

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 07. Oktober 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Oktober 2019)

zum Thema:

**Bezirkliche Mobilitätsbeauftragte / Bezirkliche Mobilitätskonzepte**

und **Antwort** vom 21. Oktober 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Okt. 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)  
über

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

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/21209**  
**vom 07. Oktober 2019**  
**über Bezirkliche Mobilitätsbeauftragte / Bezirkliche Mobilitätskonzepte**

---

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 alle Berliner Bezirke 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:

Welche Bezirksämter verfügen über eigene Mobilitätsbeauftragte?

Frage 2:

Welche Aufgaben werden durch die Mobilitätsbeauftragten umgesetzt?

Frage 3:

Wie werden die Stellen finanziert?

Frage 4:

Bis wann sind die Stellen finanziert?

Frage 5:

Welche Bedeutung hat das Berliner Mobilitätsgesetz für die Arbeit der Mobilitätsbeauftragten?

Antworten zu 1 bis 5:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Fehlanzeige.“

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

„Das Straßen- und Grünflächenamt Friedrichshain-Kreuzberg (SGA-FK) hat keine Mobilitätsbeauftragte.“

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Lichtenberg verfügt über keinen Mobilitätsbeauftragten, daher weiter mit Frage 6.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Die Stelle des Mobilitätsbeauftragten ist nicht besetzt. Aber das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf bearbeitet Themen der Mobilität im Straßen- und Grünflächenamt (SGA) in Personalunion mit den Aufgaben zu Straßenneubau, -planung und Projektsteuerung.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Der Bezirk Mitte verfügt über keinen Mobilitätsbeauftragten und dementsprechend lassen sich auch keine Aufgaben schildern oder Finanzierungen beziffern.“

Das Bezirksamt Neukölln teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt Neukölln hat bisher noch keine Person als Mobilitätsbeauftragten bestimmt. Auch sind die Aufgaben des Mobilitätsbeauftragten bisher noch nicht abschließend definiert. Die Umsetzung von Teilaspekten moderner und umweltgerechter Mobilität erfolgt bisher durch das Straßen- und Grünflächenamt zum Beispiel mit dem Bau neuer Radverkehrsinfrastruktur wie Fahrradstraßen, Fahrradparkanlagen und Protected Bike Lanes.“

Im Doppelhaushalt 2020 / 2021 hat Neukölln keine Stelle für einen Mobilitätsbeauftragten im Stellenplan des Straßen- und Grünflächenamtes vorgesehen. Es wird davon ausgegangen, dass die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz mit der Fortschreibung des Mobilitätsgesetzes auf Landesebene dafür Sorge tragen wird, für die Förderung des Umweltverbundes entsprechende zusätzliche Stellen in den Bezirken zu schaffen.

Das Mobilitätsgesetz kann als gesetzlicher Orientierungsrahmen für die Arbeit der künftigen Mobilitätsbeauftragten betrachtet werden. Aus den Vorgaben zur Förderung des Umweltverbundes ergeben sich planerische Leitlinien für die Erstellung bezirklicher oder kiezbezogener Verkehrskonzepte. So wurde beispielsweise für den Richard-Kiez ein Verkehrskonzept erarbeitet, welches die allgemeinen Ziele des Mobilitätsgesetzes in konkrete Maßnahmenpakete umsetzt. Zur Betonung der umweltpolitischen Schwerpunktsetzung Neuköllns erfolgte die Finanzierung von Verkehrskonzepten bislang aus bezirklichen Mitteln.

Zukünftig ist es zwingend notwendig, dass für die Erarbeitung von bezirklichen oder quartiersbezogenen Verkehrskonzepten einschließlich der daraus abgeleiteten Baumaßnahmen die finanziellen und personellen Ressourcen seitens des Senats geschaffen werden. Diese Ressourcen müssen mittels einer Plafonderhöhung der bezirklichen Haushaltsbudgets bzw. durch Erhöhung der Zuweisungen an die Bezirke gesichert bzw. bereitgestellt werden.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Im Bezirksamt Pankow wurde zum 01.11.2018 ein Mobilitätsbeauftragter befristet eingestellt. Die Stelle wird im Rahmen des Forschungsvorhabens 'Mobilitätsberichterstattung - Ein Instrument zur nachhaltigen und umweltgerechten Gestaltung urbaner Mobilität (Mobilbericht)', ein Kooperationsprojekt zwischen dem Bezirksamt Pankow, der Technischen Universität (TU) Berlin und der TU Dresden, betrieben.

Der Mobilitätsbeauftragte in Pankow ist von bezirklicher Seite aus für die Betreuung des Forschungsvorhabens Mobilbericht zuständig. Im Rahmen des Forschungsvorhabens wird die Mobilitätsberichterstattung betrieben. Die Mobilitätsberichterstattung wird als ein für die Stadtentwicklung neues Planungsinstrument angesehen, welches es im Bezirk zu implementieren gilt. Betrieben wird qualitative wie quantitative Forschung zum individuellen Mobilitätsverhalten und -bedarfen der Pankowerinnen/Pankower und den Belangen der Mobilitätsakteure, querschnittsübergreifend, in den Bereichen der Verwaltung, Verbände, NGOs (Nichtregierungsorganisationen) und Initiativen. Auf der Basis dieser lokalen Gegebenheiten vor Ort in Pankow wird eine gesamtbezirkliche Mobilitätstrategie, mit ressort- und projektübergreifenden Handlungsempfehlungen und Maßnahmenkonzepten, erarbeitet.

Die Stelle des Mobilitätsbeauftragten wird über das Forschungsvorhaben Mobilbericht finanziert. Das Forschungsvorhaben ist ein vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), im Rahmen der Forschungsinitiative 'Sozial-ökologische Forschung', gefördertes Projekt. Projektträger ist das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR).

Bei der Stelle des Mobilitätsbeauftragten handelt es sich um eine vorerst befristete Stelle, welche am 31.08.2020 ausläuft. Die Finanzierung der geplanten Verstetigung der Stelle konnte bisher noch nicht geklärt werden. Der Bezirk Pankow hat sich mit der Bitte um finanzielle und personelle Unterstützung an die zuständige Senatsverwaltung gewendet. Diese wurde mit Schreiben vom 13.09.2019 abgelehnt.

Das Berliner Mobilitätsgesetz sowie der StEP Mobilität & Verkehr stellen die Arbeitsgrundlage für den Mobilitätsbeauftragten dar. Die vom Mobilitätsbeauftragten koordinierte Mobilitätsberichterstattung wird wiederum als bezirkliche Grundlage angesehen, um eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität im Sinne des Mobilitätsgesetzes, wie dem StEP Mobilität & Verkehr, im Bezirk Pankow umsetzen zu können. Die Erstellung eines Mobilberichts, als Resultat der Mobilitätsberichterstattung, steht im direkten Zusammenhang mit der Beurteilung des Fortschritts der Zielerreichung vom StEP Mobilität & Verkehr, durch die Erstellung eines Fortschrittsberichts alle zwei Jahre, welche nach dem Mobilitätsgesetz, Unterabschnitt 2: Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung, § 16 Stadtentwicklungsplan Mobilität & Verkehr zu erfolgen hat. Des Weiteren sind nach § 19 im Mobilitätsgesetz die Ziele der Mobilitätsberichterstattung definiert, insbesondere im Unterabschnitt 2 (die Planwerke sind auf Mitwirkung auszurichten und dabei die Interessen aller in Berlin lebender Menschen sind einzubringen), Unterabschnitt 3 (alltägliche(s) Mobilitätswissen & -erfahrung sind einzubringen) und Unterabschnitt 4 (die verwaltungsinterne Zusammenarbeit bei Planung und Umsetzung zwischen Bezirke und Senat etc., ist zu intensivieren & effizienter zu gestalten).“

Das Bezirksamt Reinickendorf teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin verfügt weder über einen Mobilitätsbeauftragten noch über ein eigenes formales Mobilitätskonzept.

Es gibt aber im Bezirksamt Reinickendorf von Berlin einen Mobilitätsrat. Dieser tagt regelmäßig und setzt sich aus Mitgliedern von allen relevanten Interessengruppen zusammen. Auch je ein Vertreter der in der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) vertretenen Parteien ist Mitglied des Mobilitätsrats. Das Gremium berät die Verwaltung und den Verkehrsausschuss der BVV. Im Mobilitätsrat werden die unterschiedlichen Interessen in allen Verkehrsfragen berücksichtigt (zu Fuß Gehende, Radfahrende, Autofahrende, Öffentlicher Personennahverkehr - ÖPNV, Behinderte). Auch Planungsunterlagen und relevante Drucksachen aus der BVV werden, sofern erforderlich, in den Sitzungen besprochen.“

Das Bezirksamt Spandau teilt hierzu mit:  
„In Spandau gibt es keinen Mobilitätsbeauftragten.“

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:  
„Für den Bezirk wird Fehlanzeige gemeldet. Im Bezirk gibt es im Straßen- und Grünflächenamt bisher zwei Stellen, die sich speziell mit dem Radverkehr beschäftigen. Die Einrichtung eines Mobilitätsbeauftragten wird als sinnvoll erachtet. Eine zusätzliche ausfinanzierte Stelle ist hierzu erforderlich.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:  
„Für Tempelhof-Schöneberg ist die Einstellung eines VZÄ (Vollzeitäquivalent) für Mobilitätsfragen für 2020 im Fachbereich Straßen in Vorbereitung. Diese Stelle soll insbesondere für die neuen Aufgaben zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs und als Koordinierungsstelle für Verkehrsprojekte zuständig sein.  
Die Aufgaben leiten sich aus den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes (§ 1, § 37 (weitere in Vorbereitung)) her. Sie dienen vor allem der Umsetzung der Ziele im Mobilitätsgesetz für den Rad- und Fußverkehr sowie eines nachhaltigen und stadtverträglichen motorisierten Verkehrs. Zusätzliche Schwerpunkte leiten sich aus dem bezirklichen Inklusionskonzept im Bereich der Verbesserung der Barrierefreiheit ab.  
Die Stelle wird aus dem Bezirkshaushalt finanziert.  
Die Stelle ist unbefristet.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:  
„Das Bezirksamt Treptow-Köpenick verfügt derzeit über keinen Mobilitätsbeauftragten.“

Frage 6:

Welche Bezirksämter lassen eigene Mobilitätskonzepte für den jeweiligen Bezirk erarbeiten?

Antwort zu 6:

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:  
„Es liegen zwei klimafreundliche Mobilitätskonzepte vor: eines für den Bezirk Lichtenberg und ein anderes für die Bezirksverwaltung Lichtenberg.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:  
„Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf lässt zurzeit ein bezirkliches Mobilitätskonzept erarbeiten.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt Mitte beauftragt Verkehrskonzepte. Es ist scharf zwischen gutachterlichen Konzepten, die teils gesetzlich für bestimmte Planungsaufgaben vorgesehen sind und bedarfsorientierten Verkehrskonzepten zu unterscheiden.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Mobilitätskonzepte, welche in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit konkreten städtebaulichen Vorhaben stehen, werden durch das Bezirksamt Pankow nicht erarbeitet. Dies ist aus Gründen der Zuständigkeit sowie aus finanziellen und personellen Gründen nicht möglich.

Die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten auf bezirklicher Ebene erfolgt bisher daher ausschließlich immer im Zusammenhang mit konkreten städtebaulichen Vorhaben, wie z. B. Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße, Michelangelostraße, Pankower Tor, Gewerbegebiet Niederschönhausen.“

Das Bezirksamt Spandau teilt hierzu mit:

„Stark abgegrenzte, projektbezogene Mobilitätskonzepte, z. B. bei der Errichtung von Bushaltestellen und Straßen oder bei Bebauungsplänen, z. B. zum ehemaligen Postgelände, zum Bahnhofsvorplatz oder zur Altstadt gibt es in Spandau – wie in jedem anderen Bezirk auch - sehr zahlreich.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Der Bezirk als räumliche Ebene ist für Tempelhof-Schöneberg keine prioritäre Planungseinheit. Eine bezirkliche Radverkehrsstrategie liegt seit 2016 vor.

Die Verkehrswende umfasst eine Vielfalt unterschiedlicher Projekte auf der Ebene von Straßen, Blocks, Quartieren und Bezirksregionen. In der Regel erfolgen Planung und Umsetzung in Kooperation mit der Senatsebene, dem ÖPNV, privatwirtschaftlichen Akteuren und der Zivilgesellschaft. Die Initiative geht von unterschiedlichen Stellen, wie z.B. Bauträgern, Leitungsbetriebe, BVV, Zivilgesellschaft aus.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick hat derzeit kein bezirkliches Mobilitätskonzept in der Erarbeitung. Gegenwärtig wird in den Fachgremien der BVV folgender fraktionsübergreifender Antrag diskutiert:

<https://www.berlin.de/ba-treptow-koepenick/politik-und-verwaltung/bezirksverordnetenversammlung/online/vo020.asp?VOLFDNR=6168>

(Verkehrskonzept Südost - Treptow-Köpenick verkehrlich zukunftsfähig machen).

Frage 7:

Welche inhaltlich-konzeptionellen Vorstellungen verfolgen die Bezirksämter bei der Erarbeitung eigener bezirklicher Mobilitätskonzepte?

Antwort zu 7:

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Ausgehend vom IST-Zustand werden mit dem beauftragten Konzept im Wesentlichen das Aufzeigen nutzergruppenspezifischer Netz- und Wegebeziehungen, deren Konflikte und Defizite sowie mögliche Potenziale, Alternativen und Maßnahmen verfolgt.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Verkehrskonzepte dienen der Erarbeitung/ggf. Bewertung von Maßnahmen im öffentlichen Raum zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Im Vordergrund sollen dabei, angesichts limitierter finanzieller und personeller Ressourcen, Maßnahmen stehen, die zügig und ohne großen Verwaltungsaufwand realisiert werden können.

Unter anderem wird ein Augenmerk auf sogenannte weiche Maßnahmen gelegt. Mobilitätsmanagement ist ein konzeptioneller Baustein, der eine nachhaltige Mobilität in der Bevölkerung verankern und befördern soll. Dabei wird darauf abgezielt, lokale Akteure zu vernetzen, darüber aufzuklären, welche Möglichkeiten der Förderung nachhaltigen Verkehrs möglich sind und wie diese bevölkerungsnah im Untersuchungsgebiet implementiert werden können.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die Inhalte der bezirklichen Mobilitätskonzepte orientieren sich bisher an den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes und weiterführend am StEP Mobilität & Verkehr, da die Berliner Leitlinien für die Erstellung von Mobilitätskonzepten von der zuständigen Senatsverwaltung noch nicht bereitgestellt wurden.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Vgl. Antwort zu Frage 6.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Unabhängig von der politischen Willensbildung ist auch der Bezirksverwaltung an diesem Thema sehr gelegen. Die Notwendigkeit einer überörtlichen Betrachtung der Verkehrsbeziehungen unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger ist unbestritten. Dabei ist aber eine rein bezirkliche Betrachtung angesichts der engen Verflechtung mit den Umlandkommunen und vor dem Hintergrund der anstehenden BER-Eröffnung zu kurz gegriffen.“

Frage 8:

Welche Rolle spielen bei den bezirklichen Mobilitätskonzepten bezirks- und länderübergreifende Fragen und Problemstellungen?

Antwort zu 8:

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Wurden bei der Erarbeitung der Konzepte berücksichtigt.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Eine Zusammenarbeit mit den angrenzenden Bezirken und umliegenden Gemeinden wird in diesem Zusammenhang angestrebt. Genauere Schnittstellen können erst nach Vorlage des Mobilitätskonzeptes benannt werden.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Verkehrskonzepte sind auf lokale Verhältnisse angepasst und die zu erarbeitenden Maßnahmen zielen auf eine lokale Umsetzung ab. Wissenschaftliche Erkenntnisse aus anderen Bundesländern und aus dem Ausland prägen den Planungsprozess als gedankliche Referenzen.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Dies ist abhängig von dem Einzugsbereich und den prognostizierten verkehrlichen Auswirkungen des jeweiligen Vorhabens. Eine pauschale Antwort ist daher nicht möglich. Die Realisierung eines attraktiven Mobilitätsangebots im Umweltverbund erfordert jedoch nahezu immer den Einbezug bezirksübergreifender Planungen, bzw. den Einbezug der Landesebene. Bezirks- und länderübergreifende Fragen und Problemstellungen werden darüber hinaus im Rahmen weiterer Formate (z. B. Workshop Nord-Ost-Raum, Arbeitskreis Niederbarnimer Fließlandschaften, Nachbarschaftsforum, AG Stadtentwicklung) ausgiebig behandelt und berücksichtigt.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Vgl. Antwort zu Frage 6.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Vgl. Antwort zu Frage 7.“

Frage 9:

Aus welchen Mitteln werden die jeweiligen Konzepte finanziert?

Antwort zu 9:

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU).“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Die Finanzierung erfolgt aus dem Bezirkshaushalt.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Verkehrskonzepte in Mitte werden in erster Linie über Städtebauförderungsmittel finanziert. Im Falle gesetzlich vorgeschriebener Konzepte, die durch den Bezirk erarbeitet werden, ist (z.B. im Falle eines Gutachtens für einen Bebauungsplan) die federführende Behörde der Mittelgeber.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Eigene finanzielle Mittel für die Erarbeitung von Mobilitäts- und Verkehrskonzepten stehen dem Bezirk bisher nicht zur Verfügung. Deren Finanzierung erfolgt daher immer im Rahmen der stadtplanerischen Projekte.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Es gibt im Haushalt 2020/21 pro Jahr 50 T€ aus Mitteln des Bezirks für die Erstellung von Verkehrskonzepten. Weitere Konzepte können über Sonderprogramme der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz finanziert werden oder über Fördermittelgeber der Bundesebene.“

Frage 10:

Welche Mobilitätskonzepte liegen bereits vor und wo sind diese veröffentlicht?



Antwort zu 10:

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Zwei Mobilitätskonzepte: für den Bezirk und für die Bezirksverwaltung Lichtenberg. Veröffentlicht auf den Seiten des Bezirksamtes Lichtenberg unter bezirkliche Klimaschutzbeauftragte/ Mobilitätskonzept.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Siehe Antwort zu Punkt 6, zurzeit in Bearbeitung.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

Nachfolgend sind die wesentlichen Verkehrskonzepte der letzten Jahre aufgelistet. Veröffentlicht werden Konzepte nach Freigabe durch den Auftraggebenden. Die Veröffentlichung wird in der Regel durch Gebietsbeauftragte der einzelnen Fördergebietskulissen vorgenommen.

- Verkehrs- und Gestaltungskonzept Spandauer Vorstadt, 2003, Sanierungsgebiet Spandauer Vorstadt
- Gesamtkonzept zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte von Berlin, 2006
- Verkehrs- und Gestaltungskonzept für die Turmstraße / Alt-Moabit und den Ortsteil Moabit, 2010  
Aktives Zentrum (AZ) Turmstraße
- Verkehrs- und Gestaltungskonzept Müllerstraße in Berlin-Mitte, 2012  
Aktives Zentrum (AZ) Müllerstraße
- Verkehrskonzept Nördliche Luisenstadt, 2014  
Sanierungsgebiet „Nördliche Luisenstadt“
- Konzeption zum öffentlichen Raum für das Wohngebiet Karl-Marx-Allee, II. Bauabschnitt, Integriertes Gesamtkonzept und Maßnahmenempfehlungen, 2015
- Verkehrs- und Freiraumkonzept für die Nebenstraßen des Brüsseler Kiezes im Aktiven Zentrum und Sanierungsgebiet Müllerstraße, 2018  
Aktives Zentrum (AZ) Müllerstraße
- Verkehrskonzept Fördergebiet Quartiersmanagement Pankstraße, 2018  
Förderprogramm Soziale Stadt, QM-Gebiet Pankstraße.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Bislang wurde noch kein Mobilitätskonzept fertiggestellt und veröffentlicht. Alle aktuellen Mobilitätskonzepte des Bezirks Pankow befinden sich zurzeit in der Erarbeitung.“

Das Bezirksamt Spandau teilt hierzu mit:

„Gesamtbezirkliche Mobilitätskonzepte gibt es noch nicht.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Es gibt ein bezirkliches Nebenroutenkonzept, welches auf der Seite des FahrRats veröffentlicht ist. Planungen der verschiedenen Projekte sind Teil der Projektinformation. Eine systematische Dokumentation weiterer Mobilitätskonzepte erfolgt nicht.“

Frage 11:

Welche Bedeutung hat das Berliner Mobilitätsgesetz für die Erarbeitung der jeweiligen bezirklichen Mobilitätskonzepte?

Antwort zu 11:

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Die Konzepte wurden vor dem Berliner Mobilitätsgesetz erarbeitet.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Das Berliner Mobilitätskonzept bildet die Grundlage und gibt den Rahmen.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Das Berliner Mobilitätsgesetz ist Grundlage für Verkehrsplanung in Berlin und wird sowohl im Tagesgeschäft als auch bei der Erarbeitung von Verkehrskonzepten berücksichtigt. Da es sich um ein junges Gesetz handelt und dieses noch durch einzelne Bausteine erweitert wird, bleibt die zukünftige Bedeutung für die Verkehrsplanung auf bezirklicher Ebene noch abzuwarten.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Das Berliner Mobilitätsgesetz schafft den rechtlichen Handlungs- und Argumentationsrahmen. Es ist daher von grundlegender Bedeutung für die Erarbeitung bezirklicher Mobilitätskonzepte.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Vgl. Antwort zu Fragen 1-5.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Die Zielsetzungen des Mobilitätsgesetzes bilden den Maßstab des Verwaltungshandelns.“

Berlin, den 21.10.2019

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz