

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten **Oliver Friederici (CDU)**

vom 13. Januar 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Januar 2014) und **Antwort**

Verkehrslenkung Berlin

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

Frage 1: Welche Personalausstattung hat derzeit die VLB zur Bearbeitung wie vieler Anträge pro Jahr über Baumaßnahmen im übergeordneten Straßennetz - um wie viele Mitarbeiter ist bzw. soll die Personalausstattung (auf Dauer oder zeitbegrenzt) erhöht werden?

Frage 2: Haben alle Mitarbeiter der VLB die Befähigung und die Kompetenz zur Anordnung? Wenn nein, wie viele Mitarbeiter stehen zur Anordnung zur Verfügung, wie viele Mitarbeiter leisten in diesem Zusammenhang Zuarbeit?

Antwort zu 1 und 2: Die Verkehrslenkung Berlin (VLB) ist nicht nur zentrale Straßenverkehrsbehörde für temporäre und Daueranordnungen im Hauptverkehrsstraßennetz, sondern erfüllt auch andere gesetzlich vorgeschriebene Aufgaben, beispielsweise als Träger der Bau- last für Lichtsignalanlagen und als Verkehrsregelungs- zentrale.

Der Arbeitsbereich „Verkehrsrechtliche Anordnungen aufgrund von Arbeitsstellen“ der VLB verfügt derzeit über eine Personalausstattung von 13 etatisierten Dienst- kräften, davon eine Mitarbeiterin mit einem Jahresar- beitsvertrag. Durchschnittlich werden hier pro Jahr ca. 4.000 verkehrsrechtliche Anordnungen erteilt. Die Zahl der Anträge wird dabei statistisch nicht erfasst.

Neben den 13 etatisierten Dienstkräften wird der Ar- beitsbereich „Verkehrsrechtliche Anordnungen aufgrund von Arbeitsstellen“ derzeit durch fünf externe Dienstlei- ster, die keine hoheitlichen Befugnisse haben, unterstützt.

Eine Verstärkung des Arbeitsbereiches soll durch vier befristete Beschäftigungspositionen erfolgen. Das Aus- wahlverfahren wird zurzeit durchgeführt.

Frage 3: Welche Kompetenz und technischen Hilfen haben die jeweiligen Mitarbeiter der VLB zur Koordinie- rung bzw. zur Beurteilung und Prüfung über die bean- tragte Baumaßnahme (Dauer, Umfang und Wahl des Bauverfahrens)?

Antwort zu 3: Für die Prüfung und Koordinierung ein- zelner Baustellen sind grundsätzlich gemäß § 11 Absatz 3 des Berliner Straßengesetzes (BerlStrG) die Straßenbau- behörden im Rahmen des Sondernutzungserlaubnisver- fahrens zuständig. Sofern Beeinträchtigungen des Stra- ßenverkehrs im übergeordneten Straßennetz zu erwarten sind, wird auch im Rahmen der Einvernehmensherstel- lung durch die VLB mit dort vorhandenem Ingenieurs- wissen darauf geachtet, dass die Inanspruchnahme des Straßenlands auf geringstmögliche Dauer und Umfang beschränkt wird. Für diese verkehrliche Koordinierung steht der VLB das Modul Ereignismanagement des Ver- kehrsinformationssystems Straße (VISS) zur Verfügung.

Frage 4: Welche Bearbeitungsdauer zwischen Antrag- stellung und Anordnung besteht derzeit (bitte um Unter- teilung zwischen größeren und kleineren Maßnahmen sowie der Arbeitsschritte für Prüfung im eigenen Bereich, Einvernehmens Herstellung mit der Polizei und dem Stra- ßenbaulasträger)?

Antwort zu 4: Statistische Angaben zur Bearbeitungs- dauer werden nicht erhoben. Bei Vorlage anordnungsfä- higer Unterlagen finden die Anhörungen der Polizei und der Straßenbaulasträger sowie Abstimmungen mit weite- ren zu beteiligenden Behörden, Leitungsnetzbetreibern bzw. mit den Unternehmen des ÖPNV zeitnah zum ge- planten Baubeginn statt. Komplexe Großbaumaßnahmen wie z. B. der Umbau der Invalidenstraße bedingen eine Vielzahl von Einzelanordnungen. Einen wesentlichen Teil der Bearbeitungsdauer zwischen Antragstellung und An- ordnung stellen die Überarbeitungszeiten der Antragstel- ler dar. Da es kaum Anträge gibt, die sofort anordnungs- fähig sind, sind häufig aufwändige Nachforderungen durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VLB erfor-

derlich. Daher ist eine Aussage zur jeweiligen Bearbeitungsdauer der Einzelanordnung nicht möglich.

Frage 5: Treffen Informationen zu, wonach Mitarbeiter der VLB eine notwendige Verlängerung von Baumaßnahmen der Straßenbaulastträger (z.B. Ordensmeister Str.) verweigert haben und damit erhebliche Mehrkosten der öffentlichen Hand entstanden sind? Wenn ja, mit welcher Begründung ist dies erfolgt und was hat der Senat unternommen, um derartige Missstände in Zukunft auszuschließen?

Antwort zu 5: Nein.

Frage 6: Wie bewertet der Senat die Neustrukturierung und Schaffung der VLB im Vergleich zu den zuvor vorhandenen Strukturen (Straßenverkehrsbehörde bei der Polizei etc.) insbesondere hinsichtlich einer wirkungsvollen und optimalen Koordinierung von zeitlich beschränkten Verkehrseinschränkungen durch Baumaßnahmen?

Antwort zu 6: Vor Gründung der VLB am 1. September 2004 wurden die straßenverkehrsbehördlichen Aufgaben vom Polizeipräsidenten in Berlin wahrgenommen. Neben dem als Straßenverkehrsbehörde zuständigen Landespolizeiverwaltungsamt waren für die Anordnung und Überwachung von Baumaßnahmen dezentral zuletzt sechs Polizeidirektionen für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich mit Unterstützung von Polizeivollzugskräften zuständig, zusätzlich waren die Polizeiabschnitte für bestimmte Anordnungen verantwortlich.

Mit Gründung der VLB wurden die Aufgaben der Anordnung von Verkehrsmaßnahmen bei Einrichtung von Arbeitsstellen im übergeordneten Hauptstraßennetz zentralisiert und der VLB übertragen.

Angesichts des Zuwachses an Baumaßnahmen in Berlin stellen die Koordinierung von Sondernutzungen für Baumaßnahmen durch die Straßenbaubehörden und die verkehrliche Koordinierung und Anordnung durch die VLB im Hauptverkehrsstraßennetz sowie die bezirklichen Straßenverkehrsbehörden im Nebennetz eine dauernde Herausforderung dar. Mit der derzeitigen Initiative des Senats, die Baustellenkoordinierung auch durch die Wiedereinführung des Aufgrabverbots zu verbessern, wird sich noch deutlicher zeigen, dass sich die Einrichtung einer zentralen Straßenverkehrsbehörde im Land Berlin für die übergeordneten Straßen bewährt hat.

Frage 7: Ist dem Senat bekannt, wie seitens der bezirklichen Stellen die aktuellen Strukturen bewertet werden und werden Probleme in der Zusammenarbeit zwischen den Straßenbaulastträgern mit der VLB beklagt? Wenn ja, seit wann sind diese bekannt und was hat der Senat zur nachhaltigen Optimierung wann veranlasst?

Antwort zu 7: Die Straßenbaulastträger bemängelten in der Vergangenheit in erster Linie die aus ihrer Sicht zu langen Bearbeitungszeiträume der VLB. Die Abstimmungen mit den Bauherren bzw. ausführenden Firmen zur Beibringung anordnungsfähiger Antragsunterlagen und Verkehrszeichenpläne sind, wie unter den Punkten 4 und 6 ausgeführt, äußerst zeitintensiv. Daher wurden und werden intensive Gespräche mit den Bezirken geführt, um zu Verbesserungen zu gelangen. Die personellen Optimierungen bei der VLB sind in der Antwort zu 1 und 2. ausgeführt.

Berlin, den 17. Februar 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Feb. 2014)