

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

#### des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 16. Januar 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Januar 2015) und **Antwort**

#### Wie steht es mit den flankierenden Maßnahmen zum 16. BA der A100?

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

Frage 1: Sieht es der Senat nach wie vor als garantiert an, dass die im Koalitionsvertrag vereinbarten und von der SPD auf dem Parteitag beschlossenen flankierenden Maßnahmen zum Bau des 16. Bauabschnitts der A100 auch tatsächlich umgesetzt werden?

Frage 2: Welche Maßnahmen werden gegebenenfalls nicht weiterverfolgt und aus welchen Gründen?

Antwort zu 1 und 2: Die Maßnahmen sind im Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr 2025 enthalten und somit verkehrspolitische Ziele des Senats. Sie werden im Rahmen der Tätigkeiten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt gemäß ihrer Dringlichkeit bzw. fachlich sinnvollen und zeitlichen Einordnung weiter verfolgt.

Frage 3: Aus welchen inhaltlichen Gründen ist der Masterplan Parken, der die Ausweitung und Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung vorsieht und bis Ende 2013 verabschiedet sein sollte noch nicht einmal auf Fachebene abgestimmt?

Antwort zu 3: Zu Beginn war es notwendig, in enger Abstimmung mit den Bezirken, umfangreiche und detaillierte Befragungen und Analysen zum Sachstand, zu Umsetzungshemmnissen sowie Steuerungserfordernissen für eine Weiterentwicklung und Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung zu erarbeiten. Darüber hinaus wurde eine Recherche zur Praxis der Parkraumbewirtschaftung in wichtigen bundesdeutschen Städten und in ausgewählten Städten im Ausland durchgeführt.

Die Beteiligung der Bezirke und Verbände im Rahmen von mehreren Workshops wurde Anfang 2014 zum Abschluss gebracht. Anschließend wurden die Ergebnisse aufbereitet und dokumentiert. Auf dieser Grundlage wurde im weiteren Verlauf des Jahres 2014 ein erster Entwurf für eine Senatsvorlage „Strategie Parken in Berlin“ er-

stellt. Er wird zurzeit im Rahmen der Abstimmungen auf der Arbeitsebene präzisiert sowie um weitere Themenfelder (Fahrradparken, Carsharing, Ladestationen im öffentlichen Raum etc.) im Sinne eines umfassenderen Parkraummanagements ergänzt.

Frage 4: Wie will der Senat sicherstellen, dass die Bezirke die im Masterplan Parken vorgesehen Erweiterungsgebiete auch wirklich zu nutzen, damit die versprochene Komplementärmaßnahme zum Bau der A100 auch wirklich umgesetzt wird?

Antwort zu 4: Die Einflussmöglichkeiten der Hauptverwaltung sind begrenzt, denn die Entscheidung über die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung obliegt den Bezirken. Darüber hinaus ist der Umgang mit der Parkraumbewirtschaftung in vielen Bezirken ein Dissenssthema zwischen den Stadträtinnen und Stadträten und innerhalb der Bezirksverordnetenversammlung, sowie bei den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort. Umso notwendiger ist es, Voraussetzungen und Strukturen zu schaffen, die – in enger Zusammenarbeit zwischen der Hauptverwaltung und den Bezirksämtern – eine Bürgerbeteiligung sowie eine „offensivere Kommunikation“ ermöglichen. Wichtige Schritte, um diesem Ziel näher zu kommen, könnten die Einrichtung einer Koordinierungsstelle zur Parkraumbewirtschaftung und eines informellen Gremiums zum Thema Parken – ähnlich dem FahrRat – auf der Ebene der Hauptverwaltung sein.

Frage 5: Arbeitet der Senat an dem als flankierende Maßnahme beschlossenen Konzept gegen den Durchgangsverkehr? Wenn ja, bis wann ist mit einem Abschluss zu rechnen? Wenn nein, warum nicht?

Frage 6: Wie wird der Durchgangsverkehr ermittelt und um welche Gebietkulisse handelt es sich dabei? Wie groß ist der Durchgangsverkehr in welcher jeweiligen Verbindungsrelation?

Antwort zu 5 und 6: Das Konzept, das zu dem Zeitpunkt gefordert wurde, ist in Zusammenhang mit der Diskussion um Komplementärmaßnahmen und später für den Stadtentwicklungsplan Verkehr erarbeitet worden. Der 16. Bauabschnitt (BA) soll und wird Verkehre bündeln, die derzeit die Innenstadt als Durchgangsverkehr befahren. Mit der entsprechenden Entlastung der Innenstadt sind weitere Maßnahmen möglich, um hier einen nachhaltigen Effekt zu erzielen. Folgende Maßnahmen sind daher ergänzend zur A 100, 16. BA zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs unterstellt:

- Verkehrsorganisation, u.a. durch Herausnahme von Bundesstraßen aus der Innenstadt und Anpassung der Wegweisung

Die Frage der Herausnahme von Bundesstraßen ist in den Konzeptionen des Landes unterstellt, die Umsetzung von den Abstimmungen mit dem Bund abhängig. Hierbei handelt es sich um einen langfristigen Ansatz und einen kontinuierlichen Prozess.

- Umgestaltung diverser Straßen als Komplementärmaßnahmen zur A 100-Verlängerung (Am Treptower Park, Puschkinallee, Grenzallee, Elsenstraße, Blockdammweg)

Zur Frage der Umgestaltung diverser Straßen als direkte Komplementärmaßnahme zur A 100-Verlängerung siehe Frage 7.

- Umverteilung des Straßenraumes zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Die Umverteilung des Straßenraums zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erfolgt in Teilen bereits dort, wo Radverkehrsanlagen zu Lasten des Kfz-Verkehrs angelegt werden. Die Überlegungen zu Straßenbahnnetzweiterungen würde alternative Angebote schaffen und auch zu Neuorganisationen des Straßenraums führen.

Im aktuellen Stadtentwicklungsplan Verkehr ist explizit die Erarbeitung eines weitergehenden Konzepts vorgesehen. Aufgrund der Entwicklungen der Stadt in den letzten Jahren wurde beschlossen, neue Datengrundlagen und Erkenntnisse einzubeziehen, die in 2015 vorliegen werden (u.a. die in Erarbeitung befindliche Verkehrsmengenkarte 2014).

Zudem ist im StEP Verkehr die Frage des Lkw-Durchgangsverkehrs thematisiert. Voraussetzung für die Entwicklung neuer Lösungsansätze für den Lkw-Durchgangsverkehr über die Stadtautobahn ist, dass gesicherte Erkenntnisse zum Anteil der Lkw-Durchgangsverkehre gewonnen werden. Hierfür wurde 2012 die Erstellung einer Machbarkeitsuntersuchung zur Erfassung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf der Berliner Stadtautobahn in Auftrag gegeben. Ziel war es, eine Aussage zur Frage der Machbarkeit einer „repräsentativen“ Erhebung, inklusive einer qualifizierten Darstellung von Fahrzeugen in einer belastbaren, feineren Untergliederung der Fahrzeugklassen (insbesondere kleiner 12 t) sowie zur Erfassung von Gefahrgutkennzeichnungen an Lkw (technische Machbarkeit, Fehlerabschätzung) zu treffen. Die Machbarkeitsuntersuchung hat gezeigt, dass derartige Erhebungen auf einzelnen Relationen oder begrenzten Teilräumen mit einem entsprechenden Aufwand und unter Einsatz der erforderlichen Technik grundsätzlich möglich ist.

Frage 7: Welche Verbindungsachsen, auf denen durch den Bau der A100 Verkehr reduziert werden soll, sollen zu-rückgebaut und zugunsten des Umweltverbundes umgestaltet werden? Bitte um Auflistung mit genauem Zeitplan der Umgestaltung und geplanten Maßnahmen. Ist sichergestellt, dass alle Umbauten wie beschlossen bis zur Inbetriebnahme des 16. BA der A100 fertiggestellt werden?

Antwort zu 7: In Zusammenhang mit der Diskussion zur Realisierung der A 100 in den Jahren 2009 bis 2012 wurden für wesentliche Straßen bereits erste Umgestaltungsvorschläge erarbeitet. Hier ist beispielsweise die Karl-Marx-Straße im Bezirk Neukölln zu nennen, die sich gegenwärtig in der Umgestaltung befindet. Aber auch für den Straßenzug der B 96 a im Süden des Bezirkes Treptow-Köpenick (Straße am Seegraben – Adlgergestell – Köpenicker Landstraße) gibt es erste Umgestaltungsvorschläge, die beginnend an der Landesgrenze bereits umgesetzt wurden bzw. sich kurz vor Umsetzung befinden. Die Konkretisierung bzw. Umsetzung dieser und weiterer Planungen (z.B. Zweirichtungsverkehr für die Straße Am Treptower Park mit Rückbau der Puschkinallee) ist aufgrund des voraussichtlichen Fertigstellungstermins des 16. BA im Jahr 2022 aktuell noch nicht erfolgt bzw. erforderlich. Dieses Maßnahmenbündel muss in 2-3 Jahren weiterentwickelt werden. Eine finanzielle Sicherung der Kosten für die Umgestaltungen sowie deren bauliche Realisierung muss mit einem entsprechenden (Doppel-)Haushalt im Vorfeld der derzeit terminierten Fertigstellung erfolgen.

Frage 8: Weshalb verfolgt der Senat die Einführung von Tempo 30-Strecken auf Hauptverkehrsstraßen nicht weiter, obwohl es eine der grundlegenden Voraussetzungen für die Zustimmung der SPD zum Weiterbau der 100 darstellte?

Antwort zu 8: Berlin ist Vorreiter bei der Anordnung von Tempo-30-Strecken auf Hauptverkehrsstraßen. An ca. 540 von insgesamt 3.167 km des Hauptverkehrsstraßennetzes gilt richtungs-bezogen Tempo 30 (temporär vor Schulen, 22-6 Uhr oder ganztags). In Zusammenhang mit der Erarbeitung des aktuellen Lärmaktionsplans wurde ein Prüfbedarf für weitere Strecken identifiziert.

Daher wurde Ende 2014 ein Auftrag erteilt, der sich mit Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in Zusammenhang mit den Erkenntnissen aus dem Lärmaktionsplan sowie dem Luftreinhalte- und -aktionsplan und aufbauend auf der Tempo-30-Konzeption aus 2008 auseinandersetzen soll. Dass daraus ggf. weiterer Handlungsbedarf für begründete zusätzliche Einzelanordnungen von Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz abgeleitet werden kann, ist nicht ausgeschlossen.

Frage 9: Wann ist mit der Realisierung Stellplatzverordnung zu rechnen? Welche Regelungen sind darin vorgesehen?

Antwort zu 9: Ein Entwurf für eine entsprechende Verordnung für die Begrenzung des Stellplatzbaus an den ÖV<sup>1</sup>-seitig gut erschlossenen Standorten in der Innenstadt, d.h. vor allem für die Flächen innerhalb des S-Bahn-Rings, liegt vor. Voraussetzung für die Umsetzung im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren ist eine Beschlussfassung im Senat.

Die wichtigsten Regelungen des Entwurfs beziehen sich auf die nutzungsabhängige Beschränkung des Stellplatzneubaus in den zentralen innerstädtischen Bereichen. Ziel ist die Begrenzung des zusätzlichen Kfz-Verkehrsaufkommens sowie der damit verbundenen Umwelt- und Wohnumfeldbelastungen.

Frage 10: Hält der Senat an der Kompensationsmaßnahme fest, die Genehmigung zum Bau von Parkhäusern nur dann zu erteilen, wenn gleichzeitig Parkplätze im öffentlichen Raum reduziert werden? Wenn ja, ist diese Forderung schon umgesetzt worden bzw. bis wann ist damit zu rechnen? Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort zu 10: Die genannte Maßnahme ist keine Kompensationsmaßnahme, die direkt im Zusammenhang mit dem Bau der A 100 steht. Die Zuständigkeit für den ruhenden Verkehr (einschließlich der Genehmigung von Ingenieurbauwerken des ruhenden Verkehrs) obliegt den Berliner Bezirken. Der Senat kann lediglich im Rahmen seiner Zuständigkeit bei Bauanträgen und Bebauungsplänen Einfluss auf die Gestaltung der Anlagen und die Anzahl der Stellplätze nehmen, z.B. wenn negative Folgen für das übergeordnete Straßennetz zu erwarten sind. Eine breiter angelegte und wirkungsvollere Einflussnahme kann erst mit dem Vorliegen einer Verordnung zur Begrenzung des Stellplatzbaus erfolgen (siehe Antwort zu Frage 9).

Frage 11: Inwieweit ist eine verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung geplant bzw. schon umgesetzt worden? Bitte um konkrete Zahlen zur Geschwindigkeitsüberwachung in den Jahren 2011 bis 2014.

Antwort zu 11: Die stationäre und mobile Verkehrsüberwachung erfolgt durch die Polizei Berlin.

Die kontinuierlich betriebene Geschwindigkeitsüberwachung mit mobiler und stationärer Messtechnik ist und bleibt eine der wesentlichsten Schwerpunktmaßnahmen der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit. Eine laufende Instandhaltung und regelmäßige Modernisierung der hierbei zum Einsatz kommenden Geräte trägt zur Reduzierung technisch bedingter Ausfallzeiten bei. Trotz steigender Einsatzbelastungen in anderen polizeilichen Aufgabefeldern – die sich naturgemäß negativ auf die Intensität von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen auswirken – kann dadurch die Auslastung mobiler Messgeräte weiterhin nahezu unverändert gewährleistet werden.

Eine Verstärkung der Überwachung im Stadtgebiet wird dadurch erreicht, dass zu erneuernde Rotlichtüberwachungsanlagen seit geraumer Zeit regelmäßig mit Geschwindigkeitsmesstechnik kombiniert werden. Im Ergebnis hat sich die Anzahl stationärer Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung in den vergangenen Jahren erhöht.

---

<sup>1</sup> öffentlicher Verkehr

Einsätze	2011	2012	2013	2014 (Jan.-Nov.)
mit Verkehrsradargerät	8.640	8.971	8.803	7.509
mit Handlasergeräten	6.429	6.421	6.260	4.673
mit Videonachfahrssystemen	2.686	3.194	2.600	1.861
stationäre Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung	6	9	12	13

Neben diesen Maßnahmen der Polizei Berlin, die bei Tempo-Überschreitung mit Sanktionen verbunden sind, kommt mit den Dialog-Displays seit vielen Jahren ein zusätzliches Instrument zur Verbesserung der Verkehrsdisziplin vor allem im Nebenstraßennetz zum Einsatz. Die Standorte der ca. 110 Dialog-Displays sind insbesondere in Tempo-30-Zonen und im Umfeld von Tempo-sensiblen Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten oder Krankenhäusern. Ein anderes Ziel ist die Sicherung von Schulwegen, aber auch von anderen Orten mit hohem Fußgängerverkehr.

Berlin, den 02. Februar 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Feb. 2015)