

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

#### des Abgeordneten Andreas Baum (PIRATEN)

vom 19. November 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. November 2014) und **Antwort**

#### Erfüllt die Verkehrslenkung Berlin die politischen Vorgaben des Senats?

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

Frage 1: Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass die VLB in ihrer Baustellenplanung den Radverkehr oftmals –aktuell z.B. im Fall der Warschauer Straße – nicht angemessen berücksichtigt, und sie damit eines der strategischen Ziele der Radverkehrsstrategie verfehlt?

Antwort zu 1: Der Senat kann nicht erkennen, dass die Verkehrslenkung Berlin (VLB) den Radverkehr nicht angemessen berücksichtigt. Auch ein aktueller Fall in der Warschauer Str. ist dem Senat nicht bekannt.

Frage 2: Wie viele Mitarbeiter\*innen der VLB verfügen über ausgewiesene Qualifikationen in der Radverkehrsplanung?

Frage 3: Welche Maßnahmen wird der Senat vor dem Hintergrund der jüngst vom Verwaltungsgericht als rechtswidrig eingestuft Anordnung einer Radwege-Benutzungspflicht in der Kastanienallee ergreifen, um die Qualität der Radverkehrsplanung seitens der VLB zu verbessern?

Antwort zu 2 und 3: Die VLB ist nicht für die Radverkehrsplanung zuständig. Sie prüft im Rahmen ihrer Zuständigkeit die (Straßen-)Planungen Dritter (z. B. Bezirke, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm)) hinsichtlich straßenverkehrsrechtlicher Belange für alle Verkehrsarten. Sie untersteht der Aufsicht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Hier wird auch anlassbezogen geprüft, welche Schlussfolgerungen aus Gerichtsentscheidungen zu ziehen sind.

Frage 4: Kann nach Auffassung des Senats angesichts der aktuellen Bearbeitungszeiten der VLB das in der Radverkehrsstrategie formulierte Ziel, das Fahrradrouten-Hauptnetz bis 2017 anforderungsgerecht auszubauen, noch erreicht werden?

Frage 5: Welche Maßnahmen wird der Senat ergreifen, damit die VLB ihren Anteil an der Umsetzung der Radverkehrsstrategie im vorgesehenen Umfang und Zeitrahmen leisten kann?

Antwort zu 4 und 5: Momentan sind 10 der 20 Fahrrad-Haupttrouten komplett beschildert. Es wird angestrebt, jedes Jahr mindestens eine weitere Route fertigzustellen und mit der Wegweisung auszustatten. Es gibt vielfältige Einflüsse wie die Zuarbeit beteiligter Fachämter, die Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln und Entscheidungen über die Nutzung von für die Radrouten benötigten Flächen, die die Umsetzung der Radverkehrsstrategie beeinflussen. Die Arbeit der VLB führt dabei nicht zu besonderen Erschwernissen.

Frage 6: Wie bewertet der Senat vor dem Hintergrund der im aktuellen StEP Verkehr und im Nahverkehrsplan 2014-2018 formulierten Ziele zur ÖPNV-Beschleunigung, dass die VLB „aktuell neue Beschleunigungsprojekte nicht zeitnah“ bearbeiten kann (Antwort auf die Kleine Anfrage 17/11745)?

Antwort zu 6: Der Senat hat für die Nahverkehrsplanlaufzeit das Ziel formuliert, mit dem Aufbau von Strukturen in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zu beginnen, die es erlauben, die Reaktionsfähigkeit im Bereich der ÖPNV-Priorisierung, insbesondere für Qualitätssicherungsmaßnahmen, wieder spürbar zu steigern. Dies beinhaltet u. a. die Verbesserung der strategischen Steuerung auf ministerieller Ebene durch Einrichtung einer Koordinierungsstelle sowie die Etablierung referatsübergreifender Abstimmungsroutinen, in welchen die Priorisierung von Maßnahmen sowie die Abwägung bei Zielkonflikten erfolgen soll. Die BVG unterstützt diesen Prozess, indem auf ministerieller Ebene ein von ihr finanzierter Verkehrsingenieur die Koordinierungsstelle fachlich unterstützt und die Bearbeitungskapazität der VLB durch eine von der BVG finanzierte Beschäftigungsposition gestärkt wird. Diese Unterstützung gilt zunächst für zwei Jahre und wird helfen, die bereits begonnenen Beschleunigungsmaßnahmen zügiger zum Abschluss zu bringen.

Frage 7: In welchem Umfang hat die Zahl der Baumaßnahmen, die eine verkehrliche Koordinierung und Anordnung durch die VLB benötigten, in den vergangenen Jahren zugenommen? (Bitte jährliche Entwicklung seit 2004 darstellen.)

Antwort zu 7: Die Zahl der Baumaßnahmen ist in den vergangenen Jahren relativ konstant geblieben, jedoch wird die Zahl der Anträge auf Koordinierung und Anordnung nicht statistisch erfasst. Eine statistische Auswertung hinsichtlich der Anzahl der getroffenen verkehrsrechtlichen Anordnungen durch die VLB ist erst ab dem Jahr 2010 möglich.

2010: 2702 Anordnungen  
 2011: 3120 Anordnungen  
 2012: 2501 Anordnungen  
 2013: 2536 Anordnungen  
 2014: 1839 Anordnungen (bis 18.11.14)

Die Abnahme der Anzahl seit 2012 ist dem abnehmenden Personalbestand und der deutlich abnehmenden Gesundheitsrate geschuldet. Die Zahl der Anordnungen gibt aber keine Anhaltspunkte für die dahinterstehende Komplexität der einzelnen Maßnahmen. Diese ist in den vergangenen Jahren erheblich gestiegen.

Frage 8: Wie viele „weitere unbefristete Stellen“, die der Senat laut Antwort auf die Schriftliche Anfrage 17/14476 im Arbeitsbereich „Verkehrsrechtliche Anordnungen aufgrund von Arbeitsstellen“ der VLB für nötig hält, müssen geschaffen werden, um dessen Arbeit in vollem Umfang und innerhalb angemessener Fristen erfüllen zu können?

Antwort zu 8: Für eine angemessene Bearbeitungszeit wären für den Arbeitsbereich „verkehrsrechtliche Anordnungen aufgrund von Arbeitsstellen“ 20 Dienstkräfte erforderlich. Bis Juli 2014 waren lediglich 12 Dienstkräfte vorhanden. Im Rahmen der Optimierungsbemühungen im Jahr 2014 und der Dienstkräfteanmeldung 2016/2017 sowie der Mehrbedarfsanmeldung SSU<sup>1</sup> 2016 sind insgesamt acht zusätzliche Stellen beantragt worden. Drei haben bereits ihre Tätigkeit aufgenommen.

Frage 9: Wie ist der Stand der Überlegungen zu einer Neustrukturierung der Aufgabenverteilung zwischen VLB und Bezirken, wie sie im Hauptausschuss angesprochen wurden (IP Haupt 17/60, S. 31)?

Antwort zu 9: Eine grundlegende Neustrukturierung der Aufgaben im übergeordneten Straßennetz zwischen VLB und den bezirklichen Straßenverkehrsbehörden ist nicht erforderlich. Es bestehen insoweit keine Doppelzuständigkeiten. Dass sich die Behörden bei ihren straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen gegenseitig abstimmen, wenn diese auch zur Erfüllung der Aufgaben der jeweils anderen Behörde von Bedeutung sind, ist üblich und gehört zu einem ordnungsgemäßen Verwaltungsverfahren dazu. Dazu bedarf es auch einer entsprechenden Personalausstattung auf beiden Ebenen.

Berlin, den 02. Dezember 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Dez. 2014)

<sup>1</sup> SenStadtUm