

Abgeordnetenhaus B E R L I N

17. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr

17. Sitzung
31. Oktober 2012

Beginn: 14.04 Uhr
Schluss: 16.24 Uhr
Vorsitz: Andreas Otto (GRÜNE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Vorsitzender Andreas Otto teilt mit, dass die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt, die Tagesordnung um folgenden Punkt zu erweitern:

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0086
**Wie weiter an der Staatsoper angesichts aktueller
Probleme mit Auftragnehmern und der weiteren
Umsetzung des Sanierungsvorhabens?** BauVerk
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Oliver Friederici (CDU) wendet sich dagegen, da die Besprechung zu kurzfristig beantragt worden und eine Vorbereitung nicht möglich gewesen sei.

Vorsitzender Andreas Otto erklärt für seine Fraktion: Die Besprechung sei sinnvoll und notwendig. Angesichts der jüngsten Entwicklungen müsse man vom Senat erfahren, wie der Stand sei und wann man zu einer seriösen Kostenschätzung und Zeitplanung kommen werde.

Der **Ausschuss** lehnt den Antrag zur Tagesordnung mehrheitlich ab.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Katrin Lompscher (LINKE) greift auf, dass Bm Müller mit den Bezirken Gespräche führe, um die Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen mithilfe von Milieuschutzregelungen zu bremsen. Wie weit seien diese Gespräche, und wann werde eine Verordnung erlassen,

damit die Bezirke die Umwandlung in Milieuschutzgebieten unter Genehmigungsvorbehalt stellen könnten?

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) legt dar, sein Haus prüfe zz. die Voraussetzungen und Bedingungen einer möglichen Umwandlungsverordnung nach § 172 BauGB. Ein externer Dienstleister sei mit Leistungen zur Grundlagenermittlung – z. B. Fragen des Geltungsbereichs, finanzielle, administrative und personelle Aspekte – beauftragt worden. Einbezogen würden die Erfahrungen anderer Städte. Die Bezirke seien eingebunden. Bis Ende November solle ein Fachgespräch durchgeführt werden, das Ergebnis Ende des Jahres vorliegen.

Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN) fragt, um welchen Dienstleister es sich handele und welche Referenzen er besitze.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) erklärt, dass er dies im Moment nicht sagen könne. Die Verwaltung habe einen qualifizierten Gutachter ausgewählt. Mit den Ergebnissen werde mitgeteilt, um wen es sich handele.

Harald Moritz (GRÜNE) möchte wissen, wie sich die Verlagerung der German-Wings-Flüge von Schönefeld nach Tegel mit einem sicheren und geordneten Flugbetrieb in Tegel unter den besonderen Betriebsbedingungen der Winterzeit vertrage, zumal die Verspätungsrate in Tegel insbesondere in den Nachrandzeiten schon jetzt hoch sei. Sei damit eine Vorfestlegung für den Sommerflugplan 2013 verbunden?

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) betont, es gebe keine administrativen Möglichkeiten, den Fluggesellschaften einzelne Flughäfen zuzuweisen, wenn technische Gründe nicht dagegenstünden und entsprechende Slots zur Verfügung gestellt würden. Die technischen Möglichkeiten seien in Tegel vorhanden. Es gehe um täglich acht Flugbewegungen, ab Januar 2013 um 16, die im Winterflugplan problemlos koordiniert werden könnten. Für den Sommerflugplan gebe es ein getrenntes Verfahren. Lufthansa reduziere Flüge, sodass es auch zu einer Entlastung komme. Betroffen seien die Tag-, nicht die Nachtstunden.

Harald Moritz (GRÜNE) fragt, ob sich die entsprechenden Slotrechte dann auch für die Sommerzeit ergäben.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) antwortet, wenn die Slots in der Sommerzeit verfügbar seien, könnten sie auch in Anspruch genommen werden. Es komme darauf an, wie viele Flüge verkehrssicher abgewickelt werden könnten. Genaueres könne man erst sagen, wenn die Gesamtflugzahl angegeben werde. Wäre eine Reduzierung erforderlich, was nicht in Aussicht stehe, müsste eine Priorisierung stattfinden.

Ellen Haußdörfer (SPD) erkundigt sich nach den Bauschäden an der Friedrichswerderschen Kirche. Inwieweit habe SenStadtUm Kenntnis?

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) erläutert, zunächst sei der Bauherr des privaten Bauvorhabens in der Nachbarschaft zuständig. Die bezirkliche Bauaufsicht sei tätig geworden. Es handele sich um einen Teilbaustopp, da die Kirche durch Erdbewegungen in der Standfestigkeit beeinträchtigt werden könnte. Es hätten sichernde Maßnahmen stattgefunden.

den. Die Ursachen würden analysiert. SenStadtUm sei nach Verhängung des Baustopps in die Bewertung des Falls einbezogen werden.

Ellen Haußdörfer (SPD) fragt, ob auch die Bauarbeiten auf dem Schlossplatz in die Schadensanalyse einbezogen würden.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) geht davon aus, dass die umliegenden Baustellen einbezogen würden. Allerdings liege die Federführung beim Bezirksamt.

Matthias Brauner (CDU) spricht an, dass der Senat im Rahmen des FNP Grundstücke stärker für Wohnungsbau berücksichtigen wolle. Um welche Grundstücke handele es sich, welche Maßnahmen seien geplant?

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) bestätigt, dass der Senat im Rahmen eines vereinfachten FNP-Änderungsverfahrens für einzelne Grundstücke Voraussetzungen für eine Wohnungsbau Nutzung geschaffen habe. Am Kladower Damm solle das Wohngebiet um das ehem. DED-Grundstück erweitert werden. Das Gebiet der Teltowwerft solle für Wohnzwecke umgenutzt werden, wobei Denkmalschutzbelange zu berücksichtigen seien. Der Grünzug am Teltowkanal solle in diesem Zusammenhang fortgeführt werden. Auf der ehem. Rewatex-Fläche in Spindlersfeld solle ein durchgrüntes Wohnquartier mit bis zu 700 Wohnungen entstehen. In Hessenwinkel solle die Attraktivität des Ortsteils als Wohnstandort durch eine landschaftsräumliche Einbindung gesichert werden; eine ehem. Kasernenfläche stehe als Wohnungsbaupotential zur Verfügung. Zwei nicht mehr benötigte Schulstandorte würden umgewidmet; es könnten etwa 1 500 Wohnungen entstehen. Am Mauerpark könnten weitere 600 Wohnungen entstehen, wenn das Abghs dem Vermögensgeschäft zustimme.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

- | | | |
|----|---|--------------------------------------|
| a) | Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 17/0188
Schallschutzprogramm exakt und zeitnah umsetzen | <u>0027</u>
BauVerk(f)
StadtUm |
| b) | Antrag der Fraktion Die Linke
Drucksache 17/0397
Keine Tricksereien beim Lärmschutz | <u>0060</u>
BauVerk
StadtUm(f) |
| c) | Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 17/0399
Schallschutzniveau darf nicht abgesenkt werden – Klarstellungsantrag zum Schallschutz am BER sofort zurückziehen! | <u>0061</u>
BauVerk
StadtUm(f) |

Harald Moritz (GRÜNE) führt aus, die Flughafengesellschaft habe ein Schutzziel von täglich sechs Überschreitungen in den Kostenerstattungsvereinbarungen zugrunde gelegt, obwohl keine höheren Lärmpegel als 55 dB bei geschlossenen Fenstern auftreten sollten. Die

Betroffenen hätten die Kostenerstattungsvereinbarungen daher vor dem OVG angegriffen bzw. nicht unterschrieben. Ungeheuerlich sei, dass ein öffentliches Unternehmen die Betroffenen um ihren berechtigten Schutz bringen wolle und die Regelungen untergrabe. Der sog. Klarstellungsantrag habe das Tagschutzziel absenken sollen. Das MIL habe zwischenzeitlich das Ziel einer Überschreitung pro Tag herausgegeben. Vorwürfe, dass die Betroffenen die Schutzmaßnahmen verschleppt hätten, seien zurückzuweisen. Die Verantwortung trage die Flughafengesellschaft. Das OVG habe klargestellt, dass es keine Überschreitungen des Maximalpegels geben solle, die Schutzmaßnahmen vor BER-Inbetriebnahme zu erfolgen hätten und allein die Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses maßgebend seien. Das MIL habe die Flughafengesellschaft daraufhin verpflichtet, das Schallschutzprogramm entsprechend umzusetzen, aber in den Vollzugshinweisen – angeblich aus rechentechnischen Gründen – 0,49 Überschreitungen als Berechnungsgrundlage benannt. Er fordere, dass sich die Flughafengesellschaft an den OVG-Beschluss halte und nicht wieder eine andere Praxis verfolge, die nicht dem Rechtsfrieden diene, bereits beklagt werde und den erforderlichen Schallschutz nicht gewährleiste. Der Antrag Drs 17/0188 sei weiterhin aktuell. Zu streichen sei das genannte Eröffnungsdatum. Neuer Berichtstermin solle der 31. Dezember 2012 sein. Nach der Zurückziehung des Klarstellungsantrags sei der Antrag Drs 17/0399 erledigt.

Harald Wolf (LINKE) schließt an, mit der Rücknahme des Planänderungsantrags sei der Antrag Drs 17/0397 ebenfalls erledigt. Ob der Trick, dass bis 0,49 Überschreitungen auf Null abgerundet werden könne, Bestand haben werde, müssten die Gerichte klären.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) bemerkt, für ein öffentliches Unternehmen sei es auch wichtig, verantwortungsvoll mit öffentlichen Geldern umzugehen. Deshalb müssten bestimmte Diskussionen geführt werden. Bei juristischen Auseinandersetzungen bewege man sich immer in einem Bereich mit Interpretationsspielräumen. Der Senat sehe nichts Ehrenrühriges daran, dass die FBB Klärungsbedarf mit dem MIL gehabt habe. Der entsprechende Antrag sei zurückgezogen worden. Nach dem OVG-Beschluss habe das MIL der FBB aufgetragen sicherzustellen, dass ab Inbetriebnahme der südlichen Start- und Landebahn innerhalb des Tagschutzgebiets zwischen 6 und 22 Uhr im Rauminnen bei geschlossenen Fenstern keine höheren Maximalpegel als 55 dB aufräten. Bei Anwendung der einschlägigen Berechnungsverfahren bedeute dies, dass die Summenhäufigkeit des Maximalpegels unter 0,5 liegen müsse. Die mathematische Rundung nach DIN 1333 ergebe dann eine Häufigkeit von Null und damit keine Überschreitung des Maximalpegels. Die FBB habe mitgeteilt, dass inzwischen rund 15 000 von 18 000 vollständig eingereichten Anträgen auf Schallschutz beschieden worden seien. In 1 869 Fällen – Stand 31. August 2012 – seien Schallschutzeinrichtungen eingebaut und abgerechnet worden. Die weiteren Aushandlungsprozesse zwischen FBB und MIL und ggf. gerichtliche Überprüfungen seien abzuwarten. Die FBB sei engagiert dabei, die Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen, und habe zusätzliches Personal und zusätzliche Mittel eingesetzt. Der Senat sehe im Moment keine Veranlassung zu weiteren Aktivitäten; Hinweise aus der Bevölkerung lägen nicht vor.

Oliver Friederici (CDU) äußert, große Infrastrukturprojekte erzeugten immer etwas Argwohn. Ein wesentlicher Bestandteil der Akzeptanzerhöhung sei das Eintreten des rechtlich Zugesicherten. Die Forderungen im Antrag Drs 17/0188 würden längst umgesetzt. Neue Erkenntnisse lägen nach den Konkretisierungen im Juli und August nicht vor. Daher rege er an, dass die Antragsteller den Antrag für erledigt erklären.

Harald Moritz (GRÜNE) erwidert, der Antrag sei angesichts der Unklarheiten beim Schutzziel nicht erledigt. Klärungsbedarf habe die FBB erst gesehen, nachdem die Betroffenen fehlerhaftes Handeln festgestellt hätten. Dies sei – insbesondere bei einem öffentlichen Unternehmen – zu kritisieren. Zu den 15 000 Bescheiden stelle sich die Frage, ob die Grundstücks-eigentümer die Kostenerstattungsvereinbarungen unterschrieben hätten. Ende August seien es nur knapp 5 000 gewesen, die aber nach den neuen Berechnungsgrundlagen des MIL überarbeitet werden müssten. Wie sei der aktuelle Stand bei den Kostenerstattungsvereinbarungen?

Ole Kreins (SPD) konstatiert eine Diskrepanz zwischen 15 000 beschiedenen und 1 500 ausgeführten Bauvorhaben. Die frühere Debatte, dass ein Engpass beim begleitenden Ingenieurbüro bestehe, sei überholt. Die ersten beiden Absätze des Antrags Drs 17/0188 bezögen sich auf das bereits geklärte Schallschutzniveau und seien nicht mehr aktuell. Schadenersatz komme nicht in Betracht, wenn die bauliche Umsetzung durch die Eigentümer nicht erfolge. Durch die BER-Eröffnung Neubetroffene sollten die Möglichkeit des Lärmschutzes haben. Nach dem OVG-Beschluss kämen Lärmschutzkosten von 260 bis 300 Mio. Euro auf die Gesellschafter zu. Für die Lärm-betroffenen sei dies ein gutes Signal.

Vorsitzender Andreas Otto wirft die Frage auf, inwieweit lärmschutztechnische Ertüchtigung und energetische Sanierung von Gebäuden in den 18 000 Fällen verbunden werden könnten, denn Lärmschutzfenster hätten nicht unbedingt die besten Wärmedämmwerte. Es wäre nicht sinnvoll, dieselben Gebäude – nach Erlass eines Klimaschutzgesetzes – wieder umzubauen. Werde dies aufseiten der FBB und des Senats bedacht?

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) betont, dass SenStadtUm keine eigenen Erkenntnisse über die Anträge und Bescheide habe. Die FBB werde in eigener Verantwortung tätig. Die Kontrolle obliege dem MIL. SenStadtUm könne lediglich bei der FBB Daten abfragen. Er sehe keinen Anlass für die betroffenen Eigentümer, Anträge nicht zu stellen und Vereinbarungen nicht zu unterschreiben, nachdem der Vertragsentwurf spätere Forderungen nicht mehr ausschließe. Die gelegentlich erhobene Forderung, die FBB müsse jeden Anwohner einzeln bitten, einen Antrag zu stellen, halte er für übertrieben. Die Bürger müssten nach der erfolgten Information in der Lage sein, ihre Rechte wahrzunehmen. Wichtig sei, dass den Betroffenen ein nach den Bestimmungen ausreichender Schallschutz zugestanden werde. Was darüber hinaus gefordert werde, sei in diesem Verfahren schwer zu regeln. Ein Gesamtkonzept zur energetischen Sanierung des Berliner Südostens und der brandenburgischen Gemeinden wäre von der Idee her sicher nicht falsch, aber in der Praxis nicht mit der Forderung der Grünen vereinbar, den Schallschutz bis zur BER-Inbetriebnahme komplett umzusetzen. Man könne nur appellieren, dass dies von den Eigentümern vor Ort mit bedacht werde.

Harald Moritz (GRÜNE) gesteht zu, dass es die Betroffenen in der Hand hätten, Anträge zu stellen. Die Verzögerungen gingen aber zulasten der FBB, da die Vereinbarungen zunächst das falsche Ziel und einen Ausschluss von Nachbesserungen enthalten hätten. Von zusätzlichen Lärmschutzkosten könne keine Rede sein, da die Schutzziele festgestanden hätten. Insofern habe von vornherein die richtige Summe eingepreist werden können. Es handele sich nicht um zusätzliche Segnungen, sondern um das Recht der Betroffenen.

Der **Ausschuss** beschließt mehrheitlich, die Ablehnung des Antrags Drs 17/0188 zu empfehlen. Die Anträge Drsn 17/0397 und 17/0399 sollen für erledigt erklärt werden.

Punkt 3 der Tagesordnung

- | | |
|--|---|
| a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Hilfe für Menschen mit Mobilitätseinschränkung organisieren statt VBB-Begleitservice abschaffen
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) | <u>0043</u>
BauVerk |
| b) Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 17/0343
Erhalt des VBB-Begleitservices | <u>0059</u>
BauVerk(f)
GesSoz |

Stefan Gelhaar (GRÜNE) erklärt, seine Fraktion fordere, den VBB-Begleitservice, der gut funktioniere und von vielen Menschen gut angenommen werde, dauerhaft zu erhalten. Er sei ein aktives Mittel zum Erreichen der Barrierefreiheit. Nach der Streichung im Frühjahr solle der Begleitservice nunmehr mit anderen Rahmenbedingungen fortgeführt werden. Unklar bleibe die langfristige finanzielle Absicherung.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) schildert, der bis Ende Juni und wieder ab September angebotene Begleitservice sei ein Beschäftigungsprojekt in Trägerschaft der D&B gGmbH mit Finanzierung seitens der Jobcenter und der SenArbIntFrau, die auf Senatsebene federführend sei. SenStadtUm sei an der Finanzierung nur mittelbar über den VBB beteiligt. Trotz gekürzter Bundeszuschüsse sei es gelungen, den Begleitservice – sogar in erweiterter Form – wieder anzubieten. Für die Übernahme als dauerhafte Pflichtleistung stünden keine Haushaltssmittel zur Verfügung. Es handele nicht um eine Pflichtaufgabe nach der UN-Charta. Das Angebot stehe nicht nur Behinderten zur Verfügung, sondern Personen, die sich die Nutzung des ÖPNV aus unterschiedlichen Gründen allein nicht zutrauen. Der Begleitservice sei bisher keine Regelleistung im Rahmen des Verkehrsangebots gewesen, sondern ein Zusatzangebot. Eine dauerhafte Finanzierung wäre nicht Aufgabe des Aufgabenträgers. Der VBB habe arbeitsmarktpolitische Instrumente zu einer projektbezogenen Finanzierung nutzen wollen, die es sonst nicht gegeben hätte. Die gefundene Lösung – 100 Stellen über arbeitsmarktpolitische Instrumente – könne die Nachfrage ausreichend abdecken. Bereits im Dezember würden 80 Stellen besetzt. Die volle Ausstattung werde Anfang des Jahres erreicht.

Stefan Gelhaar (GRÜNE) fragt, wie lange der VBB-Begleitservice abgesichert sei. Wenn er nicht abgesichert sei, müssten Haushaltssmittel gefunden werden. Die Koalition habe sich in letzter Zeit nicht schwergetan, auch größere Summen zu mobilisieren. Rechtlich verbindlich zu klären sei, ob es sich um eine Pflichtaufgabe oder ein Zusatzangebot handele, da sich Deutschland und Berlin zur Inklusion verpflichtet hätten. Barrierefreiheit werde nicht vollständig erreichbar sein, sodass diese Leistung Mobilität im Sinne der UN-Charta ermögliche. Sei das Auslaufen der Mittel im Juni überraschend gekommen oder das Problem nicht erkannt worden? Wer sei für den Ausfall des Angebots verantwortlich?

Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN) stellt dar, der Begleitservice kostete 2 Mio. Euro pro Jahr. Seit 2008 hätten 563 Menschen ins Berufsleben zurückgefunden. Berlin Partner werbe mit der ÖPNV-Barrierefreiheit. Der Wegfall des ÖBS sei auch nicht überraschend gekommen, sodass die Einstellung der Maßnahme nicht nachvollziehbar sei. Die Finanzierung könne auch unter TOP 4 beraten werden. Für BWB-Mehrkosten sei offenbar Geld übrig gewesen.

Harald Wolf (LINKE) teilt das Unverständnis über die Unterbrechung des Angebots, denn die ÖBS-Abschaffung sei eine politische Entscheidung gewesen. Die Unterbrechung sei für die Nutzer unschön gewesen. Worin bestehe die Ausweitung des Angebots? Wie lange laufe das neue arbeitsmarktpolitische Instrument? Wie seien die Konditionen für die Beschäftigten? Die Nachfrage zeige, dass das Angebot sinnvoll sei. Der ÖPNV habe mehr Fahrgäste. Insofern gehe es nicht um juristische Feinheiten, sondern um eine politische Schlussfolgerung. Im Hinblick auf riesige Zinsgewinne und zusätzliche Steuereinnahmen sei das Argument, es fehlten Haushaltssmittel, deutlich schwächer geworden.

Oliver Friederici (CDU) erwidert, die Fertigstellung des Flughafens BER liege auch im Interesse der Linken, insofern handele es sich um Showgefechte. Die Opposition müsse zur Kenntnis nehmen, dass der Antrag zu spät komme, denn dieses sinnvolle Projekt sei bereits wieder angelaufen, die Personalstellen seien ausfinanziert. Darüber sollte man sich freuen und nach vorne blicken. Berlin werbe natürlich mit einem mobilitätsbegünstigten und barrierefreien ÖPNV, damit sei aber nicht nur dieser Service gemeint, sondern v. a. die Neu- und Umbaumaßnahmen, die aus der Schlechterleistung der S-Bahn resultierten. Die projektbezogene Verwendung der Mittel sei eine politische Entscheidung gewesen.

Ole Kreins (SPD) betont, der Senat habe nicht Mittel gekürzt, vielmehr seien Arbeitsmarktinstrumente ausgelaufen. Dies sei relativ zeitnah neu geregelt worden, auch wenn der Ausfall in den Sommerferien bedauerlich sei. Das Problem sei geklärt. Wenn man über Regelleistungen spreche, müsse man auch über die Kosten reden. Für ihn sei die Barrierefreiheit auf Straßen und im ÖPNV ein Schwerpunkt. Insofern begrüße er, dass der VBB-Begleitservice erhalten bleibe. Es gebe ein personell unterlegtes Konzept für die nächsten Jahre.

Ülker Radziwill (SPD) knüpft an, dass die Bundesebene die Arbeitsmarktmittel um 200 Mio. Euro gekürzt habe, was unerfreulich gewesen sei und auch Auswirkungen gehabt habe. Sie verweise auch auf die Instrumentenreform und begrüße die Fortsetzung im Rahmen der FAV. Die Mobilität Behinderter solle gesichert werden. Der Senat habe gehandelt. Über die grundsätzliche Frage einer Haushaltsfinanzierung müsse in Haushaltsberatungen diskutiert werden. Die Opposition habe seinerzeit die Aufblähung des Haushalts beklagt, als der Sonderfahrdienst als freiwillige Leistung aus dem Haushalt gefördert worden sei.

Stefan Gelhaar (GRÜNE) begrüßt die sinnvolle Nutzung von Bundesmitteln. Allerdings sei die Kürzung durch Schwarz-Gelb nicht überraschend gekommen. Offenbar habe die Beobachtung der Bundesebene auf Berliner Ebene nicht funktioniert. Das Aussetzen des Begleitservice sei auf ein Umsetzungsdefizit im Land Berlin zurückzuführen, wobei nicht klar sei, wer die Verantwortung trage. Dass der Senat für den BER plötzlich $\frac{1}{2}$ Mrd. Euro gefunden habe, führe dazu, dass man auch bei anderen Projekten hinterfragen müsse, ob nicht doch Geld da sei. Der Antrag sei bereits im Mai und somit nicht verspätet gestellt worden. Anscheinend habe man mit ihm zumindest einen Teilerfolg errungen. In den nächsten Haushaltsberatungen würden die Prioritäten im Verkehrsbereich zu diskutieren sein.

Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN) fragt, ob die Maßnahme langfristig aufrechterhalten werde und wie das Land zumindest eine Grundlagenfinanzierung für einen Rumpfbetrieb sicherstellen wolle, denn die Förderung nach § 16e SGB II laufe nur bis 2019. Angesichts des demografischen Wandels sei mit mehr älteren und gebrechlichen Fahrgästen zu rechnen.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) legt dar, die alte Leitung der Arbeitsverwaltung habe trotz der Veränderungen auf Bundesebene keine Abstriche bei bestimmten Maßnahmen vornehmen wollen, sodass eine Umstellung bis zum Jahresende unterblieben sei. Erst die neue Leitung sei mit den Arbeitsmarktmaßnahmen flexibler umgegangen, um möglichst viele in Arbeit und Qualifizierung zu bringen. Der Fachverwaltung sei es in schwierigen Diskussionen mit der Bundesebene gelungen, Mittel für diese Zwecke bis 2014 zu sichern. Er gehe davon aus, dass es auch danach Arbeitsförderungsmaßnahmen geben werde. Eine Gelung bis 2019 bedeute, dass kein dringender Handlungsbedarf herrsche. Gleichwohl bleibe ärgerlich, dass es zu einer Lücke gekommen sei. Die Nutzung von Bundesmitteln halte er für richtig. Seit 2008 seien 2,5 Mio. Euro Fördermittel des Landes und 5,5 Mio. Euro Fördermittel des Bundes eingesetzt worden. Der VBB-Begleitservice sei nach Auffassung seines Hauses ein ergänzendes, wenn auch wünschenswertes Angebot und gehöre nicht zum ÖPNV-Grundangebot, das vom Aufgabenträger zu sichern sei. Zugleich handele es sich um ein Qualifizierungsprojekt, mit dem Menschen – jetzt 100, vorher 60 – in den Arbeitsmarkt integriert würden. Er nenne ein Arbeitnehmerbrutto von 1 339 Euro für 40 Wochenstunden nach der alten Förderung und von 975 Euro für 30 Wochenstunden nach der neuen Förderung. Hinzu kämen 320 Stunden Qualifizierung, die auch fachbezogen sei, sodass die Teilnehmer die Chance hätten, in normale Arbeitsverhältnisse im ÖPNV-Bereich einzutreten. Im Übrigen verweise er auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage Drs 17/11015.

Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN) fragt nach, ob der Senat die Maßnahme grundsätzlich als unterstützenswert und weiterbehandlungswürdig betrachte.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) wiederholt, dass es sich um eine ergänzende, aber wünschenswerte Maßnahme handele, die im Moment mit Arbeitsmarktmitteln fortgeführt werde. Wenn es damit nicht mehr möglich sei, müsse man diskutieren, in welcher Form man dies könne und wolle.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechung ab und vertagt den Antrag.

Punkt 4 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 17/0480
**Verkehrsfinanzierung (I): Öffentlichen
Personennahverkehr in Berlin sichern**

[0076](#)
BauVerk
Haupt

Stefan Gelhaar (GRÜNE) schildert, die Fortführung der Finanzierungsinstrumente auf Bundesebene nach 2019 sei unklar. Der Senat solle proaktiv auf die anderen Bundesländer und die Bundesregierung zugehen und sich bei der Revision der Finanzierungsinstrumente für eine nachhaltige Finanzierung einsetzen. Berlin könne sich ein Abwarten nicht leisten und müsse jetzt erklären, warum es welches Geld brauche. In Berlin gehe es v. a. um die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur. Das Thema solle nicht dem Finanzsenator überlassen werden.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) erklärt, der Senat verfolge diese Themen bereits seit mehreren Jahren intensiv in verschiedenen Gremien – Verkehrsministerkonferenz, Ministerpräsidentenkonferenz, Arbeitskreis Bahnpolitik, GKVS – und müsse nicht aufgefor-

dert werden. Die Ministerpräsidentenkonferenz habe das Thema auf Druck Berlins regelmäßig auf der Tagesordnung, bisher leider nicht mit greifbaren Ergebnissen. Im März 2011 sei auf Ebene der Staatskanzleien ein Arbeitskreis mit den Ländern Berlin, Bayern, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt und Thüringen eingesetzt worden. Berlin habe deutlich gemacht, dass es nach wie vor erheblichen Investitionsbedarf gebe, der nur befriedigt werden könne, wenn die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz nach 2019 zumindest konstant bleiben. Ob über Grundinstandsetzungen hinaus Unterhaltungsaufgaben förderungsfähig würden, sei strittig. Die Erfolgsaussichten seien nicht sehr groß. Die Verhandlungen dauerten an. Die GVFG-Finanzierung ende ebenfalls 2019. Die Länder wollten nach Wegen für die Zeit danach suchen. Das Problem sei, dass die Neigung bestehe, alles in ein großes Verhandlungspaket zu packen. Die Zweckbindung der Mittel für Verkehrsinfrastruktur sei SenStadtUm ein Anliegen, damit die Finanzminister nicht die Hand auf einen Pauschalbetrag legen könnten. Zum Regionalisierungsgesetz hätten sich die Länder auf eine gemeinsame Untersuchung des künftigen Bedarfs verständigt. Ergebnisse lägen noch nicht vor. Bei der Nachfolge der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB AG gehe es auch um die Sicherung der Länderinteressen. Berlin sei engagiert dabei. SenStadtUm werde dem Ausschuss gerne regelmäßig Ergebnisse berichten.

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) fragt nach dem Zeithorizont. Werde darauf gedrängt, die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz auch für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen bereitzustellen? Dies wäre angesichts des Sanierungsstaus in Berlin ein Fortschritt. Er rege eine regelmäßige Berichterstattung der SenStadtUm – vielleicht halbjährlich – an. Könnten schriftliche Zwischenstände zur Kenntnis gegeben werden?

Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN) möchte wissen, ob Regressforderungen an die DB AG gerichtet werden könnten, da sie Regionalisierungsmittel nicht in dem Maße und an den gewünschten Stellen eingesetzt habe. Er verweise auch auf die BVG-Altschulden und die Problematik bei der Beschaffung der S-Bahntriebfahrzeuge. Werde die City-Tax mehrheitlich zur Gegenfinanzierung herangezogen?

Oliver Friederici (CDU) betont, dass bereits viele Punkte des Antrags erledigt seien. Punkt 3 betreffe jedes Bundesland. Keines wolle ein Auslaufen der Regelung 2019, weil dies zu Problemen führe. SenStadtUm solle jenseits einer standardisierten Berichterstattung einen Vorschlag für eine Information des Ausschusses zur Verkehrsfinanzierung machen, zumal auch die Medien à jour über dieses Thema berichteten.

Ole Kreins (SPD) vertritt die Auffassung, ein Antrag wäre bei diesem Thema nur bei Versäumnissen des Senats sinnvoll. Der Senat agiere kompetent. Er habe vonseiten der Grünen nicht vernommen, dass der Senat anders als bisher handeln solle. Die Mittelverwendung könne auch über den Haushalt zweckgebunden für den Nahverkehr geregelt werden.

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) erwidert, er wolle sich nicht nur über die Medien informieren. Es sei Aufgabe des Senats, das Parlament aus erster Hand zu informieren, zumal nicht erkennbar sei, wann Verhandlungen stattfänden. SenStadtUm habe Informationen in Aussicht gestellt. Diese sollten in einem sinnvollen Turnus erfolgen. Zweckbindungen würden im Entflechtungsgesetz vorgegeben. Seine Fraktion wolle, dass Berlin mitbestimmen könne, wie die Mittel eingesetzt würden. Darüber müsse man sich auf Landesebene eine Meinung bilden.

Harald Wolf (LINKE) bemerkt, die Berichterstattung des Senats und Einbeziehung des Parlaments hänge vom Verhandlungsstand ab. Insofern sei ein starrer Rhythmus nicht sinnvoll. Er bitte den Senat zunächst um einen Zwischenbericht, welche Positionen auf Bundes- und Länderebene vertreten würden und wo Interessenkonflikte zwischen den Akteuren existierten. Auf dieser Grundlage könne der Ausschuss noch einmal diskutieren.

Ole Kreins (SPD) unterstreicht, dass die Information vom Beratungsstand abhängt. Insofern sei erst einmal ein Sachstand abzuwarten.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) legt dar, dass derzeit Positionen vorbereitet würden. Insofern sei es schwierig, einen Sachstand und Verhandlungspositionen zu berichten. Die Länder seien sich weitgehend einig, dass sie die Finanzierungssysteme unter Beteiligung des Bundes fortführen wollten, während der Bund aus den Mischfinanzierungen aussteigen wolle. Vermutlich werde es in irgendwelchen Ad-hoc-Nachtsitzungen zu Paketlösungen kommen. Es wäre auch nicht zielführend, wenn das Land Berlin Verhandlungsstrategien in öffentlichen Sitzungen darstellte. SenStadtUm könne eigene Ziele und Ideen regelmäßig vortragen und einen Gesamtsachstand hinsichtlich Verkehrsministerkonferenzen, Kommissionen und Untersuchungen berichten. Vertieften Informationsbedarf müsse der Ausschuss dann ggf. deutlich machen. Für die Regionalisierungsmittel müsse 2013 eine Klärung erfolgen. Ansonsten sei ein Vorlauf von drei, vier Jahren notwendig, damit Anschlussregelungen nach einer Grundsatzentscheidung noch detailliert rechtlich fixiert werden könnten. Aus seiner Sicht seien insbesondere die Jahre 2013 und 2014 entscheidend. Beim Entflechtungsgesetz wünsche Berlin einen flexibleren Umgang mit bestimmten Dingen; derzeit würden Finanzierungen auch schon kreativer gehandhabt. Dies sollte abgesichert werden. Eine zu beliebige Verwendung könne aber auch nicht im Interesse der Verkehrspolitiker sein. Die Fragen des Abg. Claus-Brunner hätten wenig mit den angesprochenen Bundesfinanzierungen zu tun. Generelle Fragen zur ÖPNV-Finanzierung habe man schon an anderer Stelle beantwortet.

Stefan Gelhaar (GRÜNE) dankt für das Angebot, in geeigneter Form über aktuelle Entwicklungen in der Verkehrsministerkonferenz zu berichten. Er plädiere dafür, den Antrag als Unterstützungsangebot des Parlaments an den Senat zu beschließen, und beantrage, das Wort „aufgefordert“ durch die Wörter „dabei unterstützt“ zu ersetzen.

Der **Ausschuss** beschließt mehrheitlich, die Ablehnung des Antrags – in geänderter Fassung – zu empfehlen (siehe im Einzelnen das Beschlussprotokoll).

Punkt 5 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Wortprotokoll.