

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Katalin Gennburg (LINKE)**

vom 03. September 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. September 2021)

zum Thema:

Lärm, Raserei und Baustellenchaos in der Straße Am Treptower Park

und **Antwort** vom 21. September 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Sep. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Katalin Gennburg (LINKE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28524
vom 03.09.2021
über Lärm, Raserei und Baustellenchaos in der Straße Am Treptower Park

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 das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an der entsprechend gekennzeichneten Stelle wiedergegeben

Frage 1:

Welche maximale Lärmbelastung durch Straßenverkehrslärm empfiehlt die Weltgesundheitsorganisation für die Tag- und die Nachtstunden?

Antwort zu 1:

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt für die durchschnittliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr bezüglich des gesamten Tages einen L_{DEN} von 53 dB(A) nicht zu überschreiten, weil Straßenverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist. Für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr empfiehlt die WHO einen L_{night} von 45 dB(A) nicht zu überschreiten, da nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist.

Frage 2:

Welche Lärmbelastung durch den Straßenverkehr liegt dem Lärmaktionsplan des Landes Berlin zugrunde?

Antwort zu 2:

Der Straßenverkehr ist in Berlin bei weitem der Hauptlärm- und Konfliktverursacher. Ein knappes Zehntel der Berliner Wohnbevölkerung ist potenziell gesundheitsgefährdenden Straßenverkehrs-Lärmpegeln ausgesetzt.

In der Lärmkartierung 2017 wurden die Lärmbelastungen durch die Kfz-Verkehre auf den Hauptverkehrsstraßen Berlins berechnet. Die folgenden Ergebnisse beziehen sich auf die geschätzte Anzahl an Menschen in Berlin, die an den kartierten Hauptverkehrsstraßen von Straßenverkehrslärm betroffen sind.

Das Umweltbundesamt empfiehlt Auslösewerte von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und $L_{night} \geq 55$ dB(A). Hintergrund dieser Schwellenwerte ist die medizinisch gesicherte Erkenntnis, dass dauerhafte Lärmbelastungen oberhalb dieser Schwellenwerte zu signifikanten Steigerungen von Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen können.

Von erheblich störenden und die Kommunikation beeinträchtigenden Pegeln $L_{DEN} > 55$ dB(A) sind in Berlin 664.500 Menschen und damit rund ein Fünftel (19 Prozent) der Berliner Wohnbevölkerung betroffen.

Rund 270.400 Personen im Tagesmittel und 334.500 Personen in den Nachtstunden sind an ihren Wohnorten potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen von $L_{DEN} > 65$ dB(A) beziehungsweise $L_{Night} > 55$ dB(A) durch den Kraftfahrzeugverkehr ausgesetzt. Bezogen auf die Gesamtbevölkerung sind dies 7,5 Prozent beziehungsweise 9,3 Prozent.

Sehr hohen Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr $L_{DEN} > 70$ dB(A) sind im Tagesmittel 109.700 Personen an ihren Wohnstandorten ausgesetzt. Dies entspricht 3,0 Prozent der Berliner Bevölkerung. In den Nachtstunden beträgt die Anzahl der von sehr hohen Lärmpegeln $L_{Night} > 60$ dB(A) an den Wohnorten betroffenen Personen 169.300 (4,7 Prozent).

Sie finden diese Zahlen und weitere Erläuterungen zur Lärmkartierung 2017 in der „Anlage 3: Auswertung der Lärmkartierung 2017“ des „Lärmaktionsplan Berlin 2019-2023“ im Internet unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermaktionsplan-berlin-2019-2023/>.

Ausführungen zu Maßnahmen des Senates zur Bekämpfung der Lärmproblematik sind in der Antwort auf Frage 4 ausgeführt.

Frage 3:

Welche Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr treten an der Straße Am Treptower Park in den Tages- und Nachtstunden auf? (Bitte möglichst in Abschnitten zwischen den einzelnen Seitenstraßen mit Datum der Messung aufführen.)

Antwort zu 3:

Seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurden keine Lärm-Messungen des Straßenverkehrslärms an der Straße Am Treptower Park durchgeführt.

Im Rahmen der Lärmkartierung 2017 wurde die Lärmbelastung an der Straße Am Treptower Park allerdings berechnet. Einen Überblick der berechneten Lärmbelastung vor Ort bietet die Berliner Lärmkartierung der Berliner Geodatenbank FIS-Broker unter <http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>. Nach Eingabe eines Schlagwortes (z. B. Lärmkarte) gelangt man zu den entsprechenden Plänen und kann die Fassadenpegel für einzelne Gebäude einsehen.

Die Straße Am Treptower Park führt südlich entlang des Treptower Parks. Sie weist daher fast nur südlich anliegenden Gebäudebestand auf, dieser zeichnet sich überwiegend durch Wohnnutzung aus. Laut strategischer Lärmkarte von 2017 zeigt sich für Wohnbebauung, die nah an der Straße Am Treptower Park liegt, im Abschnitt von der Matthesstraße bis zu Bulgarische Straße, dass im schlechtesten Fall aufgrund des Straßenverkehrs bis zu 73 Dezibel (A-bewertet) ganztags und bis zu 65 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpegel vorliegen.

Frage 4:

Welche Maßnahmen wurden dort in der Vergangenheit zur Verringerung der Lärmbelastung durchgeführt? Sind weitere Maßnahmen, z.B. die Anordnung von Tempo 30, geplant und falls ja, welche, und bis wann werden diese vorgenommen?

Antwort zu 4:

Seit März 2012 besteht eine Anordnung zur Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30, nachts von 22-6 Uhr für die Straße Am Treptower Park zwischen Puderstraße und Karpfenteichstraße.

Weitere Anträge auf Tempo 30 zur Nachtzeit in der Straße Am Treptower Park sowie auch im weiteren Verlauf in der Köpenicker Landstraße liegen vor. Auch die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Treptow-Köpenick hat eine durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h zur Nachtzeit beantragt. Gemäß des damals gültigen Prüflleitfadens waren die Anträge aufgrund der hohen verkehrlichen Funktion (StEP Stufe I) und der Wichtigkeit dieser für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) abzulehnen.

Aktuell läuft eine stadtweite Untersuchung des Hauptstraßennetzes bezüglich der Tempo-30-Ausweisungen in der Nacht, für welche Straßenabschnitte unter Berücksichtigung der verkehrlichen Funktion und auch des Öffentlichen Personennahverkehrs eine Tempo-30-Ausweisung geboten ist. Diese Tempo-30-Konzeption für die Nacht ist ein Bestandteil des vom Senat beschlossenen Lärmaktionsplans 2019-2023. Das Konzept ist eingebettet in eine aus mehreren Teilen bestehende Maßnahmenstrategie zur Geschwindigkeitsbegrenzung des motorisierten Straßenverkehrs. Zum jetzigen Zeitpunkt liegen noch keine Ergebnisse vor.

Die Strategie zur Geschwindigkeitsbegrenzung hat aufgrund des Zusammenhangs zwischen Geschwindigkeit und Lärmentwicklung eine zentrale Stellung im Lärmaktionsplan. Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 Kilometer pro Stunde führt zu einer Senkung des Mittelungspegels um 2 bis 3 dB(A). Dies entspricht der Wirkung einer Verkehrsmengenreduzierung um rund 40 bis 50 Prozent. Darüber hinaus bewirken geringere Geschwindigkeiten eine Abnahme der Pegelschwankungen und der Maximalpegel. Damit ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auch auf Hauptverkehrsstraßen eine effektive Maßnahme zur Minderung des Kraftfahrzeuglärms. Wegen der stadtweit hohen Verkehrslärmbelastung ist mit der Umsetzung des Lärmaktionsplans die Prüfung auf

Geschwindigkeitsbegrenzungen in weiteren Straßen vorgesehen. Die Maßnahmenstrategie besteht aus folgenden Teilen:

Tempo 30 nachts

Um Lärmbelastungen an bewohnten Hauptverkehrsstraßen insbesondere für den Nachtzeitraum zu mindern, wird ein neues Tempo-30-Nachtkonzept für das Berliner Hauptstraßennetz erarbeitet. Untersucht wird dabei unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange, welche weiteren Straßenabschnitte für eine Tempo-30-Anordnung geeignet sind. Dabei werden die Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung einbezogen. Damit wird der Senat proaktiv tätig, um die Lärmsituation in der besonders sensiblen Nachtzeit zu reduzieren. Mit den Arbeiten an dem Programm wurde begonnen, jedoch erlaubt der Arbeitsstand noch nicht die Vorstellung von Ergebnissen.

Prüfung von Anträgen von Anwohnerinnen und Anwohnern

Soweit Anwohnende Anträge auf straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen stellen, erfolgt die Prüfung und Abwägungsentscheidung durch die Straßenverkehrsbehörde auf Grundlage eines Prüfleitfadens. Dieser wird nach Fertigstellung des Tempo-30-Nachtkonzeptes überarbeitet mit dem Ziel, den Aspekt Gesundheitsschutz stärker zu gewichten.

Ganztags Tempo 30

Um die Aufenthaltsqualität in besonders sensiblen Bereichen zu verbessern, kann eine Tempo-30-Anordnung aus Lärmschutzgründen auch im Tageszeitraum erforderlich sein. Deshalb ist nach Erarbeitung des Tempo-30-Nachtkonzeptes vorgesehen, in einem übergreifenden Verfahren die ganztägige Tempo-30-Konzeption in Form eines an der Lärmbelastung orientierten Stufenplans in Berlin weiter zu entwickeln. Dabei werden auch unabhängig von Anwohneranträgen neben der Lärmbelastung insbesondere Synergien mit der Verkehrssicherheit und der Luftschadstoffbelastung in die Untersuchung einbezogen. Beabsichtigt ist es, mit den Arbeiten 2022 zu beginnen.

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin hat ergänzend folgendes mitgeteilt:

„In den letzten Jahren hat der Straßenbaulastträger keine Maßnahmen durchgeführt, die lärmindernd gewirkt haben.“

Frage 5:

Ist Lärmbelastung durch Geschwindigkeitsüberschreitung abseits von Profilierungsfahrten, illegalen Autorennen und manipulierten Fahrzeugen ein relevantes Kriterium für die Berliner Polizei, Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen?

Antwort zu 5:

Nein.

Frage 6:

Wie viele Geschwindigkeitskontrollen zur Einhaltung des nächtlichen Lärmschutzes wurden in der Straße am Treptower Park seit dem 1.1.2020 durchgeführt? Wie viele Übertretungen wurden dabei festgestellt?

Antwort zu 6:

Im Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Juli 2021 wurden in der Straße Am Treptower Park vier mehrtägige Geschwindigkeitsüberwachungseinsätze durch die Polizei Berlin durchgeführt. Da die Einsätze jeweils über mehrere Tage und Nächte andauerten und die Anzahl der Verstöße nur für die Gesamtzeiträume dokumentiert wird, sind Daten zu nächtlichen Geschwindigkeitsübertretungen seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar. Die Anzahl an festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen – bzw. auch Verkehrsunfällen – ist im berlinweiten Vergleich als unauffällig anzusehen.

Frage 7:

Sind dem Senat die Hinweise und Beschwerden von Bürger*innen über die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr im Bereich der Straße Am Treptower Park durch mutmaßliche Geschwindigkeitsübertretungen in den Nachtstunden bekannt, und was plant der Senat, diesbezüglich kurzfristig zu unternehmen?

Antwort zu 7:

Ja. Geschwindigkeitsüberwachungseinsätze zur Verkehrsunfallbekämpfung werden auch künftig dort durchgeführt.

Frage 8:

An welchem Datum wurde die derzeit gültige Baustellenanordnung für den Kreuzungsbereich Elsenstraße / Am Treptower Park und die Straße Am Treptower Park bis zur Moosdorfstraße erlassen, und wie lange ist sie gültig?

Antwort zu 8:

Die verkehrsrechtliche Anordnung wurde am 16.07.2021 erlassen. Die Anordnung ist gültig vom 29.07.2021 bis 31.12.2021.

Frage 9:

Wie breit ist der in beide Richtungen von Rad- und Fußverkehr zu nutzende Weg an der Nordseite der Straße am Treptower Park laut der Baustellenanordnung? Wurde die Baustelleneinrichtung vor Ort abgenommen?

Antwort zu 9:

Es ist unklar, welcher vom Rad- und Fußverkehr zu nutzende Weg von der Fragestellerin gemeint ist.

Frage 10:

Wie breit ist die gemeinsame Querung von Rad- und Fußverkehr der Elsenstraße am genannten Knoten (südlich des Knotens) laut Baustellenanordnung an den jeweiligen Gehwegkanten? Wie breit sollten die Asphaltkeile sein? Welchen Teil der Durchgangsbreite nehmen die Sockel der Baustellenampeln ein?

Antwort zu 10:

Die angeordnete Breite der südlichen Querung beträgt 4,00 m. Generell sind für den notwendigen Wechsel von der Fahrbahn auf den Gehweg oder umgekehrt, stabile, rutschfeste Anrampungen mit max. 20 % Neigungswinkel für die gesamte, angeordnete Querungsbreite vorzusehen. Das Fundament der provisorischen Lichtsignalanlage hat eine Breite von einem Meter.

Frage 11:

Wie weit ist der Umweg des Rad- und Fußverkehrs zur Querung der Straße Am Treptower Park an der Westseite der Kreuzung und warum wurde nicht die Zahl der Fahrstreifen für den Kraftverkehr verringert?

Antwort zu 11:

Der Länge des Umwegs, beträgt ca. 40 m. Die Verringerung um einen würde den bereits ebenfalls eingeschränkten Fließverkehr in einer Fahrrelation komplett ausschließen.

Frage 12:

Wie viele Fußgänger*innen und Radfahrer*innen nutzen die Wegebeziehungen aus den Fragen 9 bis 11 täglich sowie in den Spitzenstunden? Wurden diese Zahlen im Vorfeld der Baustellenanordnung erhoben? Falls keine Zahlen vorliegen: Bis wann plant der Senat, diese zu erheben?

Antwort zu 12:

Es liegen weder Zahlen zur Nutzung der Wegebeziehungen durch den Fuß- und Radverkehr vor, noch ist eine entsprechend geplante Erhebung bekannt.

Frage 13:

Wie beurteilt und begründet der Senat bei der aktuellen Baustelle die Flüssigkeit und Leichtigkeit des

- a. Kraftverkehrs?
- b. Radverkehrs?
- c. Fußverkehrs?

Antwort zu 13:

Bedingt durch die Verkehrssicherungsmaßnahmen kommt es in der betroffenen Straße teilweise zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und damit zur Reduzierung der Leichtigkeit des Verkehrs. Um dem entgegen zu wirken, wurde die Lichtsignalanlage zusätzlich mit einer flexiblen verkehrsabhängigen Steuerung ausgestattet.

Ein Durchlaufgrün für den Fußverkehr ist in der Lichtsignalanlagensteuerung vorgesehen. Dies ermöglicht dem Fußverkehr, die Zufahrten am Knotenpunkt sicher und in einem Zug zu überqueren. Für den Radverkehr ist das Queren der Zufahrten ohne Halt ebenfalls vorgesehen.

Insbesondere die Sicherheit und weitgehend die Leichtigkeit des Verkehrs ist unter Berücksichtigung der vorzufindenden Einschränkungen weiterhin gewährleistet.

Frage 14:

Was schreibt das Mobilitätsgesetz in Bezug auf Baustellenanordnungen und deren Aushang vor und hält der Senat die angeordnete Baustelle sowie die derzeitige Ausführung für mobilitätsgesetzkonform? Wie begründet der Senat seine Auffassung?

Antwort zu 14:

Das Mobilitätsgesetz sieht vor, dass der Verkehrszeichenplan vor Ort öffentlich einsehbar durch die Bauherrin oder den Bauherrn oder die beauftragte Unternehmerin oder den beauftragten Unternehmer auszuhängen oder im Internet zu veröffentlichen ist. Eine Beschränkung des verfügbaren Straßenraums ist zulässig, sofern keine geeignetere Lösung gefunden werden kann. Die Prüfung und Diskussion verschiedener Varianten der möglichen verkehrsregelnden Maßnahmen hat zur nunmehr angeordneten Verkehrsführung geführt. Die angeordnete Verkehrsführung widerspricht daher nicht dem Mobilitätsgesetz.

Frage 15:

Ist dem Senat bekannt, dass es erhebliche Hindernisse bei der Zugänglichkeit des Parkcenters durch die aktuelle Baustellenanordnung gibt?

Antwort zu 15:

Dem Senat sind keine Hinweise oder Beschwerden zur Zugänglichkeit des Parkcenters durch die aktuelle verkehrsrechtliche Anordnung bekannt.

Frage 16:

Sind dem Senat die Hinweise und Beschwerden von Bürger*innen bezüglich der derzeitigen Situation bekannt? Falls ja, welche, und wie wurde darauf reagiert?

Antwort zu 16:

Bislang sind insgesamt drei Hinweise/Anregungen und Bürgerbeschwerden zur verkehrsrechtlichen Anordnung eingegangen. Dabei ging es hauptsächlich um die Führung des Fuß- und Radverkehrs. Diese wurden vor Ort überprüft und die Mängelbeseitigung gegenüber der Baufirma veranlasst. Konkret musste festgestellt werden, dass die Baufirma die Baustelle entgegen der verkehrsrechtlichen Anordnung absichert hatte. Die Beschwerdeführenden wurden darüber informiert.

Frage 17:

Wurden seit der Einrichtung der Baustelle Verkehrsunfälle im genannten Bereich registriert? Falls ja, wie viele und welche? Gab es dabei Personenschäden?

Antwort zu 17:

Die polizeilich registrierten Verkehrsunfalldaten für den Zeitraum vom 21. Juli 2020 bis zum 31. Juli 2021 an der benannten Straßenbaustelle im Kreuzungsbereich Eisenstraße/Am Treptower Park sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen. Im genannten

Zeitraum wurden insgesamt 82 Verkehrsunfälle polizeilich registriert. Bei 12 Unfällen wurden Personen verletzt. Die Anzahl der Verkehrsunfallursachen kann von der Anzahl der Verkehrsunfälle abweichen, da es bei Unfällen mehrere Ursachen in einem Sachzusammenhang geben kann.

Am Treptower Park zwischen Eisenstraße und Moosdorfstraße (ohne Knoten)	2020 (seit 21. Juli)	2021 (bis 31. Juli)	Gesamt
Unfälle mit Sachschaden / Ursachen	2	4	6
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	1	1	2
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	0	1	1
ungenügender Sicherheitsabstand	1	1	2
Fehler beim Einfahren in den Fließverkehr	0	1	1
Unfälle mit Leichtverletzten / Ursache	0	1	1
ungenügender Sicherheitsabstand	0	1	1

Am Treptower Park/Eisenstr.	2020 (seit 21. Juli)	2021 (bis 31. Juli)	Gesamt
Unfälle mit Sachschaden / Ursachen	35	25	60
andere Fehler beim Fahrzeugführer	3	3	6
Fehler beim Abbiegen nach links	9	0	9
Fehler beim Abbiegen nach rechts	0	1	1
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	0	2	2
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	20	15	35
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	1	1	2
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	2	1	3
ungenügender Sicherheitsabstand	8	6	14
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	4	1	5
schwerer Verkehrsunfall mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol) / Ursache	0	1	1
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	0	1	1
Unfall mit Leichtverletzten / Ursachen	4	3	7
falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	1	0	1
Fehler beim Abbiegen nach rechts	1	0	1
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	1	0	1
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	0	2	2
Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen	0	1	1
ungenügender Sicherheitsabstand	1	0	1
Unfall mit Schwerverletzten / Ursachen	1	1	2
ungenügender Sicherheitsabstand	0	1	1

Am Treptower Park/Elsenstr.	2020 (seit 21. Juli)	2021 (bis 31. Juli)	Gesamt
verkehrswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile	1	0	1

Am Treptower Park/Matthesstraße	2020 (seit 21. Juli)	2021 (bis 31. Juli)	Gesamt
Unfälle mit Leichtverletzten / Ursache	0	1	1
ungenügender Sicherheitsabstand	0	1	1

Am Treptower Park/Moosdorfstraße	2020 (seit 21. Juli)	2021 (bis 31. Juli)	Gesamt
Unfälle mit Sachschaden / Ursachen	2	1	3
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	1	0	1
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	0	1	1
Fehler beim Einfahren in den Fließverkehr	1	0	1
Unfälle mit Leichtverletzten / Ursache	0	1	1
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	0	1	1

Quelle: Datawarehouse Verkehrslagebild Stand: 9. September 2021

Frage 18:

Welche Maßnahmen wird der Senat bis wann umsetzen, um die in der Baustelle eingebauten Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr sowie zwischen Rad-/Fußverkehr und Kraftverkehr zu beheben?

Antwort zu 18:

Konkrete Konflikte zwischen Radverkehr, Fußverkehr und Kraftfahrverkehr sind nicht bekannt. Zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs werden die verkehrsregelnden Maßnahmen an der Arbeitsstelle regelmäßig von den verkehrssicherungspflichtigen Beteiligten überwacht und kontrolliert.

Berlin, den 21.09.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz