

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 10. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juli 2026)

zum Thema:

**Verkehrssituation für Fußgänger*innen sowie Radfahrende im Umfeld der
Jelbi-Anlage Invalidenstraße/Heidestraße am Hauptbahnhof**

und **Antwort** vom 31. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. August 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26644
vom 10.07.2026

über Verkehrssituation für Fußgänger*innen sowie Radfahrende im Umfeld der Jelbi-Anlage
Invalidenstraße/Heidestraße am Hauptbahnhof

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) und das Bezirksamt Mitte von Berlin (Bezirksamt Mitte) um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt wurden.

Frage 1:

Wann wurden die Rad- und Gehwege im Bereich Invalidenstraße/Heidestraße eingerichtet, welche Breiten und Flächenaufteilungen weisen sie einschließlich Unterstreifen, Gehbahn, Oberstreifen und Radwegabzweig auf, und wie sind die dortigen Flächen rechtlich den jeweiligen Nutzungen, insbesondere Fußverkehr, Radverkehr, Jelbi-Anlage, Fahrradabstellanlage und sonstigen Nutzungen, zugeordnet?

Antwort zu 1:

Die Flächen wurden nach Fertigstellung 2014 in die Baulast des Bezirks übernommen.

Das Bezirksamt Mitte teilte hierzu mit:

„Bei der Einrichtung der Fahrradabstellanlage und der Jelbi-Station wurden bestehende Restflächen außerhalb der vorgesehenen Gehbahnen genutzt.“

Frage 2:

Wann und durch wen wurde die Jelbi-Anlage im Bereich Invalidenstraße/Heidestraße eingerichtet, wer ist für Auftrag, Betrieb, Kontrolle und Pflege zuständig, welche räumliche Ausdehnung hat sie einschließlich möglicher Zugangsflächen und angrenzender Fahrradabstellfläche, und für welche Fahrzeugarten sowie welche Anzahl von Fahrzeugen ist die gelb markierte Fläche vorgesehen?

Antwort zu 2:

Der Jelbi-Punkt „S+U Hauptbahnhof/Heidestraße“ wurde im Oktober 2023, basierend auf einer genehmigten Sondernutzung des Bezirks Mitte, in Betrieb genommen und seitdem bewirtschaftet.

Das Bezirksamt Mitte teilte hierzu mit:

„Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) haben für eine Fläche in der Größe 7,0 m x 5,0 m eine Sondernutzungserlaubnis erhalten. Die genehmigte Fläche beinhaltet eine Informations-Steile und kann durch E-Scooter, Leihfahräder und E-Roller von Jelbi-Partnern (Sharing-Unternehmen) genutzt werden. Der BVG obliegt jegliche Verantwortung hinsichtlich des Betriebes, der Kontrolle sowie der Pflege dieser Fläche nebst Steile.“

Die BVG teilte hierzu mit:

„Der Jelbi-Punkt S+U Hauptbahnhof wird von der BVG betrieben und wurde im Oktober 2023 eröffnet. Er hat eine Größe von 35 qm und damit eine Kapazität für ca. 30 Mieträder, Scooter und Mopeds.“

Seitens der BVG werden unterschiedliche Maßnahmen zum Umgang mit der intensiven Nutzung ergriffen, welche in der Antwort zu 11 dargestellt werden.

Frage 3:

Wann und durch wen wurde die Fahrradabstellfläche eingerichtet? Darf die Fahrradabstellfläche von Leihfahrzeugen genutzt werden? Ist die Fahrradabstellfläche auch für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger vorgesehen?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Mitte teilte hierzu mit:

„Die Fahrradabstellanlage wurde am 26.02.2024 durch das Bezirksamt Mitte eingerichtet. Auf dieser dürfen auch Leihräder oder Lastenräder mit Anhänger abgestellt werden, auch wenn die Art der Bügel und deren schienensystembedingten Abstände nicht explizit auf das Abstellen von Lastenrädern oder Fahrräder mit Anhängern ausgelegt sind. Die Anlage wurde errichtet, um die Kapazitäten von Fahrradabstellanlagen am Hauptbahnhof zu erhöhen. Andere Flächen standen zum damaligen Zeitpunkt nicht zur Verfügung. Die hohe Belegungsdichte weist den Bedarf und auch die Akzeptanz für weiter entfernte Abstellanlagen nach.“

Frage 4:

Wann, durch wen und mit welchem Zweck wurden die taktilen Leitelemente im Bereich der Jelbi-Anlage eingerichtet? Ist dem Senat bekannt, dass diese Leitelemente regelmäßig durch Leihfahrzeuge blockiert werden? Welche Maßnahmen ergreift der Senat, um die Nutzbarkeit der taktilen Leitelemente dauerhaft sicherzustellen? Ist eine Erweiterung oder Anpassung der taktilen Leitelemente im Bereich der Fahrradabstellfläche geplant?

Antwort zu 4:

Das Bezirksamt Mitte teilte hierzu mit:

„Das Aufmerksamkeitsfeld zwischen Gehbahn und Sondernutzungsfläche dient der Warnung von sehbehinderten Menschen vor einer möglichen Gefahrenquelle und legt besonderes Verhalten bzw. die Meidung des Bereichs nahe.“

Die BVG teilte hierzu mit, dass die taktilen Leitstreifen im Herbst 2025 durch die BVG in Abstimmung mit der Senatsverwaltung und dem Bezirksamt Mitte nachgerüstet wurden. Wenn Jelbi-Punkte ausnahmsweise auf Restflächen auf dem Bürgersteig entstehen, werden blinde und sehingeschränkte Menschen auf diese Weise auf die Jelbi-Punkte aufmerksam gemacht. Im Zuge der Kontrollen der Standorte (vgl. Antwort zu 11) durch BVG-eigene Jelbi-Ranger und die Jelbi-Fußpatrouille der Scootersharing-Anbieter werden die Leitstreifen wenn nötig freigeräumt.

Das Bezirksamt Mitte teilte weiterhin mit:

„Durch die Maßnahmen zur Neugestaltung des Europaplatzes ist auf allen Abstellflächen um den Hauptbahnhof eine hohe Belegungsdichte zu verzeichnen, die zum Teil mit übermäßiger Flächeninanspruchnahme einhergeht. (...) Zugleich ist vorgesehen, die Fahrradabstellanlage in den nördlich angrenzenden Bereichen der Heidestraße zu verlegen und zu erweitern.“

Frage 5:

Wann wurde die Abstellverbotszone beziehungsweise Parkverbotszone für Mietfahrzeuge der Mikromobilität im Umfeld Invalidenstraße/Heidestraße eingerichtet und welche räumliche Ausdehnung hat diese Zone? Welche konkreten Regeln gelten dort für E-Scooter, E-Roller, Leihfahrräder und sonstige Mietfahrzeuge? Welche Behörden sind für die Überwachung und Durchsetzung dieser Regeln zuständig? Welche Rolle haben dabei Polizei, Ordnungsamt Mitte, Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, BVG sowie die jeweiligen Verleihunternehmen?

Antwort zu 5:

In Berlin sind Parkverbotszonen für Mietfahrräder und Miet-E-Scooter als virtuelle Sperrgebiete eingerichtet. In diesen Bereichen (z. B. mindestens 100 Meter um eingerichtete Abstellstationen, in Parks oder im Umfeld sensibler Einrichtungen) ist das Beenden des vom Benutzenden jeweils abgeschlossenen Mietvertrages nicht zulässig und per App durch den Anbietenden (Sharingfahrzeug-Anbietende) technisch zu unterbinden. Die Fahrzeuge müssen hier an offiziellen Jelbi-Stationen/-Punkten oder anderen zugelassenen Abstellflächen abgestellt werden.

Die Vorgaben zu den Parkverbotszonen und dem auch ansonsten verkehrsgerechten Handeln sind in den von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt an die Anbieter ausgereichten Sondernutzungserlaubnissen enthalten. Die Kontrolle und Verfolgung durch die bezirklichen Ordnungsämter und die Polizei innerhalb der Parkverbotszonen beschränkt sich bei festgestellten Verstößen auf Tatbestände der Straßenverkehrs-Ordnung oder auch des Grünanlagengesetzes.

Die konkrete Parkverbotszone wurde im Oktober 2023 mit Eröffnung des Jelbi-Punkts eingerichtet. Die Parkverbotszone ist Teil eines größeren, zusammenhängenden Gebietes, welches sich südlich bis zum Potsdamer Platz erstreckt. Dies kann (jeweils mit dem aktuellen Sachstand) auf dem öffentlich verfügbaren Geo-Portal eingesehen werden: <https://gdi.berlin.de/viewer/main/>

Dort sind die entsprechenden Karten im Bereich „Fachkarten“ in der Rubrik „Verkehrswesen“ als Karte für „Parkverbotszonen für Mietfahrzeuge der Mikromobilität“ auszuwählen (Darstellung umfasst die Gesamtstadt, jeweils relevanter Bereich kann individuell selektiert werden).

Frage 6:

Wie häufig wurden im genannten Bereich seit Einrichtung der Abstellverbotszone rechtswidrig abgestellte Leihfahrzeuge festgestellt, aufgeschlüsselt nach Monat, Fahrzeugart und zuständiger Stelle? Wie viele Meldungen aus der Bevölkerung gingen hierzu ein, aufgeschlüsselt nach Meldeweg und Monat? Wie viele Anzeigen wurden gefertigt, aufgeschlüsselt nach Monat, Behörde und Fahrzeugart? Wie viele Umsetzungen oder sonstige Verbringungen von Fahrzeugen wurden vorgenommen, aufgeschlüsselt nach Monat, Behörde und Fahrzeugart? In wie vielen Fällen wurden Gebühren erhoben, und in welcher Höhe? In wie vielen Fällen wurden rechtswidrig abgestellte Fahrzeuge lediglich umgestellt, ohne Gebühren zu erheben? Welche Kriterien gelten für ein Einschreiten der Behörden bei blockierten Gehwegen, Radwegen, taktilen Leitelementen oder Zugängen?

Antwort zu 6:

Bei der Verfolgung einer Ordnungswidrigkeit gilt § 47 Absatz 1 Gesetz über die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten (OWiG). Neben der Verfolgung als Ordnungswidrigkeit ist in solchen Fällen stets zu prüfen, ob diese Fahrzeuge zur Gefahrenabwehr auch umzusetzen sind. Die Umsetzung eines Elektrokleinstfahrzeuges (eKF) oder Fahrrades erfolgt ausschließlich zum Zwecke der Gefahrenabwehr und richtet sich nach §§ 37a, 15 Absatz 1 Allgemeines Gesetz zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in Berlin (ASOG Bln). Die Ordnungsamtsleitungen haben sich auf einen Handlungskatalog für die Verkehrsüberwachungskräfte zum Umsetzen von Elektrokleinstfahrzeugen und Fahrrädern verständigt. Bei einem komplett blockierten Gehweg oder dergleichen verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten regelmäßig gen Null.

Daten im Sinne der Fragestellungen sind seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar. Die Kriterien für das Einschreiten der Polizei Berlin bei Verkehrsordnungswidrigkeiten richten sich nach dem Opportunitätsprinzip.

In Bezug auf die verkehrsrechtlichen Verstöße insgesamt und in den Bezirken wird auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25543 verwiesen.

Frage 7:

Welche Restgehwegbreite muss nach Auffassung des Senats mindestens verbleiben, damit eine Behinderung des Fußverkehrs ausgeschlossen werden kann? Ab welcher Beeinträchtigung von Radwegen, taktilen Leitelementen oder Zugängen ist aus Sicht des Senats zwingend einzuschreiten? Liegt auch dann eine Behinderung vor, wenn Dienstkräfte bei Eintreffen vor Ort keine unmittelbar betroffenen Verkehrsteilnehmenden antreffen, die Behinderung aber objektiv fortbesteht? Welche Dienststellen können bei entsprechenden Meldungen alarmiert oder beauftragt werden? Welche Vorgaben, Weisungen oder Handreichungen bestehen für Dienstkräfte zum Umgang mit rechtswidrig abgestellten Leihfahrzeugen im genannten Bereich?

Antwort zu 7:

Die Anforderungen an die nutzbare Gehwegbreite ergeben sich aus den Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) sowie den dort in Bezug genommenen technischen Regelwerken. Ob eine Behinderung des Fußverkehrs vorliegt, ist unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse zu beurteilen.

Bei einer Verfolgung als Verkehrsordnungswidrigkeit mit Behinderungstatbestand ist die Behinderung eines Verkehrsteilnehmers festzustellen; auch die Überwachungskraft nimmt am Verkehr teil.

Bei einer Umsetzung als Gefahrenabwehrmaßnahme ist eine konkrete Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung festzustellen. Für diese Feststellung müssen keine Verkehrsteilnehmer vor Ort angetroffen werden.

Grundlage des Handelns bilden u.a. der Bundeseinheitliche Tatbestandskatalog zur StVO, welcher unter Tatbestandsnummer 101134 aufführt: „Sie gefährdeten +) durch das Abstellen eines Elektrokleinstfahrzeugs auf dem Gehweg/der Radverkehrsanlage/der Fahrbahn/einer Verkehrsfläche*) Andere. § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 Abs. 1, 3 Nr. 5 StVG; 1.3 BKat“. Daneben wurde im Dezember 2023 der „Handlungskatalog für die Verkehrsüberwachungskräfte (VÜD) der Ordnungsämter zum Umsetzen von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) und Fahrrädern“ beschlossen. Die grundsätzliche Zuständigkeit liegt bei den entsprechenden bezirklichen Ordnungsämtern. Auch die BVG bietet für ihre Flächen entsprechende Kontaktmöglichkeiten an (vgl. Antwort zu 8).

Das Bezirksamt Mitte teilte darüber hinaus mit:

„Die Fläche für die Sondernutzung als auch die Fahrradabstellanlage befindet sich außerhalb der Gehbahn, so dass die baulich vorgesehene Gehbahnbreite in der Heidestr. und der Invalidenstr. dadurch bei ordnungsgemäßer Nutzung nicht beeinträchtigt ist.“

Frage 8:

Über welche Telefonnummern oder digitalen Meldewege können rechtswidrig abgestellte Leihfahrzeuge im Bereich Invalidenstraße/Heidestraße gemeldet werden? Welche dieser Meldewege sind berlinweit einheitlich, jederzeit erreichbar und für ortsunkundige Personen leicht nutzbar? Welche Meldewege empfiehlt der Senat in akuten Fällen, in denen Gehwege, Radwege oder taktile Leitelemente blockiert sind? Wie wird sichergestellt, dass Meldungen zeitnah bei der zuständigen Stelle eingehen und tatsächlich zu einer Vor-Ort-Prüfung führen?

Antwort zu 8:

Es stehen diverse Wege zur Kontaktaufnahme und Sachstandsdarstellung zur Verfügung. Aktuell, umfassend und transparent stehen die gesammelten Kontaktdaten unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/dienste-und-genehmigungen/stationslose-mikromobilitaet/> zur Verfügung. Hier finden sich zugleich auch die jeweiligen Kontaktdaten für Nachfragen oder Beschwerden der Unternehmen, für welche eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis gemäß § 11 a Berliner Straßengesetz (BerlStrG) erteilt wurde.

Insbesondere bezogen auf die Jelbi-Stationen/-Punkte kann dies auch über die Webseite <https://www.jelbi.de/falschparker-melden/> direkt an den jeweiligen Anbieter weitergegeben werden. Die Meldungen gehen direkt beim Support-Team der Anbieter oder auch der BVG ein. Von dort werden sie automatisiert an die jeweiligen Mobilitätspartner oder das Serviceteam der zuständigen Jelbi-Station weitergeleitet, um die vorgeschriebene Vor-Ort-Prüfung und Behebung (z.B. Umstellen von Falschparkern, Beseitigung von Vandalismus) zu initiieren.

Frage 9:

Dürfen Transporter von Verleihunternehmen die dortige Busspur benutzen? Dürfen diese Transporter dort zum Be- und Entladen, Einsammeln oder Warten von Leihfahrzeugen halten? Dürfen sie dort länger als drei Minuten halten? Welche Kontrollen und Maßnahmen wurden in diesem Zusammenhang seit Einrichtung der Jelbi-Anlage durchgeführt? Wurden Verstöße festgestellt und geahndet?

Antwort zu 9:

Die Bussonderfahrstreifen in der Invalidenstraße auf Höhe des Hauptbahnhofes sind durch Zeichen 245 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) angeordnet. Anderer Fahrverkehr als der nach Anlage 2 laufende Nummer 25 (Zeichen 245), Spalte 3 Nummer 1 zu § 41 Absatz 1 StVO ist nicht zugelassen.

Die Polizei Berlin führte keine Schwerpunkteinsätze im Bereich der Jelbi-Anlage durch. Die im täglichen Dienst, etwa durch Funkwagenstreifen, Kontaktbereichsdienstkräfte oder Fahrradstreifen durchgeführten Verkehrsüberwachungsmaßnahmen sind im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Frage 10:

Ist dem Senat bekannt, dass Versicherungsplaketten oder sonstige Kennzeichnungen an E-Scootern teilweise fehlen, beschädigt oder nicht lesbar sind? Wie häufig wurde dies im genannten Bereich festgestellt oder gemeldet? Welche Maßnahmen wurden gegenüber den Verleihunternehmen ergriffen? Welche Kennzeichnung ist bei rechtswidrig abgestellten Leihfahrrädern maßgeblich, um Anzeigen zu fertigen oder Gebühren zu erheben?

Antwort zu 10:

Die Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung - eKFV) regelt, unter welchen Voraussetzungen entsprechende Fahrzeuge in Betrieb gesetzt werden dürfen. § 2 der eKFV regelt dies im Absatz (1) „Ein Elektrokleinstfahrzeug darf auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn: (...)

2. es eine gültige Versicherungsplakette für Elektrokleinstfahrzeuge nach § 56 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung führt,

3. es entsprechend der Anlage 1 dieser Verordnung mit einer Fahrzeug-Identifizierungsnummer sowie mit einem Fabrikschild gekennzeichnet ist (...).“.

Anhaltspunkte für strukturelles Fehlen entsprechender Merkmale liegen nicht vor.

Die Fahrzeuge verfügen über eine Hersteller spezifische Fahrzeugkennzeichnung (Fahrzeugnummer /-bezeichnung), über welche das Fahrzeug eindeutig identifiziert werden kann.

Die Anzahl der Feststellungen fehlender, beschädigter oder nicht lesbarer Versicherungskennzeichen an Elektrokleinstfahrzeugen, die der Polizei Berlin bekannt wurden, sind im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Stellt die Polizei Berlin Elektrokleinstfahrzeuge ohne gültige Versicherungskennzeichen fest, werden einzelfallbezogene Maßnahmen getroffen. Ergänzend wird auf die Beantwortung der Frage 9 verwiesen.

Fahrräder unterliegen keiner Kennzeichnungspflicht. Die Einleitung von Verkehrsordnungswidrigkeitenverfahren bei Fahrrädern im ruhenden Verkehr ist nicht möglich.

Frage 11:

Wurde die BVG als Betreiberin der Jelbi-Anlage über die wiederkehrenden Probleme informiert? Falls ja: wann, durch wen und mit welchem Ergebnis? Welche Maßnahmen hat die BVG ergriffen, um rechtswidriges Abstellen im Umfeld der Jelbi-Anlage zu verhindern? Welche Verleihunternehmen wurden durch Behörden des Landes Berlin über die wiederkehrenden Verstöße informiert? Welche Verpflichtungen bestehen für Verleihunternehmen, falsch abgestellte Fahrzeuge zeitnah zu entfernen? Welche Sanktionen wurden gegen Verleihunternehmen verhängt oder geprüft?

Antwort zu 11:

Die intensive und im Zeitverlauf gestiegene Nutzung des Jelbi-Punkts ist bekannt und statistisch nachvollziehbar. Individuelles Fehlverhalten von Nutzenden ist feststellbar.

Die BVG teilte hierzu mit:

„Auf dem Jelbi-Punkt S+U Hauptbahnhof/Heidestraße dürfen alle Zweirad-Anbieter mit Sondernutzungserlaubnis nach §11a BerlStrG ihre Fahrzeuge parken.

Die BVG hat in Zusammenarbeit mit den Sharing-Anbietern mehrere Maßnahmen zum Umgang mit der intensiven Nutzung ergriffen:

1. Mit allen Bikesharing- und Scootersharing-Anbietern sind seit Juni 2026 Mo-Fr definierte Abholzeiten verabredet, zu denen überzählige Fahrzeuge abgeholt werden.
2. Bei Überfüllung des Jelbi-Punkts erhalten die betroffenen Sharing-Anbieter eine automatische E-Mail mit der Aufforderung innerhalb der Berliner Fristen (4 Stunden oder bis zum nächsten Morgen) überzählige Fahrzeuge abzuholen.
3. Der Jelbi-Punkt wird mehrmals pro Monat von BVG-eigenen Jelbi-Rangern kontrolliert und überzählige Fahrzeuge werden dabei auf die Fläche geschoben.
4. Werktags (Mo-Sa) kommt die Jelbi-Fußpatrouille der vier Scooter-Anbieter, die ebenfalls überzählige Fahrzeuge auf die Fläche schiebt oder zum gegenüberliegenden Jelbi-Punkt Europaplatz.
5. BVG und SGA Mitte prüfen gerade eine ergänzende Ausweichfläche im Umfeld des Jelbi-Punkts.“

Frage 12:

Wurden im Bereich Heidestraße 62 bis Invalidenstraße 53A Sondernutzungsgenehmigungen für Gehwegflächen erteilt? Falls ja: für welche Nutzungen und für welche Flächen? Welche Stellen sind für die Entfernung von Schrottfahrrädern, Resten beweglicher Absperranlagen, Müll und sonstigen Hindernissen zuständig? Wie oft wurden solche Hindernisse im genannten Bereich beseitigt?

Antwort zu 12:

Das Bezirksamt Mitte teilte hierzu mit:

„Im Bereich Invalidenstraße 53a ist das Herausstellen von Stühlen und Tischen genehmigt. Die Straßenreinigung obliegt der BSR.“

Hinweise zum Umgang mit Schrottfahrrädern sind der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/25 662 zu entnehmen.

Grundsätzlich können über Ordnungsamt-Online der Berliner Ordnungsämter differenziert Mängel angezeigt werden, welche dann im weiteren Verlauf den zuständigen Agierenden zur weiteren Befassung übermittelt werden.

Frage 13:

Seit wann haben Polizei, Ordnungsamt Mitte, Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Senatsverwaltung für Inneres und Sport sowie weitere zuständige Stellen Kenntnis von den wiederkehrenden Behinderungen im genannten Bereich? Welche konkreten Maßnahmen wurden seitdem ergriffen? Gab es Weisungen, Abstimmungen oder gemeinsame Einsatzkonzepte zwischen Polizei, Ordnungsamt, Senatsverwaltung, BVG und Verleihunternehmen? Welche weiteren Maßnahmen plant der Senat, um die Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der Geh- und Radwege im Bereich Invalidenstraße/Heidestraße dauerhaft sicherzustellen?

Antwort zu 13:

Die wiederkehrenden Behinderungen sind der Polizei Berlin bekannt. Das Datum der erstmaligen Kenntnisnahme ist nicht dokumentiert. Festgestellte Verkehrsbehinderungen im öffentlichen Verkehrsraum werden zuständigkeitsbezogen bearbeitet. Ergänzend wird auf die Beantwortung der Frage 9 verwiesen.

Die örtlich zuständige Polizeidirektion 2 (West) hat die wiederkehrenden Feststellungen bereits mit den BVG erörtert. Mit der BVG ist abgestimmt, dass diese auf die betroffenen Verleihunternehmen einwirkt und für ein ordnungsgemäßes Abstellen der Fahrzeuge zu sensibilisiert. Darüber hinaus setzt schrittweise die unter der Antwort zu 11 genannten Maßnahmen um.

Konkrete behördenübergreifende Einsatzkonzepte zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit im Sinne der Fragestellung liegen nicht vor.

Ergänzend teilte das Bezirksamt Mitte hierzu mit:

„Jelbi ist für die Einhaltung der Auflagen im Rahmen der Sondernutzung verantwortlich. Beschwerden werden zugeleitet. Die Bindung zusätzlicher Kräfte scheint in der Sachlage nicht geboten.“

Berlin, den 31.07.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt