

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Iris Spranger (SPD)**

vom 22. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. März 2019)

zum Thema:

Verkehrsberuhigung im Siedlungsgebiet von Marzahn-Hellersdorf

und **Antwort** vom 20. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Mrz. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Iris Spranger (SPD)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18 096

vom 22. Februar 2019

über Verkehrsberuhigung im Siedlungsgebiet von Marzahn-Hellersdorf

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Bezirksämter um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wann wurden vom Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Siedlungsgebiet Biesdorf/Kaulsdorf/Mahlsdorf beim zuständigen Senat beantragt?

Antwort zu 1:

Das Siedlungsgebiet Biesdorf/Kaulsdorf/Mahlsdorf wird zu einem erheblichen Teil von Nebenstraßen erschlossen, welche in die straßenverkehrsbehördliche Zuständigkeit des Bezirksamtes Marzahn-Hellersdorf fallen.

Eine Zuständigkeit der Hauptverwaltung, also des Senates, ist nur für Gebiete mit dem Status einer besonderen stadtpolitischen Bedeutung gegeben. Ein solches städtebauliches Entwicklungsgebiet gab es in Biesdorf-Süd. Das Straßennebennetz wurde hier bei einem Neubau entsprechend der Gestaltungsvorschriften für Tempo-30-Zonen oder Verkehrsberuhigte Bereiche entwickelt.

Auf den vorhandenen Hauptverkehrsstraßen sind Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vom Gesetzgeber nicht bzw. nur in begründeten Fällen vorgesehen, da diese Maßnahmen der Funktion dieser Straßen als leistungsfähiges Verkehrswegenetz auch für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) widersprechen würden.

Aktuelle Anträge auf verkehrsberuhigende Maßnahmen seitens des Bezirksamtes Marzahn-Hellersdorf liegen nicht vor.

Frage 2:

Ist es zutreffend, dass die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zum Beispiel für die Verkehrssicherheit vor Schulen im Bezirk durch verkehrsberuhigende Maßnahmen zuständig ist?

Antwort zu 2:

Gemäß dem Zuständigkeitskatalog Ordnungsaufgaben (ZustKat Ord) zum Allgemeinen Zuständigkeitsgesetz (AZG) gibt es in Berlin unterschiedliche Zuständigkeiten für die Anordnung straßenverkehrsbehördlicher Maßnahmen. Im untergeordneten Straßennetz (Straßennebennetz) treffen die örtlichen Straßenverkehrsbehörden der Bezirksamter die jeweiligen Anordnungen, sofern sich diese Anordnungen nicht auf den Fließverkehr des übergeordneten Straßennetzes auswirken. Im übergeordneten (Haupt-)Straßennetz trifft die Verkehrslenkung Berlin (VLB) die erforderlichen Maßnahmen. Grundsätzlich zuständig, wenn es sich um bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung handelt, sind die Straßen- und Grünflächenämter der jeweiligen Bezirke.

Im übergeordneten Straßennetz, in dem der Senat für die Gestaltung und Verkehrssicherheitsfragen zuständig ist, gibt es verschiedene Maßnahmen baulicher oder verkehrsbehördlicher Art, um z.B. die Sicherheit für Schulkinder zu erhöhen.

Frage 3:

Wo liegen die Zuständigkeiten für ein bezirkliches Verkehrskonzept?

Antwort zu 3:

Es ist nicht eindeutig bestimmt, was ein bezirkliches Verkehrskonzept umfasst. Je nach Vorhabenträgerschaft werden für Teilbereiche in einem Bezirk verkehrliche Konzepte entwickelt bzw. Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, um städtebauliche Veränderungen zu begleiten und mögliche Verkehrszuwächse in den verschiedenen Verkehrsarten zu bewältigen bzw. deren Verträglichkeit nachzuweisen. So werden regelmäßig für Bebauungsplanentwürfe, Bauanträge für neue Wohn- und Gewerbegebiete oder Flächen mit Defiziten in der bestehenden Verkehrsinfrastruktur solche Untersuchungen erforderlich. Im Rahmen der Bereichsentwicklungsplanung werden auch stadtplanerische Konzepte für Ortsteile entwickelt. Der verkehrsplanerische Ansatz kann hier nicht losgelöst vom Flächennutzungsplan oder gesamtstädtisch bedeutsamen Verkehrsplanungen vorgenommen werden. Beispielsweise sind Linienführungen im ÖPNV bezirks- und ortsteilübergreifend zu planen, eine Beschränkung auf die bezirkliche Ebene ergibt verkehrsplanerisch sowie volks- und betriebswirtschaftlich keinen Sinn.

Frage 4:

Welcher Bezirk hat bereits ein eigenes Verkehrskonzept?

Antwort zu 4:

Die Bezirke teilen hierzu mit:

Bezirksamt (BA) Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin	„...bzgl. der o.g. Schriftlichen Anfrage kann ich Ihnen zu 4. mitteilen, dass es kein ganzheitliches bezirkliches Verkehrskonzept gibt. Selbstverständlich gibt es jedoch zu einzelnen Problem- oder Themenlagen bezirkliche Überlegungen oder ähnliches.“
BA Mitte von Berlin	„...gibt es bezirkliche Verkehrskonzepte u.a. für Stadtquartiere in Sanierungsgebieten und im Rahmen vom Quartiersmanagement. Diese Konzepte beinhalten Maßnahmen zur Verbesserung des Fußgänger-/ Rad-/ Park-/Lieferverkehrs und zur Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten.“
BA Treptow-Köpenick von Berlin	„Der Bezirk Treptow-Köpenick hat kein bezirkliches Verkehrskonzept.“
BA Pankow von Berlin	„2008-2009 Ergebnis eines Studienprojektes der TU Berlin, vgl. https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/bezirksamt/jens-holger-kirchner/artikel.222438.php “
BA Lichtenberg von Berlin	„Das Lichtenberger Mobilitätskonzept ist einsehbar unter https://www.berlin.de/ba-lichtenberg/politik-und-verwaltung/beauftragte/klimaschutz/artikel.256494.php “
BA Marzahn-Hellersdorf von Berlin	„Der Bezirk Marzahn-Hellersdorf hat kein eigenes Verkehrskonzept.“
BA Tempelhof-Schöneberg von Berlin	„Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg hat kein Verkehrskonzept.“

Frage 5:

Wenn ja, durch wen wurden diese Verkehrskonzepte erarbeitet?

Antwort zu 5:

Die unter 3. genannten Verkehrskonzepte wurden in der Regel durch in der Verkehrs- und/oder Stadtplanung tätige Ingenieurbüros erarbeitet. Es gibt auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowohl in der jeweiligen bezirklichen als auch in der Hauptverwaltung, die konzeptionell tätig waren und sind.

Frage 6:

Erachtet der zuständige Senat ein bezirkliches Mobilitätskonzept für ausreichend, um die vielfältigen verkehrs- und stadtentwicklungspolitischen Aspekte einer wachsenden Stadt aufzunehmen?

Antwort zu 6:

Das Mobilitätskonzept kann nur ein Baustein sein, um hier grundsätzliche planerische Vorgaben oder Möglichkeiten für ein verändertes Mobilitätsverhalten in einem begrenzten Gebiet und i.R. auch für Vorhaben auszuloten und bestimmte Randbedingungen für die

Planung festzulegen. Vertiefend und zur Feststellung von infrastrukturellen Defiziten sind nach wie vor Verkehrsuntersuchungen begleitend für städtebauliche Entwicklungen notwendig.

Durch das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf, Bereich Stadtplanung, wurde 2018 ein solches gesamtbezirkliches Mobilitätskonzept beauftragt, das sich derzeit in der Bearbeitung befindet.

Frage 7:

Wenn ja, warum gibt es dann einen Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr und ein Mobilitätsgesetz?

Antwort zu 7:

Stadtentwicklungsplanung und Verkehr stehen in engem Zusammenhang. Die räumliche Struktur der Stadt Berlin mit ihren Bezirken und der Region beeinflusst den Verkehrsaufwand und die Verkehrsmittelwahl. Die Verkehrsnetze der einzelnen Verkehrsarten, ihre Leistungsfähigkeit und ihre Nutzung wirken vielfältig auf die Stadtentwicklung zurück. Die Erschließungsgunst durch die verschiedenen Verkehrsträger begründet die Eignung von Standorten für unterschiedliche Nutzungen. Verkehrsbedingte Beeinträchtigungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Gefährdungen sowie die Auswirkungen von Beeinflussungen enden nicht an den jeweiligen Bezirksgrenzen und müssen im räumlichen Kontext beurteilt/betrachtet werden. Verkehrsstrassen können räumlich funktional zusammenhängende Gebiete beeinflussen.

Eine integrative gesamtstädtische Betrachtung ist daher notwendig, die erforderliche bezirksübergreifende Mobilität zu gewährleisten, die bezirksübergreifende verkehrliche Infrastruktur optimal zu nutzen und die gegenseitigen Abhängigkeiten von Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung zu berücksichtigen. Das findet die entsprechende Umsetzung im Stadtentwicklungsplan Verkehr (demnächst Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr).

Das Mobilitätsgesetz schafft die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine in allen Teilen Berlins gleichwertige, an den Mobilitätsbedürfnissen von Stadt und Umland ausgerichtete, individuelle Lebensgestaltung, unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit.

Berlin, den 20.03.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz