

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Maik Penn (CDU)

vom 03. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. August 2022)

zum Thema:

10 km/h-Begrenzungen wegen Straßenschäden, Instandsetzung von Geh- und Radwegen in den Berliner Bezirken

und **Antwort** vom 16. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Aug. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12780
vom 03. August 2022

über 10 km/h-Begrenzungen wegen Straßenschäden, Instandsetzung von Geh- und
Radwegen in den Berliner Bezirken

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 Bezirksämter von Berlin um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Die Inhalte dieser Stellungnahmen werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen dargestellt.

Frage 1:

Auf welchen Straßen gilt gegenwärtig eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h aufgrund von Straßenschäden?
(Bitte um Auflistung nach Bezirken, einschließlich der Angabe, wann jeweils die entsprechende Anordnung erfolgte!)

Antwort zu 1:

Die Straßen- und Grünflächenämter der Bezirke melden hierzu:

Mitte:

„Es gibt derzeit keine verkehrsrechtlich angeordneten 10km/h aufgrund von Straßenschäden.“

Friedrichshain-Kreuzberg:

„Auf der Waldemarstraße zwischen Legiendamm und Dresdener Straße gilt gegenwärtig eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h aufgrund von Straßenschäden. Anordnung 2016.“

Lichtenberg:

„Hönower Wiesenweg zwischen Blockdammweg und Bahngelände seit mindestens 2008.“

Pankow:

„In der Friedrich-Engels-Straße zwischen Hauptstraße und Nordendstraße gilt seit Sommer 2019.“

Treptow-Köpenick:

„Es gibt derzeit keine verkehrsrechtlich angeordneten 10km/h aufgrund von Straßenschäden.“

Charlottenburg-Wilmersdorf:

„Es gibt derzeit keine verkehrsrechtlich angeordneten 10km/h aufgrund von Straßenschäden.“

Neukölln:

- „ - Planetenstraße von Sonnenallee bis Neuköllnische Allee (seit 11/2020)
- Waßmanssdorfer Chaussee von Rhodeländer Weg bis Landesgrenze Brandenburg (seit 04/2015)
- Kannerstraße von Richardstraße bis Braunschweiger Straße (seit 04/2015)
- Saalestraße von Niemetzstraße bis Sonnenallee (seit 03/2021)“

Steglitz-Zehlendorf:

„Es gibt derzeit keine verkehrsrechtlich angeordneten 10km/h aufgrund von Straßenschäden.“

Reinickendorf:

„Es gibt derzeit keine verkehrsrechtlich angeordneten 10km/h aufgrund von Straßenschäden.“

Spandau:

„Innerhalb des Bezirkes Spandau wurde durch das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) am 16.04.2004 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 10 km/h gemäß §§ 45 (1) 3. und 45 (2) StVO für alle unbefestigten Straßen in West-Staaken angeordnet (Siemens-Siedlung und Bereiche südlich der Heerstraße). Diese Anordnung ist mit Stand vom 09.08.2022 für die bislang nicht ausgebauten Straßen weiterhin gültig.“

Marzahn-Hellersdorf

„Die Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h wird nur in Bereichen von Baustellen oder Gefahrenstellen angeordnet, wo die Platzverhältnisse oder andere Faktoren, wie umweltrelevante Situationen, vorliegen oder die Sicherheit stark gefährdet ist. Solche Anordnungen sind daher zeitlich eng begrenzt und werden selten angewendet und bedingt

dokumentiert. Anordnung von Tempo 10 km/h für ganze Straßenzüge über längere Zeiträume gibt es gegenwärtig nicht.“

Frage 2:

Wie stellt sich diese Entwicklung zu 1. in den Bezirken seit 2016 dar?

Antwort zu 2:

Die Bezirke melden, dass über die oben dargestellten Straßenabschnitte hinaus keine Dokumentation vorliegt.

Frage 3:

Mit welchen Prioritäten wird hier seitens des Senats (besondere Programme u.ä.) und der Bezirke (im Rahmen eigener Zuständigkeit/ Schwerpunkte im jeweiligen Bezirkshaushalt) Abhilfe geschaffen?

Antwort zu 3:

Die Instandhaltung (Sanierung) des Straßenlandes ist Aufgabe der bezirklichen Tiefbauämter.

Bis einschließlich 2020 hat die für den Verkehr zuständige Senatsverwaltung (damals SenUVK) das Sonderprogramm Straßensanierung gesteuert. In Abstimmung mit den Tiefbauämtern erfolgte die Priorisierung. Vorwiegend wurden Schäden auf Hauptverkehrsstraßen beseitigt, darüber hinaus wurden auch stärkere Schäden im Nebennetz saniert.

Seit 01.01.2021 werden gemäß Auflagenbeschluss (Drucksache 18/2400 vom 09.12.2019) zum Doppelhaushalt 2020 / 2021, Nr. 112 die bis dahin unter Kapitel 2707, Titel 52130 Sonderprogramm Straßensanierung etatisierten Beträge der Sonderprogramme für Bezirke direkt den Bezirken über die Globalsumme zugewiesen.

Die Bezirke sind für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit auf sämtlichen öffentlichen Straßen zuständig. Rechtliche Entscheidungsgrundlage ist § 7 des Berliner Straßengesetzes, hier die AV Straßenüberwachung, wonach geregelt ist, welche Straßen wie oft auf ihren baulichen Zustand hin kontrolliert werden müssen. Aus den Kontrollergebnissen ergibt sich, inwieweit ein entsprechender Handlungsbedarf bezüglich durchzuführender Maßnahmen aus bauliche Gründen zwingend notwendig ist, um die allgemeine Verkehrssicherheit jederzeit zu gewährleisten.

Frage 4:

Welche jeweils 10 wichtigsten anzugehenden bezirklichen Sanierungsbedarfe gibt es? Insoweit kein Überblick vorhanden, bitte um Begründung!

Antwort zu 4:

Sofern sich die Frage auf beschädigte Straßen mit angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen bezieht, siehe Antwort zu 3.

Allgemein ergibt sich der Sanierungsbedarf einer Straße inklusive ihrer Bestandteile aus deren baulichem Zustand. Dabei wirken weitere Faktoren in die Prioritätensetzung ein, die eine planmäßige Abarbeitung erschweren und ein hohes Maß an Flexibilität erfordern. Dies kann sich aus Finanzierungsfragen ergeben, wie z.B. Preissteigerungen oder vorab nicht bekannte Erschwernisse und Zusatzaufwendungen, oder durch Havarien sowie Baumaßnahmen Dritter, wie z.B. Hoch- oder Tiefbaumaßnahmen von Leitungsträgern.

Die Einschätzung der Dringlichkeit ist tagesaktuell zu prüfen und anzupassen, da sich der verkehrssichere Zustand kurzfristig ändern kann und Kostenentwicklung und Mittelbereitstellung ggf. für veränderte Rahmenbedingungen sorgen. Insofern ist eine Aufstellung der 10 wichtigsten Sanierungsbedarfe nicht möglich.

Frage 5:

In welcher Höhe stehen seit 2016 Jahr für Jahr welche Mittel zur Verfügung? Inwieweit wurden diese vollständig oder ggf. warum unvollständig abgerufen?

Antwort zu 5:

Die den SGÄ zu Verfügung stehenden monetären Mitteln können den Bezirkshaushalten einschließlich der vom Landeshaushalt zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel des „Sonderprogramms Straßensanierung“ entnommen werden, diese werden durch das Lärminderungsprogramm der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Titel: 0710/52112/359) ergänzt.

Die Mittel wurden grundsätzlich vollständig abgerufen.

Frage 6:

Wie hoch beziffern Senat und Bezirke den Aufwand jeweils zur Instandsetzung von 10 km/h-Straßen, Geh- und Radwegen?

Frage 7:

Mit welchem Zeit- und Kostenplan wird dem Bedarf zu 6. begegnet?

Antwort zu 6 und 7:

Eine statistische Erfassung der notwendigen Instandsetzungsarbeiten getrennt nach Straßenteilen oder wie angefragt nach 10 km/h-Straßen erfolgt nicht. Dieses ist weder rechtlich vorgegeben noch personell leistbar.

Frage 8:

In welchem Umfang wurden das Land Berlin und die Bezirke seit 2016 mit Klagen und Schadensersatzansprüchen im Zusammenhang mit unsicheren Straßen, Wegen und öffentlichen Anlagen konfrontiert? Inwieweit waren etwaige Klagen erfolgreich?

Antwort zu 8:

Die Zahlen können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Bezirk	Klagen		Schadensersatzansprüchen,	
	Anzahl	erfolgreich	Anzahl	Erfolgreich
Mitte	146	0	11	0 (eine ausstehend)
Friedrichshain-Kreuzberg			40	1
Lichtenberg	*)			
Pankow	*)			
Charlottenburg-Wilmersdorf	22	2 (davon ein Vergleich)	92	0 (2 im Widerspruch)
Neukölln	4	0		
Steglitz	k.A.			
Reinickendorf	*)			
Spandau	*)			
Marzahn-Hellersdorf	12	4 (2 Verfahren offen)	140	2

*) keine Statistik beim Straßen- und Grünflächenamt

Frage 9:

Inwieweit werden in den Bezirken externe Unternehmen mit Instandhaltungsmaßnahmen beauftragt oder diese in Eigenregie vorgenommen?

Antwort zu 9:

Grundsätzlich verfügen die Bezirke über keine Kapazitäten, um derartige Maßnahmen selbst ausführen zu können.

Kleine Schad- und Gefahrenstellen werden grundsätzlich durch Abruf von Rahmenverträgen mit Baufirmen beseitigt. Die Rahmenverträge unterliegen den allgemeinen Vergabe- und Vertragsregeln.

Große schadhafte Flächen, die das Auftragsvolumen von 20.000 € überschreiten, müssen ausgeschrieben werden, bevor die bauliche Umsetzung erfolgen kann

Frage 10:

Wie unterstützt der Senat zu 9. mit zentralen Maßnahmen, etwa landeseigenen Bauunternehmen?

Antwort zu 10:

Berlin verfügt über keine landeseigenen Bauunternehmen im Bereich Straßenbau.

Die Unterstützung seitens des Senats umfasst die „Allgemeine Anweisung für die Vorbereitung und Durchführung von Bauaufgaben Berlins (Anweisung Bau – ABau)“, die beispielsweise Regelungen zur Vertragsgestaltung und Vergabe von Rahmenverträgen von Bauunterhaltungsleistungen enthält, sowie die Konkretisierung der Pflichten aus dem Berliner Straßengesetz durch Ausführungsvorschriften – konkret zu § 7 „Straßenbaulast“ – die durch einheitliche, berlinweitgeltende technische Standards die Vergabe der Leistungen einheitlich und rechtssicher gestalten.

Frage 11:

Welche Möglichkeiten bestehen für Prämienzahlungen für besonders zügig durchgeführte Sanierungen zur Minimierung langer Bauzeiten und damit einhergehenden Straßensperrungen? Inwieweit wird davon Gebrauch gemacht und stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung?

Antwort zu 11:

Ursachen für Verzögerungen in der Umsetzung von Bauabläufen sind derzeit zumeist durch die Marktlage bei Baustoffen und den Kapazitäten der ausführenden Bauunternehmen zu verorten. Grundsätzlich ist der Baulastträger gehalten, immer kürzest mögliche Bauzeiten vertraglich zu vereinbaren, um die Störungen im Verkehr so gering wie möglich zu halten. Insbesondere Sanierungsmaßnahmen mit der Notwendigkeit kurzfristiger Umsetzung, häufig nicht klarer Maßnahmentiefe und sehr kleinteiliger Flächenausdehnung unterliegen Randbedingungen, die die Bauunternehmen nicht beeinflussen können. Die Einhaltung bzw. Unterschreitung geplanter Bauzeiten kann somit nicht rechtssicher vereinbart werden.

Eine Bonus-Malus-Regel wird unter anderem auch vom Bundesrechnungshof kritisch gesehen.

Frage 12:

Gibt es eine zentrale Erfassung und in welcher Form erfolgt eine grundsätzliche Abstimmung mit Feuerwehr und Polizei, wenn Straßenschäden zu dauerhaften Beeinträchtigungen und einer langsameren Erreichbarkeit von Einsatzorten führen? Wenn nicht, warum nicht und zu wann ist dies ggf. geplant?

Antwort zu 12:

Gemäß § 7 Berliner Straßengesetz obliegt dem Straßenbaulastträger die alleinige Entscheidung, welche Bereiche von Straßen auf Grund baulicher Mängel im Tempo oder in der Benutzung (z.B. Gehweg- und Radwegsperrungen) beschränkt werden müssen.

Bei dauerhafter Beeinträchtigung des Verkehrs durch Straßenschäden sind Verkehrszeichen oder Absperrungen anzuordnen, die auf die Gefahrenstelle/Gefahrensituation hinweisen. Alle verkehrsrechtlichen Anordnungen unterliegen einer Anhörung von Polizei und Feuerwehr und sind auf die bestmögliche Erreichbarkeit der Einsatzorte abgestimmt.

Berlin, den 16.08.2022

In Vertretung
Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz