

**19. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 27. Februar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Februar 2024)

zum Thema:

**Klassifizierung des Berliner Straßennetzes**

und **Antwort** vom 11. März 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. März 2024)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/18430  
vom 27. Februar 2024  
über Klassifizierung des Berliner Straßennetzes

---

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

Frage 1:

Wie wurden die Verbindungsfunktionsstufen nach RIN auf das Land Berlin übertragen?

Frage 6:

Sind alle Straßen der Verbindungsfunktionsstufe „IV (Ergänzungsstraßen)“ Teil des übergeordneten Hauptverkehrsstraßennetzes? Wenn nein, wie ist das juristisch und planerisch zu erklären und wo findet sich die jeweilige Zuordnung einzelner Straßen?

Antwort zu 1 und 6:

Die Einstufung des übergeordneten Stadtstraßennetzes von Berlin orientiert sich an der „Richtlinie für Netzgestaltung“ (RIN 2008), die auf das Straßennetz des Landes Berlin angewandt wurde. Die Verfahrensbeschreibung ist auf folgender Website <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/> Dokument „Erläuterung zur Klassifizierung des übergeordneten Straßennetzes von Berlin“ einsehbar.

Frage 2:

Welche Verbindungsfunktionsstufen (in der Berliner Logik) sind Bestandteil des übergeordneten Hauptverkehrsstraßennetzes?

Antwort zu 2:

Das übergeordnete Straßennetz umfasst die Verbindungsfunktionsstufen (VFS) I (großräumige Straßenverbindung) bis IV (Ergänzungsstraßen), davon zählen die VFS I bis III zum Hauptstraßennetz.

Frage 3:

Welche rechtlichen Implikationen in Hinblick auf die StVO, die VwV-StVO, das Berliner Straßengesetz, das Baurecht und sonstige relevante Gesetze und Verordnungen hat die Einstufung einer Straße als Bestandteil des übergeordneten Hauptverkehrsstraßennetzes?

Frage 8:

Welche rechtlichen Implikationen in Hinblick auf die StVO, die VwV-StVO, das Berliner Straßengesetz, das Baurecht und sonstige relevante Gesetze und Verordnungen hat die Einstufung einer Straße als Verbindungsfunktionsstufe IV (nach Berliner Logik)?

Antwort zu 3 und 8:

Die Einstufung einer Straße als Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes hat verschiedene Implikationen. Eine umfassende Benennung für das in der hiesigen Verantwortung stehende Straßenverkehrsrecht und das Straßenrecht ist aufgrund der Vielzahl an Handlungskonsequenzen nicht mit einem vertretbaren Verwaltungsaufwand abbildbar. Beispielhaft sei aufgeführt, dass die Klassifizierung der Straße nach dem Berliner Straßengesetz (BerlStrG) Konsequenzen für die Zuständigkeiten im Widerspruchsverfahren (§ 26 Abs. 2 Nr. 3 BerlStrG) oder für Vorgaben zur Planfeststellung (§ 22 Abs. 1 BerlStrG) hat. Zudem hat die Einstufung der Straße eine Relevanz für die straßenverkehrsbehördliche Zuständigkeitsaufteilung zwischen Haupt- und Bezirksverwaltung, vgl. Zuständigkeitskatalog Ordnungsaufgaben (ZustKat Ord) (zu § 2 Abs. 4 Satz 1 des Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetzes - ASOG Bln).

Frage 4:

Welche Verbindungsfunktionsstufen (in der Berliner Logik) und/oder sonstigen eindeutig erfassbaren Kriterien entsprechen in Berlin „untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr“ im Sinne der StVO bzw. der VwV-StVO (z.B. in „Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur [...] auf Straßen von lediglich untergeordneter

Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht.“ – VwV-StVO Randnummer 1 zu Zeichen 244.1 und 244.2  
Beginn und Ende einer Fahrradstraße)?

Antwort zu 4:

Straßen des übergeordneten Straßennetzes (Verbindungsfunktionsstufen I-IV) ist bereits entsprechend der Begrifflichkeit zu eigen, dass eine nur untergeordnete Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr nicht vorliegen kann. Fahrradstraßen sind hier daher nicht in Betracht zu ziehen.

Frage 5:

In der StVO heißt es: „Die Straßenverkehrsbehörden ordnen [...] Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken“ (§ 45 (1c) StVO). Welche Verbindungsfunktionsstufen (in der Berliner Logik) und/oder sonstigen eindeutig erfassbaren Kriterien nutzt das Land Berlin für das Äquivalent der „Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen)“?

Antwort zu 5:

Tempo 30-Zonen können auf Straßen des Nebennetzes in bezirklicher Zuständigkeit angeordnet werden. Tempo 30-Einzelanordnungen sind anlassbezogen (Sicherheit, Lärmschutz, Kitas u.a.) auch auf Straßen des übergeordneten Straßennetzes abschnittsweise anordbar.

Frage 7:

Wieso sind in der Darstellungssystematik Berliner Straßen in der „Erläuterung zur Klassifizierung des übergeordneten Straßennetzes von Berlin“ (S.6) der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung, die Straßen der Verbindungsfunktionsstufe IV seien NICHT Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes?

Frage 14:

Wieso sind Straßen der Verbindungsfunktionsstufe IV (in der Berliner Logik) im Radverkehrsplan von der Pflicht zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen nach §43 Mobilitätsgesetz ausgenommen?

Antwort zu 7 und 14:

Es ist zwischen „übergeordnetem Straßennetz“ und „Hauptverkehrsstraßen“ zu unterscheiden.

Frage 9:

Wieso verwehrt der Senat die Einbeziehung von Straßen der Verbindungsfunktionsstufe IV (in der Berliner Logik) in Tempo-30-Zonen? Wie ist dies im Angesicht der „Erläuterungen zur Klassifizierung des übergeordneten Straßennetzes von Berlin“ zu rechtfertigen?

Antwort zu 9:

Die bundesrechtliche Straßenverkehrs-Ordnung ist die maßgebliche Handlungsgrundlage. Der Senat ist daran gebunden und kann sein Ermessen nicht außerhalb dieser Ermächtigung ausüben. Es wird auf die Abbildung 2 der „Erläuterungen zur Klassifizierung des übergeordneten Straßennetzes von Berlin“ verwiesen.

Frage 10:

Wer ist bei Straßen der Verbindungsfunktionsstufe IV (in der Berliner Logik) zuständig für den baulichen Unterhalt? Wie passt dies zur Logik, dass für das überörtliche Straßennetz der Senat und für das nicht-überörtliche Straßennetz die Bezirke zuständig sind?

Antwort zu 10:

Die Zuständigkeit ergibt sich nach dem Allgemeinen Zuständigkeitsgesetz und hier nach dem Allgemeiner Zuständigkeitskatalog (ZustKat AZG) Nr. 10. Hiernach liegt die Zuständigkeit für die bauliche Unterhaltung für alle Straßen in der Baulast des Landes Berlin bei den bezirklichen Straßen- und Grünflächenämtern. Ausnahmen stellen die Ingenieurbauwerke und die Anlagen der öffentlichen Beleuchtung dar.

Frage 11:

Wer ist bei Straßen der Verbindungsfunktionsstufe IV (in der Berliner Logik) zuständig für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen?

Antwort zu 11:

Die maßgeblichen Regelungen finden sich in Nummer 11 und Nummer 22b des ZustKat Ord.

Frage 12:

Kann auf Straßen der Verbindungsfunktionsstufe IV (in der Berliner Logik) eine Tempo-30-Zone angeordnet werden? Wenn ja, wie ist das Vorgehen?

Antwort zu 12:

Es wird auf die Antworten zu 5 und 9 verwiesen.

Frage 13:

Kann auf Straßen der Verbindungsfunktionsstufe IV (in der Berliner Logik) eine Fahrradstraße angeordnet werden?  
Wenn ja, wie ist das Vorgehen?

Antwort zu 13:

Nein.

Frage 15:

Was konkret ist der Sinn der Verbindungsfunktionsstufe IV (in der Berliner Logik) in der Praxis?

Antwort zu 15:

Straßen der Verbindungsfunktionsstufe IV sind flächenerschließende Straßenverbindungen. Sie dienen der Anbindung und Erschließung von Wohn- und Gewerbe-/Industriegebieten sowie der Aufnahme des straßengebundenen ÖPNV (Straßenbahn, Bus).

Berlin, den 11.03.2024

In Vertretung

Dr. Claudia Elif Stutz  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt