

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 16. Oktober 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Oktober 2018)

zum Thema:

Vorrang für den Umweltverbund bei Baustellen?

und **Antwort** vom 31. Oktober 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Nov. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

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. 18/16737
vom 16. Oktober 2018
über Vorrang für den Umweltverbund bei Baustellen?

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

Frage 1:

Wie definiert der Senat die in § 25 Abs. 2 Nr. 2 Mobilitätsgesetz (MobiG) genannte „Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit“ vor dem Hintergrund der in der Präambel des MobiG genannten Sicherung des Vorrangs für den Umweltverbund?

Antwort zu 1:

Für Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln bei der Umsetzung von Maßnahmen sind nach § 25 Abs. 1 Mobilitätsgesetz (MobG) planerische Abwägungsentscheidungen zu treffen. Die dabei zu berücksichtigenden Aspekte sind in § 25 Abs. 2 MobG genannt. An erster Stelle steht dabei die „Überprüfung der Konvergenz mit den Zielen dieses Gesetzes“, an zweiter Stelle folgt der Aspekt „Auswirkungen der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit“. Damit hat in der Abwägungsentscheidung der Vorrang des Umweltverbundes als Ziel des MobG gegenüber der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems Priorität.

Die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit umfasst alle Mobilitätsgruppen, wie sie in der Präambel des MobG genannt worden sind und nicht nur den motorisierten Individualverkehr. Für die Gesamtleistungsfähigkeit spielen daher auch die Kapazitäten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und Radverkehrs eine große Rolle. Die Leistungsfähigkeit dieses Verkehrssystems ergibt sich aus verschiedenen Faktoren wie z.B. der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, aber auch Punkten wie der Zuverlässigkeit des ÖPNV oder der Barrierefreiheit für den Fußverkehr.

Frage 2:

Wie viele Baustellenanordnungen wurden seit Inkrafttreten des Mobilitätsgesetzes durch die Straßenverkehrsbehörden des Landes Berlin erlassen (bitte nach Verkehrslenkung Berlin und Straßenverkehrsbehörden der einzelnen Bezirke aufschlüsseln)?

Antwort zu 2:

Die jeweilige Anzahl der verkehrsrechtlichen Anordnungen ist in der nachfolgenden Tabelle auf der Datengrundlage des Verkehrsinformationssystems Straße (VISS) der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Stichtag: 18.10.2018) dargestellt.

Behörde	Anzahl
Verkehrslenkung Berlin (VLB)	582
Straßenverkehrsbehörde Mitte	508
Straßenverkehrsbehörde Friedrichshain-Kreuzberg	621
Straßenverkehrsbehörde Pankow	301
Straßenverkehrsbehörde Charlottenburg-Wilmersdorf	253
Straßenverkehrsbehörde Spandau	225
Straßenverkehrsbehörde Steglitz-Zehlendorf	283
Straßenverkehrsbehörde Tempelhof-Schöneberg	405
Straßenverkehrsbehörde Neukölln	216
Straßenverkehrsbehörde Treptow-Köpenick	462
Straßenverkehrsbehörde Marzahn-Hellersdorf	262
Straßenverkehrsbehörde Lichtenberg	457
Straßenverkehrsbehörde Reinickendorf	224

Frage 3:

Bei welchen Baustellenanordnungen wurde keine sichere Radverkehrsführung nach § 39 Abs. 1 Satz 1 MobiG eingerichtet bzw. angeordnet, die den Maßgaben der §§ 43 und 44 MobiG entspricht? Mit welcher Begründung (bitte einzeln aufschlüsseln)?

Frage 4:

Bei welchen Baustellenanordnungen wurde der verfügbare Straßenraum für den Umweltverbund entgegen § 39 Abs. 1 Satz 3 beschränkt? Mit welcher Begründung (bitte einzeln aufschlüsseln)?

Antwort zu 3 und zu 4:

Eine Statistik über die getroffenen straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen in diesem Zusammenhang wird nicht geführt.

Berlin, den 31.10.2018

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz