

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar und Harald Moritz (GRÜNE)

vom 12. März 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. März 2013) und **Antwort**

Wer lenkt die Verkehrslenkung Berlin?

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

Frage 1: Welchem Verkehrsleitbild bzw. welchen langfristigen Zielen folgt die Verkehrslenkung Berlin?

Antwort zu 1: Die Verkehrslenkung Berlin (VLB) ist eine der Verkehrsabteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt nachgeordnete Behörde, für die die verkehrspolitischen Ziele verbindlich sind, die mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr (STEP-Verkehr) beschlossen wurden. Im Bedarfsfall werden die Ziele durch Vorgaben an die VLB konkretisiert.

Frage 2: Wie ist die Zusammenarbeit mit der zuständigen Senatsverwaltung und mit der politischen Führung ausgestaltet?

Antwort zu 2: Die Zusammenarbeit mit der Abteilung Verkehr und der Hausleitung erfolgt durch Zielvorgabe, Arbeitsaufträge und regelmäßigen Austausch. Der Leiter der VLB nimmt an den Abteilungsroutinen teil.

Frage 3: Wie ist die Zusammenarbeit mit weiteren Einrichtungen, etwa der VIZ-Verkehrsinformationszentrale, ausgestaltet?

Antwort zu 3: Die Verkehrsinformationszentrale (VIZ) arbeitet als Dienstleister im Rahmen eines Vertrages mit der VLB.

Frage 4: Wie ist die Zusammenarbeit mit den Bezirken ausgestaltet, wo sieht die VLB Defizite?

- a) Wie viele Anfragen hat die VLB im Jahr 2012 aus den Bezirken (bitte nach Bezirken sowie Bezirk/samt/ Bezirksverordnete aufschlüsseln) bekommen und beantwortet?

- b) Wie soll der Informationsfluss durch die VLB gestaltet werden, wenn Anfragen aus den Bezirken nicht mehr beantwortet werden?
- c) Wie und auf welcher Rechtsgrundlage behandelt und beantwortet die VLB Anfragen aus anderen Teilen der Verwaltung?
- d) Wie begründet die VLB bzw. der Senat, dass die Mitglieder der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) nunmehr anders behandelt werden sollen, obschon die BVV rechtlich als Teil der Verwaltung ausgestaltet ist?

Antwort zu 4: Generell ist dazu zu sagen, dass die Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden der Bezirksämter konstruktiv ist, allerdings ergeben sich durch die bestehende Zuständigkeitsverteilung erhöhte Abstimmungsbedarfe. So werden gelegentlich Vorgänge durch die Bezirksämterbearbeitet, obwohl sie nicht zuständig sind. Oder Bürgeranfragen/-anrufe werden an die VLB weitergeleitet (mit Abgabennachricht an die Bürgerinnen und Bürger), obwohl die Zuständigkeit beim Bezirksamt liegt.

Bei den Tiefbauämtern ergeben sich wegen der notwendigen zeitlichen Koordinierung beim Straßenbau mit parallelem Umbau von Lichtsignalanlagen (LSA) z.T. Differenzen bei der Umsetzung.

Für eine weitergehende Beantwortung der Teilfragen a) bis d), insbesondere für eine nach Bezirken aufgelistete Auflistung von Einzelanfragen, wäre ein Rechercheaufwand zu leisten, der in Anbetracht der für die Beantwortung von Kleinen Anfragen zur Verfügung stehenden Zeit leider nicht leistbar ist. Im Übrigen richtet sich der Senat nach den Regelungen des Bezirksverwaltungsgesetzes. Danach liegt die Beantwortung von Anfragen von Bezirksverordneten in der BVV beim zuständigen Bezirksamt.

Frage 5: Wie viele Vorgänge kommen in etwa pro Monat (aus den Bezirken o.ä.)? Wie ist die momentane Arbeitsauslastung bzw. wie groß ist die Liste an unerle-

digten Vorgängen (wie alt sind die Vorgänge)? In welcher Frist werden momentan Anträge bearbeitet?

Antwort zu 5: Pro Monat werden mehr als 500 Stellungnahmen abgegeben. Diese umfassen hauptsächlich Bürgeranfragen, politische Anfragen (Petitionen, Kleine Anfragen u. ä.), Bezirksanfragen sowie verkehrliche Stellungnahmen zu Planungen und Projekten Dritter. Hinzu kommen pro Monat rund 180 straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen für dauerhafte Maßnahmen.

Die personellen Bearbeitungskapazitäten sind dafür nicht ausreichend. Die Vorgangsbearbeitung erfolgt deshalb nach Prioritäten (Verkehrssicherheitsprobleme z.B. haben oberste Priorität), in deren Folge einige nur nachrangig bearbeitet werden können. Die Anzahl an Vorgängen (Anfragen und Projekte), die nur wegen der Kapazitätengpässe derzeit nicht bearbeitet werden können, beläuft sich aktuell auf ca. 300.

Die Bearbeitungszeit kann sehr unterschiedlich sein. Die Bearbeitungsfrist liegt bei Lärmvorgängen wegen der notwendigen Gutachtenerstellung und Verkehrszählung bei etwa 9 Monaten, bei umfangreichen Radverkehrsanlagen und Fußgängerüberwegen (FGÜ) bei 1-2 Jahren, bei anderen Vorgängen mit Rechercheaufwand zwischen 3-6 Monaten und einem Jahr. Anträge, bei denen der Sachverhalt bereits ermittelt ist, werden möglichst zeitnah beantwortet. Die Bearbeitungszeit hängt auch maßgeblich von erforderlichen Zuarbeiten, Abstimmungen etc. ab.

Frage 6: Wie wird die direkte Kommunikation mit den BürgerInnen ausgestaltet, versteht sich die VLB als bürgernahe Einrichtung und wie drückt sich das aus?

Antwort zu 6: Eine direkte Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern erfolgt täglich zu allen Themengebieten, meist zu einzelnen Fragestellungen. Sämtliche Anregungen und Anfragen aus der Bürgerschaft, das sind jährlich einige Tausend, werden bei den Entscheidungen der VLB geprüft und, wenn möglich, berücksichtigt.

Frage 7: Nach welchen Kriterien werden Fahrradstreifen angeordnet bzw. Vorschläge aus den Bezirken aufgegriffen oder auch nicht? Wie lang ist dabei durchschnittlich die Verfahrensdauer?

Antwort zu 7: Der weitere Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur mit baulichen Radwegen oder Radfahrstreifen/Schutzstreifen auf der Fahrbahn richtet sich - unter Berücksichtigung von Vorschlägen aus den Bezirken - nach der Netzkonzeption für den Radverkehr. Prioritär sind Lückenschlüsse. Die durchschnittliche Dauer für die Anlage von Radverkehrsstreifen vom Entwurfsbeginn bis zum Abschluss der Ausführung liegt bei drei Jahren.

Frage 8: Nach welchen Kriterien werden a) Baustellenumleitungen/ Einschränkungen für den Fußverkehr (Breite der Passage) und b) Baustellenumleitungen für den Radverkehr (eigene Spur, keine eigene Spur, auf Straße oder Gehweg, keine eigene Umleitung für Radver-

kehr, etc.) angelegt? Wie wird die Umsetzung der Anordnungen überprüft?

Antwort zu 8: Grundlage bilden hierfür die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA). Bei den Entscheidungen zur Verkehrsführung steht an erster Stelle die Verkehrssicherheit. Die Ausprägungen sind abhängig vom Verkehrsaufkommen (alle Verkehrsteilnehmer), von der Örtlichkeit und den baulichen Zwängen.

In der RSA sind Mindestmaße definiert: Gehwegbreite mind. 1 m und Radstreifenbreite mind. 0,8 m. Unter Abwägung mit Sicherheitserfordernissen werden diese ggf. nach oben angepasst. Die Umsetzung der Anordnung wird nach Einrichtung der Verkehrsführung durch die VLB gemäß RSA und vorhandener Personalressourcen kontrolliert.

Frage 9: Welche gesetzlichen Möglichkeiten hat die VLB, dass FußgängerInnen bzw. RadfahrerInnen bei Baustelleneinrichtungen gegenüber Kraftfahrzeugen nicht benachteiligt werden, oder um diese sogar zu bevorzugen?

Antwort zu 9: Laut RSA darf die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer im Bereich von Arbeitsstellen nicht beeinträchtigt werden. Dies ist ein Grundsatz, auf den der Auftraggeber oder die Auftraggeberin bzw. der Bauherr oder die Bauherrin und der Antragsteller oder die Antragstellerin bzw. die ausführende Firma einer Arbeitsstelle bereits in der Planungsphase von der VLB hingewiesen wird. Die VLB achtet dann im Rahmen des Anordnungsverfahrens gem. Straßenverkehrsordnung (StVO) und RSA auf eine sichere Führung. So werden ggf. Fußgängerampeln als Querungshilfen bei unabwiesbarer Sperrung des Gehweges angeordnet.

Eine gesetzliche Grundlage dafür, dass Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer bevorzugt behandelt werden, gibt es nicht. Im Rahmen des Abwägungsprozesses hinsichtlich der Verkehrssicherheit und unter Beachtung einer Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmenden werden Einzelfallentscheidungen getroffen.

Frage 10: Wie ist der Stand bei der Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung? Worin sind die Probleme etwa bei der M4 begründet und wie werden diese gelöst?

Antwort zu 10: Auf Grund von Personalengpässen können bei der VLB aktuell neue Beschleunigungsprojekte nicht zeitnah bearbeitet werden. Ebenso können derzeit keine Maßnahmen zur Qualitätssicherung bereits beschleunigter Linien bearbeitet werden. Die schon länger abgeschlossene Beschleunigung der Linie M4 wurde im Rahmen der Umsetzung der Qualitätssicherungsvereinbarung überprüft. Einige bereits geplante Maßnahmen stehen hierzu noch aus.

Frage 11: Gibt es Maßnahmen, wo die Beschleunigung nach baulicher Errichtung außer Kraft gesetzt wurde oder wird? Warum?

Antwort zu 11: Zur Sicherung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenland müssen häufig stationäre Lichtsignalanlagen angepasst werden. Für die Einrichtung von Arbeitsstellen müssen die Baufirmen Anträge auf Anordnung von Einschränkungen im Straßenland bei der VLB einreichen. In diesem Zusammenhang werden auch entsprechende Anpassungen an LSA angeordnet, die ggf. die zeitweise Abschaltung der verkehrsabhängigen Steuerung beinhaltet.

Die Anordnung der Verkehrseinschränkungen erfolgt für einen bestimmten Zeitraum. Ebenso kann es vorkommen, dass durch technische Störungen (beispielsweise von Anforderungseinheiten) die Anlage in die Festzeitsteuerung geht und erst nach der Störungsbeseitigung die verkehrsabhängige Steuerung wieder in Betrieb gehen kann.

Frage 12: Was sind hier die nächsten konkreten Projekte, wo gibt es Defizite oder gar „Rückschläge“?

Antwort zu 12: Die Projektsteuerung für die Busbeschleunigung obliegt der BVG, die entsprechend neue Projekte bzw. zu beschleunigende Linien vorschlägt.

Auf Grund von Personalengpässen kann die VLB derzeit nur sehr eingeschränkt Beschleunigungsprojekte bearbeiten.

Für eine LSA-Steuerung sind viele verschiedene Randbedingungen zu beachten, wobei die Verkehrssicherheit die erste Priorität hat. Neben der Priorisierung des ÖPNV bedürfen der Fuß- und Radverkehr besonderer Beachtung. So schränkt beispielsweise eine komfortable Fußgängerschaltung (langes Grün für Fußgänger und Queren in einem Zug über Mittelinseln hinweg) die Eingriffsmöglichkeiten für den ÖPNV ein. Ebenso ist die Stauvermeidung ein Ziel, um die Umweltbelastungen zu minimieren. Jede LSA-Schaltung ist ein Kompromiss bei bestehenden Zielkonflikten.

Frage 13: Nach welchen Kriterien werden Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Hauptstraßen, beispielsweise auch vor Schulen bzw. auf Schulwegen, angeordnet?

Antwort zu 13: Wenn die Schulen einen Zugang zum Hauptverkehrsstraßennetz hin haben, dann wird grundsätzlich Tempo 30 angeordnet. Auf Schulwegen ist die Anordnung von Tempo 30 immer eine Einzelfallprüfung, hier fließen in die Abwägungsentscheidung u.a. das Alter der Kinder, besondere Schuleinrichtungen (wie Förderschulen), die Sichtverhältnisse, ggf. bereits vorhandene Querungshilfen (FGÜ, LSA, Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen), die Höhe der Fahrzeugbelegung, die Unfalllage etc. mit ein. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit der Polizei und den Bezirksämtern, die ggf. über das Schulamt noch weitere Erkenntnisse haben.

Frage 14: Trifft es zu, dass angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h vor Schulen von der VLB wieder aufgehoben wurden?

Frage 15: Wenn ja,

- a) warum und vor welchen Schulen bzw. welche Straßenabschnitte waren davon in den letzten drei Jahren betroffen?
- b) welche Maßnahmen zur Schulwegsicherung sind alternativ geprüft und angeordnet worden?

Antwort zu 14 und 15: Nein, es trifft nicht zu. Diese Regelungen würden bzw. werden nur dann aufgehoben, wenn der Schulstandort aufgegeben und damit der Schulbetrieb eingestellt wird und folglich die angeordneten Sicherungsmaßnahmen nicht mehr erforderlich sind.

Berlin, den 28. März 2013

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Apr. 2013)