

Antrag 124/I/2025**KDV Steglitz-Zehlendorf****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Erledigt durch Leitantrag (Konsens)****Schnelle und dauerhafte Bauumsetzung im Straßenverkehr sicherstellen**

1 Die Mitglieder der SPD-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus und die zuständigen, SPD-geführten Senatsverwaltungen sowie subsidiär die zuständigen Bezirksverwaltungen werden aufgefordert sich dafür einzusetzen,
2 dass die Baumaßnahmen im Straßenverkehr in Zukunft
3 zügiger umgesetzt und als dauerhaftere Lösung konzipiert sind.
4
5 Dabei sind insbesondere die folgenden Maßnahmen zu berücksichtigen:
6
7 • Grundsätzliche Sanierung statt bloßes „Löcher stopfen“
8 • Prüfung vor Baumaßnahmen, ob sich verschiedene Baumaßnahmen und / oder Sanierungen verbinden lassen (Effizienzsteigerung der Maßnahme)
9 • Evaluation der notwendigen Bauweisen für die verschiedenen Straßen, abhängig von Fluktuation und Nutzung der betreffenden Straßen
10 • Einführung der „Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen“ (RSAS) der FGSV im Land Berlin
11 • Bei allen Neu- und Umbauplanungen im Bereich des öffentlichen Raums – mindestens den fremd vergebenen – in Zuständigkeit des Senats (insbesondere im Hauptverkehrsstraßennetz) zukünftig Sicherheitsaudits („Planungsaudits“) gemäß den Vorgaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASf) zwingend einzufordern. Dies kann entweder im Rahmen der Ausschreibung als zusätzliches Arbeitspaket geschehen oder als zusätzliche Extra-Ausschreibung, sofern die Verwaltung diese nicht verwaltungsintern durchführen lassen kann
12 • Die Finanzierung von allen Neu- und Umbauplanungen im Bereich des öffentlichen Raums – mindestens den fremd vergebenen – in Zuständigkeit der Bezirke (insbesondere im Nebennetz) zukünftig an die Durchführung von Sicherheitsaudits („Planungsaudits“) gemäß den Vorgaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASf) zu koppeln. Diese können entweder im Rahmen der Ausschreibung als zusätzliches Arbeitspaket geschehen oder als zusätzliche Extra-Ausschreibung, sofern die Verwaltung diese nicht verwaltungsintern durchführen lassen kann
13 • Einholung von Referenzen der zu beauftragenden Firmen im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens auch über die eigenständigen Erfüllungsmöglichkeiten
14 • Obligatorische Verankerung gesicherter vertragli-

49 cher Regressansprüche und konsequente Rückfor-
50 derungen bei mangelhafter Qualität der Baumaß-
51 nahmen.

52

53

54 **Begründung**

55 Im Oktober 2023 meldete die „zentrale Straßenverkehrs-
56 behörde der Senatsverwaltung [...] 434 Baustellen“. Hinzu
57 kamen „weitere Tausende, die von den zwölf Bezirklichen
58 Straßenämtern betreut werden“. So meldete beispiels-
59 weise der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf im gleichen
60 Zeitraum allein 497 große Baustellen und 841 Baustellen
61 von kurzer Dauer.

62 Dabei weist nicht zuletzt die Verkehrsinformationszentra-
63 le (VIZ) des Landes Berlin regelmäßig langfristige Sperrun-
64 gen und Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs aus. Ex-
65 emplarisch sei hier auf die Havarie auf der Paul-Schneider-
66 Straße in Berlin-Lankwitz, welche nach VIZ mit einer Voll-
67 sperrung vom 17.07.2024 16:04 Uhr bis zum 28.03.2025

68 17:00 Uhr ausgewiesen ist, verwiesen. Dabei sind bereits
69 im Februar 2025 im Anschluss Folgearbeiten angekündigt.
70 Ähnlich verhält es sich mit der Vollsperrung der Putlitz-
71 straße in Berlin-Moabit, welche nach VIZ vom 03.12.2024

72 07:00 Uhr bis zum 31.10.2025 17:00 Uhr ausgewiesen ist.

73 Die ohnehin sehr stark verkehrsbelastete Stadt Berlin ver-
74 sinkt seit Jahren in Dauer- und Wiederholungsbaustel-
75 len mit Vollsperrungen und erheblichen Beeinträchtigun-
76 gen des Straßenverkehrs für alle aktiven und passiven
77 Verkehrsteilnehmer. Dabei ist zu konstatieren, dass die
78 Baustellen sich aufzuaddieren scheinen und die Dichte
79 der Baustellen noch zunehmen wird. Hinzu kommen der
80 schleppende Abbau von bereits abgeschlossenen Baustel-
81 len und Baustellen, die über längere Zeit nicht betreiben
82 werden. Berlin droht der Verkehrsinfarkt mit gravierenden
83 Auswirkungen für die Menschen und Wirtschaft.

84 Die Folge sind neben massiven Auswirkungen auf den
85 wirtschaftlichen und berufsbedingten Verkehr auch gra-
86 vierende Einschnitte in die Belange der Bürgerinnen und
87 Bürger. Hierzu zählt u.a. die Verlegung von Haltestellen
88 des ÖPNV, was gerade für ältere Menschen schnell zu ei-
89 ner erheblichen Herausforderung und Einschränkung der
90 Lebensführung werden kann. Aber auch eine Einschrän-
91 kung der Versorgung mit Dienstleistungen wie der Post-
92 dienstleistung durch die Außerbetriebnahme von statio-
93 nären Postkästen ist eine sehr spürbare Folge eben dieser
94 Baumaßnahmen.

95 Daneben bedeuten längere Baustellen, nicht zuletzt mit-
96 telbar, in der Regel auch eine längere Belastung des
97 Landes- und Bezirkshaushaltes sowie eine erhebliche Be-
98 lastung der Polizei, der Feuerwehr und des Rettungsdien-
99 tes, welche durch diese in ihrem Wirken beeinträchtigt
100 werden.

101 Berlin muss wieder „vor die Welle kommen“ und das Auf-

102 kommen an Baustellen durch schnelle und dauerhafte Ab-
103 arbeitung des Bau- und Sanierungsbedarfs sowie zügi-
104 gen Abbau von Baustellen deutlich reduzieren. Dabei dür-
105 fen Baumaßnahmen jedoch kein kurzfristiges Flicken von
106 Missständen darstellen, sondern müssen auf eine lang-
107 fristige und dauerhafte Ausbesserung der Schäden abzie-
108 len.

109 Hierzu ist es unerlässlich, dass Vergabe- und Ausschrei-
110 bungsregeln evaluiert sowie überarbeitet werden. Das
111 Auswahlkriterium muss von dem ausschließlichen Faktor
112 der Kosten weg, hin zu einer Kosten-Nutzen-Abwägung
113 verschoben werden.

114 Das bedeutet, dass neben den Angeboten auch Referen-
115 zen eingefordert werden müssen, welche belegen, dass
116 die Baumaßnahme für einen gewissen Zeitraum gesichert
117 Bestand hat und nicht lediglich eine kurzfristige Ausbes-
118 serung darstellt.

119 Berlin muss den Grundsatz wer „günstig kauft, kauft öf-
120 ter“ verinnerlichen und bei der Auswahl der Firmen für
121 Straßenbaumaßnahmen auf ein komplexeres Auswahlin-
122 strument hinwirken.

123 Dafür ist es überdies zielführend, dass eine Abschlussra-
124 te bis zum endgültigen Abschluss und Abbau der Baustel-
125 len zurückgehalten und erst nach dem vollständigen Ab-
126 schluss und der Freigabe des Straßenverkehrs freigegeben
127 wird.

128 Parallel dazu muss das Land Berlin im Rahmen der Ver-
129 kehrsplanung für die Straßen eine hinreichende Analyse
130 der Fluktuation und Nutzung von Straßen nebst einer mit-
131 telfristigen Planung der Nutzung der selbigen erstellen.
132 Ziel muss es sein, mittel- und langfristig zu planen, wel-
133 chen Straßenbelag man für die jeweiligen Auslastungen
134 und Nutzungen der Straßen benötigt. Dazu gehört auch,
135 die Straßenverkehrsplanung dann so durchzuführen, dass
136 die Straßen nur im Rahmen der baulichen Maßnahmen
137 und Kapazitäten genutzt werden.

138 Bei Sicherheitsaudits handelt es sich um ein Peer-Review-
139 Verfahren, bei dem unabhängige Auditor*innen unvorein-
140 genommen mögliche Fehler und Sicherheitsrisiken in der
141 Planung aufdecken. Oft wird die Verkehrssicherheit im
142 Laufe einer Planung nach und nach hintenangestellt. Das
143 Sicherheitsaudit dient dazu, nachträglich der Verkehrssi-
144 cherheit wieder den erforderlichen Stellenwert einzuräu-
145 men.

146 Aufgrund des immensen Nutzens wurden Sicherheitsau-
147 dits bereits 1995 von der EU verbindlich für alle TEN-
148 Straßen eingeführt. Im Jahr 2002 zog die Bundesrepublik
149 Deutschland nach. Im Bereich der Straßen in Zuständig-
150 keit der Länder und Kommunen gilt diese Verpflichtung
151 gleichwohl bisher nicht. Einige Bundesländer (z.B. NRW)
152 fordern Sicherheitsaudits aufgrund ihres hohen Nutzens
153 auch an allen Landesstraßen ein. In den Kommunen ist
154 das Sicherheitsaudit demgegenüber weiterhin weitge-

155 hend unbekannt. Im Land Berlin und den Bezirken sind Si-
156 cherheitsaudits leider bisher die Ausnahme.

157 Sicherheitsaudits sollen daher auch im Land Berlin ver-
158 bindlich für alle Straßenplanungen eingeführt werden,
159 um die Menschen zu schützen, unnötige Kosten durch ver-
160 meidbare Unfälle zu verhindern und nicht zuletzt gegen-
161 über den Bezirken mit gutem Beispiel voranzugehen. Dies
162 ist eine Investition, die sich nicht nur finanziell, sondern
163 vor allem menschlich lohnt.

164 Weitere Informationen stellt die BASt bereit:
165 <https://t1p.de/sas-sz>