8	6
männlich	5	7	5	6	5
weiblich	3	0	0	2	1
85 bis 89 Jahre	1	2	3	2	3
männlich	1	2	2	2	2
weiblich	0	0	1	0	1

Bezirk/Alter/Geschlecht radfahrende VU-Beteiligte	Anzahl radfahrender VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
95 bis 99 Jahre	0	0	0	1	0
männlich	0	0	0	1	0
Spandau	27	37	43	39	39
65 bis 69 Jahre	9	13	10	8	18
männlich	6	10	7	6	12
weiblich	3	3	3	2	6
70 bis 74 Jahre	3	8	16	15	4
männlich	2	4	8	9	3
weiblich	1	4	8	6	1
75 bis 79 Jahre	3	8	7	7	8
männlich	1	4	4	4	7
weiblich	2	4	3	3	1
80 bis 84 Jahre	9	7	6	7	6
männlich	7	7	5	7	5
weiblich	2	0	1	0	1
85 bis 89 Jahre	2	1	2	1	3
männlich	2	1	2	1	3
90 bis 94 Jahre	1	0	2	1	0
männlich	1	0	1	1	0
weiblich	0	0	1	0	0
Steglitz-Zehlendorf	53	74	72	85	73
65 bis 69 Jahre	14	25	23	26	30
männlich	9	15	16	18	13
weiblich	5	10	7	8	17
70 bis 74 Jahre	18	17	18	20	15
männlich	10	9	8	10	7
weiblich	8	8	10	10	8
75 bis 79 Jahre	11	16	12	13	10
männlich	5	5	9	7	4
weiblich	6	11	3	6	6
80 bis 84 Jahre	8	13	14	21	11
männlich	5	2	11	17	10
weiblich	3	11	3	4	1
85 bis 89 Jahre	2	3	5	5	5

Bezirk/Alter/Geschlecht radfahrende VU-Beteiligte	Anzahl radfahrender VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
männlich	0	2	5	3	1
weiblich	2	1	0	2	4
90 bis 94 Jahre	0	0	0	0	2
weiblich	0	0	0	0	2
Tempelhof-Schöneberg	53	60	70	59	62
65 bis 69 Jahre	19	24	30	30	24
männlich	13	18	20	14	16
weiblich	6	6	10	16	8
70 bis 74 Jahre	14	13	19	15	14
männlich	11	9	11	11	8
weiblich	3	4	8	4	6
75 bis 79 Jahre	14	7	12	9	7
männlich	9	3	7	7	5
weiblich	5	4	5	2	2
80 bis 84 Jahre	5	12	8	4	10
männlich	4	9	2	4	7
weiblich	1	3	6	0	3
85 bis 89 Jahre	1	4	1	1	6
männlich	0	3	0	1	3
weiblich	1	1	1	0	3
90 bis 94 Jahre	0	0	0	0	1
männlich	0	0	0	0	1
Treptow-Köpenick	61	63	58	63	63
65 bis 69 Jahre	25	15	20	20	20
männlich	20	10	12	10	9
weiblich	5	5	8	10	11
70 bis 74 Jahre	13	13	17	16	12
männlich	4	7	10	11	6
weiblich	9	6	7	5	6
75 bis 79 Jahre	13	13	7	10	9
männlich	6	6	6	8	8
weiblich	7	7	1	2	1
80 bis 84 Jahre	8	16	6	10	14
männlich	7	12	2	6	9

Bezirk/Alter/Geschlecht radfahrende VU-Beteiligte	Anzahl radfahrender VU-Beteiligter im Alter von mindestens 65 Jahren				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
weiblich	1	4	4	4	5
85 bis 89 Jahre	2	4	8	7	8
männlich	0	4	6	2	6
weiblich	2	0	2	5	2
90 bis 94 Jahre	0	2	0	0	0
männlich	0	1	0	0	0
gesamt	523	652	606	631	653

(Quelle: DWH VklB, Stand: 31. März 2026)

Frage 2:

An welchen Straßentypen ereigneten sich besonders häufig Unfälle mit älteren Menschen (65+)? (Auflisten nach Hauptstraße, Nebenstraße, verkehrsberuhigte Bereiche)

Antwort zu 2:

Daten im Sinne der Fragestellung sind im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Frage 3:

Wie viele Ampeln in Berlin verfügen über ausreichend lange Grünphasen für alle Menschen (Kinder bis ältere Menschen)? Nach welchen Kriterien werden diese bisher bemessen?

Frage 4:

Wie viele Ampeln in Berlin verfügen über eine Mindestgrünzeit, die dafür sorgt, dass auch die Menschen, für die zügiges Gehen nicht möglich ist, sicher über die Straße kommen?

Antwort zu 3 und 4:

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die bundesweit angewandten und auch in Berlin eingeführten Richtlinien für Lichtsignalanlagen schreiben vor, dass innerhalb der Mindestfreigabezeit die halbe Fahrbahnbreite überquert werden kann. Die Berliner Vorgaben fordern darüber hinaus, dass 2/3 der Fahrbahnbreite bei Grün überquert werden können. Wenn akustische Signale für Sehbehinderte aktiviert sind, soll darüber hinaus die gesamte Fahrbahnbreite während der Freigabezeit überquert werden können.

Die der Berechnung der Freigabezeit zugrunde liegende Gehgeschwindigkeit beträgt 1,0 m/s. Die genannte Geschwindigkeit liegt deutlich unter der mittleren Gehgeschwindigkeit des Fußverkehrs von ca. 1,4 m/s und berücksichtigt somit bereits mobilitätseingeschränkte Personen. Selbst wenn Personen, die aufgrund ihrer Einschränkung langsamer als 1,0 m/s sind, bei Beginn der Grünphase die Fahrbahn betreten, ist deren sichere Überquerung durch die sich anschließende Räumzeit dennoch gewährleistet.

Frage 5:

Für welche Ampeln in Berlin liegen Beschwerden über die Dauer der Grünphasen vor? (Auflisten nach Bezirk, Kreuzung, Anzahl Beschwerden)

Antwort zu 5:

Eine statistische Auswertung in Bezug auf die Fragestellung ist nicht möglich.

Frage 6:

Wie viele barrierefreie Querungshilfen, z. B. Mittelinseln, Zebrastreifen wurden in den letzten fünf Jahren in Berlin neu geschaffen? (Auflisten nach Bezirk und Typ der Querungshilfe und Zeitpunkt)

Antwort zu 6:

Jahr	Bezirk	Art der Querungshilfe
2021	Mitte	3 Mittelinsel
2021	Mitte	1 Fußgängerüberweg
2021	Pankow	1 Gehwegvorstreckung
2021	Pankow	1 Mittelinsel
2021	Pankow	2 Fußgängerüberweg
2021	Steglitz-Zehlendorf	1 Gehwegvorstreckung
2021	Steglitz-Zehlendorf	1 Fußgängerüberweg
2021	Tempelhof-Schöneberg	1 Fußgängerüberweg
2021	Neukölln	1 Gehwegvorstreckung
2021	Marzahn-Hellersdorf	3 Fußgängerüberweg
2021	Lichtenberg	1 Mittelinsel
2021	Reinickendorf	1 Fußgängerüberweg
2022	Mitte	1 Mittelinsel

2022	Mitte	1 Fußgängerüberweg
2022	Friedrichshain-Kreuzberg	1 Fußgängerüberweg
2022	Pankow	1 Gehwegvorstreckung
2022	Pankow	1 Mittelinsel
2022	Pankow	3 Fußgängerüberweg
2022	Charlottenburg-Wilmersdorf	1 Fußgängerüberweg
2022	Marzahn-Hellersdorf	1 Mittelinsel
2022	Marzahn-Hellersdorf	2 Fußgängerüberweg
2022	Reinickendorf	1 Mittelinsel
2022	Reinickendorf	4 Fußgängerüberweg
2023	Mitte	1 Mittelinsel
2023	Mitte	4 Fußgängerüberweg
2023	Pankow	1 Gehwegvorstreckung
2023	Pankow	5 Fußgängerüberweg
2023	Charlottenburg-Wilmersdorf	1 Gehwegvorstreckung
2023	Charlottenburg-Wilmersdorf	3 Fußgängerüberweg
2023	Spandau	1 Gehwegvorstreckung
2023	Spandau	1 Fußgängerüberweg
2023	Tempelhof-Schöneberg	1 Gehwegvorstreckung
2023	Lichtenberg	1 Gehwegvorstreckung
2023	Reinickendorf	3 Mittelinsel
2023	Reinickendorf	1 Gehwegvorstreckung
2023	Reinickendorf	1 Fußgängerüberweg
2024	Pankow	4 Fußgängerüberweg
2024	Pankow	2 Mittelinsel
2024	Pankow	2 Gehwegvorstreckung
2024	Charlottenburg-Wilmersdorf	1 Gehwegvorstreckung
2024	Spandau	1 Gehwegvorstreckung
2024	Spandau	1 Fußgängerüberweg
2024	Steglitz-Zehlendorf	1 Mittelinsel
2024	Tempelhof-Schöneberg	3 Gehwegvorstreckung

2024	Marzahn-Hellersdorf	1 Mittelinsel
2024	Marzahn-Hellersdorf	1 Gehwegvorstreckung
2024	Lichtenberg	2 Fußgängerüberweg
2024	Lichtenberg	2 Gehwegvorstreckung
2024	Lichtenberg	1 Mittelinsel
2024	Reinickendorf	3 Mittelinsel
2024	Reinickendorf	Mittelinsel
2024	Reinickendorf	2 Fußgängerüberweg
2025	Mitte	2 Mittelinsel
2025	Friedrichshain-Kreuzberg	11 Gehwegvorstreckung
2025	Friedrichshain-Kreuzberg	2 Mittelinsel
2025	Friedrichshain-Kreuzberg	1 Fußgängerüberweg
2025	Pankow	1 Gehwegvorstreckung (markiert)
2025	Pankow	1 Gehwegvorstreckung
2025	Pankow	1 Fußgängerüberweg
2025	Charlottenburg-Wilmersdorf	1 Gehwegvorstreckung
2025	Charlottenburg-Wilmersdorf	1 Fußgängerüberweg
2025	Spandau	1 Mittelinsel
2025	Spandau	1 Fußgängerüberweg
2025	Tempelhof-Schöneberg	2 Gehwegvorstreckung
2025	Neukölln	1 Mittelinsel
2025	Neukölln	1 Fußgängerüberweg
2025	Marzahn-Hellersdorf	4 Fußgängerüberweg
2025	Lichtenberg	1 Mittelinsel
2025	Lichtenberg	3 Gehwegvorstreckung

Frage 7:

Welche Maßnahmen plant der Senat konkret noch für dieses Jahr (2026) um Berliner Gehwege auch für ältere Menschen sicherer zu machen?

Antwort zu 7:

Im Jahr 2026 werden das Bordabsenkungsprogramm und das Querungsanlagen-Programm des Senats fortgeführt.

Zudem wird auf den in Erstellung befindlichen Fußverkehrsplan verwiesen, der u.a. Qualitätsstandards zur Führung des Fußverkehrs setzen soll. Dabei orientiert sich der Fußverkehrsplan insbesondere auch am zunehmend älteren Bevölkerungsanteil. .

Der Bezirk Pankow teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Pankow werden an 13 Kreuzungen bzw. Einmündungen Bordabsenkungen vorgenommen.

- In der Neukirchstraße von Haus-Nr. 60 bis Romain-Rolland-Straße wird der überwiegend unbefestigte sowie zu schmale Gehweg mit desolater Befestigung erneuert.
- In der Malchower Straße zwischen Muspelsteig und Axenstraße wird ein provisorischer Gehweg hergestellt.
- In der Forkenzeile werden durch Baumwurzeln verursachte Gehwegschäden beseitigt.
- An der Einmündung Malchower Chaussee (B2)/Nachtalbenweg wird die vorhandene Radwegauffahrt zurückgebaut und ausschließlich für den Fußverkehr nutzbar gemacht werden.
- Im nördlichen Bereich der Margarete- Sommer- Straße, gegenüber dem Volkspark Friedrichshain, war in den letzten Jahrzehnten kein Gehweg vorhanden. Im Zuge der Erschließung der sog. Werneuchener Wiese wird der Gehweg derzeit neu gebaut.
- Der Neubau umfasst ca. 2.000m² Gehwegfläche incl. einer neuen Beleuchtungsanlage und der Anlage von Versickerungsmulden sowie 20 Baumneupflanzungen. Die Gehwegbefestigung erfolgt berlintypisch überwiegend mit Gehwegplatten und Mosaikpflastersteinen.
- Im Pankepark im OT Buch werden 2.160m² Gehwegfläche grundhaft erneuert.“

Der Bezirk Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Mit dem Sonderprogramm „Barrierefreie öffentliche Räume – Bordabsenkungen“ wird durch die Senatsverwaltung Mittel zur Verfügung gestellt, um Querungsstellen entsprechend umzugestalten. Dafür wurden dem Bezirk Marzahn-Hellersdorf in 2026 130 Tsd. € zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus saniert oder repariert das Bezirksamt Gehwege fortlaufend, jeweils entsprechend dem tatsächlichen Bedarf und den verfügbaren finanziellen Mitteln.“

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

„Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg plant für 2026 unter anderem Gehwegsanierungen in der Liebigstraße, Straßmannstraße und Weichselstraße. Zusätzlich werden über das Bordabsenkungsprogramm Bordsteine abgesenkt.

Bereits umgesetzt wurden in diesem Jahr fünf Querungshilfen, 21 Querungshilfen befinden sich in Vorbereitung bzw. im Bau. Für weitere 23 Querungshilfen wurden Anfang 2026 Finanzmittel durch den Bezirk bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt beantragt, in der Vergangenheit konnten jedoch nicht alle durch den Bezirk beantragten Querungshilfen auch finanziert werden.

Zusätzlich verbessert das Bezirksamt an diversen Kreuzungen im Bezirk die Querungsmöglichkeiten durch markierte und durch Poller geschützte Gehwegvorstreckungen, welche mit deutlich geringeren Finanzaufwänden umzusetzen sind im Vergleich zu den oben genannten baulichen angelegten Querungshilfen. Dabei werden zusätzlich Flächen für das Abstellen von Fahrrädern, E-Scootern und Motorrädern geschaffen. So können blockierte Gehwege und Stolperfallen verringert werden.

Verschiedene Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Bezirk kommen insbesondere auch älteren Menschen im Bezirk zu Gute. Laut der deutschlandweiten Untersuchung „Mobilität in Städten - SrV 2023“ der TU Dresden, legen die über 65-Jährigen des Bezirks 89 % ihrer Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem ÖPNV zurück. Geringere Kfz-Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten steigern die Verkehrssicherheit und senken das Risiko von Verkehrsunfällen mit Verletzten oder Todesfällen.“

Der Bezirk Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Durch das Straßen- und Grünflächenamt wurden bzw. werden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Karl-Stieler-Straße ggü. Schule am Markusplatz (Gehwegbefestigung)
- Unbefestigter Gehweg Thielallee am Corrensplatz (Gehwegbefestigung)
- Mühlenstraße/ Georg-Steger-Weg - Gehwegvorstreckung (Markierung)
- Zum Heckeshorn - Gehwegvorstreckung (Markierung)
- FGÜ Oberhofer Weg/ Geraer Str - Fußgängerüberweg
- FGÜ Mariannenstr./ Geraer Str. - Fußgängerüberweg
- Karl-Stieler-Straße/ Liliencronstraße - Gehwegvorstreckungen
- Karl-Stieler-Str. - Aufpflasterung
- Kleiner Ostpreußendamm - Gehwegvorstreckung (Markierung)
- Ripleystr. - Entsiegelung der Gehwege, Einrichtung verkehrsberuhigter Bereich von Ripleystr. bis Sackgasse (südlich)
- Am Hegewinkel - Maßnahmen zur Schulwegsicherheit
- Gehwegvorstreckung Bismarckstr. 17, OT Steglitz
- Lichterfelde-West - Verbesserung der Querungsbeziehungen vor dem Bahnhof
- Paulsenstraße - Verkehrsberuhigende Maßnahmen
- Bordabsenkungen in frequentierten Fußverkersbereichen sind in Prüfung“

Der Bezirk Neukölln teilt hierzu mit:

„Folgende Maßnahmen sind geplant:

- Gehweginstandsetzungen im Rahmen des regelmäßigen Straßenunterhaltungsprogramms (z.B. Dammweg, Rudower Straße vor dem Vivantes Klinikum, Gehweg an der Werderlake)
- Maßnahmen, die über das Bordsteinabsenkungsprogramm finanziert werden (voraussichtlich 4 Knotenpunkte)
- Maßnahmen im Rahmen der AG Schulwegsicherheit (u.a. Gehwegbau Thiemannstraße)“

Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Der Fachbereich Straßen setzt jährlich eine Vielzahl an Fußverkehrsförderungsmaßnahmen um, u.a. im Rahmen der Schulwegsicherheit, die allen Fußgehenden zugute kommen. Dazu gehören Bordabsenkungen, Gehwegvorstreckungen, Querungshilfen mit Pollern und Markierungen, der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen, die Genehmigung von Jelbi-Punkten, um das wilde Abstellen von E-Rollern einzudämmen, das Aufstellen von Dialogdisplays, das Einrichten von Berliner Kissen sowie Verkehrskonzepte und Machbarkeitsstudien zur Verkehrsberuhigung in Kiezen.“

Der Bezirk Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Zum Beispiel sind im Rahmen des Bordsteinabsenkungsprogramm folgende Maßnahmen vom Straßen- und Grünflächenamt (SGA) geplant:

- Paradiesstraße/Quaritzer Str.
- Alfred-Randt-Straße in Höhe Nr. 36 und 50
- Müggelschlösschenweg in Höhe Nr. 50
- Salvador-Allende-Straße/Strandschloßweg
- Salvador-Allende-Straße (ggü Haus 87) - Nähe KiezKlub
- Erwin-Bock-Straße / Strandschloßweg
- Engelhardst./Pilotenstr.
- Leiblstr./Klingerstraße

Darüber hinaus werden in diesem Jahr in der Scharnweberstraße sukzessive punktuelle Gehwegreparaturen und Bordsteinabsenkungen durchgeführt sowie auch einzelne Gehwegvorstreckungen errichtet.“

„Der Bezirk Reinickendorf teilt hierzu mit:

Der Fachbereich Straßen des Straßen- Grünflächenamtes plant/hat zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der Gehwege folgende Maßnahmen umzusetzen/umgesetzt:

- Gehwegerneuerung Lengeder Straße, Baukosten ca. 350.000,00 Euro, die Maßnahme wurde bereits ausgeschrieben/veröffentlicht
- Gehweginstandsetzung Winterstraße, Baukosten ca. 150.000,00 Euro, derzeit Vorbereitung
- Im Rahmen der laufenden Unterhaltung werden an verschiedenen Stellen, zum Beispiel Invalidensiedlung, die Gehwegköpfe abgesenkt.

- Im Zuge der Fahrbahnerneuerung wurde der gesamte Gehweg in der Schildower Straße 2026 erneuert.
- Es werden mehrere Fußgängerüberwege neu angelegt, zum Beispiel Ulmenstraße, Falkensteig, Falkenplatz und Hennigsdorfer Straße.“

Der Bezirk Mitte teilt hierzu mit:

„Der Bezirk Mitte hat aktuell nachstehende Maßnahmen (Bordabsenkungen, Sichere Kreuzungen und Gehwegvorstreckungen) in der Bearbeitung mit denen die Bedingungen für den Fußverkehr, und damit auch ganz entscheiden für ältere Menschen, verbessert werden.

Bordabsenkungen an Querungsstellen dienen der barrierefreien Nutzung des öffentlich gewidmeten Straßenlandes. Unten folgend die angemeldeten Bordabsenkungsmaßnahmen. Es wurden jedoch nur Mittel für 12 Projekte durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt finanziert. Der Rest, also 20 Projekte, sollen aus bezirklichen Mitteln finanziert werden.

Knotenpunkt / Verortung	Anzahl abzusenkender Borde
Ungarnstr./ Armenische Str.	3
Ungarnstr./ Markstr.	2
Ungarnstr./ Indische Str. (LM23, ggü LM 24)	2
Berlichingenstr. 25	2
Seydlitzstr. 15B	2
Wichmannstr./ Burggrafenstr.	2
Otto-von-Bismark-Allee	4
Friedrich-List-Ufer/ Rahel-Hirsch-Str.	1
Rahel-Hirsch-Str./ Ella-Trebe-Str.	1
Annenstr. 1 - 4A	1
Heinrich-Heine-Str./ Annenstr.	6
Kommandantenstr. 22	1
Köpeniker Str. 76	1
Schmidstr. ggü. 8	2
Schmidstr. 1	2
Schmidstr. 4 - 8	2
Schmidstr. 2A	2
Schmidstr. 11	2
Schmidstr. ggü. 4A	2
Kleine Rosenthaler Str./ Auguststr.	3
Kleine Rosenthaler Str. 2	2
Lichtenbergerstr. 28	6
Lichtenbergerstr. 31	2

Lichtenbergerstr. 34	8
Lichtenbergerstr. ggü. 30	2
Luisenstr. 7	2
Platz vor dem Neuen Tor	7
Robert-Koch-Platz 10/ Hannoversche Str.	1
Charitéstraße / Unterbaumstraße (Schumannstr.22)	8
Tucholskystr. 34	2
Wilhelmshavener Straße / Birkenstraße	2
Singerstraße 8a / Ifflandstraße	2

Sichere Kreuzungen dienen der besseren Überschaubarkeit der Kreuzungen in Nebenstraßennetz. Die Sichtfelder für den Einblick in die Straße werden durch Fahrradparken, Abstellmöglichkeiten für E-Scooter, Motorräder etc. freigehalten und erhöhen damit eine sichere Querung der Straße. Besonders die E-Roller erhalten einen zugewiesenen Platz im Straßenraum, sodass die Gehwege freigehalten werden. Sichere Kreuzungen werden auch bei Fahrradstraßen- und Kiezblocksprojekten integriert. Zusammen mit den unterschiedlichsten Senatsprogrammen und bezirklichen Mitteln sollen dieses Jahr über 30 Kreuzungen entsprechend ausgestattet werden.

Gehwegvorstreckungen dienen, wie den sicheren Kreuzungen, der besseren Überschaubarkeit der Kreuzungen in Nebenstraßennetz und damit einer sicheren Querung der Straße. Bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt wurden 4 Projekte angemeldet, jedoch nur für 2 Projekte (Brüsseler Str. und Lütticher Str.) Mittel zugewiesen.“

Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf nimmt die Sicherheit und Barrierefreiheit von Gehwegen für ältere Menschen sehr ernst. Konkret werden seitens des Bezirksamtes auch im Jahr 2026 Maßnahmen umgesetzt, die insbesondere die Barrierefreiheit und Bewegungsfreiheit älterer Menschen verbessern. Dazu zählen die Verbreiterung von Gehwegbereichen im Zuge von Pilotprojekten wie den Kiezinseln auf der Mierendorffinsel, die Gestaltung von Erholungsflächen mit Bänken und Grünbereichen sowie die fortlaufende Anpassung bestehender Gehwege an die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen. Ziel ist es, die Wege sicher, durchgehend nutzbar und zugleich mit ausreichend Pausenmöglichkeiten ausgestattet zu gestalten.“

Der Bezirk Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Aus dem Sonderprogramm Fußverkehrsförderung werden in 2026 in Lichtenberg folgende Maßnahmen finanziert:

- Gehwegertüchtigung in der Wartiner Straße 55/77 bis Biesenbrower Straße
- barrierefreier Ausbau an der Carl von Linnè-Schule/ Paul-Junius- Straße 5-11

Des Weiteren werden aus dem Sonderprogramm Bordabsenkungen div. Bordabsenkungen im Gesamtvolumen von 130.000,00 € im Bezirk realisiert.“

Der Bezirk Spandau teilt hierzu mit:

„Bordabsenkungen: (Beauftragt Baubeginn 05.2026)

- 1- Am Krumpfen Weg / Am Heideberg 4 Stk.
- 2- Ungewitterweg / Am Heideberg (2 Kreuzungen) 8 Stk.
- 3- Am Heideberg / Ecke Finkenkruger Weg 2 Stk.
- 4- Faucherweg /Stöckelstr./ Simonring 4 Stk.
- 5- Berthold-Schwarz- Str./ Stöckelstr. 4 Stk

Fußverkehrsverbesserung: Ausschreibung/Beauftragung (Baubeginn voraussichtlich 07.2026)

- 1- Groenerstraße zwischen den Hausnummern 2-4 und zwischen 5-11
- 2- Falkenseer Chaussee
- 3- Lutherstraße 1-4

Im Zuge von Unterhaltungsmaßnahmen werden Gehwege zudem regelmäßig verbessert. Da es sich dabei jedoch um keine planbaren Maßnahmen handelt, können diese zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht konkret benannt werden.“

Frage 8:

Wie viele öffentliche Sitzbänke gibt es aktuell in Berlin? (bitte nach Bezirken aufschlüsseln)

Antwort zu 8:

In den Bezirken Pankow,Friedrichshain-Kreuzberg und Tempelhof-Schöneberg liegt dazu keine Statistik vor.

Der Bezirk Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Die Anzahl der aktuell vorhandenen öffentlichen Sitzbänke in der Unterhaltung des Bezirksamtes Marzahn-Hellersdorf ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Aktive Bänke im Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf:	Stück
Gefiltert nach Grünanlage, Spielplatz, Straßengrün	1.981
Gefiltert nach Grünanlage, Spielplatz, Straßengrün, Friedhof	2.216
Gefiltert nach Grünanlage, Spielplatz, Straßengrün, Friedhof, Freiflächen an öffentlichen Gebäuden	2.164

Die angegebene Anzahl kann geringfügig abweichen, da noch nicht alle Bänke erfasst wurden.“

Der Bezirk Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Der Fachbereich Tiefbau führt keine Statistik über aufgestellte Sitzbänke im öffentlichen Straßenland

Anzahl öffentliche Bänke Grün- und Erholungsanlagen inkl. Friedhöfe: 2.502 Stück

Anzahl öffentliche Bänke Grün- und Erholungsanlagen exkl. Friedhöfe: 2.007 Stück

Die vorliegenden Zahlen spiegeln das digitalisierte Inventar wider. Schwankungen sind möglich.“

Der Bezirk Neukölln teilt hierzu mit:

„Auf öffentlichen Flächen außerhalb des Gehwegbereichs (z.B. Grünanlagen, Spielplätze, Friedhöfe) verfügt Neukölln über etwa 1.100 Sitzbänke. Die Anzahl der Sitzbänke auf Plätzen und Gehwegen im öffentlichen Straßenland ist unbekannt.“

Der Bezirk Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Im Jahr 2021 waren 2.928 Sitzbänke in öffentlichen Grünanlagen erfasst. In den darauffolgenden Jahren wurden im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten weitere Sitzmöglichkeiten teils in deutlichem Umfang (auch im öffentlichen Straßenland) geschaffen.“

Der Bezirk Reinickendorf teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Reinickendorf gibt es ca. 1.500 Bänke.“

Der Bezirk Mitte teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Mitte wird von ca. 1000 Bänken im öffentlichen Straßenland und ca. 3900 Bänken in Grünanlagen ausgegangen.“

Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf ist der aktuelle Stand (2025) wie folgt:

- Sitzbänke im öffentlichen Straßenland: 549 Bänke
- Weitere zahlreiche Sitzgelegenheiten befinden sich in Parkanlagen und Grünflächen.“

Der Bezirk Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Lichtenberg hat zusammen ca. 2250 Bänke in öffentlich gewidmeten Grünanlagen und auf öffentlichen Spielplätzen. Dazu kommen Bänke auf den öffentlichen Friedhöfen und im öffentlichen Straßenland, über deren Zahl keine Statistik geführt wird.“

Der Bezirk Spandau teilt hierzu mit:

„In den öffentlichen Grünanlagen stehen 836 Bänke. Im öffentlichen Straßenraum befinden sich 149 Bänke.“

Frage 9:

Nach welchen Kriterien werden neue Sitzgelegenheiten geplant und aufgestellt?

Antwort zu 9:

Es gibt derzeit keine berlinweiten Kriterien. Auch hierzu beschäftigt sich jedoch der Entwurf des Fußverkehrsplans. Darin ist vorgesehen (gem. § 54 Absatz 2 MobG BE) die Einrichtung von Sitzgelegenheiten zu fördern.

Die Senatsverwaltungen für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen haben zudem mit der Planung einer umfangreichen Ausschreibung und Vergabe von Stadtmobiliar begonnen, die es zukünftig landeseigenen Verwaltungen ermöglichen würde, über eine Rahmenvereinbarung bestimmte noch festzulegende Stadtmobiliar-Typen aus einem Katalog bestellen, liefern und optional aufbauen zu lassen. Eine solche Rahmenvereinbarung würde das Handling insbesondere für die Bezirke enorm vereinfachen. Der interne Zeitplan sieht vor, dass eine Ausschreibung ca. zum Jahresende veröffentlicht werden könnte. Das Thema „Neues Stadtmobiliar für Berlin“ wird weiterhin auf der nächsten Gestaltungsbeiratssitzung am 22. Mai 2026 diskutiert werden.

Der Bezirk Pankow teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Pankow werden Sitzbänke nach Bedarf aufgestellt. Die Bedarfsermittlung erfolgt über online-Beteiligung oder während der Beteiligungsverfahren bei Neu- und Umbauten geförderter Projekte.“

Der Bezirk Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Bei der Planung und Aufstellung neuer Sitzgelegenheiten werden insbesondere die Verkehrssicherheit, die Eignung des Standorts sowie der tatsächliche Bedarf berücksichtigt. Anfragen werden entsprechend dieser Kriterien geprüft.“

Hierzu zählen insbesondere:

Bedarfsorientierung: Sitzbänke werden an Orten aufgestellt, an denen Menschen häufig pausieren möchten, z. B. entlang von Fußwegen, in Parks, an Spielplätzen oder in der Nähe von Einkaufsmöglichkeiten sowie Einrichtungen für Senior*innen.

Barrierefreiheit: Die Lage und Höhe der Sitzgelegenheiten wird so gewählt, dass sie für Menschen mit eingeschränkter Mobilität gut zugänglich sind. Dazu gehören stabile Untergründe, ausreichend Platz zum Heranführen von Rollatoren oder Rollstühlen sowie eine bequeme Sitzhöhe.

Sicherheit und Sichtbarkeit: Bänke werden an gut einsehbaren Orten aufgestellt, die ausreichend beleuchtet sind, um die Sicherheit besonders älterer Menschen zu gewährleisten.

Aufenthaltsqualität: Sitzgelegenheiten werden häufig in Verbindung mit Grünflächen, Schattenplätzen oder an Orten mit schöner Aussicht installiert, um das Verweilen angenehm zu gestalten.

Im Bereich von Gehwegen ist zudem der verfügbare Platz der Hauptentscheidungsgrund über die Aufstellmöglichkeit von Bänken. Nach dem Berliner Mobilitätsgesetz und der AV Geh- und Radwege sind Mindestbreiten für eine hindernisfreie Gehbahn vorgeschrieben, diese Vorgabe lässt für einen großen Anteil der Straßen die Aufstellung nicht zu.

Hinweise von Bürgern über zusätzliche Standorte werden aufgenommen und auf Machbarkeit geprüft.“

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt installiert im Rahmen von Maßnahmen im öffentlichen Straßenland auch neue Sitzgelegenheiten, sofern dafür finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. So kann die Aufenthaltsqualität gesteigert, Erholungsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt und nachbarschaftliches Miteinander gefördert werden. Die Aufstellung erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen Gegebenheiten am konkreten Standort. Die Nähe zu sozialen Einrichtungen wie Schulen, Kitas und Seniorenheime sowie anderen hochfrequentierten Orte findet dabei insbesondere Beachtung.“

Der Bezirk Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Die Aufstellung neuer Sitzgelegenheiten orientiert sich an dem Erfordernis, sowie den räumlichen Platzangeboten. Hierbei werden insbesondere Publikumsträchtige Bereiche berücksichtigt. Soweit bekannt werden die Sitzgelegenheiten auch im Umfeld von Krankenhäusern, Pflegeeinrichtungen und wichtigen Wegebeziehungen von diesen Einrichtungen zum ÖPNV und Nahversorgern eingerichtet. Innerhalb von öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen und Friedhöfen gibt es darüber hinaus gestalterische Aspekte, die Bankplätze sinnvoll erscheinen lassen. Wichtige Ein-, Aus- und Überblicke werden dabei genauso berücksichtigt wie auch gartendenkmalpflegerische Aspekte. Hinweise über weitere benötigte Standorte erhält das Straßen- und Grünflächenamt regelmäßig durch Meldungen aus der Bevölkerung, von den Seniorenverbänden sowie aus der Bezirksverordnetenversammlung und von der bezirklichen Beauftragten für Menschen mit Behinderung, welche im Falle der Realisierbarkeit i.d.R. umgesetzt werden. Darüber hinaus werden von Stadtrat Aykal, auf Grundlage einer zuvor eingereichten Vorschlagsliste der Senioren, Spaziergänge mit der Seniorenvertretung durchgeführt um die genauen Standorte abzustimmen.“

„Der Bezirk Neukölln teilt hierzu mit:

Die Aufstellung von Sitzbänken dient grundsätzlich der Förderung des Fußverkehrs und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Folgende Kriterien sind zu berücksichtigen:

- die Flächen müssen sich im Fachvermögen des Bezirks befinden
- bisherige Unterversorgung am Standort bzw. dessen Umfeld
- ausreichend Platz, damit es zu keinen Behinderungen des Fußverkehrs oder anderer Verkehrsteilnehmer*innen kommt Siehe auch Antwort zu Frage 12.“

Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Generell werden Bänke vom Fachbereich Straßen nach den folgenden Kriterien (nach voriger positiver Prüfung und vorhandenen Mitteln) aufgestellt:

- Es ist ein Ersatz für eine bereits vorhandene Bank nötig, da diese irreparabel beschädigt wurde
- An dieser Stelle stand bereits in der Vergangenheit eine Bank
- Geeignete Stellen auf längeren Laufwegen, die häufig von Fußgänger:innen frequentiert werden, zum Pause machen, insbesondere für Senior:innen und mobilitätseingeschränkte Personen
- auf Wunsch von Bürger:innen oder Vorschlägen von anderen Gremien.
- zunehmend auch: Sitzbankplatzierung gezielt unter Bäumen als Hitzeschutz

Der Fachbereich Grünflächen nimmt Hinweise und Wünsche für neue Standorte auf, entwickelt aber auch selber die Grünanlagen hinsichtlich Erholung und Aufenthaltsqualität weiter.“

Der Bezirk Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Sowohl bei der Neugestaltung von Grünanlagen als auch bei der Beschaffung neuer Ausstattung wird auf Barrierefreiheit geachtet. Pläne und Bedarfe werden nach den Grundsätzen des „Design for all“ geprüft und mit dem Bezirksbeauftragten für Menschen mit Behinderung abgestimmt. Es werden vermehrt Bänke mit Armlehnen aufgestellt, die den Besuchern das Aufstehen erleichtern.“

Der Bezirk Reinickendorf teilt hierzu mit:

„Es bestehen keine speziellen Kriterien. Die Bänke werden nach Bedarf aufgestellt.“

Der Bezirk Mitte teilt hierzu mit:

„Im Straßenland erfolgt die Ergänzung von Bankstandorten mit dem Ziel eine möglichst gleichmäßige Abdeckung zu erreichen, um das Rasten auf Wegen zu Fuß zu ermöglichen. Dabei bestehen Herausforderungen bei der Standortauswahl aufgrund zu erwartender Fehlnutzung und deren Auswirkungen auf das Umfeld sowie beengter Platzverhältnisse auf den Gehwegen.

Mit den Vorgaben des Klimaanpassungsgesetzes sieht der Bezirk Mitte sein Ansatz der flächenmäßigen Ausstattung bestätigt. Die Dichte der Sitzgelegenheiten wird demnach deutlich zu erhöhen sein.“

Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Die Planung und Aufstellung neuer Sitzgelegenheiten erfolgt im Bezirk u.a. nach folgenden Kriterien:

- Barrierefreiheit: Gehwege müssen eine ausreichende Breite von mindestens 2,20 Metern gemäß der AV Geh- und Radwege freihalten.
- Verschattung: Bei der Standortwahl wird ein schattiger Platz bevorzugt, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Der Umfang der Verschattung ist von der Baumart abhängig.
- Platzverhältnisse: Die örtlichen Gegebenheiten müssen eine sichere und komfortable Nutzung der Bank ermöglichen, ohne die Bewegungsfreiheit auf dem Gehweg einzuschränken.
- Unterhaltungsaufwand: Die Wahl von Baumarten und Bodenbelägen erfolgt unter Berücksichtigung der Pflegeaufwände, um eine dauerhafte Nutzung zu gewährleisten.
- Erreichbarkeit für vulnerable Gruppen: Im Rahmen des bezirklichen Konzepts zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels (BAFOK) wird sichergestellt, dass insbesondere ältere Menschen nicht mehr als 150 Meter ohne Möglichkeit zum Pausieren zurücklegen müssen. Dadurch wird die Erholungs- und Aufenthaltsqualität verbessert.
- Altersstruktur im Quartier.
- Wegeverbindungen zu Einkaufsmöglichkeiten.“

Der Bezirk Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Für Grünanlagen und Spielplätze findet eine Prüfung der Auslastung und Nutzungsintensität durch die Revierleitungen statt. Zudem werden Wünsche von Bürger*innen auf Umsetzbarkeit und Platzangebot geprüft. Bei Neubau oder Sanierung werden Erfahrungswerte sowie ggf. Ergebnisse aus Beteiligungsverfahren bei der Planung berücksichtigt.

Im öffentlichen Straßenland werden aktuell ausschließlich die vorhandenen Bänke unterhalten (notwendiger Austausch etc.). Die finanziellen Möglichkeiten zur Schaffung neuer Sitzgelegenheiten sind hier sehr begrenzt.“

Der Bezirk Spandau teilt hierzu mit:

„Der Bezirk prüft eingehende Standortvorschläge nach den Kriterien der AV Geh- und Radwege. Das heißt, es muss ausreichend Platz für alle Personen, beispielsweise für Personen mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer, sowie für den Begegnungsverkehr vorhanden sein. Zudem wird das Umfeld betrachtet.“

Frage 10:

Wie viele neue öffentliche Sitzbänke sind in diesem Jahr in Berlin hinzugekommen? (bitte nach Bezirken auflisten)

Antwort zu 10:

In den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg und Neukölln liegt dazu keine Statistik vor. Der Bezirk Spandau meldet hierzu Fehlanzeige.

Der Bezirk Pankow teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Pankow werden 35 neue Sitzbänke aufgestellt.“

Der Bezirk Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Im Jahr 2026 wurden bisher ca. 25 neue Sitzbänke im öffentlichen Straßenland, in Grünanlagen und auf Spielplätzen aufgestellt (Stand 30.04.2026). Darüber hinaus wurden im Rahmen des diesjährigen Bürgerhaushalts weitere Standortwünsche für Sitzbänke eingereicht, deren Umsetzung abhängig von der Abstimmung der Bürgerinnen und Bürger erfolgt.“

Der Bezirk Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„In 2026 sind im Bezirk Steglitz-Zehlendorf sowohl im öffentlichen Straßenland und der öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen Bänke aufgestellt worden. Weitere Aufstellungen sind im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten bei entsprechendem Bedarf geplant. Eine konkrete Zahl kann mangels entsprechender Statistik nicht benannt werden.“

Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Der Fachbereich Straßen stellt jährlich ca. 30 - 40 Bänke im öffentlichen Straßenland auf bzw. ersetzt beschädigte Bänke. Für 2026 sind verschiedene Standorte in der Planung, 6 wurden bereits umgesetzt.

Fachbereich Grünflächen: Für dieses Jahr kann noch keine Aussage darüber getroffen werden, wie viele Bänke aufgestellt wurden bzw. noch in der Planung sind. 2024 wurden 137 Bänke und 2025 219 neue Sitzbänke in Parkanlagen aufgestellt.“

Der Bezirk Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Es wird auf Frage 8 verwiesen.“

Der Bezirk Reinickendorf teilt hierzu mit:

„Seitens des Bezirksamtes wurden 10 seniorengerechte Quasselbänke im Rahmen einer Verhandlungsvergabe beschafft.

Im Jahr 2026 wurden bisher drei Quasselbänke am 14. April 2026 aufgestellt:

Lübars	Alt-Lübars 8, 13469 Berlin
Heiligensee	Bondickstraße 14, 13469 Berlin
Waidmannslust	Alt-Heiligensee 39, 13503 Berlin

Der nächste Termin zur Aufstellung weiterer Quasselbänke erfolgt am 12. Mai 2026 u.a. ist dort auch Frohnau Siegesmundkorso (Höhe Ludolfingerpl. 7, 13465 Berlin) geplant.

Außerdem werden bzw. wurden 10 Sitzbänke für die Eröffnung zur Neugestaltung des Zeltinger Platzes am 12. Mai 2026 aufgestellt.“

Der Bezirk Mitte teilt hierzu mit:

„In öffentlichen Grünanlagen und dem Straßenland wurden im Bezirk Mitte ca. 40 neue Bankstandorte eingerichtet.“

Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf wurden im Jahr 2026 im Rahmen des Pilotprojekts der Kiezinseln auf der Mierendorffinsel insgesamt 4 neue Sitzbänke aufgestellt (je zwei Bänke pro Kiezinsel). In den Jahren 2024 und 2025 wurden Seniorenheime im Bezirk mit nahegelegenen Grünflächen durch ein Netz an Stadtbänken verbunden. Die Standortwahl wurde dabei in Abhängigkeit der Platzverhältnisse und der Verschattung festgelegt. Im Rahmen dieser Maßnahme wurden insgesamt 56 zusätzliche Bänke im Bezirk geschaffen.“

Der Bezirk Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Bisher wurden in diesem Jahr noch keine neuen Bänke aufgenommen, einige Anlagen befinden sich allerdings im Bau, eine statistische Aufnahme erfolgt zeitnah nach Abschluss der Arbeiten.“

Frage 11:

Welche Maßnahmen ergreift der Senat, um insbesondere hitzebelastete Quartiere durch Bäume und Schattenplätze aufzuwerten? (bitte nach Bezirken und Finanzvolumen / Ansatz 2026 aufschlüsseln)

Antwort zu 11:

Die Qualifizierung von Straßenräumen, öffentlichen Plätzen und Quartieren ist ein elementarer Bestandteil der Städtebauförderung, die explizit vorsieht, bei Neuaufstellung oder Überarbeitung von Entwicklungskonzepten eine inhaltliche Befassung mit den Themen Klimaschutz und Klimafolgenanpassung sowie die Ableitung konkreter Ziele und Maßnahmen vorzunehmen. Voraussetzung für die Förderung sind im Rahmen der Gesamtmaßnahme Maßnahmen des Klimaschutzes und zur Anpassung an den Klimawandel, insbesondere durch Verbesserung der grünen und blauen Infrastruktur (beispielsweise des Stadtgrüns). Das Berliner Plätzeprogramm der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen ist zudem ein Instrument zur Förderung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum, mit dem der Senat Maßnahmen der Bezirke unterstützt.

Um die bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter bei der Pflanzung von Bäumen an öffentlichen Straßen zu unterstützen, wurde 2012 die Berliner Stadtbaumkampagne als ein gemeinsames Projekt der Senatsumweltverwaltung und der Berliner Bezirksämter initiiert. Mit Abschluss der Herbstpflanzung 2025 konnten rd. 18.200 Straßenbäume zusätzlich gepflanzt werden. In 2026 werden weitere rd. 1.200 Baumpflanzungen hinzukommen. Die Mittel für die Umsetzung stehen in Kapitel 0750 Titel 54106 zur Verfügung, hinzu kommen durchschnittlich etwa 230.000 Euro Spenden pro Jahr hinzu.

Frage 12:

Wie wird sichergestellt, dass Straßen in Berlin für ältere Menschen ausreichend Aufenthaltsmöglichkeiten bieten?

Antwort zu 12:

Im Entwurf des Fußverkehrsplans werden auch zur Gestaltung und Belebung des öffentlichen Raums Maßnahmenvorschläge verankert, die auch Punkte wie hitze- und klimagerechte Planung und Gestaltung, öffentliche Toiletten und Trinkbrunnen sowie die Gestaltung von Plätzen beinhalten.

Der Bezirk Pankow teilt hierzu mit:

„Wenn sich Potentiale im öffentlichen Straßenraum ergeben, werden diese zur Verbesserung der Aufenthaltsmöglichkeiten genutzt.“

Der Bezirk Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„An Straßen mit Buslinien befinden sich regelmäßig Haltestellen im Abstand von etwa 400 bis 700 m, die überwiegend mit Sitzgelegenheiten ausgestattet sind. Eine flächendeckende Bereitstellung von Aufenthaltsmöglichkeiten im gesamten Straßenraum ist aus praktischen und sicherheitsrelevanten Gründen nicht realisierbar. Stattdessen werden gezielt Bereiche mit besonderem Bedarf – beispielsweise in der Nähe von Senioreneinrichtungen oder medizinischen Versorgungszentren – mit geeigneten Sitzmöglichkeiten ausgestattet, sofern die örtlichen Gegebenheiten dies zulassen, die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird und ein Bedarf besteht. Aufgrund baulicher oder verkehrlicher Einschränkungen ist dies jedoch nicht an allen Standorten möglich.“

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt stellt, auch vor dem Hintergrund des Klimawandels, vermehrt Sitzbänke im öffentlichen Raum zur Verfügung. Wo sinnvoll, werden Modelle mit Lehnen und Aufstützbügeln als Aufstehhilfen gewählt.

Das Bezirksamt setzt auf Verkehrsberuhigung und die Einrichtung von Fußgänger*innenzonen mit Sitzmöglichkeiten zur Erhöhung der allgemeinen Aufenthaltsqualität und Reduktion gesundheitsbelastender Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen.

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Emissionsreduzierungen tragen auch zur Reduktion der

Entstehung von bodennahem Ozon bei, welches in Hitzeperioden entsteht und negative Gesundheitswirkungen hat.

Zusätzlich wird durch Entsiegelungsmaßnahmen des Bezirks die Wasserverfügbarkeit von Straßenbäumen gesteigert, welche so auch bei zunehmenden Trockenperioden länger erhalten bleiben können und so die Straßen durch Verschattung und Verdunstung das Mikroklima und damit auch die Aufenthaltsmöglichkeiten verbessern.

Beispielsweise in der Blücherstraße konnten bei einer notwendig gewordenen Asphaltanierung durch Entsiegelungen Baumfällungen vermieden werden. Kombiniert wurde die Maßnahme mit der Errichtung mehrerer barrierefreier Querungsstellen, der Aufstellung mehrerer Sitzbänke und der Einrichtung einer Fahrradstraße. So konnte eine Zunahme der Hitzebelastung vermieden, sowie die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit gesteigert werden.“

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Siehe Antwort zu 9.“

Das Bezirksamt Neukölln teilt hierzu mit:

„Bei Planungen für die Neugestaltung von Straßen und Grünflächen wird die Aufstellung von Bänken bedarfsgerecht mit eingeplant. Zusätzlich werden bei Bedarf (z.B. Vorschläge aus der Bevölkerung) neue Bänke aufgestellt, wenn keine anderen Interessen überwiegen.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Die Gruppe Unterhaltung des Fachbereichs Straßen verfügt nur über ein eingeschränktes Budget für das Aufstellen von Bänken. Der überwiegende Anteil der Unterhaltungsmittel dient der Instandhaltung der Verkehrssicherheit von Straßen und Gehwegen. Daher können, sofern nicht Sonderfinanzierungen wie Stadtverschönerungsprogramme zur Verfügung stehen, nicht immer alle Wünsche zeitnah umgesetzt werden.

Durch die Erhöhung von Baumpflanzungen und gärtnerisch gestalteter Straßenbegleitgrünflächen durch den Fachbereich Grünflächen wird die Aufenthaltsqualität auch im Straßenland gesteigert.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten werden sukzessive Sitzmöbel im öffentlichen Straßenland aufgebaut.“

Das Bezirksamt Reinickendorf teilt hierzu mit:

„Ein zentraler rechtlicher Rahmen für Maßnahmen im öffentlichen Raum ist das Berliner Mobilitätsgesetz. Es enthält Vorgaben für die Gestaltung von Straßen und Gehwegen, damit Verkehrsanlagen auch von mobilitätseingeschränkten sowie älteren Menschen sicher, barrierearm und gleichberechtigt genutzt werden können.“

Der Bezirk Mitte teilt hierzu mit:

„Die Vorgaben des Mobilitätsgesetzes, der AV Geh- und Radwege sowie zukünftig auch des Klimaanpassungsgesetzes werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ressourcen und Kapazitäten umgesetzt.“

Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf wird die Versorgung mit Aufenthaltsmöglichkeiten für ältere Menschen durch die gezielte Aufstellung von Stadtbänken im öffentlichen Raum sichergestellt. Hierbei werden bestehende Grünflächen und Wege systematisch miteinander verbunden, sodass ältere Menschen auf ihren Wegen regelmäßig Sitzgelegenheiten vorfinden. Pilotprojekte wie die Kiezinseln auf der Mierendorffinsel zeigen, dass durch die Kombination von Sitzbänken, Grünbereichen und verbreiterten Gehwegen neue, nutzerfreundliche Aufenthaltsflächen geschaffen werden können.

Zudem werden bestehende Bänke regelmäßig instand gehalten und neue Bänke in unmittelbarer Nähe zu Seniorenheimen und anderen Einrichtungen für vulnerable Gruppen aufgestellt. Dadurch wird sichergestellt, dass ältere Menschen ihre Wege ohne übermäßige Anstrengung zurücklegen können und jederzeit Möglichkeiten zum Ausruhen und Verweilen vorfinden. Die Umsetzung erfolgt fortlaufend im Rahmen des bezirklichen BAFOK. Für zukünftige Baumaßnahmen werden ebenso Erholungsräume eingeplant, sodass je nach örtlichen Gegebenheiten neue Sitzmöglichkeiten aufgestellt werden.“

Der Bezirk Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Die Fragestellung ist zu unbestimmt. Das Bezirksamt arbeitet fortlaufend daran, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum für alle Generationen zu verbessern. Dazu gehören unter anderem Sitzmöglichkeiten, barrierearme Wegebeziehungen, Verschattung durch Stadtgrün sowie wohnortnahe Aufenthaltsflächen. Ein aktuelles Beispiel ist die Aufwertung des sogenannten „Katzenwäldchens“ in der Region Frankfurter Allee Süd, wo zusätzliche Aufenthaltsqualität geschaffen wurde. Bei Maßnahmen im Straßen- und Freiraum wird grundsätzlich berücksichtigt, dass insbesondere ältere Menschen von gut erreichbaren und nutzbaren Aufenthaltsorten profitieren.“

Der Bezirk Spandau teilt hierzu mit:

„Das Straßen- und Grünflächenamt arbeitet mit dem Beauftragten für Menschen mit Behinderung und Senioren zusammen. Von diesem kommen vereinzelt Standortvorschläge, die dann geprüft werden. Hinweise aus der Bevölkerung werden ebenfalls geprüft.“

Frage 13:

Wie ist die aktuelle Vorgabe für das Aufstellen von Bänken (bezüglich Anzahl, Abstand, Erneuerung) in Berlin?

Antwort zu 13:

Derzeit bestehen keine Vorgaben. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

Frage 15:

Welche speziellen Angebote oder Programme wurden vom Berliner Senat innerhalb der letzten 4 Jahre (CDU-Regierungsverantwortung) erarbeitet und umgesetzt, um älteren Menschen sicheres Radfahren zu ermöglichen?

Frage 16:

Inwiefern werden geschützte Radwege (z. B. baulich getrennt) gezielt dort ausgebaut, wo viele ältere Menschen unterwegs sind?

Antwort zu 15 und 16:

Die Auswahl von Projekten des Radnetzausbau erfolgt auf Grundlage vielfältiger objektiver Indikatoren und Abstimmungen in den bezirklichen Steuerungsrunden. Der Radnetzausbau kommt Nutzenden aller Altersgruppen zugute.

Frage 17:

Wie hoch ist der Anteil barrierefreier Haltestellen im Berliner ÖPNV? (bitte nach Verkehrsmittel: Bus, U-Bahn, S-Bahn und Tram aufschlüsseln)

Antwort zu 17:

Bei der S-Bahn verfügen 96 % der Haltestellen über einen Aufzug, sowie 94 % über ein Blindenleitsystem.

Bei der U-Bahn verfügen 82 % der Haltestellen über einen barrierefreien Zugang, sowie 85 % über ein Blindenleitsystem. Auf weiteren sieben U-Bahnhöfen wird die barrierefreie Zugänglichkeit mittels Rampen zumindest erleichtert. Unter Berücksichtigung dieser Rampen liegt der Anteil barrierefrei zugänglicher Bahnhöfe bei 86 %.

Bei der Straßenbahn sind ca. 74 % der Haltestellen mit erhöhten Borden ausgestattet.

Beim Bus sind ca. 10 % der Haltestellen mit erhöhten Borden ausgestattet.

Frage 18:

Welche Maßnahmen sind geplant, um den Zugang zu Bus und Bahn für ältere Menschen weiter zu verbessern? (Aufschlüsseln nach Maßnahme und Zeitpunkt)

Antwort zu 18:

Durch die kontinuierliche Verbesserung der Barrierefreiheit des ÖPNVs wird auch der Zugang für ältere Menschen verbessert. Die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge sind bereits heute grundsätzlich barrierefrei, Ausnahmen werden im Nahverkehrsplan benannt. Mit der Inbetriebnahme von Neufahrzeugen werden stets weitere Verbesserungen umgesetzt. Der barrierefreie Ausbau der im Bestand noch nicht barrierefrei zugänglichen S- und U-Bahnhöfe befindet sich überwiegend in der Planung und soll in den nächsten Jahren sukzessive erfolgen. Weiterhin wird auch der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen in den kommenden Jahren angegangen. Aufgrund der Komplexität der Bahnhofsumbauten und der großen Anzahl verbleibender Bushaltestellen können hierfür keine Zeitpunkte benannt werden.

Die BVG bietet Mobilitätstrainings an, die neben praktischen Übungen des sicheren Ein- und Ausstiegs Informationen zu Tarifbestimmungen, Fahrplanaushängen und zur App-Nutzung umfassen.

Diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, die Mobilität und Sicherheit älterer Menschen im öffentlichen Nahverkehr zu erhöhen und ihre Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu fördern.

Frage 19:

Inwiefern gibt es Pläne des Senats Taktungen und Sitzplatzangebote an die Bedürfnisse älterer Fahrgäste anzupassen?

Antwort zu 19:

Die Gewährleistung der Mobilität für alle in Berlin gehört zu den Strategien der angebotsorientierten Nachfragesteigerung im ÖPNV. Im Sinne einer „angebotsorientierten Ermöglichung“ sollen viele Menschen in Berlin in die Lage versetzt werden, viele ihrer Wege mit dem ÖPNV zurückzulegen. Dazu ist perspektivisch ein Angebotswachstum zwingend erforderlich.

Im Zuge der Strategie „Stabilität vor Wachstum“ der BVG sind die Zielsetzungen des bisherigen Verkehrsvertrages im Rahmen des revidierten Verkehrsvertrages realitätsgerecht an die tatsächliche Leistungsfähigkeit angepasst worden. Auf Grund der betrieblichen Herausforderungen bei den Verkehrsunternehmen und gleichzeitig knapper werdender Haushaltsmittel, steht eine Verbesserung der Angebotsqualität bei gleichzeitig punktuell Wachstum bis 2030 im Fokus. Ein Rückgang der Fahrtausfälle und starker Verspätungen führt direkt auch zu einer besseren Sitzplatzverfügbarkeit, da die Auslastung der nach einer Fahrtenlücke stattfindenden Fahrt erheblich höher ist, als bei einem regelmäßigen Angebot. In Bezug auf die Beförderungskapazitäten sind die Stabilitätsjahre darauf ausgerichtet, das bereits vielerorts gute und dichte ÖPNV-Verkehrsangebots zu erhalten und im Rahmen der Möglichkeiten nachfragegerecht weiterzuentwickeln. Im SPNV werden die vertraglich vereinbarten Leistungen umgesetzt. Angebotsverbesserungen, die u. a. zu einer Vergrößerung des Sitzplatzangebots führen, werden insbesondere im Busbereich primär zur Erschließung

neuer Baugebiete und Stadtquartiere umgesetzt. Darüber hinaus werden Angebotsverdichtungen dort vorgenommen, wo die Beförderungskapazität für die gegenwärtige Fahrgastnachfrage nicht mehr ausreichend ist und dies nicht durch den Einsatz größerer Fahrzeuge kompensiert werden kann. Notwendige Angebotsverbesserungen erfordern jedoch die Reduzierung von schwach nachgefragten Verkehrsangeboten im Bestandsnetz, soweit nicht anderweitig Mehrleistungen zur Verfügung stehen und finanziell unterlegt sind.

Frage 20:

Wie viele Parkplätze sind berlinweit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen reserviert? (bitte nach Bezirken aufschlüsseln)

Antwort zu 20:

In den Bezirken Pankow, Tempelhof-Schöneberg und Spandau liegt dazu keine Statistik vor.

Der Bezirk Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Marzahn-Hellersdorf stehen derzeit insgesamt 390 personenbezogene Behindertenparkplätze sowie 119 allgemeine Parkplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im öffentlichen Straßenland zur Verfügung.“

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

„Stand 2025 gab es im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ca. 220 Behindertenparkstände (personenbezogen oder allgemein) im öffentlichen Straßenland.“

Der Bezirk Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Im Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf gibt es insgesamt 354 personenbezogene Behindertenstellplätze. Die Anzahl der angeordneten nicht personenbezogenen Stellplätze beträgt 167.“

Der Bezirk Neukölln teilt hierzu mit:

„Stand 08.05.2026 stehen in Neukölln zur Verfügung:
114 allgemeine Parkplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
230 personenbezogene Parkplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen“

Der Bezirk Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Treptow-Köpenick sind 214 personenbezogene Schwerbehindertenparkplätze sowie 162 allgemeine Schwerbehindertenparkplätze an 89 Standorten.“

Der Bezirk Reinickendorf teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Reinickendorf existieren ca. 300 Schwerbehindertenparkplätze. Diese Anzahl bezieht sich sowohl auf personenbezogene als auch allgemeine Schwerbehindertenparkplätze.“

Der Bezirk Mitte teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Mitte sind im öffentlichen Straßenraum 419 personenbezogene, sowie 235 Allgemeine Sonderparkplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen angeordnet.“

Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf beträgt die aktuelle Anzahl (Stand 07.05.2026) der für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen reservierten Parkplätze:

- Personenbezogene Parkplätze: 325
- Öffentliche Parkplätze: 139“

Der Bezirk Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Lichtenberg insgesamt 353 personengebundene Parkplätze plus rund 60 nicht personengebundene Parkplätze.“

Frage 21:

Wie hat sich diese Zahl in den letzten fünf Jahren entwickelt? (Aufschlüsseln nach Jahr, Bezirk, Anzahl)

Antwort zu 21:

In den Bezirken Pankow, Neukölln, Tempelhof-Schöneberg, Treptow-Köpenick, Reinickendorf und Spandau liegt dazu keine Statistik vor.

Der Bezirk Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Marzahn-Hellersdorf hat sich die Anzahl der personenbezogenen Parkplätze im öffentlichen Straßenland in den letzten fünf Jahren wie folgt entwickelt:

Jahr	Anzahl der Genehmigungen
2022	15
2023	28
2024	26
2025	34
2026	5 (Zeitraum 01.01.2026 bis 06.05.2026)

Eine nach Jahreszahlen getrennte statistische Auswertung der allgemeinen Parkplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist auf Grundlage der vorliegenden Datensätze nicht möglich, da keine entsprechenden Jahresangaben hinterlegt sind.“

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

„Es wird dazu keine detaillierte Statistik geführt. Grundsätzlich hat sich die Anzahl personengebundener Schwerbehindertenparkstände als auch allgemeiner Schwerbehindertenparkstände im Bezirk in den letzten Jahren leicht erhöht.“

Der Bezirk Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit: Im Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf wurden seit „2021 insgesamt 156 personenbezogene Behindertenstellplätze eingerichtet.

Zusammengefasst nach Jahren ergibt das:

2021: 19 Stellplätze

2022: 18 Stellplätze

2023: 38 Stellplätze

2024: 28 Stellplätze

2025: 36 Stellplätze.

2026: bislang 17 Stellplätze“

Der Bezirk Mitte teilt hierzu mit:

„Die Anzahl unterliegt trotz stätiger Veränderungen insbesondere bei personenebezogenen Sonderparkplätzen nur geringen Schwankungen.“

Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Die Zahl der Parkplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen hat sich im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf seit 2022 wie folgt entwickelt:

- 2022 - personenbezogen: 247; öffentlich: 109
- 2023 - personenbezogen: 268; öffentlich: 118
- 2024 - personenbezogen: 309; öffentlich: 125
- 2025 - personenbezogen: 327; öffentlich: 133
- 2026 (Stand 07.05.2026) - personenbezogen: 325; öffentlich: 139“

Der Bezirk Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Personengebundene Parkplätze (Zugänge):

2021: 11

2022: 15

2023: 16

2024: 16

2025: 23

2026: 3

Die zur Entfernung angeordneten Parkplätze sind hier nicht mitberücksichtigt bzw. abgezogen worden.“

Frage 22:

Welche Maßnahmen plant der Senat, um die Verfügbarkeit solcher Stellplätze zu erweitern?

Antwort zu 22:

Anordnungen im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen unterliegen den Bestimmungen der StVO und erfolgen dann, wenn von der Straßenverkehrsbehörde situativ eine Dringlichkeit besteht. Eine pauschale und insofern konzeptionelle Handhabung ist nicht mit der privilegienfeindlichen Ausgestaltung der StVO vereinbar. Es wird ergänzend auf die Antwort zur [schriftlichen Anfrage Nr. 19 / 24376](#) vom 14.11.25 verwiesen.

Frage 23:

Welche gesamtstädtische Strategie verfolgt der Senat, um die Verkehrssicherheit älterer Menschen systematisch zu verbessern?

Antwort zu 23:

Der Senat hat mit dem aktuellen Maßnahmenkatalog aus dem Jahr 2024 zu den Leitlinien der Berliner Seniorenpolitik ein gesamtstädtisches Maßnahmenpaket beschlossen, das auch spezifische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit älterer Menschen enthält. Der Umsetzungsstand dieser Maßnahmen wird zweimal pro Legislaturperiode durch die für Soziales zuständige Senatsverwaltung bei den zuständigen Ressorts im Rahmen eines Monitorings abgefragt und ist unter dem folgenden Link nach der Veröffentlichung (z. Zt. in Umsetzung) einsehbar:

<https://www.berlin.de/sen/soziales/besondere-lebenssituationen/seniorinnen-und-senioren/leitlinien-der-seniorenpolitik/monitoring-der-berliner-leitlinien-zur-seniorenpolitik/>

Die Erarbeitung der Maßnahmen erfolgte in einem partizipativen Prozess unter Einbeziehung verschiedener Akteure, unter anderem auch der Mitglieder des Landesseniorenbeirats.

Frage 24:

Wie werden ältere Menschen und ihre Bedürfnisse in Planungsprozesse des Senats miteinbezogen? In welcher Weise ist der Seniorenbeirat in einzelne Planungen einbezogen?

Antwort zu 24:

Der Senat steht in regelmäßigem Austausch mit den Seniorenmitwirkungsgruppen und nimmt unter anderem kontinuierlich am Plenum des Landesseniorenbeirats teil.

Gemäß dem Berliner Seniorenmitwirkungsgesetz hat der Landesseniorenbeirat die Aufgabe, die Politik auf Landesebene zu beraten. Dieser Aufgabe kommt der Beirat eigenständig nach, insbesondere durch die direkte Kommunikation und den Austausch mit dem Senat.

Der unterstützt diese Arbeit durch Einbeziehung und Information des Beirats bei gesamtstädtischen Vorhaben, welche ältere Menschen betreffen, z. B. durch Vorlagen zur Stellungnahme.

Auch bei der Aktualisierung und Weiterentwicklung der Maßnahmen der Berliner Seniorenpolitik wird der Landesseniorenbeirat regelmäßig einbezogen und beteiligt.

Frage 25:

Wie beurteilt der Senat die Relevanz von Tempo-30-Zonen für die Sicherheit älterer Menschen?

Antwort zu 25:

Die Anordnung von Tempo-30-Zonen erfolgt insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit und zum Schutz von schützenswerten Einrichtungen wie Schulen und Kitas und hat insofern naturgemäß Auswirkungen auf alle Teile der Bevölkerung gleich welchen Alters.

Frage 26:

Welche Maßnahmen priorisiert der Senat, um die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten unter älteren Menschen deutlich zu senken?

Antwort zu 26:

Entsprechend des Verkehrssicherheitsprogramms 2030 sollen vordergründig infrastrukturelle Maßnahmen dazu beitragen, die Barrierefreiheit und somit sichere Mobilität für ältere Menschen zu verbessern. Hierzu zählen insbesondere die Fortführung des Querstellenprogramms sowie die Durchführung von Sicherheitsaudits. Flankiert werden diese

Maßnahmen durch Informations- und Trainingsangebote im Rahmen von
Zuwendungsprojekten.

Berlin, den 19.05.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt