

## 17. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 28. Januar 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Januar 2014) und **Antwort**

#### Leiten oder leiden durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB)?

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

Frage 1: Wie viele Mitarbeiter arbeiten aktuell in der Verkehrslenkung Berlin (VLB)?

Antwort zu 1: Aktuell arbeiten 118 Mitarbeitende, inklusive 9 Personalüberhangskräfte in der Verkehrslenkung Berlin (VLB).

Frage 2: Wurden wie geplant vier neue Mitarbeiter angestellt? Wenn ja, für welche Aufgaben werden sie eingesetzt?

Antwort zu 2: Die Auswahlverfahren für vier befristete Beschäftigungspositionen laufen derzeit. Sie sollen im Arbeitsbereich „Verkehrsrechtliche Anordnungen aufgrund von Arbeitsstellen“ eingesetzt werden.

Frage 3: Ist es richtig, dass die BVG zwei Mitarbeiter zur Unterstützung der VLB zur Verfügung stellen wollte? Wenn ja, seit wann unterstützen sie die VLB bei welchen Aufgaben? Wenn nein, weshalb wurde das Angebot der BVG nicht angenommen?

Antwort zu 3: Die BVG hat sich grundsätzlich dazu bereit erklärt, für die Dauer von zwei Jahren die Finanzmittel für eine personelle Unterstützung der Projektstruktur „Beschleunigungskoordination in der Abteilung VII“ zur Verfügung zu stellen. Es handelt sich dabei um eine zu finanzierende Beschäftigungsposition in der Verkehrslenkung Berlin (Referat B, Lichtsignalanlagen-Qualitätsmanagement) und um einen direkt von der BVG finanzierten Verkehrsingenieur, der der Projektleitung bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zugeordnet werden soll. Dafür ist der Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung mit der BVG geplant, die derzeit abgestimmt wird.

Frage 4: Gab es weitere interne Umstrukturierungen in der VLB? Wenn ja, mit welchem Ziel und wie sehen diese aus?

Frage 5: Inwiefern haben die Veränderungen der Struktur der VLB eine Verbesserung der Arbeit ermöglicht? Welche Aufgaben können in Zukunft verstärkt in Angriff genommen bzw. schneller erledigt werden?

Antwort zu 4. und 5.: Nein. Die nächsten Umstrukturierungen werden im Rahmen der Umsetzung des Prozesses „Arbeitsstruktur 2016“ in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt vorgenommen.

Frage 6: Wie plant der Senat die im Steuerungskreis zur besseren Verkehrskoordinierung beschlossene Beschleunigung der Genehmigungsverfahren zu verkehrsrechtlichen Anordnungen umzusetzen? Welche personellen Veränderungen werden dazu vorgenommen?

Antwort zu 6: Im Steuerungskreis wurde kein Beschluss zur Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens zur verkehrsrechtlichen Anordnungen gefasst. Das im Fachausschuss "Antrags- und Genehmigungsprozessoptimierung für straßenverkehrsbehördliche Genehmigungen" vereinbarte beschleunigte Genehmigungsverfahren wurde mit den zuständigen Bezirksamtsmitgliedern abgestimmt und vom Steuerungskreis zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung erfolgt durch die beteiligten Bauherren im Zusammenspiel mit der VLB und wird vom Fachausschuss evaluiert. Für diesen Prozess sind keine personellen Veränderungen bei der VLB erforderlich. Beabsichtigt ist, dass die Bauherren im Vorfeld umfassendere Vorabstimmungen zu den Bauvorhaben gemäß Berliner Straßengesetz durchführen. Dies führt dann zu einem geringeren Aufwand beim Erteilen von verkehrsrechtlichen Anordnungen aufgrund von Arbeitsstellen und somit zu einer beschleunigten Bescheidung.

Frage 7: Ermöglichen die vorgenommenen und geplanten Veränderungen eine bessere Koordination der Baustellen? Wenn ja, inwiefern?

Antwort zu 7: Die Koordination von Baustellen hängt nicht vom Genehmigungsverfahren, sondern von einer kompetenten Bewertung der Verkehrsverträglichkeit, den baulichen Zwängen, vom Ausbleiben unerwarteter Ereignisse, wie Havarien, und vor allen Dingen von einer optimalen Vorabstimmung der Bauherren ab. Gleichwohl unterstützt ein effizientes Genehmigungsverfahren dieses Ziel. Das Aufgrabeverbot von fünf Jahren für neu hergestellte Fahrbahnen und Seitenstreifen und von drei Jahren für neu hergestellte Geh- und baulich angelegte Radwege bedeutet, dass während der vorgenannten Zeiträume keine Erlaubnisse für Sondernutzungen, die mit Aufgrabungen verbunden sind, erteilt werden dürfen. Dadurch wird sichergestellt, dass anfallende Baumaßnahmen verschiedener Versorgungsunternehmen bereits im Vorfeld besser koordiniert und dadurch die verkehrlichen Auswirkungen der Baumaßnahmen möglichst gering gehalten werden. Zudem soll dadurch der gute Zustand neu hergestellter Fahrbahnflächen länger erhalten werden. Ausnahmen vom Aufgrabeverbot sind in begründeten Einzelfällen jedoch möglich.

Frage 8: Durch welche Stellen und mit welchen Maßnahmen soll das Aufgrabeverbot überwacht werden?

Antwort zu 8: Aufgrabungen werden durch die Straßenbaubehörden erfasst, die das Aufgrabeverbot im Rahmen der Bearbeitung der Sondernutzungsanträge der Versorgungsunternehmen bzw. entsprechender Vorabstimmungen zu beachten haben.

Berlin, den 04. März 2014

In Vertretung

C h r i s t i a n   G a e b l e r

.....  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Mrz. 2014)