

GRÜNES

VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM

Pressekonferenz 11. Februar 2025

Antje Kapek & Oda Hassepaß

Verkehrspolitische Sprecherinnen

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
im Abgeordnetenhaus von Berlin
Niederkirchnerstraße 5 10117 Berlin



Positionspapier der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin

VERKEHRSSICHERHEIT FÜR ALLE: SICHER UNTERWEGS, ENTSPANNT ANKOMMEN

Eine moderne Stadt setzt auf der Straße nicht auf das Recht des Stärkeren, sondern schützt die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen. Nur wenn alle Menschen, die mit dem Rad und zu Fuß unterwegs sein wollen, sicher, schnell und bequem von A nach B kommen, wird die Verkehrswende gelingen. Das gilt insbesondere für Kinder, Senior*innen und Familien.

Die Vision Zero – eine Positionsbestimmung

Berlin hat sich dem Ziel der Vision Zero verpflichtet. Einer Stadt ohne Verkehrstote und Schwerverletzte. Mit dem Mobilitätsgesetz haben wir dieses Ziel als Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit festgelegt. Es schafft die Grundlage für eine moderne Mobilität der Zukunft. Denn nur wenn ein Ziel auch mit effektiven Maßnahmen umgesetzt wird, kann das Ziel auch erreicht werden.

Berlin braucht deshalb endlich eine Verkehrs- und Innenpolitik, die das Thema Verkehrssicherheit in den Mittelpunkt stellt und gemeinsam anpackt, statt das ineffektive Verantwortungs-Pingpong fortzusetzen. Verkehrssicherheit bedeutet sichere Infrastruktur, kluge Verkehrslenkung, verlässliche Kontrolle und Ahndung sowie Präventionsarbeit zusammen zu denken.

Berlin ist vom breit getragenen Ziel der Vision Zero weit entfernt. Im Jahr 2023 kamen in Berlin 33 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben, 16.212 wurden verletzt, 2073 davon schwer. Zu den häufigsten Unfallursachen zählen Abbiegeunfälle, Nichtbeachten der Vorfahrt, zu hohe Geschwindigkeit und Alkoholeinfluss. Der Großteil der Unfallopfer sind dabei Menschen, die auf dem Rad oder zu Fuß unterwegs waren, Autofahrende sind bei den meisten Unfällen die Hauptverursachenden. Diese Situation kann uns nicht zufrieden stellen, jede*r Verkehrstote, ist eine*r zu viel.

Auch über die Altersgruppen sind Unfallfolgen ungleich verteilt. Besonders häufig kommen Senior*innen im Straßenverkehr ums Leben, im Jahr 2023 waren es 16 Personen. Auch Kinder sind unverhältnismäßig häufig von schweren Unfallfolgen betroffen. Fast 5% der Schwerverletzten waren Kinder, dabei wurden nur 0,52% aller Unfälle durch Kinder verursacht.

Andere europäische Metropolen handeln zielstrebig und machen mit konkreten Maßnahmen bereits vor, wie Vision Zero erfolgreich umgesetzt werden kann. Helsinki hat die Vision Zero mit null Verkehrstoten in einigen Jahren bereits erreicht. Anfang der 90er Jahre wurden hier schon zahlreiche bauliche Maßnahmen umgesetzt um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, unter anderem durch Bremskissen und den Umbau von Kreuzungen. Fußgänger*innen, Fahrräder und Autos haben hier, wo möglich, baulich getrennte Flächen. Tempo 30 gilt als Standard, nur an wenigen Hauptverkehrsstraßen ist Tempo 40 erlaubt.

Wer in Zukunft sichere Mobilität in der Hauptstadt will, muss heute handeln. Wir brauchen Mobilitätskonzepte, die in den verschiedenen Teilen unserer Stadt funktionieren und ineinandergreifen, wir brauchen sichere Radwege, getrennte Ampelschaltungen und sichere Überwege für Menschen, die zu Fuß unterwegs sind. Gleichzeitig müssen die sofort wirkenden ordnungsrechtlichen Maßnahmen konsequent angewendet und flächendeckend in Berlin etabliert werden, um die Verkehrssicherheit bereits jetzt zu verbessern. Es braucht eine gerechte Aufteilung des öffentlichen Raums, damit wir statt noch länger im Stau zu stehen, schnell, bequem und sicher und zu jeder Uhrzeit durch die ganze Stadt kommen können. Es gilt zudem, die Möglichkeiten neuer intelligenter digitaler Technologien voll auszuschöpfen.

Nicht bei der Verkehrssicherheit sparen – finanzielle und personelle Ressourcen für die Verkehrssicherheit sichern

Die notwendige Erneuerung des Stadtraums muss mit voller Kraft umgesetzt werden und benötigt ausreichend Zeit, Fachkräfte und Ressourcen. Die Haushaltskürzungen des Schwarz-Roten Senats im Bereich von Kiezblocks, dem Radwegausbau, Fahrradabstellanlagen, Kreuzungsumbau und der Ausstattung der Fahrradstaffel der Polizei sind hier eine fatale Ansage und im Angesicht von mehr als 30 Verkehrstoten im Jahr unverantwortlich. Damit dreht die Koalition der Verkehrssicherheit den Hahn ab.

Hinzu kommt, dass bei Einsparungen an der falschen Stelle dem Land Berlin wichtige Einnahmen entgehen. So sollen, anders als versprochen, keine neuen Blitzer, die sich noch im Jahr ihrer Anschaffung amortisieren, angeschafft werden. Statt neue Blitzgeräte aufzustellen, verstauben viele Geräte im Keller. Die Bußgeldstelle musste in den vergangenen Jahren jährlich zehntausende Verfahren einstellen. Aber auch im Bereich der Ahndung von Delikten fehlt es an Ressourcen. Aufgrund verpasster Fristen durch die Bußgeldstelle entgingen dem Land Berlin im Jahr 2022 Einnahmen von über 1,2 Mio. €. Das sind Gelder, die für den verkehrssicheren Umbau der Stadt fehlen.

Auch an personellen Ressourcen für die Planung und Realisierung sowie für die Kontrolle und Ahndung fehlt es an vielen Stellen. Mit den aktuell 22 Radverkehrsplaner*innen, die in Berlin angestellt sind, würde bei dem bisherigen Tempo die Umsetzung des Radverkehrsplans noch 100 Jahre dauern. Hier gilt es Druck auf den Senat auszuüben.

Die Mitarbeitenden in der Bußgeldstelle, bei der Verkehrsüberwachung und in den Ordnungsämtern leisten einen wichtigen Beitrag um Tote und Verletzte im Straßenverkehr zu verhindern. Es ist jedoch generell zu wenig Kontrollpersonal im Einsatz, um dem notwendigen Bedarf gerecht zu werden. Eine Aufstockung des Personals der Bußgeldstelle, die Digitalisierung der Prozesse sowie eine konsequente juristische Verfolgung wären hier zwingend notwendig. Dies gilt sowohl für die Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen, als auch für Falschparken, die Handynutzung oder das Fahren über rote Ampeln.

Wir brauchen Personal, das sich gut und gerne für mehr Sicherheit im Straßenverkehr einsetzt. Dazu braucht es attraktive Stellen mit guten Arbeitsbedingungen und fairer Bezahlung im Bereich der Mobilitätsplanung, bei der Verkehrsüberwachung, bei den Ordnungsämtern und in der Bußgeldstelle.

Bauliche Maßnahmen – Verkehrssicherheit braucht sichere Infrastruktur

Bauliche Maßnahmen sind notwendig, um nachhaltig für Verkehrssicherheit zu sorgen.

Sichere Infrastruktur wirkt bereits präventiv und minimiert Gefahren für alle Verkehrsteilnehmer*innen.

Eine langfristige Planung, die die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen immer mitdenkt, ist unabdingbar.

Barrierefreie Fußwege

Die meisten Wege werden in Berlin zu Fuß zurückgelegt. Fußverkehr gilt es daher sicher zu gestalten. Es braucht sichere, ausreichend breite und barrierefreie Fußwege. Davon profitieren besonders Schulkinder und Personen, die mit Rollator, Kinderwagen oder Rollstuhl unterwegs sind. Dazu gehört auch der Bau von geschützten Fußgängerüberwegen und sicheren Querungshilfen mit akustischen Signalen und/oder taktilen Leitsystemen für blinde und sehbeeinträchtigte Menschen. Eine klare Struktur und Übersichtlichkeit erhöht die Sicherheit darüber hinaus auch für Menschen mit Lernschwierigkeiten und Menschen im Autismusspektrum.

An Kreuzungen und Übergängen sind Gehwegvorstreckungen eine sinnvolle Lösung, die zu höherer Sichtbarkeit und damit Sicherheit von Fußgänger*innen sorgen.

Geschützte Radwege

Viele Opfer von Verkehrsunfällen sind Radfahrende, dabei sind sie nur zu einem geringen Anteil Unfallverursacher*innen. Hier helfen baulich getrennte Radwege, die gefährliche Kollisionen zwischen Auto- und Radfahrenden verringern und auch dafür sorgen, dass Radfahrende nicht unzulässig den Gehweg nutzen und hier wiederum zu einer Gefährdung von Zufußgehenden beitragen.

Wir wollen sichere, abgegrenzte und breite Radwege an allen Hauptverkehrsstraßen. Außerdem setzen wir uns für Fahrradstraßen in allen Bezirken und die Einrichtung von Radschnellwegen ein. Dass der Schwarz-Rote Senat dem Radwegausbau ein Stoppzeichen vorgehalten hat, ist ein fatales Signal für die Verkehrssicherheit. Denn von sicheren Radwegen profitieren alle Fahrradfahrer*innen von jung bis alt, Logistikdienstleister und Berlins Wirtschaft.

Für breite Radspuren spricht auch die mögliche Nutzung der Radwege als zusätzliche Rettungsspur für Feuerwehr, Polizei, Krankenwagen oder ähnliche Notfall-Einsatzfahrzeuge wie etwa die des THW. Andere Städte praktizieren die Doppelnutzung der Fahrradwege als Rettungsspuren bereits und haben durchweg positive Ergebnisse. Die Zeit bis zum Einsatzort sinkt deutlich. Der dichte Verkehr verhindert nicht länger ein schnelles Erreichen des Einsatzortes. Davon profitieren alle.

Sichere Kreuzungen

Kreuzungen müssen für alle Verkehrsteilnehmer*innen sicher gestaltet werden. Es gilt die längst identifizierten Unfallschwerpunkte schnell umzugestalten, um weitere Unfälle an diesen Stellen zu verhindern. Für den Kreuzungsumbau bieten sich Modellprojekte nach niederländischem Vorbild an. Im unmittelbaren Kreuzungsumfeld sollen Kfz-Parkplätze zu Parkplätzen für Fahrräder, Lastenräder und E-Scootern umgewidmet werden. Dies verbessert die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden und fördert gleichzeitig klimafreundliche Mobilität.

Schnelle Pop-Up-Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit

Auch wenn bauliche Maßnahmen tendenziell eher zu den langfristigen Maßnahmen zählen, gibt es doch einige bauliche Lösungen, die auch kurzfristig die Verkehrssicherheit maßgeblich erhöhen können. Dazu zählen Bodenwellen, Berliner Kissen und Poller. Diese sind besonders sinnvoll an Stellen, wo Beschilderungen ignoriert werden und es vermehrt zu Gefahrensituationen kommt. Auch Pop-up-Radwege, die während der Coronapandemie die Bewegungsfreiheit mit Abstand erleichtert haben, sind eine vielversprechende kurzfristige Maßnahmen, die schnell zu mehr Verkehrssicherheit führt.

Ordnungsrechtliche Maßnahmen – Verlässliche Kontrollen und Ahndung von Delikten

Viel zu häufig haben Verursachende von Verkehrsverstößen keinerlei Konsequenzen zu befürchten, vielfach gilt auf Berlins Straßen faktisch Regellosigkeit und das Recht des Stärkeren. Ordnungsrechtliche Maßnahmen sind daher neben der Infrastruktur der zentrale Baustein um Verkehrssicherheit effektiv durchzusetzen, Regelverstöße zu verhindern und Anreize für klimafreundliche Mobilität zu setzen.

Blitzer

Aktuell stehen in Berlin 36 stationäre Messanlagen und 83 mobile Messanlagen, inklusive 56 Handlaser-messgeräte zur Verfügung. Von den von der Senatsverwaltung für Inneres zugesagten 60 zusätzlichen Blitzern, wurden bisher nur acht realisiert. Für den Doppelhaushalt 2024/2025 wurden sämtliche Neuanschaffungen gestrichen. Hinzu kommt, dass die mobilen Geräte im Durchschnitt weniger als zwei Stunden am Tag im Einsatz sind. Dabei erwischen gerade die mobilen Blitzanlagen Raser da, wo sie es nicht erwarten. Zudem entgehen dem Land Berlin Einnahmen, die dringend für den verkehrssicheren Umbau der Stadt benötigt werden. Und auch die bekannten Blitzer sorgen für mehr Verkehrssicherheit – da wo ein Blitzer erkannt wird, wird nicht gerast oder bei Rot gefahren – sie erfüllen also sehr wirksam ihren Zweck. Wir setzen uns für eine Ausweitung der Blitzerkontrollen ein. Die Bußgeldstelle ist sowohl personell als auch technisch aufgrund veralteter digitaler Prozesse derzeit nicht in der Lage zusätzliche Bußgeldverfahren abzuwickeln. Mehr verkehrssichernde Blitzer und Kontrollen sollen durch zusätzliches Personal und modernisierte digitale Prozesse umgesetzt werden. Die Umsetzung der 60 anvisierten mobilen und stationären Blitzer sind eine erste Zielmarke. Wir wollen zudem technische und rechtliche Möglichkeiten prüfen, die Ampeln an Hauptverkehrsstraßen so umzurüsten, dass sie sowohl Geschwindigkeitsüberschreitungen, als auch Rotlichtverstöße erfassen können.

Gehwegparken / Falschparken

Beim Falschparken sollte nicht lediglich auf Bußgelder gesetzt werden, sondern auch auf das gezielte Abschleppen von Fahrzeugen. Es gilt Gefahrensituationen schnellstmöglich zu entschärfen und Barrierefreiheit zu garantieren. Denn die Berliner*innen haben ein Anrecht auf freie Gehwege. Wenn Menschen mit Kinderwagen, Rollstuhl, Rollator oder blinde Menschen die zugedachten Gehwegen nicht nutzen können, werden Überquerungen an ungesicherten Stellen der Straße notwendig. Wenn Sichtbeziehungen fehlen, kommt es dabei leicht zu gefährlichen Situationen. Die aktuellen Regelungen zum Abschleppen von Fahrzeugen müssen vereinfacht und entbürokratisiert, Abschleppdienste schneller verfügbar werden, um die oft lange Zeit bis zur Beseitigung der Gefährdung durch Falschparker*innen zu minimieren.

Dazu gehört auch, dass die sogenannte Berliner Linie, also das geduldete Parken von Motorrädern auf Gehwegen und das Zweite-Reihe-Parken von Lieferverkehr, vollständig abgeschafft werden sollte. Stattdessen braucht es auf der Straße mehr umgewidmete Parkplätze für Motorräder sowie gekennzeichnete Lieferzonen, die freigehalten werden. Diese gilt es durch regelmäßige Kontrollen und konsequentes Abschleppen zu gewährleisten.

Auch das Fahrverbot mit E-Scootern auf Gehwegen sowie das behindernde Abstellen von E-Scootern auf Gehwegen und Plätzen muss konsequent verfolgt und unterbunden werden. Zudem muss die Landesebene die Bezirke angemessen unterstützen, die flächendeckende Ausweisung von Parkflächen für E-Scooter auf der Fahrbahn voranzutreiben, um die Gehwege freizubekommen.

Die Möglichkeiten der intelligenten digitalen Parkraumüberwachung, zum Beispiel durch ScanCars, wie sie in den Niederlanden verwandt werden, oder auch elektronischen Detektoren im Bereich von Lade- und Lieferzonen sind zu prüfen, in Pilotprojekten zu testen und dann zeitnah flächendeckend umzusetzen.

Sicherheitsabstand / Überholverbot

Eine häufige Gefahrensituation entsteht, wenn Radfahrer*innen nicht mit dem notwendigen Sicherheitsabstand von mindestens 1,5 Metern überholt werden. Unabhängig von technischen Kontrollgeräten müssen gerade in engen Straßen, in denen nicht legal überholt werden kann, Schwerpunktkontrollen durch die Polizei durchgeführt werden oder ein generelles Überholverbot angeordnet werden.

Fahrtüchtigkeitsprüfung

Die Fahrerlaubnis und die Fahrtüchtigkeit müssen künftig stärker kontrolliert werden. Dies kann durch eine standardmäßige Überprüfung ab einem bestimmten Alter stattfinden, bei dem unter anderem Sehfähigkeit und Reaktionsgeschwindigkeit geprüft werden oder bei regulären Verkehrskontrollen und der Ausleihe von Sharing-Fahrzeugen. Auch die Senkung der Promillegrenze im Straßenverkehr, wäre eine wichtige Maßnahme um alkoholisiertes Fahren und das dadurch entstehende Gefährdungsrisiko zu verringern.

Fahrradstaffel und -streifen ausweiten

Die unter rot-rot-grün eingeführte Fahrradstaffel ist mittlerweile zu einem wichtigen Baustein für die Verkehrssicherheit in den Bezirken geworden. Zukünftig werden noch mehr Polizist*innen das Fahrrad als Fortbewegungsmittel nutzen und so Präsenz, Sichtbarkeit und Ansprechbarkeit auf Augenhöhe befördern. Gerade in dicht besiedelten Gebieten und verkehrsberuhigten Kiezen, genauso wie an Unfallhotspots kann die Fahrradstaffel gewinnbringend eingesetzt werden. Wir wollen eine Verdreifachung der bisherigen Fahrradstaffel auf insgesamt 300 Einsatzkräfte, die neben der zentralen Fahrradstaffel auch flächendeckend in weiteren Fahrradstreifen der Abschnitte eingesetzt werden können und vor allem ihren Fokus auf die Hauptgefahrenquellen im Straßenverkehr legen. Zudem ist es wichtig, dass die für Verkehrssicherheit zuständigen Polizeikräfte auch tatsächlich dafür eingesetzt werden – momentan stehen nur 30-50% der eingeplanten Personalstunden für Verkehrssicherheitsarbeit zur Verfügung. Auch die erfolgreichen Codierungsangebote der Polizei sollen fortgeführt werden, Verkehrssicherheitstrainings und Kooperationen mit den Schulen gestärkt und Informationsangebote gestärkt werden. Abbiegeassistenten

Bei LKWs gilt es, die Verpflichtung mit Schrittgeschwindigkeit rechts abzubiegen zu kontrollieren. Dafür müssen die entsprechenden technischen Geräte beschafft werden, die derzeit, laut Polizei, fehlen.

Zudem sollte das Förderprogramm für LKW-Abbiegeassistenten bis zur verbindlichen Einführung auf Bundesebene verlängert und auf Busse ausgeweitet werden.

Verkehrslenkende Maßnahmen – Verkehr klug organisieren

Neben dem Ordnungsrecht gibt es auch auf der Ebene der verkehrslenkenden Maßnahmen verschiedene Möglichkeiten, für mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu sorgen.

Ausweitung von Tempo 30

Wer die Vision Zero umsetzen will, kommt um Tempo 30 nicht vorbei. Das Risiko für Fußgänger*innen bei einem Zusammenstoß mit einem Auto ums Leben zu kommen, ist bei Tempo 50 fast dreimal so hoch wie

bei Tempo 30. Bei der Verkehrssicherheit gilt: jeder Stundenkilometer weniger schützt Leben. Dass der Schwarz-Rote Senat an vielen Stellen Tempo 30 wieder abordnen möchte, ist hier ein fatales Zeichen.

Im Gegenteil, es gilt die Tempo-30-Zonen weiter auszuweiten. Wir begrüßen es, dass der Bund eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes voranbringt, die der Sicherheit im Straßenverkehr eine höhere Priorität einräumt. Es gilt jetzt, auch die Straßenverkehrsordnung so anzupassen, dass Kommunen mehr Spielraum bei der Anordnung von Tempo 30 erhalten. Damit erhalten wir Rückenwind vom Bund – diesen müssen wir nutzen.

Lösungen für kluge Ampelschaltungen

Auch die richtige Ampelschaltung ist ein wichtiger Ansatz um Unfälle zu verhindern. Dazu gehören eine getrennte Signalisierung für den geradeausfahrenden Rad- und Fußverkehr und abbiegende Kraftfahrzeuge genauso wie längere Grünphasen für den Fußverkehr. Entsprechend der Vorschrift im Mobilitätsgesetz, müssen Menschen innerhalb einer Ampelphase eine Straße vollständig überqueren können. Das muss auch endlich in der Praxis umgesetzt werden.

Durch die Digitalisierung und zentrale Steuerung von Ampeln wäre eine intelligente Steuerung nach Tageszeiten oder Verkehrsaufkommen möglich. Dabei sollten Fußgänger*innen, Radfahrende und der ÖPNV Vorrang erhalten. Zudem sollte sich Berlin an der Entwicklung und Einführung smarterer Lösungen beteiligen, die beispielsweise PKW-Fahrenden elektronisch die bevorstehenden Ampelphasen anzeigen. Dies fördert vorausschauendes Fahren und senkt das Unfallrisiko. Auch hilft die Einführung von Verkehrssicherheits-Apps für den Abbiege-Verkehr, bei welchem Handy- oder Pkw-Apps auf anfahrende Fahrradfahrer*innen hinweisen und bei Bedarf eine Bremsung auslösen.

Kiezblocks und verkehrsberuhigte Gebiete

Die Berliner*innen lieben ihre Kieze. Hier wohnen sie, hier kaufen sie ein, hier gehen Kinder zur Schule, in die Kita und auf den Spielplatz. Wir wollen den Durchgangsverkehr aus den Kiezen heraushalten und immer mehr autofreie Inseln, Fußgänger*innenzonen, Kiezblock und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umsetzen. Denn weniger Autos sorgen zwangsläufig für mehr Verkehrssicherheit und damit mehr Lebensqualität. Unser Ziel ist es, in allen Berliner Bezirken mehrere Kiezblocks einzurichten und diese begleitend zu evaluieren und auf ihre verkehrlichen, sozialen und Umwelt-Effekte und ihre Akzeptanz zu untersuchen.

Schulwegsicherheit

Kinder müssen sicher zur Schule kommen. Die vielerorts anzutreffenden „Elterntaxis“ sind ein Anzeichen dafür, dass viele Eltern nicht darauf vertrauen, dass der Schulweg ihrer Kinder sicher ist. Gleichzeitig sind die Elterntaxis selbst ein massives Problem für die Verkehrssicherheit, da sie zu unübersichtlichen Situationen zu den Bring- und Abholzeiten beitragen. Wir setzen uns für temporäre und dauerhafte Schulstraßen an möglichst vielen Berliner Schulen mit beweglichen Absperrerelementen ein. Auch die flächendeckende Anordnung von Tempo 30 kann hier zügig mehr Verkehrssicherheit schaffen. Darüber hinaus sollten vor Schulen auch bauliche Maßnahmen wie Straßenverengungen und Gehwegvorstreckungen realisiert werden. Paris hat seit 2020 bereits rund 170 Schulstraßen umgesetzt. Diesem positiven Beispiel sollten wir folgen.

Verpflichtende Abstellflächen für E-Scooter & Co.

Neue Mobilitätsangebote wie die inzwischen weit verbreiteten E-Scooter führen zu neuen Herausforderungen im Straßenverkehr. Immer wieder kommt es zu Behinderungen von Fußgänger*innen durch falsch ab-

gestellte E-Scooter. Gerade für Menschen mit Behinderungen führt das zu Einschränkungen und Gefährdungen. Wir setzen uns dafür ein, dass gewerblich angebotene Elektrokleinstfahrzeuge nur an ausgewiesenen Abstellflächen abgestellt werden dürfen. Hierzu sind die Jelbi-Stationen, die als Abstellflächen für Sharing-Fahrzeuge dienen, massiv auszuweiten. Zudem fordern wir den flächendeckenden Umbau von Kreuzungen in den Kiezen mit Abstellanlagen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge. Das schafft nicht nur freie Gehwege, sondern auch bessere Sichtachsen für alle Verkehrsteilnehmenden.

Mittels des sogenannten Geo-Fencing können Anbieter von E-Scootern zudem regulieren, dass die Miete des Fahrzeugs nur an den vorgesehen Abstellflächen beendet werden können. Diese Funktion wird aktuell bereits genutzt um das Abstellen in geschützten Grünanlagen zu verhindern.

Sichere Haltestellen

In Berlin, wie auch in anderen Städten, zeigt sich zudem immer wieder, dass Haltestellen von Straßenbahnen, die über kein eigenes Gleisbett verfügen und in der Mitte der Straße fahren, ein Risiko für die Verkehrssicherheit darstellen. Beim Aussteigen werden die Fahrgäste durch Autos, die nicht anhalten und die Menschen über die Straße gehen lassen, gefährdet. Andere Städte, wie Erfurt, haben das Problem mit dem Einsatz von versetzten Ampeln gelöst – ein einfaches und wirksames Mittel, was auch auf den Straßen Berlins eine Möglichkeit sein kann, um die Sicherheit zu erhöhen.

Kommunikation und Bildungsarbeit – Verkehrssicherheit durch Prävention stärken

Neben der konsequenten Umsetzung der beschriebenen baulichen, ordnungsrechtlichen und verkehrslenkenden Maßnahmen wird es zentral sein, auch die Zusammenarbeit mit Verbänden und Verkehrsforen zu stärken. Dazu sollten Initiativen vor Ort, wie das Verkehrssicherheitsprogramm „Berlin Sicher Mobil“ neu aufgelegt und weiterentwickelt werden. Jugendverkehrsschulen müssen zudem auch in Zukunft finanziell abgesichert und mit qualifiziertem Personal ausgestattet werden.

Die Entwicklung einer Plattform zur Verkehrssicherheit kann die Vernetzung zwischen Politik, Verwaltung und Verbänden wie Landesverkehrswacht, Unfallforschung der Versicherer (UDV) usw. unterstützen und durch einen Austausch zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr führen.

Fazit – Unser Weg zur Vision Zero

Für eine sichere Stadt braucht es moderne und gerechter Infrastruktur, verstärkten Kontrollen, kluge Verkehrslenkung und gezielte Prävention. Kurzfristige Maßnahmen, die schnell für mehr Verkehrssicherheit sorgen, insbesondere an Unfallschwerpunkten, müssen schnell und zielführend umgesetzt werden. Langfristige Maßnahmen, zu denen insbesondere ein Großteil der baulichen Maßnahmen zählen, müssen klug und effizient geplant werden. Entsprechende Haushaltsmittel sind dafür bereitzustellen.

Ziel aller Maßnahmen ist, unsere Stadt so zu gestalten, dass Unfälle mit schweren Personenschäden oder gar Toten gar nicht mehr entstehen. Hierzu verpflichtet uns das Mobilitätsgesetz. Und hier sehen wir uns auch als Grüne Fraktion in der Pflicht, Maßnahmen vorzuschlagen, die wirksam und effizient sind.

Langfristige Maßnahmen

- Konsequente Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes

- Sichere und breite Radwege (2,30 bis 2,50m)
- Geschützte Radwege an allen Hauptstraßen, in ausreichender Breite (nach Möglichkeit 3m), um Nutzung als Rettungsspur für Einsatzfahrzeuge gewährleisten
- Barrierefreie Fußwege
- Flächendeckend Gehwegvorstreckungen und sichere Fahrbahnquerungen
- Umbau von Knotenpunkten und Kreuzungsumbau nach niederländischem Modell
- Kiezblocks, Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Gebiete
- Einsatz von intelligenten digitalen Lösungen zur Verkehrs- und Parkraumüberwachung

Mittel- und Kurzfristige Maßnahmen

- Identifizierung und Umgestaltung von Unfallschwerpunkten
- Personelle Aufstockungen der Bußgeldstelle und im Planungsbereich
- Verstärkter Einsatz stationärer und mobiler Blitzer
- Schulstraßen in allen Bezirken
- Ausweitung von Tempo 30
- Etablierung von Abbiege-Assistenzsystemen für LKW
- Kontrolle der Vorgabe Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen (Ahndung bei mehr als 20 km/h)
- Berliner Kissen / Bodenwellen
- Umwidmung von Parkplätzen in Kreuzungsbereichen
- Fahrradstraßen in allen Bezirken
- Ausbau der Jelbi-Stationen und verpflichtende Abstellflächen für E-Scooter
- Längere Ampelphasen für Fußgänger*innen und intelligente Ampelschaltungen
- Anstoß von Gesetzesinitiativen auf Bundesebene für den Einsatz von intelligenten digitalen Lösungen zur Verkehrs- und Parkraumüberwachung
- Kommunikation und Bildungsarbeit

Das Grüne Verkehrssicherheitsprogramm

Sicherheit im Straßenverkehr zu schaffen, ist die zentrale Aufgabe für die Berliner Verkehrspolitik. Verkehrssicherheit rettet Leben und trägt maßgeblich zur Lebensqualität der Menschen bei. Die CDU hat im Wahlkampf mehr Sicherheit für Berlin versprochen, aber das Gegenteil ist der Fall. Denn nach wie vor entsteht die größte Gefahr für Menschen im Straßenverkehr. Wer auf der Straße Angst um sein Leben haben muss, dessen Freiheit wird massiv eingeschränkt, dessen Lebensqualität wird enorm beeinträchtigt.

Die fatale Verkehrssicherheitsbilanz des Berliner Senats für 2024 verdeutlicht, dass es Zeit wird zu handeln. 56 Verkehrstote und über 15.000 Verletzte sind ein Armutszeugnis für eine moderne Großstadt wie Berlin. Seit 2016 gab es nicht mehr so viele Verkehrstote wie 2024. Bereits seit 2018 ist das Ziel der Vision Zero fest im Berliner Mobilitätsgesetz verankert. Dennoch ist Berlin meilenweit davon entfernt. Das im Koalitionsvertrag von CDU und SPD versprochene Verkehrssicherheitsprogramm lässt bislang auf sich warten.

Darum legen wir ein eigenes Grünes Verkehrssicherheitsprogramm vor. Dieses wurde auf der Grünen Verkehrssicherheitskonferenz am 13. November 2024 partizipativ mit Mobilitätsexpert*innen und Vertreter*innen aus der Zivilgesellschaft erarbeitet. Es vereint konkrete Maßnahmen und den Ausbau bewährter Strategien, um allen Verkehrsteilnehmenden ein möglichst hohes Maß an Sicherheit zu garantieren.

Um das Ziel Vision Zero zu erreichen braucht es ...

BESSERE INFRASTRUKTUR - VERKEHRSSICHERHEIT BAUEN

Menschen an Hauptstraßen schützen

Rasen baulich verhindern

- Fahrbahnen baulich verschwenken durch Bordsteine und Parkordnung
- Bremskissen und -schweller für weniger Tempo

Übergänge übersichtlicher gestalten

- Sichtbeziehungen verbessern (Gehwegvorstreckungen, Parkordnung)
- Fahrbahnen verengen und an Übergängen auf Gehwegniveau anheben
- Umbau von Knotenpunkten und Kreuzungsumbau nach niederländischem Vorbild
- Mittelinseln und Fußgängerüberwege
- Ampelanlagen bei starkem Kfz-Verkehr

Sichere Wege für die Schwächsten – ohne Lücken

- Zu- und Abwege zu den Haltestellen sind sicher und komfortabel zu gestalten
- Ausbau der barrierefreien Zugänge zu S- und U-Bahnen

- Barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen

Lückenloser Ausbau des Radnetzes gemäß Radverkehrsplan

- Kreuzungen mit getrennten Ampelphasen
- Radfahrstreifen, baulich vor dem Kfz-Verkehr geschützt: Trennung unterschiedlich schneller Verkehrsmittel
- Breite Radwege, die sicheres Überholen ermöglichen und Rettungsfahrzeugen helfen
- Fahrradstraßen, die den Kfz-Durchgangsverkehr heraushalten
- Fahrradstraßen in allen Bezirken

Attraktive Fußwege mit sicheren Querungen gemäß Fußverkehrsplan

- Fußvorrangnetze mit breiten Gehwegen
- Barrierefreie Fußwege, Kreuzungen und mehr Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)
- Deutliche Trennung von Gehwegen und Radwegen
- Barrierefreie Planung bei neuen Projekten

MEHR KONTROLLEN - REGELN DURCHSETZEN, VERKEHRSVERHALTEN VERBESSERN

Verkehrsdelikte erfassen und ahnden:

- Mehr Schwerpunktkontrollen bei starken Gefährdungen: Rechtsabbiegen, Rasen, Gefährdung im Schulumfeld
- Einsatz von intelligenten digitalen Lösungen zur Verkehrs- und Parkraumüberwachung
- Prüfung rechtlicher und technischer Möglichkeiten, Ampeln umzurüsten, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen und Rotlichtverstöße erfasst werden können
- Stärkere Kontrolle der Fahrerlaubnis und der Fahrtüchtigkeit
- Kontrolle der Vorgabe Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen (Ahndung bei mehr als 20 km/h)
- Mehr mobile Blitzer-Anhänger, häufiger an neuen Orten
- Mehr Blitzer-Säulen an Unfallschwerpunkten
- Verkehrsüberwachungsdienst der Ordnungsämter verstetigen und ausbauen
- Ausweitung der Fahrradstaffel und -streife der Polizei
- Senkung der Promillegrenze im Straßenverkehr
- Mehr Awareness für gefährdendes Verhalten: Ordnungsämter schulen (z.B.: „Berliner-Linie“ schon lange außer Kraft: keine Duldung von Zweite-Reihe Parken und Gehwegparken mit Motorrädern)
- Gezieltes Abschleppen von falschparkenden Fahrzeugen, insbesondere an Kreuzungen/Ecken
- Sanktionen müssen so gestaltet sein, dass sie wirken: Erhöhung der Geldstrafen und frühzeitige Ahndung durch Punkte (Flensburg) sowie einkommensgestaffelte Bußgelder (Bundeszuständigkeit)
- Entdeckungswahrscheinlichkeit erhöhen durch höheren Kontrolldruck
- Digitale Parkraumbewirtschaftung inkl. konsequenter Durchsetzung (ScanCars)
- Schwerpunktkontrollen mit Abschleppwagen
- Fahrerlaubnisentzug häufiger nutzen
- Verfolgung und Ahndung von Überholverstößen

- Gezielte öffentliche Kommunikation zu Kontrollmaßnahmen und Abschlepp-/Umsetzaktionen

Verfahren optimieren, Bußgeldstelle und Ordnungsämter stärken:

- Prozesse digitalisieren für effizientes Abarbeiten in Bußgeldstelle und Ordnungsämtern
- Mehr Personal für Bußgeldstelle und Ordnungsämter

Schnellere juristische Verfahren

- Gerichtsverfahren optimieren, Gerichte stärken
- Konsequente juristische Verfolgung: Schulung in den Gerichten durch Verbreitung wegweisender Urteile
- rechtliche Möglichkeiten ausschöpfen

Insgesamt: attraktive Stellen mit guten Arbeitsbedingungen und fairer Bezahlung in Ordnungsämtern, Verkehrsüberwachung und Gerichten

Bessere Verkehrslenkung

Die StVO-Novelle konsequent anwenden:

- Tempo-30 Strecken vor allen sensiblen Einrichtungen
- Tempo-30-Strecken verbinden: Beruhigung statt Beschleunigung
- Möglichkeiten, die die Reform des Straßenverkehrsrechts bietet, nutzen und konsequent anwenden

Kfz-Durchgangsverkehr aus Wohnvierteln heraushalten

- Abkürzungen durch Wohnstraßen schließen
- Abbiegevorgänge minimieren: Einfahrtmöglichkeiten in Wohnviertel nur an gesicherten Kreuzungen
- temporäre und dauerhafte Schulstraßen mit beweglichen Absperrelementen
- Ausweitung von Plätzen in Wohnvierteln zu autofreien Inseln

Verkehrsampeln sicherer und flexibler steuern

- Getrennte Grünphasen für den geradeausfahrenden Rad- und Fußverkehr und abbiegende Kraftfahrzeuge
- längere Grünphasen für den Fußverkehr, intelligente Ampeln durch Sensoren
- Einführung von Verkehrssicherheits-Apps für den Abbiege-Verkehr
- intelligente Steuerung der Ampeln nach Tageszeiten und Verkehrsaufkommen

Identifizierung und Umgestaltung von Unfallschwerpunkten

- Umwidmung von Parkplätzen in Kreuzungsbereichen
- Einsatz von versetzten Ampeln an Haltestellen von Straßenbahnen

LKW-Durchgangsverkehr über extra gesicherte Hauptstraßen führen

- Unfallschwerpunkte entschärfen: Kreuzungen mit weniger Abbiegemöglichkeiten
- Umfahrung unübersichtlicher Straßenabschnitte
- Sichere Querungen und Radwege an LKW-Routen

Freie Gehwege: Geordnetes Abstellen von Rollern und Rädern

- Ausbau der Jelbi-Stationen und verpflichtende Abstellflächen für E-Scooter an geeigneten Orten
- Verhinderung des Abstellens von E-Scootern in geschützten Grünanlagen durch bereits genutzte Funktionen (z.B. Geo-Fencing)
- Abschaffung der Berliner-Linie (Duldung von Parken auf Gehwegen und in zweiter Reihe)
- mehr ungewidmete Parkplätze für Motorräder und gekennzeichnete Lieferzonen
- Fahrverbot von eScootern auf Gehwegen

Inklusive Verkehrsplanung betreiben

- von den Schwächsten aus denken, im Ergebnis profitieren dabei alle

Mehr finanzielle und personelle Ressourcen

personelle Ressourcen für die Planung und Realisierung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Reform bei der Verkehrsüberwachung und in den Ordnungsämtern:

- bessere Prozesse und mehr Ressourcen bei der Ahndung von Verkehrsdelikten
- Aufstockung des Personals der Bußgeldstelle
- Digitalisierung der Prozesse
- Konsequente juristische Verfolgung

Attraktive Stellen mit guten Arbeitsbedingungen und fairer Bezahlung

- in den Bereichen Mobilitätsplanung, Verkehrsüberwachung, Ordnungsämter und Bußgeldstellen

Bessere Kommunikation und Bildungsarbeit

Stärkung der Zusammenarbeit mit Verbänden und Verkehrsforen

- Neuauflegung und Weiterentwicklung von Initiativen vor Ort
- Finanzielle Absicherung von Jugendverkehrsschulen und Ausstattung mit qualifiziertem Personal
- Unterstützung der Vernetzung zwischen Politik und Verwaltung/Verbänden durch die Entwicklung einer Plattform zur Verkehrssicherheit

Antje Kapek & Oda Hassepaß

Verkehrspolitische Sprecherinnen

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
im Abgeordnetenhaus von Berlin
Niederkirchnerstraße 5 10117 Berlin