

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Katina Schubert und Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 03. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Juni 2021)

zum Thema:

Kiezblock Waldseeviertel

und **Antwort** vom 16. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Jun. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Katina Schubert (Die Linke) und
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. 18/27857
vom 03. Juni 2021
über Kiezblock Waldseeviertel

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

Frage 1:

Im Bezirk Reinickendorf wurde verschiedentlich angedeutet, dass die Senatsverwaltung Modalfilter im Waldseeviertel nicht zulassen würde. Hat der Senat eine diesbezügliche Ansicht oder Absicht mit dem Bezirk Reinickendorf diskutiert? Würde der Berliner Senat die Schaffung eines Kiezblocks im Waldseeviertel tatsächlich verhindern, falls das Bezirksamt Reinickendorf sich dafür entscheidet? Könnte eine mögliche große Verschlechterung des Verkehrsflusses auf der Bundesfernstraße B96 ein Veto des Senats implizieren? Würde der Senat sich vorbehalten wollen, verkehrsberuhigende Maßnahmen im Waldseeviertel gegebenenfalls wieder rückgängig zu machen, damit der Verkehr im Hauptstraßennetz wieder besser fließt?

Frage 2:

Stellt Stau auf Hauptstraßen aus Sicht des Senats einen legitimen Grund dafür dar, den motorisierten Individualverkehr stattdessen systematisch durch das Nebenstraßennetz zu lenken? Wie bewertet der Senat im Hinblick auf seine Zuständigkeit für das Hauptstraßennetz in diesem Zusammenhang die konkreten Erkenntnisse aus dem unabhängigen Verkehrsgutachten des Bezirksamts Reinickendorf, dass die Bundesfernstraße B96 zu den Spitzenzeiten überlastet sein könnte, wenn die Schleichwege im Waldseeviertel für den Durchgangsverkehr geschlossen würden?

Frage 3:

Ist nach Ansicht des Senats die mögliche Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr in andere Kieze ein Hinderungsgrund, um verkehrsberuhigende Maßnahmen im Waldseeviertel umzusetzen? Welche Bedeutung können in diesem Zusammenhang flankierende Maßnahmen in angrenzenden Nachbarschaften haben?

Antwort zu 1 bis 3:

Die Entscheidung über die Anordnung einer möglichen Sperrung der Schildower Straße - als Bestandteil des Nebennetzes - liegt in der Zuständigkeit des Bezirksamtes Reinickendorf. Die erforderliche Prüfung und Bewertung hat also allein durch die örtlich zuständige bezirkliche Straßenverkehrsbehörde zu erfolgen. Diese Position ist so auch stets vom Senat vermittelt worden.

Dementsprechend ist auch im Fall der möglichen Einrichtung eines Kiezblockes der Bezirk für die rechtliche Bewertung und die rechtliche Ermessensausübung zuständig. Dies betrifft auch das vom Bezirksamt in Auftrag gegebene Verkehrsgutachten. Bei einer Entscheidung ist selbstverständlich auch die verkehrliche Situation einschließlich der Auswirkungen auf die Umgebung zu betrachten.

Frage 4:

Inwiefern entspricht das geplante Radverkehrsnetz Berlin der vom Senat auf seiner Webseite veröffentlichten Karte bezüglich der Fahrradwegweisung in Berlin: (<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsnetz/fahrradwegweisung/>) ? Gehören die Schildower Straße und die Veltheimstraße in Berlin-Hermsdorf demnach als Ergänzungsrouten zum geplanten Radverkehrsnetz Berlin? Gab oder gibt es Bestrebungen des Umlandes oder des Bezirksamts Reinickendorf, dass gewisse Nebenstraßen im Waldseevierviertel nicht zum Radverkehrsnetz Berlin gehören mögen? Wann wird das Radverkehrsnetz Berlin formal beschlossen?

Antwort zu 4:

Das neue Radverkehrsnetz Berlins mit seinem Vorrang- und Ergänzungsnetz weicht in der angewendeten Methodik von der des alten Haupttroutennetzes ab. Das heißt, dass die städtischen Funktionsräume im Radverkehrsnetz miteinander verbunden und an das Radverkehrsnetz angeschlossen werden. Demnach sind Wohngebiete, Arbeitsstätten, Bildungseinrichtungen, etc. im Radverkehrsnetz noch stärker miteinander verknüpft. Die Gestaltung des Radverkehrsnetzes ist nicht von der geographischen Lage (beispielsweise in dichter besiedelten oder weniger dicht besiedelten Bereichen), sondern von den Funktionsräumen abhängig, sodass hier eine Gleichwertigkeit entsprechend der Bedeutung der Zentren gegeben ist. Dadurch ergeben sich Abweichungen von der auf der Webseite veröffentlichten Karte bezüglich der Fahrradwegweisung. Das Radverkehrsnetz ist laut Mobilitätsgesetz Teil des Radverkehrsplans und wird daher mit dem Radverkehrsplan formal beschlossen. Aktuell befindet sich der Radverkehrsplan kurz vor dem Mitzeichnungsprozess mit den anderen Senatsverwaltungen. Sowohl die Schildower als auch die Veltheimstraße sind im neuen Radverkehrsnetz Straßen des Ergänzungsnetzes. Bestrebungen des Umlandes oder des Bezirksamtes Reinickendorf zu der angefragten Thematik sind nicht bekannt.

Frage 5:

Ist nach Ansicht des Senats das Berliner Mobilitätsgesetz zur Förderung des Radverkehrs, insbesondere §44 Absatz 2, unter besonderer Berücksichtigung einer Radroute von Glienicke zum S-Bahnhof Hermsdorf, im Waldseevierviertel anzuwenden?

Antwort zu 5:

Bei dem Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) handelt es sich um ein Gesetz, das selbstverständlich anzuwenden ist. Dies gilt grundsätzlich ebenfalls für den § 44 Absatz 2 des MobG BE. Das Erfordernis zur Unterbindung des motorisierten Individualverkehrs in Fahrrad- und Nebenstraßen sowie die gestalterische Umsetzung ist im Einzelfall anhand der vorliegenden Gegebenheiten zu prüfen und zu planen.

Frage 6:

Ist nach Ansicht des Senats das Berliner Mobilitätsgesetz zur Förderung des Fußverkehrs, insbesondere § 56 Absatz 1, unter besonderer Berücksichtigung des Tegeler Fließ, des Waldsees, des Waldseeparks samt Spielplatz und des Berliner Mauerwegs, im Waldseeviertel anzuwenden?

Antwort zu 6:

Gemäß § 56 Abs. 1 MobG BE soll in Nebenstraßen, in denen das Fußverkehrsaufkommen erhöht ist, Kinderspiel im Straßenraum gefördert werden soll oder Gefährdungslagen für den Fußverkehr vorliegen, der motorisierte gebietsfremde Verkehr durch geeignete Maßnahmen minimiert oder vermieden werden. Die Beurteilung, ob die vorgenannten Bedingungen zutreffen, obliegt dem Bezirk Reinickendorf.

Der Senat wird gemäß § 54 Abs. 1 gemeinsam mit den Bezirken Fußverkehrsnetze kategorisieren und priorisieren. Sofern bestimmte Straßen im Waldseeviertel in Folge der Netzerstellung Teil des bezirklichen Vorrangnetzes für den Fußverkehr werden, sind Maßnahmen zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs gem. § 56 Abs. 1 MobG BE vorrangig in diesen Straßen umsetzen. Der Prozess der Netzerstellung ist jedoch noch nicht abgeschlossen.

Frage 7:

Was unternimmt der Senat, wenn sich ein Bezirk weigert, das Mobilitätsgesetz zu beachten? Inwiefern ist die obere Straßenverkehrsbehörde auf Landesebene diesbezüglich weisungsbefugt für die unteren Straßenverkehrsbehörden auf Bezirksebene, die für das Nebenstraßennetz zuständig sind? Welche Eingriffsmöglichkeiten hat die Senatsverwaltung auf der Grundlage der Bezirksaufsicht gemäß §9 des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes?

Antwort zu 7:

Die Bezirke unterliegen bekanntlich bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben der Bezirksaufsicht gemäß §§ 9 ff. des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes (AZG). Die Bezirksaufsicht dient der Einhaltung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften durch die Bezirke. Eine darüber hinausgehende Kontrolle des bezirklichen Handelns auf Zweckmäßigkeit durch die Bezirksaufsicht erfolgt nicht. Bezirksaufsichtsbehörde ist die für Inneres zuständige Senatsverwaltung. Gegenüber den Bezirken hat sie ein allgemeines Informationsrecht gemäß § 10 AZG. Es umfasst das Recht, Auskünfte, Berichte und die Vorlage von Akten und sonstigen Unterlagen zu verlangen sowie im Einvernehmen mit der zuständigen Fachverwaltung bezirksinterne Prüfungen anzuordnen. Die Vornahme darüber hinausgehender Aufsichtsmaßnahmen obliegt dem Senat. Er kann gemäß § 11 AZG rechtswidrige Beschlüsse und Anordnungen bezirklicher Organe aufheben und verlangen, dass getroffene Maßnahmen rückgängig gemacht werden (Aufhebungsrecht). Der Senat kann nach § 12 AZG bezirkliche Organe anweisen, rechtlich gebotene Beschlüsse zu fassen oder Anordnungen zu treffen (Anweisungsrecht). Weigert sich das zuständige bezirkliche Organ entsprechende Maßnahmen rückgängig zu machen, ihm aufgegebenen Beschlüsse zu fassen oder Anordnungen zu treffen, kann der Senat gemäß § 13 AZG die Maßnahmen selbst rückgängig machen, die Beschlüsse fassen oder Anordnungen treffen (Ersatzbeschlussfassungsrecht) und, soweit die Anordnungen des Senats nicht befolgt werden, diese durch einen Beauftragten durchführen lassen (Ersatzvornahmerecht). Die Bezirksaufsicht darf die Entschlusskraft und Verantwortungsfreudigkeit der Bezirke nicht beeinträchtigen.

Ein Einschreiten der Bezirksaufsicht steht im Ermessen des Senats. Er schreitet ein, wenn ein öffentliches Interesse gegeben ist. Soweit Bürgerinnen und Bürger gegen sie belastende Maßnahmen des Bezirksamts (z. B. Verwaltungsakte) selbst verfahrensrechtlich (durch Widerspruch) oder gerichtlich vorgehen können, geht die Inanspruchnahme des Individualrechtsschutzes vor. In Eilfällen kann die für Inneres zuständige Senatsverwaltung als Bezirksaufsichtsbehörde dringend gebotene Aufsichtsmaßnahmen nach § 13a Absatz 2 AZG vornehmen.

Darüber hinaus gibt es noch das sog. Eingriffsrecht nach § 13a AZG. Unterstellt, das Handeln eines Bezirkes ist rechtmäßig (vgl. § 13a Absatz 1 Satz 1 AZG), kann ein Eingriffsrecht nach vorgenannter Norm greifen. Ein aufsichtliches Einschreiten gegen ein rechtmäßiges Verhalten der Bezirke ist nur in Ausnahmefällen möglich. Voraussetzung dafür ist gemäß § 13a Absatz 1 Satz 1 AZG, dass ein rechtmäßiges Handeln oder Unterlassen eines Bezirksamts dringende Gesamtinteressen Berlins beeinträchtigt. Dringende Gesamtinteressen Berlins sind immer dann gegeben, wenn die Gefahr eines erheblichen Schadens durch das Handeln eines Bezirksamts für die Stadt (nicht nur für einzelne Bezirke) besteht.

Frage 8:

Inwiefern steht der Kiezbus 326 dem Ziel der Förderung des Radverkehrs auf den engen Straßenabschnitten im Waldseeviertel entgegen? Ist es aus Sicht des Senats wegen der vorhandenen Buslinie 326 unmöglich, dass die Veltheimstraße, die Schildower Straße oder der Hermsdorfer Damm im Waldseeviertel zu Fahrradstraßen gemacht werden? Ist es zur Förderung des Radverkehrs im Waldseeviertel zwingend notwendig, Fahrradstraßen einzurichten?

Antwort zu 8:

Bei der Veltheimstraße, der Schildower Straße und dem Hermsdorfer Damm (Abschnitt östlich der Berliner Straße) handelt es sich um Nebenstraßen, die Bestandteil des neuen Radverkehrsnetzes (Ergänzungsnetz) sind. Aus diesem Grund ist an den entsprechenden Straßenabschnitten eine fahrradfreundliche Gestaltung anzustreben. Die Einrichtung einer Fahrradstraße kann zu einer fahrradfreundlichen Gestaltung dieser Nebenstraßen beitragen. Es gibt aber keinen Zwang, dass alle Nebenstraßen des Radnetzes Fahrradstraßen werden müssen. Denn andere Maßnahmen können ebenfalls zu einer fahrradfreundlichen Gestaltung von Nebenstraßen führen. Dies ist im Einzelfall zu betrachten und zu bewerten.

Aufgrund der geringen Taktung der Buslinie 326 steht dieser einer fahrradfreundlichen Gestaltung nicht entgegen. Ebenso ist eine Buslinie kein K.-o.-Kriterium für die Anordnung einer Fahrradstraße. Es ist im Einzelfall zu prüfen, inwiefern der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Radverkehr verträglich miteinander geführt werden können.

Frage 9:

Ist es nach Ansicht des Senats rechtlich zulässig, Modalfilter im Waldseeviertel zu erproben? Ist nach Ansicht des Senats die dauerhafte Unterbindung des Durchgangsverkehrs im Waldseeviertel durch Modalfilter rechtlich zulässig? Inwieweit sind die Entscheidungen zur Erprobung von Modalfiltern im Waldseeviertel, beziehungsweise zum permanenten Einsatz derselben, politische Ermessensentscheidungen? Ist es aus Sicht des Senats möglich, dass das Waldseeviertel auf irgendeine Art und Weise zum Kiezblock wird?

Antwort zu 9:

Der Senat würde bei einer Sperrung des Waldseeviertels für den Kfz-Durchgangsverkehr aufgrund fehlender Zuständigkeit nicht eingreifen.

Frage 10:

Wie wird sichergestellt, dass das Berliner Mobilitätsgesetz in den einzelnen Bezirken nicht etwa ignoriert, sondern zeitnah umgesetzt wird? Welche konkrete Unterstützung bietet der Senat den Anwohnern zur Verkehrsberuhigung an, damit sie nicht erst vor das Verwaltungsgericht ziehen müssen, um einen Kiezblock für ihre Nachbarschaft auf der Grundlage des Berliner Mobilitätsgesetzes einzuklagen?

Antwort zu 10:

Verkehrsberuhigende Maßnahmen können sich straßenverkehrsrechtlich aus § 45 Absatz 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) ableiten lassen. Zwar ist § 45 Absatz 1 StVO grundsätzlich auf den Schutz der Allgemeinheit und nicht auf die Wahrung der Interessen Einzelner gerichtet. Es ist aber anerkannt, dass der Einzelne einen - auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde begrenzten - Anspruch auf verkehrsregelndes Einschreiten dann haben kann, wenn die Verletzung seiner geschützten Individualinteressen in Betracht kommt. Das Schutzgut der öffentlichen Sicherheit und Ordnung im Sinne des § 45 Absatz 1 StVO umfasst auch den Schutz vor Einwirkungen des Straßenverkehrs, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß übersteigen. Den vorgenannten Grundsätzen sind sowohl die bezirklichen Straßenverkehrsbehörden als auch die oberste Straßenverkehrsbehörde nach dem Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung verpflichtet.

Berlin, den 16.06.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz