

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz
Z F 1

Berlin, den 28. April 2022
9025 (intern 9025) 1915
Matthias.Schaarschmidt@SenUMVK.berlin.de

ZF 1-Sa 9025(intern 9025) 1961
Robert.Sakrauski@SenUMVK.berlin.de

An den

Vorsitzenden des Ausschusses für Mobilität

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses

**Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans von Berlin für die Haushaltjahre 2022 und 2023
(Haushaltsgesetz 2022/2023 - HG 22/23)**

Drs. 19/0200

5. Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 30. März 2022

Anlagen: 95 Berichte z. T. mit Anlagen

Der Ausschuss für Umwelt, Verbraucher- und Klimaschutz hat in seiner o. g. Sitzung zu den nachfolgend genannten Titeln und Themen Beschlüsse gefasst, zu denen hiermit in den beigefügten Anlagen berichtet wird:

Einzelplan 07 Kapitel 0700, 0705, 0730, 0732, 0770 und Kapitel 0740 mit den Titeln 23102, 23104, 33190, 52102, 54040, 68228, 68229, 72001, 72002, 72003, 72211, 72221, 72243, 72701, 72704, 72706, 72708, 72710, 72714, 72715, 72769, 72770, 72771, 72772, 72773, 72775, 72778, 72781, 72783, 72785, 72786, 72787, 82265, 88101, 89115, 89116, 89201 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707 - Aufwendungen der Bezirke - Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz - alle Titel mit Bezug zu Mobilität

Kapitel	Titel	Bezeichnung	Bericht
Epl 07 Umwelt, Mobilität, Verbraucher - und Klimaschutz -Übergreifende Berichtsaufträge -			
Übergreifend		Radverkehr	1 5 Anlagen

Kapitel	Titel	Bezeichnung	Bericht
Übergreifend		infraVelo - Personal	2
Übergreifend		Wirtschaftsverkehr	3
Übergreifend		I2030	4
Übergreifend		Schulwegsicherheit	5
Übergreifend		3. Finanzierungssäule	6
Übergreifend		Digitale Parkraumbewirtschaftung	7
Übergreifend		Ausbildungsplätze	8
Übergreifend		Fußverkehr	9
Übergreifend		Dienstfahrzeuge	10
Übergreifend		Dekarbonisierung Busverkehr	11
Übergreifend		Bürgerbeteiligung	12
Übergreifend		infraSignal	13
Übergreifend		Barrierefreiheit	14
Übergreifend		Gutachten	15 1 Anlage
Übergreifend		Veröffentlichungen und Dokumentationen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit	16
Übergreifend		Veranstaltungen	17
Übergreifend		Technische Ausstattung für die Verkehrsinformationszentrale	18
Übergreifend		Angeordnete Busspuren	19
0700 Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher - und Klimaschutz - Politisch-Administrativer Bereich und Service -			
0700	42260	Bezüge der Beamtinnen/ Beamten für Maßnahmen im Rahmen des Wissenstransfers	20
0700	51135	Digitalisierung optimierter Geschäftsprozesse nach dem EGovG Bln	21
	54003	Geschäftsprozessoptimierung	
0700	54010	Dienstleistungen	22
0705	Übergreifend	Toiletten	
	u.a.11555 (neu)	Gebühren nach der Verwaltungsgebührenordnung	23

Kapitel	Titel	Bezeichnung	Bericht
	11961 (neu)	Erstattung von Steuerbeträgen	
	54083	Leistungen für die öffentlichen Toilettenanlagen	
0705	11155 (neu)	Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Straßen	24
0705	52601 (neu)	Gerichts- und ähnliche Kosten	25 1 Anlage
0705	52703 (neu)	Dienstreisen	26
0730 Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher - und Klimaschutz - Verkehr -			
0730	Übergreifend	Verkehrsanbindung der Neubaugebiete	27
0730		Waisentunnel	28
0730	11921	Rückzahlungen von Zuwendungen	29
0730	11934	Rückzahlungen überbezahlter Beträge	30
0730	11961	Erstattung von Steuerbeträgen	31
0730	16290	Zinsen aus Zuschüssen für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs	32
0730	23101	Ersatz von Ausgaben durch den Bund	33
0730	23110	Zuweisungen des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz	34
0730	27201	Zuschüsse der EU für konsumtive Zwecke	35
0730	27290	Zweckgebundene Einnahmen aus dem Ausland für konsumtive Zwecke	36
0730	33103	Zuweisungen aus dem Mineralölsteueraufkommen	37
0730	52115	Unterhaltungsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen	38
0730	52121	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	39
0730	52135	Straßenregenentwässerung	40
0730	52609	Thematische Untersuchungen	41

Kapitel	Titel	Bezeichnung	Bericht
0730	53111	Ausschreibungen, Bekanntmachungen	42
0730	54010	Dienstleistungen	43
0730	54045	Leistungen des innerstädtischen ÖPNV	44
0730	54056	Leistungen für die Verkehrsinformationszentrale Berlin	45
0730	54059	Leistungen zur Errichtung und den Betrieb von Infrastruktur für die Elektromobilität	46
0730	54071	Leistungen zur vermessungstechnischen Erfassung des Berliner Straßennetzes	47
0730	54072	Leistungen zur Zustandsermittlung von Verkehrsflächen	48
0730	54080	Leistungen des Regionalbahnverkehrs	49
0730	54081	Leistungen des S-Bahnverkehrs	50
0730	54220	Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr	51
0730	54223	Vorbereitungskosten für den Straßenbau	52
0730	54604	Sächliche Ausgaben für zukunftsorientierte Entwicklungsmaßnahmen	53
0730	63201	Ersatz von Verwaltungsausgaben an Länder	54
0730	68213 (neu)	Zuschuss an die BVG für sonstige betriebsfremde Lasten	55
0730	68253 (neu)	Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben	56
0730	68353	Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems	57
0730	72005	Umbau und Kapazitätserweiterung des zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB)	58
0730	72018	Verbesserung der Umsteigebenliehungen im ÖPNV	59
0730	72019	Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	60
0730	81214	Umsetzung eines Konzeptes zur Verkehrsorganisation des Reisebusverkehrs	61
0730	81217	Aufbau und Betrieb eines berlinweiten Veranstaltungskalenders	62
0730	81218	Aufbau und Betrieb eines digitalen Testfelds für automatisiertes und vernetztes Fahren	63
0730	81221	Verkehrliche Maßnahmen zur lufthygienischen Verbesserung	64

Kapitel	Titel	Bezeichnung	Bericht
0730	88101	Anteil Berlins an der Vorbereitung und Durchführung von Verkehrswegebaumaßnahmen des Bundes	65
0730	89101	Zuschüsse an die Berliner Wasserbetriebe für die Straßenregenentwässerung	66
0730	89102	Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs	67
0730	89102	Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs	
	89111	Zuschüsse an öffentliche Unternehmen für Investitionen	
	89113	Zuschüsse für die Beschaffung von Elektrobussen zur Stärkung der schadstoffarmen und klimaschützenden Mobilität	68
	89114	Zuschüsse an die BVG für Ersatzinvestitionen des ÖPNV (Verkehrsvertrag)	
	89118	Zuschüsse an die BVG für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen	
0730	89110	Vorbereitung und Durchführung von Brückenbaumaßnahmen der Deutschen Bahn AG und der Wasserstraßenverwaltung	69
0730	89112	Anteil Berlins am zweigleisigen Ausbau der Stettiner Bahn zwischen Angermünde und Stettin	70
0730	89113	Zuschuss für die Beschaffung von Elektrobussen zur Stärkung der schadstoffarmen und klimaschützenden Mobilität	71
0730	89114	Zuschüsse an die BVG für Ersatzinvestitionen des ÖPNV (Verkehrsvertrag)	72
0730	89118	Zuschüsse an die BVG für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen	73
0740 Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher - und Klimaschutz - Tiefbau -			
0740	33190	Zweckgebundene Einnahmen vom Bund für Investitionen	74
0740	52102	Unterhaltung von Brücken, Tunnel- und Ingenieurbauwerken im Zuge von Straßen und Wegen	75

Kapitel	Titel	Bezeichnung	Bericht
0740	52103	Unterhaltung baulicher Anlagen des Wasserstraßenbaus und der Wasserwirtschaft	76
0740	54040	Bauvorbereitungsmittel	77 1 Anlage
0740	72001	Maßnahmen des Straßenbaus im Zentralen Bereich und im Bereich des Potsdamer/ Leipziger Platzes	78
0740	72002	Maßnahmen im Zusammenhang von Bundesstraßen und des Straßenbaus des zentralen Bereichs	79
0740	72003	Neubau einer Straßenverbindung An der Wuhlheide bis Märkische Allee (Weiterbau der TVO –Tangentialverbindung Ost)	80
0740	72014	Neubau von elektrischen Straßenbeleuchtungsanlagen	
	72015	Ersatz und Umbau von Gasstraßenbeleuchtungsanlagen	81
0740	72221 bis 72787	Diverse Brückenneubauten	82
0740	72332	Ausbau der Panke in Berlin Mitte und Pankow (Phase II)	83
0740	72850 (neu)	Neubau der Schleuse Neukölln sowie brückennaher Uferwände des Neuköllner Schifffahrtskanal im Bereich der Teupitzer-, Treptower-, Wildenbruch- und der Lohmühlenbrücke	84
0770 Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher - und Klimaschutz			
- Integratives Verkehrsmanagement -			
0770	Übergreifend	Organisationsuntersuchung zur Verkehrslenkung Berlin	85
0770	11155 (neu)	Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Straßen	86
0770	51701	Bewirtschaftungsausgaben	87
0770	52121	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	88
0770	52512	Verkehrserziehung	89
0770	53111	Ausschreibungen, Bekanntmachungen	90
0770	54010	Dienstleistungen	91
0770	54022	Leistungen für Lichtsignalanlagen	92

Kapitel	Titel	Bezeichnung	Bericht
	72017	Neu- und Umbau von Lichtsignalanlagen zur ÖPNV-Beschleunigung	
0770	68569	Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zwecke im Inland	93
Einzelplan 27 - Aufwendungen der Bezirke - Umwelt, Mobilität, Verbraucher - und Klimaschutz			
2707	52132	Unterhaltung von Brunnenanlagen	94
2707	54010	Dienstleistungen	95

Ich bitte, die Beschlüsse damit als erledigt anzusehen.

In Vertretung

Dr. Silke Karcher
 Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Bericht Nr. 1 mit Anlagen:

Radverkehr

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV F1 / IV F2

08.04.2022

☎ 9(0)25 1368

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0730 - Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz - Verkehr

übergreifend	-
<u>Kapitel 0730</u>	Verkehr
Titel 52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs
Titel 52609	Thematische Untersuchungen
Titel 54010	Dienstleistungen
Titel 68353	Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems
Titel 68357	Förderung des Wirtschaftsverkehrs
Titel 72016	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr
<u>Kapitel 0740</u>	Tiefbau
Titel 68228	Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen
Titel 68229	Zuschuss an die GB infraVelo GmbH
Titel 89115	Bau von Radschnellwegen
Titel 89116	Zuschuss an die GB infraVelo GmbH zur Durchführung von investiven Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegeinfrastruktur

Folgendes beschlossen:

Übergreifend:

„Bitte um vollständige Übersicht aller für den Radverkehr im Einzelplan 07 und im SIWA veranschlagten Titel und Mittel. Bitte Bericht über die Zuständigkeiten der einzelnen Akteure (Senatsverwaltung, infraVelo, Velo GmbH) mit Personalstellen und ggf. Stellenzuwachs.“

Wie wird die Umsetzung des Radverkehrsplan koordiniert bzw. welche Arbeiten fallen auf die einzelnen Akteure und welche auf die Bezirke?

Welche Maßnahmen sind geplant, um die im Haushalt 2022/2023 veranschlagten Investitionsmittel für den Radverkehr tatsächlich umzusetzen (incl. SIWA)? Bitte um Darstellung der konkret geplanten Investitionen in den Radverkehr und von Bezirken gemeldeten Projekte mit Zeitraum und veranschlagtem Betrag für die Titel des Einzelplans 07 sowie SIWA.“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

Titel 52108, 52609, 54010, 68353, 68357, 72016:

„Wie viele km des Radverkehrsnetzes können voraussichtlich in 2022 und 2023 fertig gestellt werden? Kann der Ausbaupfad des Radverkehrsplans und damit die Vorgaben des Koalitionsvertrages (S. 58) und des Mobilitätsgesetzes § 40 Nummer 1) eingehalten werden? Falls nicht, woran scheitert dies?

Können Bundesförderprogramme die Finanzierung ergänzen? Wenn ja: Wann können diese in Anspruch genommen werden?

Welche zusätzliche Personalausstattung ist notwendig um die Realisierung des Vorrangnetzes und geschützter Radinfrastruktur an Hauptstraßen bis 2026 zu realisieren und ist diese Personalausstattung im Haushaltsplanentwurf berücksichtigt?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

Titel 52108:

„Bitte um schriftlichen Bericht. Welche Maßnahmen mit welchen voraussichtlichen Kosten und welchem zeitlichen Horizont sind bereits geplant? Welche Maßnahmen wurden 2020/2021 mit welchen jeweiligen Kosten aus diesem Titel finanziert?“

Welcher Anteil der verausgabten Gelder in 2020/21 ist für die

- a) Sanierung von bestehenden Radwegen
- b) die Neuanlage von Radwegen auf Strecken, die bisher keinen Radweg hatten
- c) die Neubeschichtung / Ummarkierung von Radwegen
- d) Ausbau/Verbreiterung von bestehenden Radwegen verwendet worden?

Sind die Mittel für die Installation von Anlagen für die berührungsreie Detektion des Radverkehrs für verkehrsabhängige LSA-Steuerung hier enthalten? In welcher Höhe?

Sind die Mittel für den Winterdienst hier auch enthalten? In welcher Höhe?

In welcher Höhe sind hier die Mittel für Fahrradabstellanlagen und Fahrradparkplätze abgebildet?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU)

„Wie hoch ist das IST in 2021?

Gibt es eine Prioritätenliste? Wenn ja, bitte vorlegen.“

(AfD)

„Für welche Maßnahmen sind die Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen im Einzelnen geplant?

Wie hoch waren die IST-Ausgaben 2021?“

(FDP)

Titel 72016:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden in 2020/21 umgesetzt?

Bitte um Bericht zu geplanten Projekten, jeweiligen voraussichtlichen Kosten und Fördermöglichkeiten (nach Bezirken aufgeschlüsselt). Wie soll Umsetzung im Zusammenspiel mit Bezirken verbessert werden?

Für welche Projekte könnten in welcher Höhe auch SIWANA-Mittel genutzt werden? Wie hoch sind die 2021 eingegangenen Verpflichtungen?

Wie begründet sich die Absenkung von 2021 auf 2022 und 2023?

(Fällige Verpflichtungsermächtigungen in 2023 hier mit 7.000.000€ höher als Budget in 2023 (6.000.000€))

Warum wurden die Ansätze gegenüber 2021 gekürzt? Reichen die Mittel aus, um die Radinfrastruktur entsprechend der Ziele auszubauen? Welche Möglichkeiten sieht die Senatsverwaltung, einen Mehrbedarf mit Fördermitteln des Bundes, der EU u.a. zu decken?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU)

„Gibt es bisher Modellprojekte in Zusammenhang frei zugänglicher und gesicherter Fahrradabstellanlagen? Wie ist der Planungsstand hinsichtlich des Baues von Fahrradparkhäusern?“

(AfD)

„Welche Maßnahmen sind im Einzelnen vorgesehen?

Wie waren die IST-Ausgaben in 2021?“

(FDP)

Titel 89115:

„Wie ist der aktuelle Stand bei der Schaffung der Radschnellwegrouten (pro Route)? Welche Maßnahmen werden von den Mitteln 2022 und 2023 jeweils gedeckt?“

(CDU)

„Welche Radschnellwege sollen umgesetzt werden? Wie ist der aktuelle Planungs- bzw. Umsetzungsstand?“

(AfD)

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden in 2021 umgesetzt? Für welche Radschnellwege wurden Verpflichtungen in welcher Höhe eingegangen?“

Welche Maßnahmen zur Errichtung von Radschnellwegen bedürfen 2022 und 2023 eines Zu- schusses des Senates und an wen wird dieser entrichtet?

Wie ist die Zeitplanung zur Verwirklichung der Radschnellwege?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

Hierzu wird berichtet:

Übergreifend:

Frage:

Bitte um vollständige Übersicht aller für den Radverkehr im Einzelplan 07 und im SIWA veranschlagten Titel und Mittel. Bitte Bericht über die Zuständigkeiten der einzelnen Akteure (Senatsverwaltung, infraVelo GmbH) mit Personalstellen und ggf. Stellenzuwachs.

Antwort:

Übersicht zu allen Titeln und Mitteln im Einzelplan 07 und SIWA, die dem Radverkehr zur Verfügung stehen, mit derzeitig bekanntem Mittelansatz für 2022 und 2023:

Kapitel	Titel	Bezeichnung	Ansatz 2022	Ansatz 2023
0730	52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	9.000.000 €	9.000.000 €
0730	52609	Thematische Untersuchungen	405.000 €	405.000 €
0730	54010	Dienstleistungen (Teilansätze 15 und 16)	550.000 €	400.000 €
0730	68353	Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems	1.500.000 €	1.500.000 €
0730	68357	Förderung des Wirtschaftsverkehrs	0 €	1.500.000 €
0730	72016	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr	5.000.000 €	6.000.000 €
0740	68228	Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten	2.950.000 €	3.500.000 €
0740	68229	Zuschuss an die GB infraVelo GmbH	7.500.000 €	7.500.000 €
0740	89115	Bau von Radschnellwegen	410.000 €	410.000 €
0740	89116	Zuschüsse an die GB InfraVelo GmbH von investiven Maßnahmen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radwegeinfrastruktur	1.500.000 €	2.500.000 €

Überjährige Ansätze in SIWA:

Tranche	Bezeichnung	Ansatz
SIWA III / V	Zuwendungen an die GB infraVelo GmbH zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (Teil 1 + 2).	80.000.000 €
SIWA IV	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (Investive Maßnahmen der Bezirke)	16.000.000 €

Zuständigkeiten:

Die allgemeinen Zuständigkeiten im Land Berlin (insbesondere der Hauptverwaltungen) werden durch das Gesetz über die Zuständigkeiten in der Allgemeinen Berliner Verwaltung (Allgemeines Zuständigkeitsgesetz - AZG), hier in § 4-Zuständigkeitsverteilung sowie in der zu § 4 dazugehörigen Anlage (Allgemeiner Zuständigkeitskatalog), geregelt.

Durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz können und werden Aufgaben aus ihrem Zuständigkeitsbereich an die GB infraVelo GmbH übertragen. Gegenstand der zu erbringenden Aufgaben sind dabei Leistungen wie die Wahrnehmung von Projektsteuerungs-, Projektmanagement-, Baumanagement- sowie Bauherrenaufgaben, im Zusammenhang mit anstehenden Radverkehrs-Infrastrukturmaßnahmen des Landes Berlin, inkl. der dafür erforderlichen kaufmännischen, administrativen, technischen und sonstigen Dienstleistungen für das Land Berlin einschließlich seiner Einrichtungen, u.a. Anstalten, Körperschaften und Stiftungen des öffentlichen Rechts sowie für Körperschaften des privaten Rechts, an denen das Land Berlin unmittelbar oder mittelbar beteiligt ist.

Stellenplan bei der Senatsverwaltung:

Bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz sind aktuell insgesamt 21 Stellen ausschließlich für die Belange des Radverkehrs zuständig. Zudem sind weitere Stellen anteilig mit Belangen des Radverkehrs beschäftigt. Ein Stellenaufwuchs ist bisher nicht vorgesehen, eine Entscheidung über die Verortung aller neuen Stellen ist noch nicht erfolgt.

Stellenplan bei der GB infraVelo GmbH:

Der Stellenplan der GB infraVelo GmbH für die Jahre 2022 und 2023 sieht insgesamt 43,5 Stellen vor, von denen aktuell 38 Stellen besetzt sind. Ein Stellenaufwuchs ist derzeit nicht vorgesehen.

Frage:

Wie wird die Umsetzung des Radverkehrsplan koordiniert bzw. welche Arbeiten fallen auf die einzelnen Akteure und welche auf die Bezirke?

Antwort:

Die Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr in der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz wurde mit der Gesamtsteuerung für die Umsetzung des Radverkehrsplans (RVP) beauftragt. Zentrales Element der Steuerungsstruktur sind quartalsweise Entscheidungsrunden unter Teilnahme der Staatssekretärin für Mobilität und relevanten EntscheidungsträgerInnen.

Die Steuerung umfasst insbesondere das Monitoring der Umsetzung der 123 Maßnahmen, die als Bestandteil des Radverkehrsplans beschlossen wurden. Die Zuständigkeiten für diese Maßnahmen auf Senats- oder Bezirksebene wurden bereits in dem Maßnahmenplan, der als Anlage zum Radverkehrsplan beschlossen wurde, festgelegt (Download unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsplan/>). Große Maßnahmen, insbesondere die Maßnahme „Umsetzung des Radverkehrsnetzes“, betreffen häufig mehrere Akteure. Zum Beispiel stellt die Priorisierung von Maßnahmen, die sich aus dem Radverkehrsnetz ergeben, eine Aufgabe dar, die durch die Senatsverwaltung in Zusammenarbeit mit der GB infraVelo GmbH durchgeführt wird; die Planung und Umsetzung der baulichen Maßnahmen liegt dann in den meisten Fällen bei den Bezirken als zuständige Baulastträger.

Frage:

Welche Maßnahmen sind geplant, um die im Haushalt 2022/2023 veranschlagten Investitionsmittel für den Radverkehr tatsächlich umzusetzen (incl. SIWA)? Bitte um Darstellung der konkret geplanten Investitionen in den Radverkehr und von Bezirken gemeldeten Projekte mit Zeitraum und veranschlagtem Betrag für die Titel des Einzelplans 07 sowie SIWA.

Antwort:

Neu vorgesehene Investitionsmaßnahmen im Radverkehr können den Anlagen „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 04“ und „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 05“ entnommen werden. Bestehende Investitionsmaßnahmen im Radverkehr sind der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 03“ zu entnehmen. Die SIWA-Mittel werden zusätzlich zu den in Anlage 5 genannten Projekten vor allem für die Planung der Radschnellverbindungen und Fahrradparkhäuser verwendet, so dass sie vollständig für laufende Projekte vorgesehen sind.

Titel 52108, 52609, 54010, 68353, 68357, 72016:

Frage:

Wie viele km des Radverkehrsnetzes können voraussichtlich in 2022 und 2023 fertig gestellt werden? Kann der Ausbaupfad des Radverkehrsplans und damit die Vorgaben des Koalitionsvertrages (S. 58) und des Mobilitätsgesetztes § 40 Nummer 1) eingehalten werden? Falls nicht, woran scheitert dies?

Antwort:

Die Anzahl der in den Jahren 2022 und 2023 fertiggestellten Kilometer kann aktuell noch nicht fundiert abgeschätzt werden. Dies ist erst nach Beschluss des Haushalts sowie der Festlegung der

im Rahmen der Maßnahmen möglich, die im Rahmen der mit den Bezirken verabredeten beschleunigten Umsetzung von Maßnahmen umgesetzt werden.

Maßnahmen werden im Rahmen der im Doppelhaushaltsplan veranschlagten Mittel mit dem vorhandenen Personal umgesetzt. Infrastrukturelle Vorhaben wie die Planung und Umsetzung des neuen Vorrangnetzes, die im MobG BE als Schwerpunkt für den RVP festgelegt wurden, werden im Umfang der jeweiligen Ressourcen künftiger Haushaltspläne durchgeführt.

Für die Zielerreichung der Ausbaupfade des Radverkehrsplans ist ein Aufbau zusätzlicher personeller und finanzieller Ressourcen in der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher und Klimaschutz sowie in den Bezirken erforderlich.

Detaillierte Aussagen zu den Titeln 68353 und 68357 sind den Berichten mit den Nummern 3 und 57 zu entnehmen.

Frage:

Können Bundesförderprogramme die Finanzierung ergänzen? Wenn ja: Wann können diese in Anspruch genommen werden?

Antwort:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher und Klimaschutz strebt eine verstärkte Nutzung von Bundesfördermitteln an. Die nachfolgend aufgelisteten Bundesförderprogramme können die Finanzierung in den Haushaltstiteln als Anteilfinanzierung in Höhe von 50-80 % ergänzen. Somit ist ein komplementärer Eigenanteil von 20-50 % zu erbringen.

Im Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr stehen dem Land Berlin rund 43 Mio. € als Anteilfinanzierung von 75 bis 80 % zur Verfügung, aber nur bis Ende des Jahres 2023. Inhaltlicher Schwerpunkt der Förderung liegt in einer flächendeckenden und sicheren Radverkehrsinfrastruktur.

Anteilsfinanzierte Bundesförderprogramme können nur insoweit in Anspruch genommen werden, wie die entsprechenden Komplementärmittel in den Haushaltsplänen bereitstehen.

Im Förderprogramm „Modellvorhaben des Radverkehrs“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr werden innovative Modellprojekte zu 75 % gefördert. Die Bundesmittel stehen bis 2026 zur Verfügung. Projekte können im Antragsverfahren eingereicht werden. Einen Länderschlüssel gibt es nicht.

Im Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz werden regionale Modellprojekte zu 80 % gefördert. Projekte können im Antragsverfahren eingereicht werden. Einen Länderschlüssel gibt es nicht. Förderaufrufe finden bis Ende 2024 statt. Die Projektlaufzeit beläuft sich auf bis zu vier Jahre.

Im Förderprogramm „Kommunalrichtlinie“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz wird u.a. Radverkehrsinfrastruktur zu 50 % gefördert (nur Baukosten). Projekte können im Antragsverfahren bis Ende 2027 eingereicht werden. Die Projektlaufzeit beläuft sich auf bis zu zwei Jahre. Einen Länderschlüssel gibt es nicht. Die Anträge müssen direkt von den Bezirken gestellt werden.

Frage:

Welche zusätzliche Personalausstattung ist notwendig um die Realisierung des Vorrangnetzes und geschützter Radinfrastruktur an Hauptstraßen bis 2026 zu realisieren und ist diese Personalausstattung im Haushaltsplanentwurf berücksichtigt?

Antwort:

Bereits im Rahmen der Erstellung des Berliner Radverkehrsplans (RVP) wurde in 2021 grob kalkuliert, welche personellen Kapazitäten und finanziellen Ressourcen bereitgestellt werden müssten, um das Radverkehrsnetz (Vorrang- und Ergänzungsnetz, ohne Radschnellverbindungen) zu realisieren.

Für die Realisierung (Planung und Bau) des ca. 850 km langen Radvorrangnetzes wurde eine Kostenschätzung von rund 670 Mio. € ermittelt. Hinzu kommen die Kosten für die Realisierung geschützter Radverkehrsinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen (HVS) außerhalb des Radvorrangnetzes. Konkret sind dies ca. 450 km HVS im Ergänzungsnetz und weitere ca. 550 km HVS außerhalb des Radnetzes. In Summe soll damit gemäß den Richtlinien der Regierungspolitik bis 2027 Radverkehrsinfrastruktur im Vorrangnetz und an Hauptverkehrsstraßen auf einer Gesamtlänge von ca. 1.850 km realisiert sein. Für die Umsetzung (Planung und Bau) dieser Größenordnung kann rechnerisch von einer zusätzlich notwendigen Personalausstattung von insgesamt ca. 200 VZÄ (Vollzeitäquivalenten) in der Berliner Verwaltung (SenUMVK und Bezirke!) ausgegangen werden die schrittweise bis ca. 2028 aufwachsen müsste. Welche Mengen- und Synergieeffekte bei der Rechnung mit berücksichtigt werden müssen, wir Gegenstand der weiteren Erörterung sein.

Neben ausreichenden personellen und finanziellen Ressourcen auf verschiedenen Ebenen der Berliner Verwaltung hängt die Zielerreichung jedoch von vielen weiteren Faktoren ab, wie z.B. der Leistungsfähigkeit externer Auftragnehmer (v.a. Planungsbüros und Baufirmen) und der erfolgreichen Abstimmung mit anderen Planungsprozessen und Baumaßnahmen (Leistungsbetriebe, Wohnungsbau, etc.) im Land Berlin.

Titel 52108

Frage:

Bitte um schriftlichen Bericht. Welche Maßnahmen mit welchen voraussichtlichen Kosten und welchem zeitlichen Horizont sind bereits geplant?

Antwort:

Eine Übersicht zu den Maßnahmen ist der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 02“ zu entnehmen.

Frage:

Welche Maßnahmen wurden 2020/2021 mit welchen jeweiligen Kosten aus diesem Titel finanziert?

Welcher Anteil der verausgabten Gelder in 2020/21 ist für die

- a) Sanierung von bestehenden Radwegen
- b) die Neuanlage von Radwegen auf Strecken, die bisher keinen Radweg hatten
- c) die Neubeschichtung / Ummarkierung von Radwegen
- d) Ausbau/Verbreiterung von bestehenden Radwegen verwendet worden?

Antwort:

Eine Übersicht zu den Maßnahmen ist der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 01“ zu entnehmen.

- Zu a) 40%
- Zu b) nicht in diesem Titel
- Zu c) 38%
- Zu d) 3%

Ergänzend wird mitgeteilt, dass 19 % der Mittel dieses Titels für Fahrradabstellanlagen und Fahrradparkplätze verausgabt wurden.

Frage:

Sind die Mittel für die Installation von Anlagen für die berührungsreie Detektion des Radverkehrs für verkehrsabhängige LSA-Steuerung hier enthalten? In welcher Höhe?

Antwort:

Die Mittel für die Installation von Anlagen für die berührungsreie Detektion des Radverkehrs für verkehrsabhängige LSA-Steuerungen sind in diesem Titel nicht enthalten.

Frage:

Sind die Mittel für den Winterdienst hier auch enthalten? In welcher Höhe?

Antwort:

Die Mittel für den Winterdienst sind in diesem Titel nicht enthalten.

Frage:

In welcher Höhe sind hier die Mittel für Fahrradabstellanlagen und Fahrradparkplätze abgebildet?

Antwort:

Die Angaben sind der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 01“ zu entnehmen. Für Fahrradabstellanlagen und Fahrradparkplätze wurden aus diesem Titel in den Jahren 2020 und 2021 Mittel in Höhe von 2.330.969,34 € verausgabt.

Frage:

Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt?

Antwort:

Eine Übersicht ist der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 01“ zu entnehmen.

Frage:

Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?

Antwort:

Eine Übersicht ist der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 02“ zu entnehmen.

Frage:

Wie hoch ist das IST in 2021?

Antwort:

Eine Übersicht ist der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 01“ zu entnehmen. Im Haushaltsjahr 2021 wurden aus dem Titel 52108 Mittel in Höhe von 10.750.235,28 € verausgabt.

Frage:

Gibt es eine Prioritätenliste? Wenn ja, bitte vorlegen.

Antwort:

Im Jahr 2021 wurde der Radverkehrsplan und das neue Radverkehrsnetz verabschiedet. Auf Grundlage dieser neuen Planwerke wird ein Priorisierungskonzept erstellt, welches sich derzeit noch in Bearbeitung befindet. Ziel dieses Priorisierungskonzeptes ist es, pro Bezirk eine Prioritätenliste für alle Radverkehrsmaßnahmen aufzustellen, die Bestandteil des Radnetzes sind. Bis das Priorisierungskonzept fertiggestellt ist und angewendet werden kann, werden insbesondere bestehende Maßnahmen mit vertraglichen Verpflichtungen und Maßnahmen im Vorrangnetz priorisiert.

Frage:

Für welche Maßnahmen sind die Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen im Einzelnen geplant?

Antwort:

Die Übersichten dazu sind den Anlagen „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 01“ und „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 02“ zu entnehmen.

Frage:

Wie hoch waren die IST-Ausgaben 2021?

Antwort:

Eine Übersicht ist der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 01“ zu entnehmen. Im Haushaltsjahr 2021 wurden aus dem Titel 52108 Mittel in Höhe von 10.750.235,28 € verausgabt.

Titel 72016

Frage:

Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden in 2020/21 umgesetzt?

Antwort:

Eine Übersicht ist der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 03“ zu entnehmen. Im Haushaltsjahr 2021 wurden aus dem Titel 72016 Mittel in Höhe von 4.110.767,64 € verausgabt.

Frage:

Bitte um Bericht zu geplanten Projekten, jeweiligen voraussichtlichen Kosten und Fördermöglichkeiten (nach Bezirken aufgeschlüsselt). Wie soll Umsetzung im Zusammenspiel mit Bezirken verbessert werden?

Antwort:

Die neu geplanten Projekte für den Titel sind der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 04“ zu entnehmen. Die bestehenden Projekte können der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 03“ entnommen werden. Über den genauen Zeitpunkt der Realisierung dieser Projekte kann abschließend erst nach Beschluss des Haushalts entschieden werden.

Die Übersicht über die in SIWA geplanten Maßnahmen ist der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 05“ zu entnehmen).

Bei einer Förderung über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes ist ein Eigenanteil von 25 % zu leisten. Anteilsfinanzierte Bundesförderprogramme können insoweit in Anspruch genommen werden, wie die entsprechenden Komplementärmittel in den Haushaltsplänen bereitstehen. Es wird derzeit im Zusammenspiel zwischen den Bezirken und der SenUMVK eine Projekteinheit Radwege aufgestellt, die die schnellere Realisierung von Radverkehrsmaßnahmen unterstützen soll. Das derzeit vorhandene Personal in den Bezirken stellt jedoch einen Engpass dar..

Frage:

Für welche Projekte könnten in welcher Höhe auch SIWANA-Mittel genutzt werden?

Antwort:

Eine Übersicht ist der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 05“ zu entnehmen. Zudem wird die Planung der Radschnellverbindungen sowie der Fahrradparkhäuser aus den Mitteln finanziert.

Frage:

Wie hoch sind die 2021 eingegangenen Verpflichtungen?

Antwort:

Im Haushaltsjahr 2021 wurden in diesem Titel insgesamt Mittel in Höhe von 18.799.753,09 € festgelegt. Die Festlegungen verteilen sich auf das Jahr 2021 sowie auf die Verpflichtungsermächtigungen 2022-2024 und auf die laufenden Geschäfte.

Frage:

Wie begründet sich die Absenkung von 2021 auf 2022 und 2023? (Fällige Verpflichtungsermächtigungen in 2023 hier mit 7.000.000€ höher als Budget in 2023 (6.000.000€))

Warum wurden die Ansätze gegenüber 2021 gekürzt? Reichen die Mittel aus, um die Radinfrastruktur entsprechend der Ziele auszubauen? Welche Möglichkeiten sieht die Senatsverwaltung, einen Mehrbedarf mit Fördermitteln des Bundes, der EU u.a. zu decken?

Antwort:

Die Reduzierung der Ansätze in den Jahren 2022 und 2023 begründet sich aus bisherigen Erfahrungen zu umsetzbaren Volumina der vergangenen Haushaltjahre im Zuge der Haushaltsaufstellung.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz strebt an, die Bundesförderprogramm stärker zu nutzen. Hier kommt in erster Linie das Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes in Frage. Allerdings sind hier einige Voraussetzungen zu beachten:

- Ein Eigenanteil von 25 % ist zu leisten.
- Projekte müssen baulich bis Ende 2023 abgeschlossen sein.
- Projekte, die bereits eine andere Finanzierung besitzen, können nicht über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ gefördert werden.

Diese Voraussetzungen verdeutlichen, dass das Sonderprogramm „Stadt und Land“ nur für einen Teil der geplanten Maßnahmen in diesem Titel genutzt werden kann. Zudem muss sichergestellt sein, dass die Ansätze in diesem Titel ausreichen, um den Eigenanteil von 25 % zu leisten.

Die vorläufige Haushaltswirtschaft im Jahr 2022 wirkt sich auf die Umsetzung der Maßnahmen in diesem Titel aus. Da Leistungen zur Planung und Umsetzung der Maßnahmen derzeit nicht ausgeschrieben werden können, kommt es zu zeitlichen Verzögerungen, die wiederum einen Finanzierungsstau im Jahr 2023 erzeugen werden.

Frage:

Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt?

Antwort:

Eine Übersicht ist der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 03“ zu entnehmen.

Frage:

Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?

Antwort:

Eine Übersicht ist der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 04“ zu entnehmen.

Frage:

Gibt es bisher Modellprojekte in Zusammenhang frei zugänglicher und gesicherter Fahrradabstellanlagen? Wie ist der Planungsstand hinsichtlich des Baues von Fahrradparkhäusern?

Antwort:

Aus dem Titel 72016 werden keine Modellprojekte für die Errichtung frei zugänglicher und gesicherter Fahrradabstellanlagen umgesetzt. Ein Modellprojekt für die Errichtung zugangsgesicherter Fahrradabstellanlagen ist voraussichtlich am Rathaus Schöneberg geplant, wobei für diese Maßnahme anteilig finanzielle Mittel aus dem Titel 52108 bereitgestellt werden. Zu dem Planungstand hinsichtlich des Baus von Fahrradparkhäusern ist anzumerken, dass nach gegenwärtigem Stand drei Fahrradparkhäuser (FPH) anvisiert sind (FPH Ostkreuz - Fertigstellung vrsl. 2027, FPH Mahlsdorf - Fertigstellung vrsl. 2026 und FPH Haselhorst - Fertigstellung vrsl. 2025). Die Finanzierung der genannten FPH erfolgt aus Kapitel 9810 Titel 82034/84027 (Haushalt SIWA).

Frage:

Welche Maßnahmen sind im Einzelnen vorgesehen?

Antwort:

Eine Übersicht ist der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 04“ zu entnehmen.

Frage:

Wie waren die IST-Ausgaben in 2021?

Antwort:

Eine Übersicht ist der Anlage „Bericht 1 für MobiA 2. Lsg 22-23_Anlage 03“ zu entnehmen. Im Haushaltsjahr 2021 wurden aus dem Titel 72016 Mittel in Höhe von 4.110.767,64 € verausgabt.

Titel 89115 (Kapitel 0740):

Frage:

Wie ist der aktuelle Stand bei der Schaffung der Radschnellwegrouten (pro Route)? Welche Maßnahmen werden von den Mitteln 2022 und 2023 jeweils gedeckt?

Frage:

Welche Radschnellwege sollen umgesetzt werden? Wie ist der aktuelle Planungs- bzw. Umsetzungsstand?

Antwort:

Mit diesem Titel werden Ansätze bereitgestellt, die als ausgabenseitige Veranschlagung des mindestens 25 %-igen Komplementäranteils des Landes Berlin zu den Finanzhilfen des Bundes zur Förderung des Baus der Radschnellverbindung (RSV) 3 -Kronprinzessinnenweg- (RSV 9 - Ost-Route anvisiert) dienen.

Eine Bestätigung zur Inanspruchnahme der Finanzhilfen des Bundes (BMDV) ist für die RSV 3 erfolgt und wird für die RSV 9 anvisiert. Die Förderung beträgt maximal 75 % der förderfähigen Kosten. Beide RSV befinden sich gegenwärtig in der Planungsphase. Die Fertigstellung der RSV 3 und 9 ist für 2030 vorgesehen.

Darüber hinaus werden Radschnellverbindungen aus Kapitel 9810 Titel 82034/84027 (Haushalt SIWA) finanziert. Gegenwärtig werden folgende Radschnellverbindungen hinsichtlich einer möglichen Realisierung beplant: Y-Trasse (RSV 1 - Stand: Vorplanung), Mitte-Tegel-Spandau (RSV 2 - Stand: Machbarkeitsuntersuchung abgeschlossen), Königsweg (RSV 3 - Stand: Vorplanung), Panketrail (RSV 4 - Stand: Vorplanung), West-Route (RSV 5 - Stand: Vorplanung), Teltowkanalroute (RSV 6 - Stand: Vorplanung), Nonnendammallee - Falkenseer-Chaussee (RSV 8 - Stand: Machbarkeitsuntersuchung abgeschlossen), Ostroute (RSV 9 - Stand: Vorplanung) und Reinickendorf-Route (RSV 10 - Stand: Machbarkeitsuntersuchung abgeschlossen).

Nach § 22 des Berliner Straßengesetzes dürfen Radschnellverbindungen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt wird. Der Fertigstellung der Antragsunterlagen für die ersten Radschnellverbindungen wird in 2023 angestrebt.

Frage:

Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden in 2021 umgesetzt? Für welche Radschnellwege wurden Verpflichtungen in welcher Höhe eingegangen?

Welche Maßnahmen zur Errichtung von Radschnellwegen bedürfen 2022 und 2023 eines Zuschusses des Senates und an wen wird dieser entrichtet?

Wie ist die Zeitplanung zur Verwirklichung der Radschnellwege?

Antwort:

Mit diesem Titel werden Ansätze bereitgestellt, die als ausgabenseitige Veranschlagung des mindestens 25 %-igen Komplementäranteils des Landes Berlin zu den Finanzhilfen des Bundes zur Förderung des Baus der Radschnellverbindung (RSV) 3 -Kronprinzessinnenweg- (RSV 9 - Ost-Route anvisiert) dienen.

Eine Bestätigung zur Inanspruchnahme der Finanzhilfen des Bundes (BMDV) ist für die RSV 3 erfolgt und wird für die RSV 9 anvisiert. Die Förderung beträgt maximal 75 % der förderfähigen Kosten. Beide RSV befinden sich gegenwärtig in der Planungsphase: Vorplanung. Die Fertigstellung der RSV 3 und 9 ist für 2030 vorgesehen. Es sind in 2021 Mittelabflüsse aus diesem Titel i. H. v. 93.466,63 € erfolgt.

Für die RSV 3 wurden bisher Gesamtzuwendungen für die Haushaltjahre 2020 bis 2024 in Höhe von 4.669.236 € an die GB infraVelo GmbH beschieden (benötigte Mittel und zukünftiger Bedarf).

Darüber hinaus werden Radschnellverbindungen aus Kapitel 9810 Titel 82034/84027 (Haushalt SIWA) finanziert. Gegenwärtig werden folgende Radschnellverbindungen hinsichtlich einer möglichen Realisierung beplant: Y-Trasse (RSV 1 - Stand: Vorplanung), Mitte-Tegel-Spandau (RSV 2 - Stand: Machbarkeitsuntersuchung abgeschlossen), Königsweg (RSV 3 - Stand: Vorplanung), Panketrail (RSV 4 - Stand: Vorplanung), West-Route (RSV 5 - Stand: Vorplanung), Teltowkanalroute (RSV 6 - Stand: Vorplanung), Nonnendammallee - Falkenseer-Chaussee (RSV 8 - Stand: Machbarkeitsuntersuchung abgeschlossen), Ostroute (RSV 9 - Stand: Vorplanung) und Reinickendorf-Route (RSV 10 - Stand: Machbarkeitsuntersuchung abgeschlossen).

Maßnahme beendet
Umsetzung d. Maßnahme

Bezirk	Name des Vorhabens	festgelegte Mittel/ Gesamtkosten (€)	Mittelabfluss 2020 (€)	Mittelabfluss 2021 (€)
Charlottenburg-Wilmersdorf	Planung Radverkehrsanlagen Hohenzollerndamm zwischen Fehrbelliner Platz und Sächsische Straße	14.522,00	12.750,17	0,00
Charlottenburg-Wilmersdorf	Verbreiterung der Bussonderfahrstreifen in der Hardenbergstraße zwischen Jebensstraße und Ernst-Reuter-Platz und Erweiterung der Geltungszeiten durch Aufhebung aller zeitlichen Einschränkungen	48.000,00	12.791,98	0,00
Charlottenburg-Wilmersdorf	Sanierung des Radwegs der Hardenbergstraße zw. Jebensstraße und Joachimsthaler Straße (Richtung Joachimsthaler Straße)	25.000,00	0,00	0,00
Charlottenburg-Wilmersdorf	Planungsleistungen für die Sanierung des Radwegs Spandauer Damm zwischen Sophie-Charlotten-Straße und Nithackstraße	14.790,00	14.790,00	
Charlottenburg-Wilmersdorf	Sanierung des Radwegs im Spandauer Damm von Spreetalallee bis KGA Wochenende II (Nr. 232) (Seitenraum auf der nördlichen Straßenseite)	196.000,00		
Charlottenburg-Wilmersdorf	Sanierung der Radwege Luisenplatz zwischen Spandauer Damm/Otto-Suhr-Allee und Schlossbrücke (Seitenraum auf beiden Straßenseiten)	75.000,00	4.640,00	70.360,00
Charlottenburg-Wilmersdorf	Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Straße „Salzufer“ (Aufstellen von Sperrposten zur Verhinderung von vorschriftswidrigem Parken)	100.000,00		84.839,69
Charlottenburg-Wilmersdorf	Sanierung der Radwege im Knotenpunktbereich Bundesallee/Hohenzollerndamm/Nachodstraße/Pariser Straße/Regensburger Straße	516.957,82	465.095,55	0,00
Charlottenburg-Wilmersdorf	Planung Sanierung der Radwege in der Detmolder Straße zwischen Blisseestraße und Mecklenburgische Straße	56.220,09		0,00
Charlottenburg-Wilmersdorf	Planung Markierungen und bauliche Schutzmaßnahmen zur Absicherung des von der Wilmersdorfer Straße in die Giesebrichtstraße einbiegenden Radverkehrs	1.500,00		0,00

Friedrichshain-Kreuzberg	Markierung von Radverkehrsanlagen auf der Möckernstraße zwischen Tempelhofer Ufer und Yorckstraße - Westseite	312.144,26		312.144,26
Friedrichshain-Kreuzberg	Lückenschluss RR 10 in der Dresdener Straße von der Dresdener Straße 176 und 177	60.040,14	1.199,45	0,00
Friedrichshain-Kreuzberg	Fahrradstraßen Südstern - Mariannenplatz	210.563,02		192.547,99
Friedrichshain-Kreuzberg	Planung Bau eines Radwegs nördlich des Landwehrkanals im Bereich Böcklerpark zwischen der Uferpromenade Fraenkelufer und der Prinzenstraße	3.436,12	1.718,06	
Friedrichshain-Kreuzberg	Sanierung des Radwegs auf der Ostseite des Mehringdamms zwischen Bergmannstraße und Gneisenaustraße	610.000,00	0,00	204.319,80
Friedrichshain-Kreuzberg	Bauliche Protektion im Bereich Oberbaumstraße und -brücke	200.000,00		196.970,86
Friedrichshain-Kreuzberg	Sanierung des Radweges in der Oranienstraße zwischen Alte Jakobstraße und Stallschreibenstraße (Seitenraum auf der nördlichen Straßenseite)	706.483,86	229.057,17	175.442,24
Friedrichshain-Kreuzberg	Markierung der Radverkehrsanlagen in der Hasenheide (Südseite)	588.667,66	18.114,17	0,00
Friedrichshain-Kreuzberg	Planung Radverkehrsanlagen und Schaffung von Liefer- und Kurzparkmöglichkeiten im Ortsteil Friedrichshain Nord	238.851,82	76.395,07	4.760,00
Friedrichshain-Kreuzberg	Sanierung des Radweges in der Oranienstraße auf der Nordseite zwischen Axel-Springer-Straße und Alte Jakobstraße	242.131,17	61.885,38	
Friedrichshain-Kreuzberg	Markierung der Radverkehrsanlagen an den Straßen Schöneberger Ufer, Tempelhofer Ufer und Waterloo Ufer	576.236,00		422.470,02
Friedrichshain-Kreuzberg	Planung Radverkehrsanlagen und Schaffung von Liefer- und Kurzparkmöglichkeiten im Ortsteil Friedrichshain Süd	211.519,60	79.654,30	50.654,25
Friedrichshain-Kreuzberg	Planung Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung im Ortsteil Kreuzberg	213.260,08	4.497,64	
Friedrichshain-Kreuzberg	Markierung von Radverkehrsanlagen auf dem Kottbusser Damm zwischen Maybachufer und Hermannplatz - beidseitig (ehemals Geschützter Radfahrstreifen Kottbusser Damm)	461.000,00	48.032,27	345.163,09
Friedrichshain-Kreuzberg	Asphaltierung eines Rad- und Gehwegs im Zuge der Wannseeroute zwischen Wilhelmstraße und Stresemannstraße (Ergänzung Beleuchtung)	30.000,00		12.924,35

Friedrichshain-Kreuzberg	Markierung der Radverkehrsanlagen an der Straße Hallesches Ufer	316.187,00	32.775,84	254.745,62
Friedrichshain-Kreuzberg	Sanierung des Radwegs in der Petersburger Straße von Frankfurter Tor bis Bersarinplatz (Seitenraum auf der östlichen Straßenseite)	107.884,26	50.080,18	
Friedrichshain-Kreuzberg	Fahrradstraßen Palisanderstraße - Weiderweg - Rigaer Straße	196.214,60		190.397,23
Friedrichshain-Kreuzberg	Rote Markierung der Radfahrstreifen An der Schillingbrücke	12.289,89	12.289,89	
Friedrichshain-Kreuzberg	Geschützte Radverkehrsanlagen in der Tamara-Danz-Straße (beidseitig)	82.228,95	2.998,80	0,00
Friedrichshain-Kreuzberg	Sanierung des Radwegs in der Möckernstraße von Yorckstraße bis Hornstraße (Seitenraum auf der östlichen Straßenseite)	155.455,11	77.916,60	71.448,53
Friedrichshain-Kreuzberg	Planung Sanierung des Radwegs in der Karl-Marx-Allee zwischen Strausberger Platz und Kino Kosmos	115.397,41		0,00
Friedrichshain-Kreuzberg	Planung Anbindung des Radbahn-Realabors an die LSA-Knoten Kottbusser Tor und Skalitzer Straße / Manteuffelstraße durch Schaffung von Radverkehrsanlagen außerhalb der eigentlichen Reallabor-Teststrecke	13.700,00		13.700,00
Friedrichshain-Kreuzberg	Markierung der Radverkehrsanlage in der Frankfurter Allee zwischen Niederbarnimstraße und Jessener Straße (Seitenraum auf der südlichen Straßenseite)	367.296,26	206.203,24	30.079,62
Friedrichshain-Kreuzberg	Markierung von Radverkehrsanlagen auf der Kottbusser Straße (beidseitig) ehemals Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Kottbusser Straße einschließlich der Radverkehrsführung am Kottbusser Tor	200.232,67		0,00
Friedrichshain-Kreuzberg	Markierung von überwiegend durch Sperrpfosten geschützten Radfahrstreifen im Straßen-zug Kleiststraße-Bülowstraße zwischen Keith- und Steinmetzstraße (einschließlich Einrichtung eines Zweirichtungsradswegs bis zur Einmündung	839.045,11		767.928,53
Friedrichshain-Kreuzberg	Sanierung der Radverkehrsanlagen im Mündungsbereich des ehemaligen Luisenstädtischen Kanals	25.633,48	10.321,54	15.311,94
Lichtenberg	Planung und Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Rhinstraße zwischen Plauener Straße und Marzahner Straße (Ostseite)	430.483,33	340.498,01	41.524,13

Lichtenberg	Sanierung des Radwegs in der Falkenberger Chaussee von S-Bahnhof Hohenschönhausen bis Pablo-Picasso-Straße (Südseite)	126.000,00		0,00
Lichtenberg	Planung Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Scheffelstraße im Anschluss an die Straßenbahnerneuerung HOAI 5+6 schon enthalten	70.000,00	21.551,76	6.748,79
Lichtenberg	Planung und Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Rhinstraße zwischen Plauener Straße und Marzahner Straße (Westseite)	440.635,37	111.098,10	329.537,27
Lichtenberg	Sanierung und Grünbeschichtung eines Radfahrstreifens in der Skandinavischen Straße - Weitlingstraße zwischen Egmonttsstraße und Bhf. Lichtenberg	161.504,56		161.504,56
Lichtenberg	Asphaltierung von bisher gepflasterten Teilbereichen der Wallensteinstraße zur Erleichterung des Radverkehrs (Erweiterung)	66.000,00	66.000,00	
Marzahn-Hellersdorf	Planung Sanierung der Radwege in der Gützower Straße	15.859,74	11.858,96	0,00
Marzahn-Hellersdorf	Sanierung des Radwegs am Knotenpunkt Märkische Allee / Alt-Biesdorf (Markierung von Radfahrstreifen, Bau von Auf- und Abfahrrampen)	203.997,83		92.307,04
Marzahn-Hellersdorf	Sanierung des Radwegs TR7 zwischen Mehrower Allee und Havemannstraße <i>nördlicher Abschnitt</i>	848.151,99	30.455,73	94.007,33
Marzahn-Hellersdorf	Sanierung der Radverkehrsanlage in der Knotenpunktausfahrt Landsberger Allee hinter Raoul-Wallenberg-Straße (Herstellung eines Radwehabschnitts durch Bordversetzung)	41.890,10	41.890,10	
Mitte	Planung Sanierung des Radwegs in der Führer Straße (Nordwestseite)	8.806,00		0,00
Mitte	Markierung der Radverkehrsanlagen in der Invalidenstraße zwischen Brunnenstraße und Gartenstraße	164.174,89	103.118,93	61.055,96
Mitte	alle 4 BA San. Radweg Stromstraße zw. Lessingbrücke und KP Stromstr/Alt-Moabit	153.500,00	15.648,99	14.993,29
Mitte	Radwegebeziehung zwischen Schillingstraße und Holzmarktstraße	7.917,52	4.557,85	
Mitte	Sanierung des Radwegs in der Seestraße von Müllerstraße bis Turiner Straße (Seitenraum auf der südlichen Straßenseite)	113.094,13	31.868,83	

Mitte	Sanierung des Radwegs in der Seestraße von Malplaquetstraße bis Oudenarder Straße (Seitenraum auf der südlichen Straßenseite)	109.137,68	21.895,48	
Mitte	Sanierung des Radwegs in der Seestraße von Oudenarder Straße bis Groninger Straße (Seitenraum auf der südlichen Straßenseite)	104.243,85	8.779,73	30.464,12
Mitte	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Amrumer Straße	217.000,00	4.493,78	0,00
Mitte	Sanierung des Radwegs in der Seestraße von Turiner Straße bis Malplaquetstraße (Seitenraum auf der südlichen Straßenseite)	80.918,62	29.102,72	
Mitte	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Müllerstraße zwischen Schulstraße und Lyanstraße	232.500,00		0,00
Neukölln	Markierung von RVA in der Blaschkoallee beidseitig zwischen Britzer Damm und Riesestraße (Nordseite bzw. Buschkrugallee (Südseite)	150.000,00		97.783,54
Neukölln	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Herrfurthstraße zwischen Oderstraße und Hermannstraße	56.779,20		56.779,20
Neukölln	Markierung und Beschilderung der Fahrradstraße Herrfurthstraße zwischen Hermannstraße und Oderstraße	2.090,90	2.090,90	
Neukölln	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Hermannstraße zwischen Glasower Straße und Leinestraße	448.447,00		200.718,89
Neukölln	Markierung von Radfahrstreifen in der Karl-Marx-Straße zwischen Weichselstraße und Hermannplatz	185.434,36	249,95	0,00
Neukölln	Umbau Fahrradstraße Weigandufer zwischen Wildenbruchstraße und Innstraße	95.847,54	4.800,86	
Pankow	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Stargarder Straße zwischen Schönhauser Allee und Prenzlauer Allee	276.967,44		5.438,12
Pankow	Radfahrstreifen Berliner Allee zwischen Nachalbenweg und Gehringstraße	18.097,58		18.097,58
Pankow	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Bizekstraße	236.101,34		16.302,29
Pankow	Ersteinfärbung von Radfurten in 9 Knotenpunkten (Arbeitspaket 21-01)	43.150,59		34.650,59

Pankow	Errichtung einer Fahrradstraße in der Ossietzkystraße einschließlich einer Baubegleitmaßnahme	221.744,26	169.997,63	51.746,63
Pankow	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Ostseestraße im Bereich der Bushaltestellen vor Prenzlauer Promenade	29.498,88	10.700,72	18.798,16
Pankow	Grüne Einfärbung der vorhandenen Radverkehrsanlagen in Alt-Karow	53.514,34		47.571,06
Pankow	Markierung von Radfahrstreifen in der Berliner Straße und in der Pasewalker Straße zwischen Schönhauser Straße und Ewerstraße einschließlich baulicher Begleitmaßnahmen	255.162,38	183.606,97	29.039,45
Pankow	Fahrradstraße Oderberger Straße	57.000,00		0,00
Reinickendorf	Sanierung der Radwegeverbindung zwischen dem Tornower Weg und dem Wilhelmsruher Damm, incl. Ersatzbaumpflege und Entwicklungspflege	137.911,21	76.170,87	22.204,12
Reinickendorf	Planung Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Waldstraße zwischen Eichborndamm und Ollenhauerstraße	20.500,00	14.999,99	5.313,30
Reinickendorf	Sanierung der Radverkehrsanlagen am Nordgraben zwischen Gorkistraße und Ziekowstraße	30.000,00		10.297,37
Reinickendorf	Markierung der Radverkehrsanlagen in Berlin-Tegel, Bernauer Straße, Höhe Supermarkt (EDEKA)	22.000,00	2.125,45	390,49
Reinickendorf	Markierung der Radverkehrsanlagen in Berlin-Reinickendorf, OT Tegel, Friederikestraße	39.819,55	34.444,11	
Reinickendorf	Sanierung des Radwegs in der Roedernallee von Alt-Reinickendorf bis S-Bahnbrücke (Seitenraum auf der östlichen Straßenseite)	111.774,04	111.774,04	
Spandau	Streitstraße zwischen Rauchstraße und Mertensstraße einschließlich Herstellung einer Fahrmöglichkeit zwischen Rauchstraße und Cautiusstraße	4.926,60		0,00
Spandau	Sanierung RVA in der Falkenseer Chaussee zw. Zeppelinstraße und Germersheimer Weg (Südseite)	74.705,32		51.128,12
Spandau	Planung Sanierung der Radverkehrsanlagen im Magistratsweg	12.245,10		0,00

Steglitz-Zehlendorf	Sanierung des Radwegs hinter dem Hahn-Meitner-Institut zwischen Glienicker Straße und Roedenbecksteig (incl. Vorbereitende Maßnahmen)	272.900,27	195.579,96	31.896,11
Steglitz-Zehlendorf	Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Königstraße (Nordseite) östlich der Wannseebrücke	66.280,11	25.130,37	
Steglitz-Zehlendorf	Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Königstraße (Südseite) östlich der Wannseebrücke	56.601,09	19.623,30	
Steglitz-Zehlendorf	Sanierung der Radverkehrsanlagen Dahlemer Weg zwischen Mörchinger Straße und Curtiusstraße (Anlage von Schutzstreifen und geschützten Radfahrstreifen)	408.476,68	77.851,16	35.090,63
Steglitz-Zehlendorf	Sanierung des Radwegs in der Clayallee zwischen Finkenstraße und Pücklerstraße (Seitenraum auf der östlichen Straßenseite)	155.951,29	104.467,50	50.800,95
Steglitz-Zehlendorf	Radfahrstreifen entlang des Steglitzer Damms zwischen Bismarckstraße und Munsterdamm (Markierung, Beschilderung und Protektionseinrichtung)“	98.097,29		98.097,29
Steglitz-Zehlendorf	Radfahrstreifen entlang des Straßenzugs Kaiser-Wilhelm-Straße – Attilastraße zwischen Leonorenstraße und Steglitzer Damm (Markierung, Beschilderung und Protektionseinrichtungen)“	55.000,00		0,00
Steglitz-Zehlendorf	Markierung der Radverkehrsanlagen in der Potsdamer Chaussee auf Höhe Kurstraße (Fahrtrichtung stadteinwärts) in Berlin-Nikolassee	1.799,65	1.799,65	
Tempelhof-Schöneberg	Radverkehrsanlagen in der Zehrener Straße – Säntisstraße von Buckower Chaussee bis Richard-Tauber-Damm	239.000,00		3.114,48
Tempelhof-Schöneberg	Sanierung des Vorarlberger Damm von Riemenschneiderweg bis Hermann-Ganswindt-Brücke (Seitenraum auf der südlichen und südöstlichen Straßenseite)	365.250,73		365.250,73
Tempelhof-Schöneberg	Sanierung der RVA in der Attilastraße (Nordwestseite zwischen Arnulfstraße und Tankredstraße)	90.055,37	70.912,51	19.142,86
Tempelhof-Schöneberg	Planung Einrichtung einer Querungshilfe und Asphaltierung der Fahrbahnflächen im Bereich des Knotenpunkts Alt-Tempelhof / Schönburgstraße (Ergänzungsroute NR2)	19.400,00		0,00
Tempelhof-Schöneberg	Kolonnenstraße zwischen Leberstraße und Loewenhardtstraße sowie im benachbarten Stauraum der Wilhelm-Kabus-Straße einschließlich Beschilderung und Protektion	210.000,00	87.003,93	63.798,66

Tempelhof-Schöneberg	Sanierung des Radwegs in der Goebenstraße von Bülowstraße bis Kulmer Straße (Seitenraum auf der nördl. Straßenseite)	85.000,00	6.226,06	52.450,19
Tempelhof-Schöneberg	Radfahrstreifen entlang des Mariendorfer Damms zwischen Ullsteinstraße und Alt-Mariendorf (Anpassung der im Zuge des Schienenersatzverkehrs eingerichteten Radfahrstreifen)	460.000,00		22.890,07
Tempelhof-Schöneberg	Planung Radwegverbindung entlang Teltowkanal zwischen Maulbronner Ufer und Ringstraße und entlang der Dresdner Bahn und Marienpark einschließlich Lankwitzer Straße	15.850,00		0,00
Treptow-Köpenick	Markierung der Radverkehrsanlagen in der Müggelheimer Straße von wendenschlossstraße bis Pablo-Neruda-Straße	35.000,00		0,00
Treptow-Köpenick	Farbliche Einfärbung der vorhandenen Radverkehrsanlage in der Schnellerstraße zwischen Fennstraße und Bruno-Bürgel-Weg	250.000,00		143.284,41
Treptow-Köpenick	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Edisonstraße und in der Spreestraße in Schöneweide	160.000,00	111.022,00	0,00
Treptow-Köpenick	Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Fürstenwalder Allee an der Ingeborg-Hunzinger-Straße	145.183,12	145.183,12	
Fahrradabstellanlagen				
Charlottenburg-Wilmersdorf	Beschaffung und Einbau von Fahrradbügeln	69.582,62	29.348,72	
Charlottenburg-Wilmersdorf	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 9 Standorten	148.866,80	53.585,05	95.281,75
Charlottenburg-Wilmersdorf	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 1 Standort (Schillergym)	52.545,31	24.206,88	28.338,43
Charlottenburg-Wilmersdorf	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 10 Standorten	49.385,00		15.511,72
Charlottenburg-Wilmersdorf	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 2 Standorten	23.119,88	23.119,88	
Charlottenburg-Wilmersdorf	Planung Fahrradabstellanlagen	39.375,91	7.005,53	
Charlottenburg-Wilmersdorf	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an versch. Standorten	157.437,00	157.437,00	

Friedrichshain-Kreuzberg	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 6 Standorten	34.639,03	34.639,03	
Friedrichshain-Kreuzberg	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 11 Standorten	22.454,57	22.454,57	
Friedrichshain-Kreuzberg	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörig	130.871,43	130.871,43	
Friedrichshain-Kreuzberg	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 12 Standorten	6.486,69	6.486,69	
Friedrichshain-Kreuzberg	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 7 Standorten	40.504,66	40.504,66	
Friedrichshain-Kreuzberg	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 12 Standorten	63.605,50	63.605,50	
Friedrichshain-Kreuzberg	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 7 Standorten	57.318,08	57.318,08	
Friedrichshain-Kreuzberg	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen (fortlaufend mit zunehmend neuen Standorten)	240.593,59		220.768,56
Lichtenberg	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 6 Standorten	41.515,61	9.604,80	31.910,81
Lichtenberg	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an diversen Standorten	56.900,00		15.281,39
Lichtenberg	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 7 Standorten	25.757,66	22.189,09	
Marzahn-Hellersdorf	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an div. Standorten	244.725,35	80.493,01	84.784,06
Neukölln	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 20 Standorten (Teil 2)	74.000,00	32.581,16	41.418,84
Neukölln	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 14 Standorten (Teil 3)	70.000,00		55.775,98
Neukölln	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 2 Schulstandorten (Teil 4-2)	1.822,74		1.822,74

Neukölln	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 23 Standorten (Teil 1)	24.000,00	24.000,00	
Neukölln	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 2 Schulstandorten (Teil 4)	38.578,66	38.578,66	
Neukölln	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 141 Standorten (Teilgebiet 01)	119.331,78	6.745,94	
Neukölln	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 137 Standorten (Teilgebiet 02)	110.455,30	9.499,29	
Neukölln	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 158 Standorten (Teilgebiet 03+ Sondermodelle)	119.021,72	32.915,33	
Pankow	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 10 Standorten, Arbeitspaket 2-2020	62.292,99	38.836,95	23.456,04
Pankow	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 11 Standorten, Arbeitspaket 3-2020	65.738,81	23.614,35	42.124,46
Pankow	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 2 Standorten, Arbeitspaket 5-2020	63.875,68	11.705,47	0,00
Pankow	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an diverse Standorten, Arbeitspaket 1-2021	153.043,94		57.002,17
Pankow	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 13 Standorten	83.215,06	66.139,96	
Pankow	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 12 Standorten, Arbeitspaket 1-2020	58.848,42	42.636,88	
Pankow	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 10 Standorten, Arbeitspaket 4-2020	49.340,04	43.973,86	
Reinickendorf	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 6 Standorten	43.317,73		10.501,59
Reinickendorf	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen an 1 Standort	3.018,50	1.225,22	
Reinickendorf	Erwerb von Fahrradbügeln	11.310,00	11.310,00	

Reinickendorf	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen an 3 Standort	11.087,75	10.767,67	
Spandau	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen div Standorten	35.000,00		0,00
Steglitz-Zehlendorf	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 26 Standorte	124.097,56	40.455,19	25.049,44
Tempelhof-Schöneberg	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 3 Standorten	521.912,95		220.000,00
Tempelhof-Schöneberg	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 19 Standorten	61.157,60	61.157,60	
Tempelhof-Schöneberg	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 27 Standorten	68.443,05	68.443,05	
Treptow-Köpenick	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 20 Standorten	71.200,00		34.484,86
Jugendverkehrsschulen				
Lichtenberg	Sanierung von Verkehrsflächen in der Jugendverkehrsschule Lichtenberg, Baikalstr. 4, 10319 Berlin	96.189,83	48.111,56	10.934,72
Neukölln	Sanierung von Verkehrsflächen in der Jugendverkehrsschule Heideläuferweg 11-13	96.189,83	92.500,00	3.689,83
Steglitz-Zehlendorf	Sanierung von Verkehrsflächen in der Jugendverkehrsschule Steglitz	224.244,03		224.244,03
Zwischensumme bezirkliche Maßnahmen			5.189.855,38	7.042.807,22
Maßnahmen beauftragt direkt durch Sen UVK: Planungen, Projektsteuerung, Ampelanlagen			204.970,52	844.306,79
SenUVK	Straße Unter den Linden	2.863.121,27		2.863.121,27
Gesamtmittelabfluss Titel 52108 2020/2021			5.394.825,90	10.750.235,28

Für Fahrradabstellanlagen und Fahrradparkplätze wurden aus diesem Titel in den Jahren 2020 und 2021 Mittel in Höhe von 2.330.969,34 € verausgabt.

Für die Jugendverkehrsschulen wurden aus diesem Titel in den Jahren 2020 und 2021 Mittel in Höhe von 379.480,14 € verausgabt.

Mittelbedarf Radverkehrsinfrastruktur 2022/2023

Titel 52108

geplante neue Maßnahmen für 2022/2023

Hinweis: Es handelt sich um Maßnahmen, die nach derzeitigem Stand mit der größten Wahrscheinlichkeit aus dem Titel 52108 finanziert werden. Mit dem Ausscheiden von Vorhaben durch zeitliche Verzögerungen oder Verschiebungen aus anderen Gründen ist jedoch ebenso zu rechnen wie mit der Aufnahme zusätzlicher Vorhaben, die während der Haushaltsperiode kurzfristig vorbereitet werden. Die Realisierbarkeit der hier angegebenen Maßnahmen ist zusätzlich im hohen Maße abhängig von der weiteren Dauer der haushaltslosen Zeit, sowie von der Höhe der zukünftig zur Verfügung stehenden Ansätze in diesem Titel für die Jahre 2022 und 2023. Bei ungünstigen Umständen ist davon auszugehen, dass Maßnahmen zeitlich zurückgestellt werden müssen.

Nr.	Bezirk	Maßnahme	Kosten (€)
			bestehende Vorbelastungen für das Haushaltsjahr 2022:
			bestehende Vorbelastungen aus den Verpflichtungsermächtigungen 2023:
1	Charlottenburg-Wilmersdorf	Radwegsanierung Spandauer Damm Westende Nordseite	400.000,00 €
2	Charlottenburg-Wilmersdorf	Radfahrstreifen Hohenzollerndamm Fehrbelliner Platz	500.000,00 €
3	Charlottenburg-Wilmersdorf	Radfahrstreifen Wexstraße	120.000,00 €
4	Friedrichshain-Kreuzberg	Radfahrstreifen Revaler Straße	100.000,00 €
5	Friedrichshain-Kreuzberg	Radfahrstreifen Stralauer Platz	100.000,00 €
6	Friedrichshain-Kreuzberg	Radfahrstreifen Friedenstraße	200.000,00 €
7	Lichtenberg	Radfahrstreifen Herzbergstraße	400.000,00 €
8	Lichtenberg	Radwegsanierung Zingster Straße	100.000,00 €
9	Marzahn-Hellersdorf	Radfahrstreifen Allee der Kosmonauten nördlich Eitelstraße	800.000,00 €
10	Marzahn-Hellersdorf	Radfahrstreifen Gültzower Straße ab Gutenbergstraße	400.000,00 €
11	Mitte	Markierung und Beschilderung diverser Fahrradstraßen	500.000,00 €
12	Neukölln	Radfahrstreifen Gerlinger Straße	250.000,00 €
13	Neukölln	Radfahrstreifen Sonnenallee südlich S-Köllnische Heide	250.000,00 €
14	Pankow	Fahrradstraße Schwedter Straße	100.000,00 €

15	Pankow	Radfahrstreifen Hermann-Hesse-Straße	100.000,00 €
16	Pankow	Radfahrstreifen Mühlenstraße	100.000,00 €
17	Reinickendorf	Radfahrstreifen Residenzstraße	200.000,00 €
18	Spandau	Radfahrstreifen Magistratsweg	400.000,00 €
19	Steglitz-Zehlendorf	Radfahrstreifen Steglitzer Damm	400.000,00 €
20	Steglitz-Zehlendorf	Radfahrstreifen Potsdamer Chaussee Südseite	165.000,00 €
21	Tempelhof-Schöneberg	Radfahrstreifen Marienfelder Allee	400.000,00 €
22	Tempelhof-Schöneberg	Radfahrstreifen Boelckestraße	800.000,00 €
Fahrradparken			
23	Charlottenburg-Wilmersdorf	FAA und Gehwegvorstreckung Herbartstraße/Dernburgstraße	41.500,00 €
24	Charlottenburg-Wilmersdorf	FAA inklusive Lastenradparkplätze an 10 Standorten	39.000,00 €
25	Friedrichshain-Kreuzberg	FAA für 85 Fahrräder Lina-Morgenstern-Schule	110.000,00 €
26	Mitte	FAA in der Rathausstraße 1-13	10.000,00 €
27	Mitte	FAA an 18 Schulstandorten	245.000,00 €
28	Pankow	350 Fahrradstellplätze an 11 Schulen	220.000,00 €
29	Pankow	FAA auf den öffentlichen Verkehrsflächen	120.000,00 €
Summe neuer Maßnahmen:			7.570.500,00 €

* = Es handelt sich bei den meisten Maßnahmen um sehr grobe Vorabschätzungen auf der Basis des gegenwärtigen Vorbereitungsstands. Die Summen sind überwiegend relativ niedrig angesetzt. Nach den Erfahrungen der letzten Jahre werden die Kosten in den meisten Fällen noch steigen.

Maßnahme beendet
Umsetzung der Maßnahme

Bezirk	Name des Vorhabens	festgelegte Mittel/ Gesamtkosten (€)	Mittelabfluss 2020 (€)	Mittelabfluss 2021 (€)
Charlottenburg-Wilmersdorf	Planung Asphaltierung der Windscheidstraße zwischen Kantstraße und Stuttgarter Platz	21.896,00	0,00	0,00
Charlottenburg-Wilmersdorf	Planung Bau von Zweirichtungsradwegen im Zuge der Prinzregentenstraße im Bereich Volkspark und an der Durlacher Straße zur Verhinderung von Kfz-Durchgangsverkehr	92.566,77	0,00	17.433,69
Charlottenburg-Wilmersdorf	Planung Ausbau der Radwege am Goerdelerdamm zwischen Jakob-Kaiser-Platz und Seestraße	93.586,70	0,00	0,00
Charlottenburg-Wilmersdorf	Planung Asphaltierung der Rönnestraße zwischen Dernburgstraße und Stuttgarter Platz	53.226,42	0,00	0,00
Charlottenburg-Wilmersdorf	Öffnung der Fasanenstraße für Radfahrer (Freigabe der Einbahnstraße für Radverkehr in beiden Fahrrichtungen)	181.877,35	10.904,00	12.199,12
Charlottenburg-Wilmersdorf	Radverkehrsanlagen im Zuge der Fahrradroute TR 5 zwischen Friedrichshaller Straße und Warnemünder Straße	285.503,78		0,00
Charlottenburg-Wilmersdorf	Planung Markierungs-, Beschilderungs- und Protektionsarbeiten in der Kantstraße zwischen Joachimsthaler Straße und Wilmersdorfer Straße	128.818,93		0,00
Friedrichshain-Kreuzberg	Neugestaltung der Seitenräume der Warschauer Straße von Warschauer Brücke bis Frankfurter Tor mit Verbesserung für den Fußgänger- und Radverkehr – Teil	1.134.883,26		0,00
Friedrichshain-Kreuzberg	Lichtenberger Straße Nord	420.000,00		267.578,30
Friedrichshain-Kreuzberg	Radverkehrsanlagen Stralauer Allee zwischen Ehrenbergstraße und Elsenbrücke (Südseite)	1.570.000,00	7.279,83	30.265,96

Friedrichshain-Kreuzberg	BVG-Anteil-Konto Anlage von Radfahrstreifen in der Gitschiner Straße und in der Skalitzer Straße von Lindenstraße/Zossener Brücke bis Kottbusser Tor	1.045.000,00	199.702,97	137.477,73
Friedrichshain-Kreuzberg	Anlage von Radfahrstreifen in der Gitschiner Straße und in der Skalitzer Straße von Lindenstraße/Zossener Brücke bis Kottbusser Tor	1.260.000,00	44.113,77	137.925,40
Friedrichshain-Kreuzberg	Planung Geschützter Radfahrstreifen Mühlenstraße zwischen Straße der Pariser Kommune und Oberbaumbrücke (vor East-Side-Gallery)	107.001,82		13.090,00
Friedrichshain-Kreuzberg	Herstellung von Radverkehrsanlagen Paul- und Paula-Ufer mit Anschluss Kynaststraße	287.000,00		0,00
Friedrichshain-Kreuzberg	Planung RVA am Kontenpunkt Landsberger Allee /Friedensstraße in Zuge der TR3	4.998,00		0,00
Friedrichshain-Kreuzberg	Radwegverbindung Hornstraße-Yorckstraße einschließlich Markierungsergänzung in der Großbeerenstraße im LSA-Bereich und Anpassung der LSA	173.000,00		0,00
Friedrichshain-Kreuzberg	Fahrbahnsanierung in der Lichtenberger Straße zwischen Holzmarktstraße und Neue Blumenstraße sowie zwischen Neue Blumenstraße und Singerstraße zur	185.000,00	185.000,00	
Lichtenberg	Radverkehrsanlagen Karlshorster Straße zwischen Hauptstraße und Türr-schmidtstraße	356.421,14	153.583,58	20.723,50
Lichtenberg	Herstellung/Markierung von Radverkehrsanlagen in der Seddiner Straße zwischen Rhinstraße und Marzahner Chaussee	106.460,23	0,00	0,00
Lichtenberg	Planung Bau eines Radwegs zwischen der Seefelder Straße und dem Knotenbereich Wartenberger Straße / Malchower Weg	7.426,36	0,00	0,00
Lichtenberg	Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Scheffelstraße im Anschluss an die Straßenbahnerneuerung (ehemals 52108 HOAI 5+6 schon enthalten)	881.000,00		0,00
Lichtenberg	Ausbau einer Fahrradroute durch die KGA Bielefeldt zwischen Rüdigerstraße und Rhinstraße	540.326,87	47.595,34	
Marzahn-Hellersdorf	Planung Radverkehrsanlagen in der Marzahner Chaussee zwischen Bezirksgrenze und Allee der Kosmonauten	86.642,50	17.512,14	18.396,53

Marzahn-Hellersdorf	Planung Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Landsberger Allee zwischen Dingelstädter Straße und Brücke über den Berliner Außenring	56.978,77	0,00	17.306,15
Marzahn-Hellersdorf	Bau eines Rad- und Gehwegs im Münsterberger Weg von Myslowitzer Straße bis Neuenhagener Straße	169.877,91	94.624,07	65.213,08
Marzahn-Hellersdorf	Planung Erneuerung des Rad- und Gehwegs in der Menzelstraße parallel zur Ostbahn- einschließlich Anbindung Florastraße und Melanchthonstraße	40.997,24	13.843,75	0,00
Marzahn-Hellersdorf	Planung Ausbau der Wege zwischen S-Bahnhof Mahlsdorf, Melanchthonstraße, Florastraße und Menzelstraße als Rad- und Gehwege	4.284,00	0,00	0,00
Marzahn-Hellersdorf	Planung von Radverkehrsanlagen in der Allee der Kosmonauten zwischen Eitelstraße und Elisabethstraße	103.883,39	15.168,51	0,00
Mitte	Planung Errichtung von geschützten Radfahrstreifen und sonstigen Radverkehrsanlagen in der Müllerstraße zwischen Seestraße und Sellerstraße	67.000,00	31.358,81	0,00
Mitte	Planung Asphaltierung der Gartenstraße/Gerichtsstraße zwischen Hochstraße und Liesenstraße zur Verbesserung der Fahrbahnoberfläche für den Radverkehr	23.188,00	0,00	7.882,10
Mitte	Planung Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur entlang der Invalidenstraße zwischen Gartenstraße und Brunnenstraße	95.000,00	17.163,36	0,00
Mitte	Radverkehrsanlagen in der Stülerstraße und in der Budapester Straße	404.000,00	0,00	41.847,72
Mitte	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Annenstraße und Bau einer Mittelinsel als Querungshilfe im Einmündungsbereich Heinrich-Heine-Straße/Dresdener Straße	184.266,24	24.625,10	
Neukölln	Bau eines Radwegs und Asphaltierung eines Fahrbahnstreifens im Bereich des Karl-Marx-Platzes	4.972,32	4.972,32	
Neukölln	Planung BPU RVA Hermannstr zw Hermannplatz und Juliusstr HOAI/ gesamter Abschnitt 1-2 Erhöhung Bereich südl+mittler Abschnitt HOAI 3-4	145.999,30	1.955,91	22.776,38
Neukölln	Asphaltierung der Pannierstraße zwischen Donaustraße und Sonnenallee zur Verbesserung der Nutzbarkeit für den Radverkehr (außerhalb des Fördergebiets der	58.698,76	56.422,40	

Pankow	Planung Radverkehrsanlagen in der Hermann-Hesse-Straße östlich Pastor-Niemöller-Platz und Asphaltierung des Güllwegs einschließlich Einrichten einer signalisierten	63.440,25	28.532,90	0,00
Pankow	Planung Radverkehrsanlagen in der Mühlenstraße	49.341,52	27.580,48	0,00
Pankow	Radverkehrsanlagen Danziger Straße zwischen Nr. 142 (100 m westlich Bötzowstraße) und Landsberger Allee	903.414,65	459.309,51	77.267,32
Pankow	Radverkehrsanlagen in der Pasewalker Straße zwischen Schloßallee und Galenusstraße 1BA incl Mittelinsel (Umsetzung BA bezirklich)	60.698,93	0,00	53.594,27
Pankow	Planung Radverkehrsanlagen Weg am Fließgraben, OT Blankenburg	43.403,48	13.728,58	0,00
Pankow	Planung Erneuerung der Radverkehrsanlagen in der Storkower Straße zwischen Kniprodestraße und Landsberger Allee	51.399,98	3.867,50	6.666,21
Pankow	Herstellen von Radverkehrsanlagen in der Danziger Straße zwischen Prenzlauer Allee und Haus-Nr. 142 (100m westlich Bötzowstraße) 2.Bauabschnitt	1.850.000,00	76.407,70	494.314,96
Reinickendorf	Asphaltierung der Fahrbahn in der Ernststraße zwischen Brückenauffahrt („Spindel“) und Berliner Straße	220.000,00	186.304,73	443,12
Reinickendorf	Asphaltierung der Fahrbahn in der Jörsstraße zwischen Beatesstraße und Theresenweg	463.000,00	3.357,98	161.665,52
Reinickendorf	Planung Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Oranienburger Straße bzw. im Oraniendamm zwischen Wittenauer Straße und Zabel-Krüger-Damm	35.000,00	25.687,60	84,39
Reinickendorf	Planung Schaffung vom Gehweg getrennter Radverkehrsanlagen im Zuge der Konradshöher Straße	57.616,00	10.028,80	0,00
Reinickendorf	Asphaltierung der Schulzendorfer Straße zwischen Hermsdorfer Damm und Zieselweg	269.933,33	4.890,36	225.937,98
Reinickendorf	Planung Neubau eines Radwegs am Borsigdamm zwischen Eisenhammerweg und Neheimer Straße (östliche Seite)	25.000,00	7.993,26	6.461,25

Spandau	Leistung Radweg (Teil 2)im Zuge LSA-Umbau Ferdinand-Friedensburg-Platz	175.432,74	6.922,62	96.988,87
Spandau	Planung Erneuerung des Radweges in der Charlottenburger Chaussee zwischen an den Freiheitwiesen und S-Bahnbrücke (Nordseite-IKEA)	3.954,49		0,00
Spandau	Planung Erneuerung der Radwege in der Pionierstraße und in der Straße Falkenhagener Tor zwischen Kisselnallee und Askanierring	4.950,40		0,00
Spandau	Planung Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Wilhelmstraße zwischen Gatower Straße und Melanchthonplatz	3.332,00		0,00
Spandau	Radverkehrsanlagen in der Kisselnallee zwischen Pionierstraße und Radelandstraße	1.215.000,00		3.705,78
Steglitz-Zehlendorf	Asphaltierung der Markelstraße zwischen Wendehammer und Radweganbindung zur Lepsiusstraße und Querungshilfen im Bereich Lepsiusstraße/Markelstraße	543.000,00	3.122,20	3.513,95
Steglitz-Zehlendorf	Asphaltierung des Königswegs zwischen Hohentwielsteig und Anhaltiner Straße zur Herstellung einer Ergänzungsroute für den Radverkehr	648.000,00	2.898,61	0,00
Steglitz-Zehlendorf	Asphaltierung der Brauerstraße von Brauerplatz bis Oberhofer Weg	400.000,00	164.586,97	31.786,77
Steglitz-Zehlendorf	Einbau eines Asphaltstreifens zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in der Anhaltinerstraße zwischen Düppelstraße und Neue Straße	115.675,58	-9.324,42	
Steglitz-Zehlendorf	Bau eines Radwegs im Fischerhüttenweg in Berlin-Zehlendorf zwischen Fischerhüttenstraße und Kronprinzessinnenweg	238.000,00	0,00	0,00
Steglitz-Zehlendorf	Planung Vervollständigung der Radverkehrsanlagen im Bereich der KP Königsberger Straße - Lankwitzer Straße / Oberhofer Weg und Königsberger Straße / Morgensternstraße - Jungfernstieg zur Verknüpfung mehrerer Ergänzungsroute	100.145,61	0,00	0,00
Tempelhof-Schöneberg	Verkehrsversuch/ Radverkehrsanlagen Tempelhofer Damm zw. Alt-Tempelhof und Ullsteinstraße	1.903.000,00	127.197,53	56.010,19

Tempelhof-Schöneberg	Planung Bezirkliche Fahrradnebenroute NR2 - von Alt-Tempelhof bis Friedensplatz Straßenabschnitte Schönburgstraße- Parkstraße- Blumenthalstraße	108.775,00	13.836,70	36.172,58
Tempelhof-Schöneberg	Fahrradfreundlicher Umbau der Parkstraße und Blumenthalstraße zwischen Parkanlage, Bosestraße und Friedensplatz (bezirkliche Fahrrad-Nebenroute NR3)	237.000,00	0,00	0,00
Tempelhof-Schöneberg	Bau eines Zweirichtungsradwegs in der Straße Alt-Mariendorf zwischen Forddamm und Rathausstraße	183.000,00	0,00	0,00
Tempelhof-Schöneberg	Planung Radfernweg Berlin-Leipzig 2. Bauabschnitt 3. Teilabschnitt Anschlüsse an die Monumentenbrücke	33.400,00	0,00	0,00
Tempelhof-Schöneberg	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Schöneberger Straße	88.000,00	0,00	39.821,79
Treptow-Köpenick	Planung Bau eines Radwegs auf der Ostseite der Rummelburger Straße und der Rummelsburger Landstraße zwischen Treskowallee und Bezirksgrenze	207.000,00	6.584,62	19.284,83
Treptow-Köpenick	Planung Umwandlung des rechten Fahrstreifens des Adlertellers zwischen Rudower Ch -Köpenicker Str in einen Geschützten Radfahrstreifen	210.000,00	17.143,06	70.035,43
Treptow-Köpenick	Planung Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Glienicker Straße zwischen Spindlersfelder Straße und Grünauer Straße	6.485,50	0,00	0,00
Treptow-Köpenick	Planung Schaffung einer Radverkehrsanlage auf der Nordseite der Oberspreestraße zwischen Ende Nebenfahrbahn (gegenüber Silbergrasweg) und Einmündungsbereich	5.425,40	5.425,40	0,00
Treptow-Köpenick	Planung Radverkehrsanlagen in der Fürstenwalder Allee zwischen Rialtoring und Lagunenweg	5.795,30	5.649,20	0,00
Treptow-Köpenick	Herstellung eines Geh- und Radweges Müggelheimer Straße von Wendenschlossstraße bis Pablo-Neruda-Straße	192.146,46	189.645,84	
Treptow-Köpenick	Radweg Müggelseedamm Nordseite von Fürstenwalder Damm bis Charlotte-E.-Pauly-Straße	427.396,27	427.396,27	
Fahrradabstellanlagen				

Friedrichshain-Kreuzberg	Fahrradabstellanlagen Hausburgschule	220.344,32	5.474,00	208.444,32
Friedrichshain-Kreuzberg	Planung Neubau von Fahrradabstellanlagen einschließlich Zuwegung (Paket 2 - in 5 Straßenzügen) (Paket1 ist beendet)	198.349,63	100.352,99	
Marzahn-Hellersdorf	Planung Gesicherte Abstellanlagen am S-Bhf Marzahn	9.018,88		0,00
Mitte	Fahrradabstellanlagen 9 Schulstandorte	130.000,00	8.582,97	8.706,21
Jugendverkehrsschulen				
Friedrichshain-Kreuzberg	Grunderneuerung Jugendverkehrsschule Wiener Straße	437.000,00	11.236,28	396.270,84
Zwischensumme bezirkliche Maßnahmen			2.860.246,10	2.807.292,24
Maßnahmen beauftragt direkt durch Sen UVK: Planungen, Umsetzung, Ampelanlagen, Sen UVK V			527.288,56	1.303.475,40
Gesamtmittelabfluss Titel 72016 2020/2021			3.387.534,66	4.110.767,64

Mittelbedarf Radverkehrsinfrastruktur 2022/2023

Titel 72016

geplante neue Maßnahmen für 2022/2023

Hinweis: Es handelt sich um Maßnahmen, die nach derzeitigem Stand mit der größten Wahrscheinlichkeit aus dem Titel 72016 finanziert werden. Mit dem Ausscheiden von Vorhaben durch zeitliche Verzögerungen oder Verschiebungen aus anderen Gründen ist jedoch ebenso zu rechnen wie mit der Aufnahme zusätzlicher Vorhaben, die während der Haushaltsperiode kurzfristig vorbereitet werden. Die Realisierbarkeit der hier angegebenen Maßnahmen ist zusätzlich im hohen Maße abhängig von der weiteren Dauer der haushaltslosen Zeit, sowie von der Höhe der zukünftig zur Verfügung stehenden Ansätze in diesem Titel für die Jahre 2022 und 2023. Bei ungünstigen Umständen ist davon auszugehen, dass Maßnahmen zeitlich zurückgestellt werden müssen.

Nr.	Bezirk	Maßnahme	Kosten (€)
			bestehende Vorbelastungen für das Haushaltsjahr 2022:
			bestehende Vorbelastungen aus den Verpflichtungsermächtigungen 2023 und 2024:
1	Charlottenburg-Wilmersdorf	Radwegeausbau Spandauer Damm Südseite Ostende	900.000,00 €
2	Friedrichshain-Kreuzberg	Radfahrstreifen Scharnweberstraße	500.000,00 €
3	Friedrichshain-Kreuzberg	Radfahrstreifen Mühlenstraße	900.000,00 €
4	Lichtenberg	Hansastraße	800.000,00 €
5	Mitte	Radfahrstreifen Kurfürstenstraße	600.000,00 €
6	Mitte	Radfahrstreifen Residenzstraße	600.000,00 €
7	Neukölln	Radfahrstreifen Hermannstraße BA. 2	1.100.000,00 €
8	Pankow	Hansastraße	800.000,00 €
9	Reinickendorf	Radwegeausbau/Radfahrstreifen Waldstraße	730.000,00 €
10	Reinickendorf	Radwegeausbau Borsigdamm	525.000,00 €
11	Reinickendorf	Radfahrstreifen Lindauer Allee	400.000,00 €
12	Spandau	Radwegeausbau Charlottenburger Chaussee	900.000,00 €
13	Spandau	Radwegeausbau/Radfahrstreifen Seegefelder Straße	680.000,00 €
14	Steglitz-Zehlendorf	Königsberger Straße / Morgensternstraße / Oberhofer	900.000,00 €

15	Tempelhof-Schöneberg	Radfahrstreifen Ringstraße Süd	900.000,00 €
16	Treptow-Köpenick	Radwegeausbau/Radfahrstreifen Kieholzstraße	800.000,00 €
17	Treptow-Köpenick	Radwegeausbau Rummelsburger Landstraße	1.660.000,00 €
Summe neuer Maßnahmen:			13.695.000,00 €

* = Es handelt sich mit Ausnahme der Maßnahmen, für die bereits BPU vorliegen, um sehr grobe Vorabschätzungen auf der Basis des gegenwärtigen Vorbereitungsstands. Die Summen sind überwiegend relativ niedrig angesetzt. Nach den Erfahrungen der letzten Jahre werden die Kosten in den meisten Fällen noch steigen.

Mittelbedarf Radverkehrsinfrastruktur 2022/2023

Titel SIWA-IV

angedachte neue Projekte für 2022/2023

Hinweis: Es handelt sich um Maßnahmen, die nach derzeitigem Stand mit der größten Wahrscheinlichkeit aus dem Titel SIWA-IV finanziert werden.

		geplante Neumaßnahmen SIWA-IV	Kosten (€)
		bereits bewilligte Mittel SIWA-IV	10.500.000,00 €
Nr.	Bezirk		Kosten (€)*
1	Charlottenburg-Wilmersdorf	Asphaltierung Rönnestraße	1.200.000,00 €
2	Pankow	Asphaltierung Schönholzer Weg	900.000,00 €
3	Pankow	Weg am Fließgraben inklusive Anbindung Heinendorfer Straße	700.000,00 €
4	Lichtenberg	geschützter Radfahrstreifen Siegfriedstraße	950.000,00 €
5	Reinickendorf	Radfahrstreifen Oranienburger Straße	1.300.000,00 €
		Summe Neumaßnahmen:	5.050.000,00 €
		Gesamtsumme Bedarf:	15.550.000,00 €
		verfügbare Gesamtsumme:	16.000.000,00 €

* = Es handelt sich mit Ausnahme der Maßnahmen, für die bereits BPU vorliegen, um sehr grobe Vorabschätzungen auf der Basis des gegenwärtigen Vorbereitungsstands. Die Summen sind überwiegend relativ niedrig angesetzt. Nach den Erfahrungen der letzten Jahre werden die Kosten in den meisten Fällen noch steigen.

Bericht Nr.: 2

GB infraVelo GmbH - Radverkehr

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

04.04.2022

V E

90254 7350

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

Titel übergreifend infraVelo - Personal

Titel 68228	Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten
Titel 68229	Zuschuss an die GB infraVelo GmbH
Titel 89115	Zuschuss zum Bau von Radschnellwegen
Titel 89116	Zuschüsse an die GB infraVelo GmbH zur Durchführung von investiven Maßnahmen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radwegeinfrastruktur

Titel übergreifend - infraVelo - Personal

Folgendes beschlossen:

„Wie viele Radplanende sind bei der infraVelo GmbH in welchen Bereichen und mit welchen Themen beschäftigt? Bitte aufschlüsseln!

a) Radverkehrswege:

- * Grünbeschichtungen
- * Radschnellverbindungen
- * Radfernwege

b) Fahrradparken:

- * Abstellanlagen an ÖPNV-Stationen
- * Fahrradparkhäuser
- * digitales Buchungssystem gesichertes Fahrradparken
- * Fahrradabstellanlagen - bezirkliche Maßnahmen

c) andere Bereiche, nämlich folgende

Wie viele RadPlaner*innen-Stellen sind unbesetzt und in welchen Bereichen (s.o.)?

Bitte um Übermittlung eines Organigramms der infraVelo GmbH.“

(SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke)

Titel übergreifend - infraVelo

Folgendes beschlossen:

„Aus welchen Titeln erhält die GB infraVelo GmbH mittelbar oder unmittelbar Mittel im Einzelnen, auf welcher Grundlage und zu welchem Zweck?“

(FDP)

Titel 68228

Folgendes beschlossen:

„Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU)

Folgendes beschlossen:

„Welche Radverkehrsprojekte befinden sich aktuell in Umsetzung, welche Planungen werden aktuell vorbereitet? Gibt es eine Prioritätenliste? Wenn ja, bitte anfügen.“

Bitte hier erläutern wie sich der Zuschussbedarf berechnet und welche Maßnahmen bezsusst werden sollen (die 6 Punkte auf S. 186 oben bitte mit Beträgen unterlegen).“

(AfD)

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Aufgliederung des Titelansatzes auf die aufgezählten Maßnahmen.“

Warum wurde der Ansatz gesenkt?

Würde eine Aufstockung des Titels die fristgerechte Umsetzung der Ziele des Radverkehrsplans befördern?

Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden in 2021 umgesetzt? Welche Maßnahmen sind in 2022/2023 geplant?

Reichen diese Mittel zur Umsetzung der Pläne für sichere Radwege an Hauptstraßen in 2022 und 2023?“

(SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke)

Titel 68229

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch war das (vorläufige) IST 2021?

Welche Maßnahmen sind im Einzelnen geplant?

Wann fand die letzte Organisationsuntersuchung und Aufgabekritik der GB infraVelo GmbH statt?

Wie viele Beschäftigte und welches Budget hatte die GmbH damals im Vergleich zu heute?

Welche Schwachstellen wurden in der Untersuchung identifiziert, welche Maßnahmen wurden zu Abhilfe vorgeschlagen?

Welche Maßnahmen wurden mit welchem Erfolg umgesetzt und welche Maßnahmen wurden aus welchen Gründen nicht umgesetzt?

Wie findet die vom Projektträger unabhängige Erfolgskontrolle durch den Senat statt?“

(FDP)

Folgendes beschlossen:

„Bitte auch hier erläutern wie sich der Zuschussbedarf berechnet und welche Maßnahmen be-zuschusst werden sollen (die 8 Anstriche bei infraVelo GmbH, jeweils bitte mit Beträgen unterlegen).“

Wie hoch ist das IST in 2021? Welche Projekte werden im Rahmen des überbezirklichen Projektmanagements aktuell betreut? Wie viele Fahrradzählstellen sind aktuell in der Betreuung?“

(AfD)

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden in 2021 umgesetzt? Welche konkreten Maßnahmen sind in 2022/2023 geplant?“

Bitte um Aufgliederung des Titelansatzes auf die in der Erläuterung genannten Aufgabenbereiche.

Bitte um Bericht zum Wirtschaftsplan, aktuelle und geplante Personalstellen, Mittelverwendung und konkret geplanten Projekten der InfraVelo.

Warum wurde der Ansatz verringert? Würde eine Aufstockung des Titels die fristgerechte Umsetzung der Ziele des Radverkehrsplans befördern?

Wie viele Fahrradparkhäuser an welchen Standorten wurden 2020/21 realisiert? Wie viele Fahrradparkhäuser und an welchen Standorten sind für 2022/23 geplant?“

(SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke)

Titel 68228, 68229, 89115, 89116

Folgendes beschlossen:

„Warum erhält InfraVelo in den Jahren 2022 (12,4 Mio.) und 2023 (13,9 Mio.) deutlich weniger Mittel als in 2021 (14,2 Mio.), obwohl sie deutlich mehr Radkilometer umsetzen sollen?“

(SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke)

Titel 89116

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist das (vorläufige) IST 2021?

Welche Maßnahmen sind im Einzelnen wann geplant?

Wie findet die vom Projektträger unabhängige Erfolgskontrolle durch den Senat statt?“

(FDP)

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist das IST in 2021?

Welche Maßnahmen sollen in 2021 und 2022 durchgeführt werden?

Gibt es eine Prioritätenliste? Wenn ja, bitte anfügen.

Sind Bürgerbeteiligungen geplant? Wenn ja, bei welchen Maßnahmen? Wenn nein, wieso wird auf eine Bürgerbeteiligung verzichtet?“

(AfD)

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Begründung der Ansatzerhöhung bei niedrigem IST. Kann der Ansatz in dieser Höhe verausgabt werden?

Bitte um Angaben zur Aufteilung des Ansatzes auf die in der Erläuterung genannten Maßnahmen.

Wofür sind die 3 Mio. aus dem Innovationsförderfonds konkret geplant?

Wie viele Fahrradparkhäuser und an welchen Standorten sind 2022/23 geplant?“

(SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke)

Titel übergreifend - infraVelo - Personal

Folgendes beschlossen:

„Wie viele Radplanende sind bei der infraVelo GmbH in welchen Bereichen und mit welchen Themen beschäftigt? Bitte aufschlüsseln!

a) Radverkehrswege:

- * Grünbeschichtungen
- * Radschnellverbindungen
- * Radfernwege

b) Fahrradparken:

- * Abstellanlagen an ÖPNV-Stationen
- * Fahrradparkhäuser
- * digitales Buchungssystem gesichertes Fahrradparken
- * Fahrradabstellanlagen - bezirkliche Maßnahmen

c) andere Bereiche, nämlich folgende

Wie viele RadPlaner*innen-Stellen sind unbesetzt und in welchen Bereichen (s.o.)?

Bitte um Übermittlung eines Organigramms der infraVelo GmbH.“

Hierzu wird berichtet:

Die Beschäftigten der GB infraVelo GmbH teilen sich wie folgt auf:

a) Radverkehrswege:

- 1,1 für Grünbeschichtungen
- 7,3 für Radschnellverbindungen
- 2,7 für Radfernwege

b) Fahrradparken:

- 1,3 für Abstellanlagen an ÖPNV-Stationen
- 1,35 für Fahrradparkhäuser
- 2 für Machbarkeitsuntersuchungen Fahrradparkhäuser
- 3 für digitales Buchungssystem gesichertes Fahrradparken

c) andere Bereiche

- 0,4 für Wegweisung und Fahrradbarometer
- 1,1 für bezirkliche Projekte
- 4 für Übergeordnetes + Sonstiges (Betrieb und Unterhalt, Organisation, Öffentlichkeitsarbeit)

Die Anzahl der in den abgefragten Bereichen Beschäftigten beträgt gem. Information der GB infraVelo GmbH: 24,25.

Weitere Mitarbeiter werden fast ausschließlich in der Geschäftsführung/Assistenten bzw. im bezirklichen Projekt- und Programmmanagement beschäftigt.

Aktuell sind 38 Stellen bei der infraVelo besetzt, der Stellenplan sieht 43,5 vor. Weitere Tätigkeiten bei den oben genannten Maßnahmen werden im Shared-Service in Zusammenarbeit mit der Grün-Berlin GmbH erbracht. Hierzu zählen insbesondere Querschnittsaufgaben wie Öffentlichkeitsarbeit, Einkauf, Finanzierung etc.

Titel übergreifend - infraVelo

Folgendes beschlossen:

„Aus welchen Titeln erhält die GB infraVelo GmbH mittelbar oder unmittelbar Mittel im Einzelnen, auf welcher Grundlage und zu welchem Zweck?“

Hierzu wird berichtet:

Die GB infraVelo erhält zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur Mittel aus nachfolgenden Kapiteln und Titeln:

Kapitel 0740 Titel 68228 - Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten

Die Ansätze des Titels stellen grundsätzlich konsumtive Ausgaben dar. Gemäß Wirtschaftsplan der GB infraVelo sind insbesondere nachfolgende Maßnahmen anvisiert:

- Radwegweisung,
- Radverkehrsanlage U5,
- BM Schönhauser Allee,
- Betrieb Zugangs- und Buchungssystem,
- Beschichtung Radverkehrsanalgen,
- Betrieb Fahrradabstellanlagen auf Flächen der DB,
- Betrieb Fahrradbarometer und
- Beschleunigte Umsetzung bezirkliche Radverkehrsprojekte

Kapitel 0740 Titel 68229 - Zuschuss an die GB InfraVelo GmbH

Zur Steuerung der gesamtstädtischen Radverkehrsprojekte in Berlin wurde die GB infraVelo GmbH gegründet. Die Ansätze dienen als Zuschüsse zur Deckung der Sach- und Personalkosten der GB infraVelo im Rahmen der institutionellen Förderung. Gem. Wirtschaftsplan der GB infraVelo sind insbesondere nachfolgende Bedarfe zu Decken:

- Personalaufwand
- Kommunikation,
- IT,
- Sachanlagen,
- Buchführung,
- Miete,
- Rechtsberatung,
- Bürobedarf,
- Projektvorbereitende Leistungen und
- sonstige institutionelle Aufwendungen.

Kapitel 0740 Titel 89115 - Zuschuss zum Bau von Radschnellwegen

Mit diesem Titel werden Ansätze bereitgestellt, die als ausgabenseitige Veranschlagung des mindestens 25 % Komplementäranteils des Landes Berlin zu den Finanzhilfen des Bundes zur Förderung des Baus der Radschnellverbindung (RSV) 3 -Kronprinzessinnenweg- (RSV 9 - Ost-Route anvisiert) dienen.

Eine Bestätigung zur Inanspruchnahme der Finanzhilfen des Bundes (BMDV) ist für die RSV 3 erfolgt und wird für die RSV 9 anvisiert. Die Förderung beträgt maximal 75 % der förderfähigen Kosten. Beide RSV befinden sich gegenwärtig in der Planungsphase: Vorplanung. Die Fertigstellung der RSV 3 und 9 ist für 2030 vorgesehen.

Kapitel 0740 Titel 89116 - Zuschüsse an die GB InfraVelo GmbH zur Durchführung von investiven Maßnahmen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radwegeinfrastruktur

Die Ansätze des Titels dienen der GB InfraVelo GmbH zur Umsetzung:

- des Radfernweges (RFW) - Spree-Radweg,
- des Radfernweges (FRW) - Wasserweg,
- von mobilen Fahrradboxen und

sind insbesondere für Innovationen im Zuge von Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur vorgesehen (aus dem Innovationsförderfond). Angedacht sind Maßnahmen wie z.B.:

- Grünbeschichtungen von Radverkehrsanlagen (innovative Versuche mit durchgefärbtem Asphalt, um dauerhaft farbfeste Pigmente zu entwickeln, welche unabhängig von Umwelteinflüssen farbkonstant bleiben).
- Buchungs-, Zugangs-, und Abrechnungssysteme für gesicherte Radabstellanlagen (das System hat das Ziel, den Verwaltungsaufwand i. V. m. der Angebotsbereitstellung von sicheren Fahrradabstellanlagen nachhaltig zu reduzieren).
- Einrichtung von Fahrradbarometern und zugehörigen Fahrradzählstellen (dient der Ermittlung von Verkehrsdaten für den Radverkehr).

Kapitel 9810 Titel 82034/84027 - Zuwendungen an die GB InfraVelo GmbH zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr

Zusätzlich stehen im Sondervermögen Infrastruktur der wachsenden Stadt und Nachhaltigkeitsfonds (SIWA) Mittel für investive Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs überjährig zur Verfügung. Die Mittel werden insbesondere verwendet für: RSV 1, 2, 4, 5, 6, 8, 9, 10 sowie Fahrradparkhäuser Ostkreuz, Mahlsdorf und Haselhorst.

Titel 68228 Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten

Folgendes beschlossen:

„Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?“

Hierzu wird berichtet:

Die Ansätze des Titels stellen grundsätzlich konsumtive Ausgaben insbesondere für:

- Grünbeschichtungen von Radverkehrsanlagen,
- Betrieb und Unterhalt von Fahrradabstellanlagen sowie
- Unterhaltungsmaßnahmen von Radverkehrsanlagen dar, für die Mittelabflüsse in 2020 i. H. v. 1.533.679,13 € und 2021 i. H. v. 1.550.737,98 € erfolgt sind.

In 2022 sind gem. Wirtschaftsplan der GB infraVelo insbesondere nachfolgende Maßnahmen mit Ansätzen i. H. v. 2.950.000 € anvisiert:

- Radwegweisung,
- Radverkehrsanlage U5
- BM Schönhäuser Allee,
- Betrieb Zugangs- und Buchungssystem,
- Beschichtung Radverkehrsanlagen,
- Betrieb Fahrradabstellanlagen auf Flächen der DB,
- Betrieb Fahrradbarometer und
- Beschleunigte Umsetzung bezirkliche Radverkehrsprojekte

In 2023 sind Ansätze für konsumtive Ausgaben i. H. v. 3.500.000 € vorgesehen.

Titel 68228 Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten

Folgendes beschlossen:

„Welche Radverkehrsprojekte befinden sich aktuell in Umsetzung, welche Planungen werden aktuell vorbereitet? Gibt es eine Prioritätenliste? Wenn ja, bitte anfügen.

Bitte hier erläutern wie sich der Zuschussbedarf berechnet und welche Maßnahmen bezsusst werden sollen (die 6 Punkte auf S. 186 oben bitte mit Beträgen unterlegen).“

Hierzu wird berichtet:

Es handelt sich bei diesem Titel um konsumtive Ausgaben: z.B. Grünbeschichtungen von Radverkehrsanlagen, Betrieb und Unterhalt von Fahrradabstellanlagen sowie Unterhaltungsmaßnahmen von Radverkehrsanlagen (hier z.B. BM Schönhäuser Allee). Eine Prioritätenliste bei konsumtiven Maßnahmen ist derzeit nicht erforderlich. Der Zuschussbedarf ergibt sich in 2022 gem. Wirtschaftsplan der GB infraVelo GmbH für folgende Maßnahmen:

- Radwegweisung
- Radverkehrsanlage U5
- Bezirksmaßnahme (BM) Schönhäuser Allee
- Betrieb Zugangs- und Buchungssystem,
- Beschichtung Radverkehrsanlagen
- Betrieb Fahrradabstellanlagen auf Flächen der DB Betrieb Fahrradbarometer
- Beschleunigte Umsetzung bezirkliche Radverkehrsprojekte

Insgesamt besteht ein Bedarf von 2.950.000 €.

Hinweis: Radverkehrsprojekte werden insbesondere aus Kapitel 9810 Titel 82034/84027 (Haushalt SIWA) sowie 89116 finanziert. Zudem dient ergänzend der Titel 89115 bei Radverkehrsprojekten als ausgabenseitige Veranschlagung des mindestens 25 % Komplementäranteils des Landes Berlin zu den Finanzhilfen des Bundes zur Förderung des Baus der Radschnellverbindung 3 (RSV 9 anvisiert).

Titel 68228 Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Aufgliederung des Titelansatzes auf die aufgezählten Maßnahmen.

Warum wurde der Ansatz gesenkt?

Würde eine Aufstockung des Titels die fristgerechte Umsetzung der Ziele des Radverkehrsplans befördern?

Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden in 2021 umgesetzt? Welche Maßnahmen sind in 2022/2023 geplant?

Reichen diese Mittel zur Umsetzung der Pläne für sichere Radwege an Hauptstraßen in 2022 und 2023?“

Hierzu wird berichtet:

Es handelt sich bei diesem Titel um konsumtive Ausgaben, die auch in 2021 erforderlich waren. Der Bedarf für den Ansatz ergibt sich in 2022 gemäß Auskunft der infraVelo GmbH für folgende Maßnahmen:

- Radwegweisung (162.000 €),
- Radverkehrsanlage U5 (17.500 €),
- BM Schönhauser Allee (404.236 €),
- Betrieb Zugangs- und Buchungssystem (158.285 €),
- Beschichtung Radverkehrsanalgen (1.117.928 €),
- Betrieb Fahrradabstellanlagen auf Flächen der DB (155.000 €),
- Betrieb Fahrradbarometer (53.874 €)
- Beschleunigte Umsetzung bezirkliche Radverkehrsprojekte (420.168 €)
- dbzgl._Erträge i.H. v. 10.000 €.

Insgesamt besteht ein Bedarf von 2.950.000 €.

Der Ansatz erfolgte auf Basis der tatsächlich erwarteten Ausgaben. Bisher wurde der notwendige Ansatz zu hoch angesetzt. Eine Aufstockung des Titels würde die kurzfristige Erreichung einzelner Ziele des Radverkehrsplans derzeit nur bedingt befördern.

In 2021 sind Mittelabflüsse aus diesem Titel i. H. v. 1.550.737,98 € erfolgt.

Im geringen Umfang beinhaltet der Titel bereits Ansätze für Radwege an Hauptstraßen, welche ohne umfangreiche Planungsleistungen kurzfristig in die Umsetzungsphase kommen könnten.

Titel 68229 Zuschuss an die GB infraVelo GmbH

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch war das (vorläufige) IST 2021?

Welche Maßnahmen sind im Einzelnen geplant?

Wann fand die letzte Organisationsuntersuchung und Aufgabekritik der GB infraVelo GmbH statt?

Wie viele Beschäftigte und welches Budget hatte die GmbH damals im Vergleich zu heute?

Welche Schwachstellen wurden in der Untersuchung identifiziert, welche Maßnahmen wurden zu Abhilfe vorgeschlagen?

Welche Maßnahmen wurden mit welchem Erfolg umgesetzt und welche Maßnahmen wurden aus welchen Gründen nicht umgesetzt?

Wie findet die vom Projektträger unabhängige Erfolgskontrolle durch den Senat statt?“

Hierzu wird berichtet:

Die Ansätze dienen als Zuschüsse zur Deckung der Sach- und Personalkosten der GB infraVelo GmbH im Rahmen der institutionellen Förderung. Die GB infraVelo wurde zur Steuerung der gesamtstädtischen Radverkehrsprojekte in Berlin gegründet. Aus den Ansätzen werden insbesondere finanziert: Personalaufwand, Miete, IT Infrastruktur, Kommunikation, Bürobedarf. In 2021 sind Mittelabflüsse i. H. v. 6.248.269 € erfolgt.

Die Organisation der GB infraVelo wird kontinuierlich einer Evaluation unterzogen und optimiert. Das zuständige Kontrollorgan (Aufsichtsrat) lässt sich regelmäßig über die Geschäftsprozesse informieren und prüft die Verhältnismäßigkeit entsprechend der Wirtschaftsplanung und Mittelfristplanung. Darüber hinaus wird durch ein unabhängiges Wirtschaftsprüfungsunternehmen eine Prüfung vollzogen und das Ergebnis im Aufsichtsrat vorgetragen.

Zuschüsse an die GB infraVelo aus diesem Titel erfolgen in Form von Zuwendungen. Dabei werden die jeweiligen Ziele, die Notwendigkeit und Angemessenheit vor Bewilligung der Zuwendung durch den zuständigen Projektträger geprüft. Im Rahmen der Verwendungsnachweise erfolgt erneut eine Prüfung über die sachgerechte Mittelverwendung.

Titel 68229 Zuschuss an die GB infraVelo GmbH

Folgendes beschlossen:

„Bitte auch hier erläutern wie sich der Zuschussbedarf berechnet und welche Maßnahmen be-
zuschusst werden sollen (die 8 Anstriche bei infraVelo GmbH, jeweils bitte mit Beträgen unter-
legen).“

Wie hoch ist das IST in 2021? Welche Projekte werden im Rahmen des überbezirklichen Pro-
jektmanagements aktuell betreut? Wie viele Fahrradzählstellen sind aktuell in der Betreuung?“

Hierzu wird berichtet:

Zur Steuerung der gesamtstädtischen Radverkehrsprojekte in Berlin wurde die GB infraVelo GmbH gegründet. Die Ansätze dienen als Zuschüsse zur Deckung der Sach- und Personalkosten der GB infraVelo GmbH im Rahmen der institutionellen Förderung. Hierfür sind in 2021 Mittelabflüsse i. H. v. 6.248.269 € erfolgt. Die nachfolgenden Spiegelstriche beschreiben die Aufgabenbereiche sowie Zuschussbedarfe der GB infraVelo in 2022 gem. Wirtschaftsplan der GB:

- Personalaufwand inkl. Shared-Services GrünBerlin (5.446.532 €),
- Kommunikation (379.610 €),
- IT (579.561 €),
- Sachanlagen (187.886 €),
- Buchführung (68.700 €),
- Miete (410.378 €),
- Rechtsberatung (85.680 €),
- Bürobedarf (70.014 €),
- Projektvorbereitende Leistungen (28.560 €),
- sonstige Leistungen (271.556 €) und
- abzgl. Erträge i.H.v. 28.477 €.

Gesamt ergibt sich ein Bedarf i. H. v. 7.500.000 €.

Es werden verschiedenste Maßnahmen im Rahmen des überbezirklichen Projektmanagements seitens der GB infraVelo GmbH aktuell betreut. Beispielhaft zu nennen sind die einzelnen Radschnellverbindungen wie der Spree-Radweg. Die Finanzierung der Maßnahmen (Planungs- und Baukos-
ten) erfolgt nicht aus diesem Titel.

Der Bereich bezirkliches Projektmanagement und Prozesssteuerung der GB infraVelo GmbH be-
treut Projekte der Bezirke, die im Kapitel 0730 finanziert werden. Dies sind derzeit über 200 (siehe
Webseite der GB infraVelo GmbH).

Es werden derzeit 2 Fahrradbarometer mit 3 Zählstellen betreut (GB infraVelo GmbH).

Titel 68229 Zuschuss an die GB infraVelo GmbH

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden in 2021 umgesetzt? Welche konkreten Maßnahmen sind in 2022/2023 geplant?

Bitte um Aufgliederung des Titelansatzes auf die in der Erläuterung genannten Aufgabenbereiche.

Bitte um Bericht zum Wirtschaftsplan, aktuelle und geplante Personalstellen, Mittelverwendung und konkret geplanten Projekten der InfraVelo.

Warum wurde der Ansatz verringert? Würde eine Aufstockung des Titels die fristgerechte Umsetzung der Ziele des Radverkehrsplans befördern?

Wie viele Fahrradparkhäuser an welchen Standorten wurden 2020/21 realisiert? Wie viele Fahrradparkhäuser und an welchen Standorten sind für 2022/23 geplant?“

Hierzu wird berichtet:

Zur Steuerung der gesamtstädtischen Radverkehrsprojekte in Berlin wurde die GB infraVelo GmbH gegründet. Die Ansätze dienen als Zuschüsse zur Deckung der Sach- und Personalkosten der GB infraVelo GmbH im Rahmen der institutionellen Förderung. Hierfür sind in 2021 Mittelabflüsse i. H. v. 6.248.269 € erfolgt. Die nachfolgenden Spiegelstriche beschreiben die Aufgabenbereiche sowie Zuschussbedarfe der GB infraVelo in 2022 gem. Wirtschaftsplan der GB:

- Personalaufwand inkl. Shared-Services GB (5.446.532 €),
- Kommunikation (379.610 €),
- IT (579.561 €),
- Sachanlagen (187.886 €),
- Buchführung (68.700 €),
- Miete (410.378 €),
- Rechtsberatung (85.680 €),
- Bürobedarf (70.014 €),
- Projektvorbereitende Leistungen (28.560 €),
- sonstige Leistungen (271.556 €) und
- abzgl. Erträge i.H. v. 28.477 €.

Gesamt ergibt sich ein Bedarf i. H. v. 7.500.000 €.

Der Ansatz orientiert sich an den tatsächlichen Bedarf der GB infraVelo GmbH für die institutionelle Förderung und korrespondiert mit dem verabschiedeten Wirtschaftsplan/Personalplan der GB infraVelo GmbH. Eine Aufstockung des Titels würde die Erreichung einzelner Ziele des Radverkehrsplans derzeit nur bedingt befördern.

Zu Fahrradparkhäusern, obwohl diese als Maßnahmen nicht aus diesem Titel finanziert werden: Nach gegenwärtigen Stand sind 3 Fahrradparkhäuser (FPH) anvisiert (FPH Ostkreuz - Fertigstellung voraussichtlich 2027, FPH Mahlsdorf - Fertigstellung voraussichtlich 2026 und FPH Haselhorst - Fertigstellung voraussichtlich 2025). Die Finanzierung der genannten FPH erfolgt aus Kapitel 9810 Titel 82034/84027 (Haushalt SIWA).

Titel 68228	Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten
68229	Zuschuss an die GB infraVelo GmbH
89115	Zuschuss zum Bau von Radschnellwegen
89116	Zuschüsse an die GB infraVelo GmbH zur Durchführung von investiven Maßnahmen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radwegeinfrastruktur

Folgendes beschlossen:

„Warum erhält InfraVelo in den Jahren 2022 (12,4 Mio.) und 2023 (13,9 Mio.) deutlich weniger Mittel als in 2021 (14,2 Mio.), obwohl sie deutlich mehr Radkilometer umsetzen sollen?“

Hierzu wird berichtet:

Die Ansätze erfolgen auf Basis der tatsächlich zu erwarteten Ausgaben/Bedarfe. Die Mitteleinschätzung war in den vergangenen Jahren zu hoch.

Titel 89116	Zuschüsse an die GB infraVelo GmbH zur Durchführung von investiven Maßnahmen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radwegeinfrastruktur
--------------------	---

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist das (vorläufige) IST 2021?“

Welche Maßnahmen sind im Einzelnen wann geplant?

Wie findet die vom Projektträger unabhängige Erfolgskontrolle durch den Senat statt?“

Hierzu wird berichtet:

Die Ansätze dienen der GB infraVelo GmbH zur Umsetzung:

- des Radfernweges (RFW) - Spree-Radweg (Maßnahme aktuell in der Planung),
- des Radfernweges (FRW) - Wasserweg (Maßnahme aktuell in der Planung),
- von mobilen Fahrradboxen (Maßnahmen aktuell in der Planung) und

sind insbesondere für Innovationen im Zuge von Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur vorgesehen (aus dem Innovationsförderfond). Angedacht sind Maßnahmen wie z.B.:

- Grünbeschichtungen von Radverkehrsanlagen (innovative Versuche mit durchgefärbtem Asphalt um dauerhaft farbfeste Pigmente zu entwickeln, welche unabhängig von Umwelteinflüssen farbkonstant bleiben).

- Buchungs-, Zugangs-, und Abrechnungssysteme für gesicherte Radabstellanlagen (das System hat das Ziel, den Verwaltungsaufwand i. V. m. der Angebotsbereitstellung von sicheren Fahrradabstellanlagen nachhaltig zu reduzieren).
- Einrichtung von Fahrradbarometern und zugehörigen Fahrradzählstellen (dient der Ermittlung von Verkehrsdaten für den Radverkehr).

In 2021 sind Mittelabflüsse aus diesem Titel i. H. v. 377.016 € erfolgt.

Zuschüsse an die GB infraVelo aus diesem Titel erfolgen in Form von Zuwendungen. Dabei werden die jeweiligen Ziele sowie die Notwendigkeit und Angemessenheit durch den zuständigen Projektträger abgebildet. Ergänzend erfolgt anhand von quartalsweisen Projektblättern mit entsprechenden Meilensteinen der GB infraVelo eine Kontrolle zum Projektfortschritt.

Titel 89116 Zuschüsse an die GB infraVelo GmbH zur Durchführung von investiven Maßnahmen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radwegeinfrastruktur

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist das IST in 2021?

Welche Maßnahmen sollen in 2021 und 2022 durchgeführt werden?

Gibt es eine Prioritätenliste? Wenn ja, bitte anfügen.

Sind Bürgerbeteiligungen geplant? Wenn ja, bei welchen Maßnahmen? Wenn nein, wieso wird auf eine Bürgerbeteiligung verzichtet?“

Hierzu wird berichtet:

Die Ansätze dienen der GB infraVelo zur Umsetzung

- des Radfernweges (RFW) - Spree-Radweg,
- des Radfernweges (RFW) - Wasserweg,
- von mobilen Fahrradboxen und

sind insbesondere für Innovationen im Zuge von Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur vorgesehen (aus dem Innovationsförderfond). Angedacht sind Maßnahmen wie z.B.:

- Grünbeschichtungen von Radverkehrsanlagen (innovative Versuche mit durchgefärbtem Asphalt um dauerhaft farbfeste Pigmente zu entwickeln, welche unabhängig von Umwelt-einflüssen farbkonstant bleiben).
- Buchungs-, Zugangs-, und Abrechnungssysteme für gesicherte Radabstellanlagen (das System hat das Ziel, den Verwaltungsaufwand i. V. m. der Angebotsbereitstellung von sicheren Fahrradabstellanlagen nachhaltig zu reduzieren).

- Einrichtung von Fahrradbarometern und zugehörigen Fahrradzählstellen (dient der Ermittlung von Verkehrsdaten für den Radverkehr).

In 2021 sind Mittelabflüsse aus diesem Titel i. H. v. 377.016 € erfolgt.

Die GB infraVelo GmbH führt alle gesetzlich erforderlichen Bürgerbeteiligungen durch.

Titel 89116 Zuschüsse an die GB infraVelo GmbH zur Durchführung von investiven Maßnahmen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radwegeinfrastruktur

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Begründung der Ansatzerhöhung bei niedrigem IST. Kann der Ansatz in dieser Höhe verausgabt werden?

Bitte um Angaben zur Aufteilung des Ansatzes auf die in der Erläuterung genannten Maßnahmen.

Wofür sind die 3 Mio. aus dem Innovationsförderfonds konkret geplant?

Wie viele Fahrradparkhäuser und an welchen Standorten sind 2022/23 geplant?“

Hierzu wird berichtet:

Die Ansätze erfolgen auf Basis der zu erwartenden Ausgaben der GB infraVelo und sind insbesondere zur Finanzierung:

- des Radfernweges (RFW) - Spree-Radweg,
- des Radfernweges (FRW) - Wasserweg und
- von mobilen Fahrradboxen sowie

für Innovationen im Zuge von Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur vorgesehen (aus dem Innovationsförderfond). Angedacht sind Maßnahmen wie z.B.:

- Grünbeschichtungen von Radverkehrsanlagen (innovative Versuche mit durchgefärbtem Asphalt um dauerhaft farbfeste Pigmente zu entwickeln, welche unabhängig von Umwelt-einflüssen farbkonstant bleiben).
- Buchungs-, Zugangs-, und Abrechnungssysteme für gesicherte Radabstellanlagen (das System hat das Ziel, den Verwaltungsaufwand i. V. m. der Angebotsbereitstellung von si-cheren Fahrradabstellanlagen nachhaltig zu reduzieren).
- Einrichtung von Fahrradbarometern und zugehörigen Fahrradzählstellen (dient der Ermittlung von Verkehrsdaten für den Radverkehr).

Die Maßgabe unter welchen Voraussetzungen die Mittel des IFF veranschlagt werden dürfen ist noch nicht bekannt.

Aufgliederung des Titelansatzes in 2022 gem. Wirtschaftsplan der GB infraVelo:

- Spree-Radweg (163.911 €),
- Wasserweg (336.089 €) und
- Innovationsfördernde Maßnahmen (1.000.000 €).

Gesamt ergeben sich Bedarfe i. H. v. 1.500.000 €.

In 2021 sind Mittelabflüsse aus diesem Titel i. H. v. 377.016 € erfolgt.

Nach gegenwärtigen Stand sind 3 Fahrradparkhäuser (FPH) anvisiert (FPH Ostkreuz - Fertigstellung voraussichtlich 2027, FPH Mahlsdorf - Fertigstellung voraussichtlich 2026 und FPH Haselhorst - Fertigstellung voraussichtlich 2025). Die Finanzierung der genannten FPH erfolgt aus Kapitel 9810 Titel 82034/84027 (Haushalt SIWA).

Bericht Nr.: 3

Wirtschaftsverkehr

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV A 3

06.04.2022
☎ 9025 1566

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 0730 Übergreifend sowie 68357 Förderung des Wirtschaftsverkehrs

Folgendes beschlossen:

„Bitte um vollständige Übersicht aller für die Förderung des Wirtschaftsverkehrs im Einzelplan 07 veranschlagten Titel und Mittel. Bitte um Darstellung der konkret geplanten Maßnahmen.“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Bitte das Förderprogramm erläutern. Welche Maßnahmen sind in den Jahren 2022 und 2023 konkret projektiert? Warum hier kein Ist?
Welche ergänzenden Fördermittel des Bundes gibt es?“

Warum sind für 2022 keine Mittel vorgesehen? Welche Mittel wurden in den vergangenen Jahren eingestellt und wie lang dauerte es, bis der Topf ausgeschöpft war?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Wie und in welchem Rahmen beabsichtigt der Senat Lastenfahrräder zu fördern? Welche Zielgruppe soll diese Förderung erhalten?“

(AfD)

„Welche Maßnahmen sind im Einzelnen vorgesehen und wie ist die Vergabe der Mittel geplant?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Für die Förderung eines leistungsfähigen, gleichzeitig stadt-, umwelt- und umfeldverträglichen Wirtschaftsverkehrs sind in folgenden im Einzelplan 07, Kapitel 0730 veranschlagten Titeln entsprechende Mittel unterstellt:

- Titel 54010 Dienstleistungen:

Hierüber sind insbesondere die zur schriftweisen Umsetzung der Maßnahmenfelder und Ansätze des im August 2021 beschlossenen Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts (IWVK) abzusichern. Dies betrifft zum Beispiel die Erstellung eines Konzepts, welches Planungsvorgaben für Liefer- und Ladeverkehrsflächen in Berlin bereitstellt, und die Erarbeitung eines Leitfadens für Mikro-Depots in Berlin. Gleichzeitig dienen die Mittel der Begleitung von Förderprogrammen, insbesondere der Umsetzung des Lastenradförderprogramms. Zur Realisierung der genannten Punkte sind für das Jahr 2022 300.000 €, für das Jahr 2023 450.000 € vorgesehen.

- Titel 54053 Veranstaltungen

In diesem Titel sind sowohl Mittel zur Durchführung von Veranstaltungen zum Monitoring des integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts Berlin (IWVK) avisiert, wie auch Mittel zur Vorbereitung und Durchführung von Veranstaltungen zum Wirtschaftsverkehr (Umsetzungsmonitoring IWVK) und Begleitung von Maßnahmen. Dies ermöglicht den notwendigen Abgleich zwischen den Zielen des IWVK und den anstehenden bzw. realisierten Umsetzungsschritten unter Einbeziehung der Agierenden. Zur Realisierung der genannten Punkte sind für die Jahre 2022 und 2023 jeweils 19.000 € vorgesehen.

- Titel 68357 Förderung des Wirtschaftsverkehrs

Im Rahmen des Titels wird eine anteilige Förderung zur Beschaffung (elektrisch unterstützter) Lastenräder, insbesondere für die gewerbliche Nutzung abgesichert (weitere Ausführung nachfolgend). Zur Realisierung sind für das Jahr 2023 1.500.000 € vorgesehen.

Darüber hinaus wird auch in anderen Einzelplänen die Förderung des Wirtschaftsverkehrs abgedeckt, u.a. das Programm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ (WELMO) der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe.

Der Titel 68357 Förderung des Wirtschaftsverkehrs dient zur Unterstützung und Umsetzung von Ansätzen, die einen zeitgemäßen, stadt- und umweltverträglichen Wirtschaftsverkehr ermöglichen. Im Fokus steht derzeit die anteilige Förderung zur Beschaffung von (elektrisch unterstützten) Lastenrädern, (bisher) insbesondere für gewerblich genutzte Lastenräder.

Die Realisierung des Förderprogramms zur Anschaffung von in Berlin genutzten Lastenrädern erfolgte im Jahr 2021 auf Grundlage der Förderrichtlinie vom 09. Februar 2021, welche dem Hauptausschuss unter der Roten Nummer 1349 B im Februar 2021 vorgelegt und in der 87. Sitzung (17. März 2021) beschlossen wurde. Die zur Programmabwicklung notwendigen Mittel wurden unter Ausnutzung der Deckungsfähigkeit gemäß § 20 LHO in den Titel 54010 -Dienstleistungen- übertragen (entspricht der in der Roten Nummer dargelegten Vorgehensweise). Das „Ist 2021“ beträgt 415.000 €, die Mittel waren über das Antragsportal der Investitionsbank Berlin innerhalb weniger Stunden vollumfänglich beantragt.

Die Richtlinien der Regierungspolitik für die Legislaturperiode 2021-2026 führen basierend auf dem Koalitionsvertrag aus, dass das Lastenradförderprogramm mit dem Ziel der Förderung sozialer und gewerblicher Nutzungen - die nicht durch die Förderprogramme des Bundes abgedeckt werden - neu ausgestaltet und um die Förderung von Verleih- und Sharingsystemen ergänzt werden soll.

Eine entsprechende Förderrichtlinie ist mit Vorliegen des Haushaltbeschlusses in Abhängigkeit von den verfügbaren Mitteln in 2022 zu erarbeiten und abzustimmen sowie einzuführen. Ergänzend ist die Vorbereitung der praktischen Umsetzung zu regeln.

Die künftige Richtlinie regelt dabei auch Fragen zur Antragsberechtigung und der Höhe der anteiligen Finanzierung. Orientierung kann für den gewerblichen Teil die Richtlinie des Jahres 2021 bieten.

Eine Umsetzung inklusive Mittelabfluss ist im Jahr 2022 unrealistisch, da die notwendigen Zeiträume (Erarbeitung und Abstimmung Förderrichtlinie mit den neuen Fördertatbeständen, Einreichung von Anträgen, Bewilligung und Beschaffung durch Antragstellende) nach Beschluss des Haushalts nicht mehr gegeben sind. Vorgesehen sind daher ein Inkrafttreten der neuen Förderrichtlinie ab 2023 und erstmalig eine zweijährige Laufzeit einschließlich des Jahres 2024, um eine gewisse Kontinuität des Förderprogramms zu erreichen.

Seitens des Bundes wird über das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle ausschließlich die Anschaffung von E-Lastenfahrrädern und E-Lastenanhängern für den fahrradgebundenen Lastenverkehr gefördert (Richtlinie zur Förderung von E-Lastenfahrrädern für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in der Wirtschaft und in Kommunen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (E-Lastenfahrrad-Richtlinie) BAnz AT 18.02.2021 B2). Förderfähig sind 25 Prozent der Ausgaben für die Anschaffung, maximal jedoch 2.500 Euro pro E-Lastenfahrrad bzw. Lastenanhänger mit E-Antrieb.

Bericht Nr.: 4

Zuschuss an die Deutsche Bahn AG aus Finanzierungsvereinbarungen für Neubauvorhaben

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

11.04.2022

IV C 3

☎ 9025 1535

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend und zu Kapitel 0730 – Verkehr –

übergreifend	i2030
Titel 54220	Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr
Titel 68234	Zuschüsse für Planungsleistungen
Titel 68235	Zuschuss an die Deutsche Bahn AG aus Finanzierungsvereinbarungen für Neubauvorhaben
Titel 68390	Zuschüsse an private Unternehmen aus zweckgebundenen Einnahmen
Titel 89102	Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs

Folgendes beschlossen:

„Bitte um vollständige Übersicht aller für die Umsetzung des Gemeinschaftsprojekts i2030 im Einzelplan 07 veranschlagten Titel und Mittel. Bitte um Darstellung der konkret geplanten Maßnahmen.“

(SPD, Grüne, Linke)

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden in 2020/21 umgesetzt? Um welche Neubauvorhaben handelt es sich, die konkret 2022 und 2023 zu einem Mittelabfluss führen?“

Wie teilen sich die Ausgaben 2020/21 sowie der Ansatz und die VE auf die einzelnen Projekte auf? (auch Projekte von i2030 bitte einzeln darstellen.)

Wo werden die einzelnen Projekte des i2030-Projekts mit ihren jeweiligen Etats im Haushalt dargestellt? Wenn diese nicht existiert, diese bitte tabellarisch darstellen.

Zum Bahnhofsmodernisierungsprogramm: Bitte um aktualisierten Bericht der veranschlagten Maßnahmen mit Zeitschienen. Auf welcher Basis wird das Programm weiter fortgeschrieben?“

(SPD, Grüne, Linke)

Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt?
Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?

Bitte aktuellen Stand für die Planungen i2030 sowie 3. BA S21 erläutern.

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

0730 / 54220 Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr

Dieser Titel dient der Erstellung von Grundlagenermittlungen (Trassenbewertungen und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen) des schienengebundenen Verkehrs, d. h. Regionalverkehr, S-Bahn-Strecken, aber auch U-Bahn- und Straßenbahnstrecken.

Für i2030 sind zur Erstellung von Nutzen-Kosten-Untersuchungen, für die Koordinierungsleistungen des VBB sowie weitere externe Unterstützungsleistungen in 2022 1,0 Mio. € und in 2023 1,0 Mio. € veranschlagt.

0730 / 68234 Zuschüsse für Planungsleistungen

Über die in diesem Titel veranschlagten Mittel werden Zuschüsse an nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wie z.B. der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) und der Havelländischen Eisenbahn (HVLE) für Planungsleistungen von Neu- und Ausbauvorhaben im SPNV finanziert.

Projektbezeichnung	2020	2021	2022	2023
i2030 - Korridor Nord - Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn	259.356 €	102.060 €	120.000 €	385.000 €
i2030 - Korridor Spandau - Nauen - S-Bahnverlängerung zur Falkenseer Chaussee	0 €	10.000 €	550.000 €	565.000 €

Für die Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn wurde die Genehmigungsplanung erarbeitet und bei den zuständigen Planfeststellungsbehörden eingereicht.

Für die S-Bahnverlängerung zur Falkenseer Chaussee wird derzeit die Vorplanung vorbereitet.

0730 / 68235 Zuschuss an die Deutsche Bahn AG aus Finanzierungsvereinbarungen für Neubauvorhaben

In diesem Titel sind die Zuschüsse an die DB AG für Planungsleistungen von Neu- und Ausbauvorhaben im SPNV veranschlagt.

Der exakte Mittelabfluss im Jahr 2021 betrug 7.375.520,94 €.

Aufgeteilt auf die Einzelvorhaben ergeben sich folgende Teilansätze:

Projektbezeichnung	[Mio. €]	2020	2021	2022	2023
--------------------	----------	------	------	------	------

i2030 - Lph 0/1 Grundlagenermittlung	1,0	0,8	0,9	0,5
i2030 - Spandau - Nauen, Lph 2	0,1	0,4	1,0	2,0
i2030 - Siemensbahn, Lph 2 -4	1,4	2,3	7,5	8,7
i2030 - Weichenverbindung Hauptbahnhof		< 0,1	0,4	0,4
i2030 - S-Bahn, 1. + 2. Tranche		0,1	2,0	17,6
i2030 - Nordbahn, Lph 2			0,2	1,5
i2030 - S25, Südende - Lichterfelde Ost, Lph 2			0,1	0,9
i2030 - Prignitzexpress, Lph 2			0,1	0,8
i2030 - Potsdamer Stammbahn, Lph 2				0,2
i2030 - S-Bahn, 3. Tranche				0,2
S21, 3. BA, Lph 1 -2	1,9	3,5	7,2	1,8
S21, Perleberger Brücke, Lph 1 -4			0,6	0,7
S21, GUW Wedding, Lph 1 -4	0,2	0,1	0,1	
S-Bahnhof Wollankstraße, Lph 1 -4		0,1	0,1	
S-Bahnhof Johannisthal, Lph 1 -4			0,1	0,1
Ostkreuz, Dach Ru, Lph 2 -4		0,1	0,1	
Bahnsteigverlängerung S25 Nord, Lph 1 -4			0,1	0,1
S-Bahnhof Westkreuz, Lph 1 -4	0,1	0,1		
S-Bahnhof Eichborndamm, Lph 1 -4	0,1	0,1		
S-Bahnhof Prenzlauer Allee, Lph 1 -4	< 0,1	< 0,1		
Summe (gerundet)	4,8	7,6	20,5	35,5

Für die folgenden Maßnahmen sollen mit den im Titel 68235 veranschlagten VE in 2022 bzw. 2023 abzuschließende Finanzierungsverträge abgesichert werden:

Projektbezeichnung	[Mio. €]	Gesamt	2023	2024	2025	2026ff
i2030 - Prignitzexpress, Lph 2	10,0	0,8	2,5	2,5	4,2	
i2030 - Potsdamer Stammbahn, Lph 2	15,0	0,2	2,0	3,0	9,8	
i2030 - S-Bahn, 3. Tranche	25,0	0,2	1,1	2,5	21,2	
Bahnhofmodernisierungsprogramm, Paket 1	12,0			3,6	3,6	4,8
Puffer für eventuelle Nachträge bestehender Verträge	15,0			2,5	2,5	10,0
Summe VE 2022	77,0	1,2	11,7	14,1	50,0	

i2030 - Spandau - Nauen, Lph 3+4	23,9		0,9	6,0	17,0
i2030 - S-Bahn, 4. Tranche	20,0		0,3	1,0	18,7
i2030 - Potsdamer Stammbahn, Lph 2 falls ein Vertragsabschluss nicht mehr 2022 erfolgen sollte	15,0		2,2	3,0	9,8
Bahnhofmodernisierungsprogramm, Paket 2	10,0		0,5	2,0	7,5
Puffer für eventuelle Nachträge bestehender Verträge	15,0		2,5	2,5	10,0
Summe VE 2023	83,9		6,4	14,5	63,0

Im Korridor Spandau - Nauen wird derzeit die Vorplanung erarbeitet.

Auch für die Weichenverbindung am Hauptbahnhof wird gegenwärtig die Vorplanung durchgeführt. Für die Siemensbahn laufen derzeit vertiefende Untersuchungen der bestehenden Anlagen als Grundlage für die konkrete Planung. Die Erarbeitung der Vorplanung steht noch am Beginn. Für die für die Siemensbahn notwendigen Erweiterungen im Bereich Westhafen befinden sich die Planungsleistungen im Vergabeverfahren.

Die Maßnahmen des S-Bahn-Paketes befinden sich mehrheitlich am Übergang von Grundlagenermittlung zur Vorplanung. Für 5 der bislang 23 vereinbarten Teilmaßnahmen befinden sich die Planungsleistungen derzeit im Vergabeverfahren.

Alle weiteren i2030-Maßnahmen mit finanzieller Beteiligung Berlins befinden sich derzeit noch in der Phase der Grundlagenermittlung.

Im 3. Bauabschnitt der S21 laufen derzeit vertiefende Untersuchungen der bestehenden Vorleistungen und tangierender Vorhaben als Grundlage für die konkrete Planung. Die Trassierungsstudien wurden erarbeitet und eine Vorzugslösung für die weitere Planung festgelegt. Die benötigten Planungsleistungen wurden größtenteils beauftragt. Für die erforderlichen Baugrunduntersuchungen konnten noch nicht für alle Teilleistungen die Auftragsvergaben abgeschlossen werden.

Im November 2021 wurde die Rahmenvereinbarung „Bahnhofsmodernisierungsprogramm Berlin“ mit der DB Station & Service abgeschlossen. Das Bahnhofsmodernisierungsprogramm umfasst 50 Aus- und Neubau- sowie Modernisierungsmaßnahmen an Berliner Personenbahnhöfen zur Verbesserung der Qualität und Attraktivität sowie Steigerung der Kundenzufriedenheit. Durch die vereinbarten Maßnahmen werden Verkehrsstationen barrierefrei, moderner und attraktiver für die Fahrgäste gestaltet.

Die im Bahnhofsmodernisierungsprogramm mit der DB Station & Service vereinbarten Maßnahmen und ihre voraussichtlichen Fertigstellungstermine sind in Anlage 1 zusammengestellt.

Die Fortschreibung der Maßnahmenliste des Bahnhofsmodernisierungsprogramms erfolgt jährlich auf Basis der aktuellen Projektfortschritte, aktualisierten Zeit- und Kostenplänen sowie neuen Erkenntnissen zu den Prioritäten der einzelnen Maßnahmen.

0730 / 68390 Zuschüsse an private Unternehmen aus zweckgebundenen Einnahmen

In diesem Titel sind die EU-Fördermittel aus dem Programm „Connecting Europe Facility“ für die Planung im i2030-Korridor „Spandau - Nauen“ veranschlagt, durch das 50% der Planungskosten der Lph 2 finanziert werden.

0730 / 89102 Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs

Im Titel 89102 werden Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs für die bauliche Umsetzung der im ÖPNV-Bedarfsplan aufgeführten Neu- und Ausbau- sowie Modernisierungs- und Grunderneuerungs-Vorhaben veranschlagt.

Es sind folgende Teilaussätze für die einzelnen i2030-Vorhaben vorgesehen:

Maßnahme	Teilansatz 2022 [Mio. €]	Teilansatz 2023 [Mio. €]
Reaktivierung Heidekrautbahn	2,50	0,30
Weichenverbindung Hauptbahnhof	-	5,70
Interimsanbindung Abstell - und Werkstatt- standort Schönerlinder Straße	0,31	3,06
Vorsorge EÜ Pölnitzweg	0,29	0,29
Vorsorge SÜ Moltkebrücke	0,25	0,25
Vorsorge SÜ Sellheimbrücke	0,10	0,10
Vorsorge SÜ Bucher Straße	0,10	0,10
Summe	3,55	9,80

Bericht Nr.: 5

Schulwegsicherheit

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher-
und Klimaschutz
KRF

12.04.2022
☎ 9025 1209

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 2707 – Maßnahmen der Bezirke –

übergreifend Schulwegsicherheit

Folgendes beschlossen:

„Welche Maßnahmen unternimmt der Senat zur Verbesserung der Schulwegsicherheit?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

Hierzu wird berichtet:

Im Bericht 95 dieser Sammelvorlage wird zum Schulischen Mobilitätsmanagement, den Ergebnissen der Haushaltjahre 2020/21 und den Perspektiven ab dem Haushaltjahr 2022 berichtet.

Es wird auf diese Ausführungen verwiesen.

Bericht Nr.: 06

3. Finanzierungssäule

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV C 53

05.04.2022
9025 1636

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0730 - Verkehr -

Übergreifend 3. Finanzierungssäule

Folgendes beschlossen:

Welche Vorbereitungen hat die Senatsverwaltung im Rahmen der Haushaltsaufstellung unternommen, um die dritte Finanzierungssäule zur Finanzierung des ÖPNV vorzubereiten?

An welcher Stelle müssten Einnahmen aus Kurzzeitparkgebühren und Anwohnerparkgebühren veranschlagt werden, wenn dem Land Einnahmen im Rahmen einer dritten Finanzierungssäule zur Finanzierung des ÖPNV-Ausbaus in 2022 und 2023 zur Verfügung gestellt werden sollen?

Wie hoch waren die Einnahmen aus Kurzzeitparkgebühren in Berlin in 2021 (2020 falls Daten für 2021 noch nicht vorliegen) insgesamt?

Welche zusätzlichen Einnahmen würden im Doppelhaushalt 2022/23 entstehen, wenn man in den derzeit bewirtschafteten Gebieten die Kurzzeitparkgebühren ab 1.6.2022 um jeweils einen Euro erhöhen würde?

Wie hoch waren die Einnahmen aus Anwohnerparkgebühren in 2021 (2020 falls Daten für 2021 noch nicht vorliegen) insgesamt?

Welche zusätzlichen Einnahmen würden im Doppelhaushalt 2022/23 entstehen, wenn man in den derzeit bewirtschafteten Gebieten die Anwohnerparkgebühren ab 1.1.2023 auf 10 Euro pro Monat erhöhen würde?

Welche Parkraumbewirtschaftungszonen werden nach Kenntnis des Senats noch in der Haushaltsperiode 2022/2023 neu eingerichtet werden?

Welche zusätzlichen Einnahmen aus Kurzzeitparkgebühren und Anwohnerparkgebühren erwartet der Senat aus neuen Parkraumbewirtschaftungszonen innerhalb der Haushaltsperiode 2022/2023 unter den genannten Preiserhöhungen?

Wie müsste eine Neuverteilung der Einnahmen aus Kurzzeitparkgebühren und Anwohnerparkgebühren zwischen dem Land und den Bezirken rechtlich und im Haushalt verankert werden?“

(SPD, Grüne, Linke)

Hierzu wird berichtet:

Für die Umsetzung der in den Richtlinien der Regierungspolitik benannten Einnahmequellen hat die Erarbeitung und Verabschiedung der Änderung der Parkgebühren-Ordnung mit den erhöhten Parkgebühren für das Kurzzeitparken Priorität. Die Bewohnerparkausweisgebühren-Ordnung steht für das zweite Halbjahr 2023 auf der Agenda.

Zu den erwartbaren Einnahmen kann SenUMVK kurzfristig keine Aussagen treffen. Insbesondere Parkgebühren werden bisher im Einzelplan 07 der SenUMVK nicht vereinnahmt. Die Parkgebühren werden in den Wirtschaftsplänen als Anlage zum Bezirkshaushaltsplan erfasst. Um die Höhe von Einnahmen, die zur Finanzierung einer dritten Finanzierungssäule dienen könnten, seriös abschätzen zu können, muss die Ausgestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen, die die Vereinnahmung dieser Mittel sicherstellen, weiter konkretisiert werden.

Die Einnahmen der Verwaltungsgebühren für die Erteilung der Bewohnerparkausweise fließen bisher ebenfalls in die Haushaltspläne der Bezirke mit Parkraumbewirtschaftung (derzeit 7 Bezirke), hier bei den zuständigen Bürgerämtern.

Bericht Nr.: 7

Digitale Parkraumbewirtschaftung

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV AbtL 3

06.04.2022
☎ 9025 1047

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) kapitelübergreifend

Folgendes beschlossen:

„Welche Mittel hat der Senat im Haushaltsgesetzesentwurf vorgesehen um eine digitale Parkraumbewirtschaftung in Berlin einzuführen?“

SPD / GRÜNE / LINKE

„Welche Mittel sind für die Untersuchung des Einsatzes, der Pilotierung und den Einsatz von sog. ScanCars eingeplant?“

FDP

Hierzu wird berichtet:

Für die weitere Digitalisierung der Parkraumbewirtschaftung stehen über den Innovationsförderfonds für die digitale Parkraumbewirtschaftung je 750.000 € in 2022 und 2023 zur Verfügung (s. Erläuterung im Kapitel 2707, Titel 54010). Diese Mittel sind u.a. für die Umsetzung von Modellprojekten zur „Digitalen Parkraumüberwachung“ vorgesehen, welche auch notwendige Vorstudien und Gutachten abdecken sollen. Mit den Modellprojekten sollen Erkenntnisse über Effizienzsteigerungspotentiale und geeignete Verfahren gewonnen werden, die eine flächendeckende Umsetzung erleichtern sollen. Auch die Verletzungen der Regeln für Straßenrandparken (Falschparken) einschließlich Sondernutzungen, wie Ladezonen und Ladesäulen, können somit gezielt überwacht und verstärkt geahndet werden. Des Weiteren zielt der Ansatz darauf ab, auch Parkraum für den Wirtschaftsverkehr frei zu halten, der sich sonst durch Parken in zweiter Reihe teilweise selbst behindert (KEP, Stadtreinigung, Bus). Die Überwachung erfolgt durch Erfassungsfahrzeuge zur automatisierten Parkraumüberwachung (sog. Scan Cars). Die Mittel aus dem Innovationsförderfonds dienen mithin auch den notwendigen (Vor-)Untersuchungen zum Einsatz und der Pilotierung von Scan Cars.

Die beiden Pilotbezirke „Mitte“ und „Friedrichshain-Kreuzberg“ warten auf eine entsprechende Freigabe der Mittel, um erste Testläufe und im Vorfeld dringend notwendige Gutachten zu starten. Auf Grund der vorläufigen Haushaltswirtschaft ist mit einer Verlagerung eines Teilbedarfs aus 2022 in das Jahr 2023 zu rechnen.

Zur weiteren Digitalisierung der Berliner Parkraumbewirtschaftung gehören u.a. neben der (vollständigen) Digitalisierung des Antragsverfahrens sowohl für Bewohnerparkberechtigungen, als

auch für die Ausnahmegenehmigungen für Betriebe, auch der Weg hin zur digitalen Parkberechtigung. Hinsichtlich der jeweiligen Verfahrensverantwortung ist die SenUMVK mittelbar bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen (VISS) betroffen, während die Softwareumgebung zur Bearbeitung der Bewohnerparkausweise (VOIS-PAM) bei SenInnDS / Labo verantwortet wird.

Für das betroffene Fachverfahren VISS zur weiteren Digitalisierung der Antragswege und Bearbeitung der Ausnahmegenehmigungen sind derzeit 90.000 € als Investition innerhalb des Kapitels 0700, Titel 81240 angesetzt.

Bericht Nr.: 08

Ausbildungsplätze

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV C 2

08.04.2022
9025 1015

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend Ausbildungsplätze

Folgendes beschlossen:

„Wie viele Ausbildungsplätze und Plätze für duales Studium stellen BVG und deren Töchter sowie Grün Berlin und deren Töchter (insbesondere infraVelo und infraSignal)?“

(SPD, Grüne, Linke)

Hierzu wird berichtet:

Die Töchter der BVG bilden selbst nicht aus.

Die BVG bietet für das Ausbildungsjahr 2022 insgesamt 156 Ausbildungsplätze für 13 verschiedene kaufmännische, technisch/gewerbliche, IT-Ausbildungsberufe und für den Fahrdienst an.

Zusätzlich bietet die BVG 5 Plätze für 4 verschiedene duale Studiengänge an.

Die Anzahl der Plätze variieren jährlich nach Bedarf.

Für die Grün Berlin GmbH:

Die Grün Berlin GmbH bietet einen Ausbildungsplatz und zwei Plätze für ein duales Studium an.

Für GB infraVelo GmbH:

Der Personalaufbau der 2017 gegründeten GB infraVelo GmbH ist noch nicht abgeschlossen. Der Fokus lag dabei zunächst in der Einstellung und Einarbeitung von festangestellten Kolleginnen und Kollegen und dem Aufbau der Projektteams. GB infraVelo GmbH hat deshalb bisher weder Ausbildungsplätze noch Plätze für ein duales Studium oder Praktika angeboten. Perspektivisch ist das möglich.

Für die infraSignal:

Gegenwärtig existiert noch keine infraSignal als Tochter der Grün Berlin (siehe hierzu auch Bericht 13). Eine Aussage zu etwaigen Ausbildungsplätzen kann daher nicht getroffen werden.

Bericht Nr.: 9

Fußverkehr

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

IV F 3

07.04.2022

925 1061

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 52122 Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs

Folgendes beschlossen:

„Bitte um vollständige Übersicht aller für die Umsetzung des Fußverkehrsteils des Mobilitäts- gesetzes im Einzelplan 07 und im SIWA veranschlagten Mittel. Bitte um Darstellung der konkret geplanten Maßnahmen und den veranschlagten Betrag soweit bereits möglich.“

(SPD / Grüne / Linke)

„Bitte Abgrenzung zum Titel 52121 deutlich machen.

Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden mit welchen Kosten in 2020/21 umgesetzt und welche Maßnahmen sind bereits mit welchen jeweiligen Kosten und welchem zeitlichen Horizont geplant? Warum sind die Ansätze 2022 und 2023 geringer als der Ansatz 2021 und hält die Senatsverwaltung die Mittel für ausreichend, um die Ziele zu erreichen, die Fußverkehrsinfrastruktur zu verbessern?

Welche Form der Öffentlichkeitsbeteiligung ist geplant? Inwiefern werden Bezirke eingebunden?

Bitte um Angabe der geplanten Teilansätze für 1. bis 3.

Bitte um konkrete Darstellung des aktuellen Stands der Modellprojekte und der weiteren Umsetzungsplanung.

Wie ist das Programm Bordsteinabsenkung durch Bezirke genutzt worden (bitte nach Bezirken aufschlüsseln)?“

(SPD / Grüne / Linke)

„Wie hoch ist das IST in 2021?

Unter welchen Voraussetzungen können Bezirke Mittel abrufen?“

(AfD)

„Für welche Maßnahmen sind die Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen im Einzelnen geplant?

Wie hoch waren die IST-Ausgaben 2021?“

(FDP)

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 72020 Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden in 2021 umgesetzt? Welche konkreten Maßnahmen sind in 2022/23 geplant?

Welche Projekte zur Förderung des Fußverkehrs wurden von den Bezirken schon gemeldet?

Beinhaltet der Titel auch Schulstraßen, Kiezblocks etc.?

Bitte um Bericht zu den geplanten 12 Projekten.

Inwieweit sind die Bezirke in die Mittelvergabe über den Innovationsförderfonds eingebunden?“

(SPD / Grüne / Linke)

„Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU)

„Welche 12 Projekte zur Förderung des Fußverkehrs sollen wann umgesetzt werden? Wie ist der aktuelle Planungsstand zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen?

(AfD)

„Welche Maßnahmen sind im Einzelnen vorgesehen?

Wie waren die IST-Ausgaben in 2021.“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Übergreifend

Für die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes, Abschnitt Fußverkehr sind im Entwurf des Einzelplanes 07 und im Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) folgende Mittel veranschlagt:

- Kapitel 0730/ Titel 52121 – Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit:
2022: 3,0 Millionen €, 2023: 3,9 Millionen €
- Kapitel 0730/ Titel 52122 – Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs:
2022: 3,9 Millionen €, 2023: 3,9 Millionen €
- Kapitel 0730/ Titel 72020 – Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr:
2022: 2,0 Millionen €, 2023: 2,0 Millionen €
- SIWA/ Titel 75030 – Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur:
5 Millionen €

Zu den einzelnen Maßnahmen wird auf den nachfolgenden Bericht sowie auf Bericht 39 verwiesen.

Titel 52122

Der Mittelabfluss im Jahr 2021 („IST“) betrug 4.109.527,60 €.

Abgrenzung zu Titel 52121:

Aus dem Titel 52121 werden ausschließlich Maßnahmen zur besseren und sichereren Querung von Fahrbahnen für zu Fuß Gehende (Fußgängerüberwege, Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen) finanziert (vgl. Bericht 39).

Aus dem Titel 52122 werden die Umsetzung kleinerer baulicher Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs, Machbarkeits- und Verkehrsuntersuchungen zur Begleitung der (Modell-)Projekte nach § 58 Abs. 3 MobG BE und Planwerke sowie das Programm „Barrierefreie öffentliche Räume“ (sog. „Bordabsenkungsprogramm“) finanziert.

Maßnahmen 2020:

Maßnahme	Kosten
sog. „Bordabsenkungsprogramm“: <ul style="list-style-type: none">• Mitte• Friedrichshain-Kreuzberg• Pankow• Charlottenburg-Wilmersdorf• Spandau• Steglitz-Zehlendorf	Gesamt: 1,6 Millionen € <ul style="list-style-type: none">• 103.000 €• 155.000 €• 171.500 €• 175.000 €• 71.000 €105.000 €

• Tempelhof -Schöneberg	• 49.500 €
• Neukölln	• 146.000 €
• Treptow-Köpenick	• 97.500 €
• Marzahn-Hellersdorf	• 209.500 €
• Lichtenberg	• 172.000 €
• Reinickendorf	• 151.000 €
Querungshilfe Bundesplatz	ca. 260.000 €
Modellprojekt Begegnungszone Bergmannstraße	ca. 59.000 €
Umsetzung Parklets „Flaniermeile Friedrichstraße	ca. 20.500 €

Maßnahmen 2021:

Maßnahme	Kosten
sog. „Bordabsenkungsprogramm“: <ul style="list-style-type: none"> • Mitte • Friedrichshain-Kreuzberg • Pankow • Charlottenburg-Wilmersdorf • Spandau • Steglitz-Zehlendorf • Tempelhof-Schöneberg • Neukölln • Treptow-Köpenick • Marzahn-Hellersdorf • Lichtenberg • Reinickendorf 	Gesamt: 1,6 Millionen € <ul style="list-style-type: none"> • 202.000 € • 83.000 € • 134.000 € • 84.000 € • 150.000 € • 150.000 € • 65.000 € • 150.000 € • 127.000 € • 205.000 € • 150.000 € • 65.000 €
15 Bezirksprojekte in sieben Bezirken	1,8 Millionen €
Flaniermeile Friedrichstraße	ca. 400.000 €
Forschungsprojekt „ Modellkiez Invalidenstraße“	ca. 170.000 €
Parklet-Förderprogramm	ca. 70.000 € Hinweis: Zudem wurden 122.500 € aus 0730 68569 im Rahmen des Förderprogramms verausgabt. Der Titel wurde in gleicher Höhe mit Mitteln aus 52122 verstärkt.
Gremium Fußverkehr	ca. 6.000 €
weitere Kleinprojekte	

(bereits feststehende) Maßnahmen 2022:

Maßnahme	Kosten	Teilansatz
Fortführung fünf laufender Bezirksprojekte in drei Bezirken	ca. 190.000 €	3

Flaniermeile Friedrichstraße	ca. 200.000 €	3
Forschungsprojekt „Modellkiez Invalidenstraße“	ca. 85.000 €	1
Fußverkehrsplan	ca. 200.000 €	1
Gremium Fußverkehr	ca. 30.000 €	1
Fortführung Parklet-Förderprogramm 2021	ca. 155.000 €	3
Finanzierung LSA Danziger Str./Dunckerstr.	ca. 380.000 €	3

Weitere Projekte, u.a. das Bordabsenkungsprogramm (Teilansatz 2), sind in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Mittel nach Beschluss des Haushaltes geplant. Aufgrund der vorläufigen Haushaltswirtschaft können derzeit gemäß Artikel 89 VvB keine neuen Projekte gestartet werden. Aktuell können demnach auch den Bezirken keine Mittel für die Umsetzung neuer baulicher Fußverkehrsmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden. Nach Beschluss des Haushaltes ist jedoch auch die Finanzierung von Bezirksmaßnahmen geplant und im Sinne der Fußverkehrsförderung begrüßenswert.

Öffentlichkeitsbeteiligung bei Maßnahmen:

Die Öffentlichkeitsbeteiligung von Maßnahmen, die über den Titel 52122 finanziert werden, lässt sich nicht pauschal festlegen:

- Bei Bezirksprojekten, die die Bezirke über die auftragsweise Bewirtschaftung finanzieren, sind jeweils die Bezirke für die Öffentlichkeitsbeteiligung in eigener Zuständigkeit verantwortlich.
- Die Beteiligung zum Fußverkehrsplan hingegen findet in erster Linie über das landesweite „Gremium Fußverkehr“ statt (§ 52 Abs. 3 MobG BE). Die allgemeine Öffentlichkeit wird, analog zum Radverkehrsplan, über die Aufstellung und spätere Fortschreibung informiert.
- Bei Bordabsenkungsmaßnahmen findet indes keine Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Es handelt sich um standardisierte Verfahren, die auf Grundlage der Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) durchgeführt werden. Bürgerinnen und Bürger können hier jedoch Vorschläge für potentielle Absenkungen an die Bezirke herantragen.

Relevante Projekte zur Förderung des Fußverkehrs („Modellprojekte“) gem. § 58 Abs. 3 MobG BE:

Die konkrete Umsetzung und Finanzierung wird über den Titel 72020 finanziert.

(Reduzierte) Ansätze für 2022 und 2023:

Die Höhe der Ansätze orientiert sich an den finanziellen Möglichkeiten im Rahmen des Doppelhaushalts 2022/23. Den Kürzungen im Titel 52122 stehen zudem Erhöhungen im investiven Titel gegenüber. Die Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetz Abschnitt Fußverkehr werden selbstverständlich im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ansätze umgesetzt.

Voraussetzungen für Bezirke zum Abruf der Mittel

Die Bezirke können sich mit potentiellen Projekten zur Fußverkehrsförderung jederzeit an die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) wenden, um finanzielle Mittel für die Umsetzung zu erhalten. Nach Inkrafttreten des Haushalts wird die Senatsverwaltung – entsprechend des Vorjahrs – voraussichtlich einen Aufruf zur Einreichung von Projekten an die Bezirke übermitteln. Der zuständige Fachbereich prüft die eingegangenen Maßnahmen.

Förderfähige Maßnahmen ergeben sich dabei aus dem Mobilitätsgesetz, Abschnitt Fußverkehr. Grundsätzlich sind auch temporäre Projekte für eine Umsetzung geeignet, um kurzfristig eine Verbesserung für zu Fuß Gehende zu erreichen.

Auch Maßnahmen, die sich aus Machbarkeitsstudien oder kiezbezogenen Verkehrskonzepten ergeben, sind über den Haushaltstitel finanziert. Im Vordergrund muss dabei stets die Fußverkehrsförderung stehen.

Querungshilfen, wie bspw. Fußgängerüberwege, Mittelinseln oder Gehwegvorstreckungen, werden hingegen über den Titel 52121 „Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“ finanziert. Voraussetzung für die Mittelübernahme durch die SenUMVK ist darüber hinaus stets die Verfügbarkeit von entsprechenden Haushaltsmitteln sowie eine angestrebte Umsetzung im jeweils laufenden Haushaltsjahr. Hierzu wird auf den Bericht 39 verwiesen.

Nach positiver Prüfung werden die Mittel den Bezirken über die auftragsweise Bewirtschaftung zur Verfügung gestellt.

Titel 72020

Finanziert werden die relevanten Projekte zur Förderung des Fußverkehrs gem. § 58 Abs. 3 MobG BE (sog. „Modellprojekte“), welche bis 24.02.2022 festgelegt wurden.

Gesamtüberblick

Bezirk	Ort	Art
Charlottenburg - Wilmersdorf	Grolmannstraße zwischen Pestalozzistraße und Savignyplatz	„autofreie Ausgehmeile“
Friedrichshain - Kreuzberg	Bergmannkiez	Umwandlung Bergmannstraße zur autofreie Straße, Einrichtung „Kiezblock“
Lichtenberg	Marksburgstraße/Sangeallee, Waldowallee/Ehrenfelsstraße, Pfarrstraße	Fußverkehrsfreundliche Umgestaltung von Kreuzungen, Gehwegverbreiterung
Marzahn - Hellersdorf	Biesenhorst und Mahlsdorf	Gehwegerrichtungsprogramm: bis zu 20km neue Gehwege
Mitte	zwölf „Kiezblocks“	Verkehrsberuhigung von Kiezen
Neukölln	Elbestraße	Vorrangstraße für Fuß - und Radverkehr

Pankow	Hagenauer Straße	„Klimastrasse“
Reinickendorf	im Umkreis öffentlicher Einrichtungen, z.B. Bibliotheken, Kindergärten, Schulen oder Senioreneinrichtungen	Modellhafte Umsetzung von verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur
Spandau	Beschilderung 20 Grüne Hauptwege	zunächst in Spandau
Steglitz - Zehlendorf	Hermann - Ehlers - Platz	Umgestaltung und Vergrößerung Platz
Tempelhof - Schöneberg	Barbarossaplatz	Umgestaltung und Vergrößerung Platz
Treptow - Köpenick	Bölschestraße zwischen Fürstenwalder Damm und Marktplatz	Umgestaltung in fußverkehrsfreundliche Einkaufsstraße

Mittelabfluss und Projekte 2021

Der Mittelabfluss im Jahr 2021 („IST“) betrug 50.456,10 €.

- 27.539,08 € für erste Planungsleistungen Bölschestraße
- 22.917,02 € für erste Baumaßnahmen im Bergmannkiez

Die erhebliche Abweichung zwischen Ist und Ansatz 2021 liegt darin begründet, dass ursprünglich von einer Beschlussfassung des MobG BE - Abschnitt Fußverkehr - im ersten Quartal 2020 ausgegangen wurde. Somit hätten im Jahr 2020 bereits die ersten Planungen für Projekte stattfinden können. Das Inkrafttreten des MobG BE - Abschnitt Fußverkehr - erfolgte jedoch erst am 24.02.2021. Im September 2021 erfolgte die Auswahl von zehn der zwölf Projekte, die ausstehenden zwei Projekte wurden erst im Februar 2022 festgelegt. Dementsprechend konnten die Planungen der Projekte erst nach September 2021 begonnen werden, was zu einer sehr geringen Mittelausschöpfung im Jahr 2021 geführt hat. Aufgrund von Personalengpässen in den Bezirken, aber auch Kapazitätsengpässen bei Planungsbüros konnten die Ausschreibungen vorbereitender Planungsmaßnahmen nicht mehr rechtzeitig vor Jahresende zum Abschluss gebracht werden. Zudem war im DHH 2020/2021 eine Verpflichtungsermächtigung (VE) in diesem Titel nicht vorgesehen, so dass keine Mittelzusagen für das Jahr 2022 vorab getätigten werden konnten.

Geplante Leistungen in 2022/2023 (geschätzt):

- Beschilderung 20 Grüne Hauptwege (zunächst in Spandau, perspektivisch berlinweit) vollständig (0,7 Mio. €; finanziert aus 0730 52122)
- vollständige Umsetzung „Klimastrasse“ Hagenauer Straße (1,0 Mio. €)
- zusätzlich erste bauliche Leistungen bei:
 - Kiezblock Bergmannkiez (0,5 Mio. €),
 - Kreuzungsumgestaltung Lichtenberg (0,5 Mio. €)
 - Kiezblocks in Mitte (1,3 Mio. €),
 - Gehwegerrichtungsprogramm Marzahn-Hellersdorf (0,7 Mio. €)
 - Infrastrukturverbesserung Reinickendorf (0,3 Mio. €)
 - Hermann-Ehlers-Platz (1 Mio. €)

- Weitere Planungsleistungen (Ansatz ca. 10 Prozent in Höhe von 3,0 Mio. €)

Die entstehenden Kosten werden z.T. auch aus den vorhandenen SIWA-Mitteln / Titel 75030 finanziert.

Aktueller Stand der einzelnen Projekte:

Charlottenburg-Wilmersdorf:

- Erste Planungsleistungen wurden beauftragt.
- Ergebnisse werden in ca. 6 Monaten erwartet, im Anschluss Planung der Straßenraumgestaltung

Friedrichshain-Kreuzberg:

- Erste verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Fidicinstraße und am Chamissoplatz befinden sich im Bau.
- Vorbereitungsleistungen zur Durchführung eines Gestaltungswettbewerbs laufen.
- Wettbewerbsergebnis soll bis Anfang 2023 vorliegen, im Anschluss Detailplanung des Umbaus der Bergmannstraße.

Lichtenberg:

- Auswahl der Standorte ist erfolgt, vorbereitende Planungsleistungen werden durch das Bezirkliche Straßen- und Grünflächenamt teilweise in Eigenregie durchgeführt, Mittel für Ausschreibungen für weitere Vorplanungsleistungen wurden freigegeben.

Marzahn-Hellersdorf:

- Bauplanungsunterlage für neuen Gehweg im Weißenhöher Weg ist genehmigt, Ausschreibung der Bauleistungen startet in Kürze.
- Planung für neuen Gehweg im Waldbacher Weg ist abgeschlossen und befindet sich in der Genehmigungsphase.
- Ausschreibung von Planungsleistungen für weitere Gehwege startet in Kürze.

Mitte:

- erste Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind erfolgt (Modalfilter im „Bellermannkiez“)
- die Ausweitung auf weitere Gebiete erfolgt sukzessive und in Abhängigkeit der personellen Ressourcen.

Neukölln:

- Erstellung der Ausschreibungsunterlagen für erste Planungsleistungen ist in Arbeit
- Ausschreibung aufgrund mangelnder personeller Ressourcen zurzeit nicht vor Anfang 2023 geplant.

Pankow:

- Erste Planungsleistungen wurden beauftragt
- Ergebnisse werden in ca. 6 Monaten erwartet, im Anschluss Planung der Straßenraumgestaltung vorgesehen.

Reinickendorf:

- Es ist die Durchführung einer Schulweganalyse vorgesehen, Beauftragung in den nächsten 2 Monaten geplant.
- Im Anschluss werden geeignete Infrastrukturmaßnahmen identifiziert und die Umsetzung der Maßnahmen wird geplant.

Spandau:

- Dienstleister zur Planung und Errichtung der Beschilderung wurde beauftragt, erste Planungsleistungen wurden erbracht.
- Ausschreibung der Umsetzung des ersten Beschilderungspaketes im 2. Halbjahr dieses Jahres vorgesehen.

Steglitz-Zehlendorf:

- Vorplanung zum Umbau des Platzes wurde vom Bezirk begonnen, Vorbereitung der Erstellung von Vorplanungsunterlagen (VPU) zur Genehmigung läuft.

Tempelhof-Schöneberg:

- Vorplanung zum Umbau des Platzes liegt aus dem Jahr 2019 vor, eine Anpassung an heutige Anforderungen ist geplant.
- Wegen nicht vorhandener personeller Ressourcen wird die Planung voraussichtlich nicht vor 2023 weitergeführt.

Treptow-Köpenick:

- Vorplanung zum geplanten Umbau der Straße befindet sich derzeit in der Abstimmung.

Kiezblocks / Schulstraßen

Für die Verkehrsberuhigung von Kiezen durch sog. „Kiezblocks“ sind mit Ausnahme der als „Modellprojekte“ für den Fußverkehr definierten Projekte in Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg zurzeit keine weiteren Mittel vorgesehen.

Sog. „Schulstraßen“ werden aktuell nicht finanziert. In Reinickendorf wurde als „Modellprojekt“ die infrastrukturelle Verbesserung für Wege zu öffentlichen Einrichtungen geplant. Im Rahmen dessen werden aller Voraussicht nach auch Schulwege verbessert.

Innovationsförderfonds:

Der Mittelabruf erfolgt über die Senatsverwaltung, die Bezirke sind nicht eingebunden.

Bericht Nr.: 10

Dienstfahrzeuge

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher -
und Klimaschutz

Z P 5

05.04.2022

925 1950

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 07XX

Titel 51403 Ausgaben für die Haltung von Fahrzeugen

Titel 51802 Mieten für Fahrzeuge

Folgendes beschlossen:

„Bericht zu Planungen von Ausgaben für die Umstellung der Fahrzeuge auf die Elektromobilität (Titel 51403, 51802 bei allen Kapiteln im EP 07)“

(SPD/GRÜNE/LINKE)

„Aufteilung in Hybrid + vollelektrisch erbeten“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Die SenUMVK hat zum 01.01.2022 einen Bestand von 45 Fahrzeugen. Davon sind 10 Elektro- und 3 Hybridfahrzeuge. Des Weiteren haben die Berliner Forsten 97 PKW's und Kleintransporter. Dazu kommen noch 147 Spezialfahrzeuge, wie z. B. Rücketaktoren.

Die SenUMVK und die Berliner Forsten stellen nach Maßgabe der finanziellen Mittel ihren Fahrzeugpark sukzessiv auf Elektro- und Hybridfahrzeuge um.

Für die leistungsstarken forstlichen Spezialfahrzeuge gibt es noch keine Alternativen. Da ist Jahr für Jahr der Markt zu prüfen, auch hier wird eine sehr dynamische Entwicklung erwartet.

Die SenUMVK hat die Absicht 3 im Jahr 2022 und 5 Elektrofahrzeuge (ohne Hybrid) im Jahr 2023 zu erwerben. Die Berliner Forsten haben die Absicht 5 Elektrofahrzeuge (je nach Angebot für Nutzfahrzeuge, vorrangig vollelektrisch, Hybrid kann nicht ausgeschlossen werden) im Jahr 2023 zu kaufen. Alle Fahrzeuge werden über den Titel 81179 beschafft.

Die Bereitstellung bzw. die Liefertermine der Fahrzeuge durch die Hersteller sind allerdings tlw. ungewiss.

Damit verfügt die SenUMVK insgesamt über 18 Elektrofahrzeuge (davon 3 Hybridfahrzeuge) und die Berliner Forsten über 5 E-Fahrzeuge in 2023.

Bericht Nr.: 11

Stand Dekarbonisierung Busverkehr

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV C 25

07.04.2022
9025 1167

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend Stand Dekarbonisierung Busverkehr

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Bericht zum Stand der Umstellung des Busverkehrs auf Elektromobilität sowie zur Auflistung der im Zusammenhang mit der Umstellung anfallenden Kosten bis 2030 und den Haushaltstiteln aus denen die Umbau- und Mehrkosten finanziert werden.“

Bitte um Darstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu E-Doppeldeckern. Wann werden die ersten E-Doppeldecker voraussichtlich bestellt und wann können sie geliefert werden?“

(SPD, Grüne, Linke)

„Erreichbarkeit Dekarbonisierung BVG bis 2030 wirklich möglich?“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Stand der Umstellung des Busverkehrs

Derzeit sind 137 Elektrobusse der Hochlaufphase im Einsatz. Vertraglich ist eine Lieferung weiterer 90 Busse der erweiterten Hochlaufphase bis zum Ende dieses Jahres vereinbart. In der folgenden Tabelle sind weitere Details zu den Buschargent zu finden.

	Hochlaufphase 1. Charge	Hochlaufphase Charge II. bis IV.	Projekt E -Metro- Bus (Linie 200)	Erweiterte Hoch- laufphase
Anzahl Busse	30	90	17	90
Bustyp	Eindecker	Eindecker	Gelenkbus	Eindecker
Ladekonzept	Depotladung	Depotladung	Endstellenla- dung	Depotladung
Lieferzeitraum	2019	2020	2020	2022
Hersteller	Solaris: 15 Busse	Solaris	Solaris	Ebusco

	Mercedes/ Evo-bus: 15 Busse			
Batterie - kapazität (gesamt/nutzbar, Batterie-technologie)	Solaris: 300/240 kWh, NMC Mercedes/Evo-bus: 240/210 kWh, NMC	300/240 kWh, NMC	174/156 kWh, LTO	525/419 kWh, LFP
Ladeinfrastruktur	30 Ladepunkte am Betriebshof Indira-Gandhi-Straße	90 Ladepunkte am Betriebshof Indira-Gandhi-Straße	2 Schnellladesäule (HPC) je Endstelle der Linie 200 1 HPC am Betriebshof Indira-Gandhi-Straße	Ladeinfrastruktur für je 30 Elektrobusse auf den Betriebshöfen Indira-Gandhi-Straße, Britz und Cicerstraße

Auf dem Betriebshof Indira-Gandhi-Straße wird zudem derzeit der Umbau der ehemaligen „Radeberger Halle“ zur ersten Werkstatt für E-Busse umgesetzt.

Bis zum Jahr 2030 soll die Dekarbonisierung der gesamten Busflotte der BVG (etwa 1.650-1.800 Busse) abgeschlossen sein. Ende 2022 wird also bereits etwa 13 Prozent der Busflotte dekarbonisiert sein.

Kosten bis 2030

Mit HA-Bericht 3441 A vom 20.05.2021 wurde die Grundkonzeption des Dekarbonisierungsprozesses bis 2030 beschrieben. Grundlage bilden Maßnahmenpakete, die aus dem mit der BVG 2020 geschlossenen Verkehrsvertrag 2020-2035 hervorgehen. Konkret handelt es sich zunächst um das „Basispaket“ sowie das „Paket Elektromobilität 2025“. Die BVG und der ÖPNV-Aufgabenträger verständigen sich kontinuierlich zu den Prämissen, die den Dekarbonisierungsprozess maßgeblich beeinflussen. Die aktualisierten Annahmen werden in einem jährlichen „Ergebnisbericht der Dekarbonisierung“ festgehalten und anhand sich ändernder Gegebenheiten und neuer Erkenntnisse angepasst. Dazu zählt beispielsweise die Veränderung der Batteriekapazität, die den Fahrzeugmehrbedarf und Teile der Betriebskosten bestimmt und weitreichende Konsequenzen im Infrastrukturbedarf hat. Da der technische Fortschritt und die Marktentwicklung nicht bereits mehrere Jahre im Voraus vorhergesehen werden können und die Planungen daher noch nicht (abschließend) umfassend durchgeführt werden können, wurden noch keine weiteren Maßnahmenpakete vereinbart und vertraglich festgehalten. Sobald der Infrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf final abgeschätzt werden kann, werden weitere Maßnahmenpakete festgelegt, durch die der Dekarbonisierungsprozess bis 2030 abgeschlossen werden kann. Diese sind dann in den entsprechenden Haushaltsjahren finanziell zu sichern.

Maßnahmen-paket	Enthaltene Maßnahmen	Finanzierung	Haushalts-titel
Basispaket	• Betriebsmehrkosten 227 E -Busse	330 Mio. €	54045

	<ul style="list-style-type: none"> • Teilumbau Betriebshöfe Britz, Cicerostraße und Indira-Gandhi-Straße • Ausweichfläche 2021-2022 • Planung Betriebshofverbund Süd-Ost, Säntisstraße und Streckenlader sowie vorbereitende Maßnahmen • Machbarkeitsstudie Doppeldecker 	Gemäß Verkehrsvertrag Anlage 13 Teil 3	
Paket Elektromobilität 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau Betriebshofverbund Süd -Ost und Säntisstraße (ohne Baupreisrisiko) • Bau Streckenlader (Achse M32) • Investitionsmehrkosten für Beschaffung und Betrieb von 80-150 Gelenkbussen und deren Ladeinfrastruktur 	350 Mio. € Gemäß Verkehrsvertrag Anlage 13 Teil 3	vrstl. 54045 und 89113
Ausstehende Vertragspakte, je nach Planung und Finanzierung zu vereinbaren	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau aller Betriebshöfe • Beschaffung restlicher E-Busse • Aufbau von Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet 	570-1.610 Mio. €	vrstl. 54045 und 89113

Im Rahmen der Umsetzung des Paketes 2025 hat die BVG in Abstimmung mit SenUMVK für den ersten Förderaufruf der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr einen Antrag gestellt. Daraufhin erhielt die BVG vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr einen Förderbescheid für das Vorhaben „BIG 2025“ mit einer Zuwendungssumme von bis zu 196 Mio. €. Inhalt des Vorhabens ist

- der Aufbau der Infrastruktur auf
 - dem Betriebshof Indira-Gandhi-Straße
 - dem Betriebshof Spandau
 - dem Betriebshofverbund Süd-Ost
- die Umsetzung eines Betriebshofmanagementsystems
- die Beschaffung von bis zu 350 E-Bussen mit einer festgelegten Fördersumme, die je nach Fahrzeugkosten und Ersatzquote von Dieselbussen zu einer rechnerischen Förderquote von bis zu 80 % führen kann
- der Aufbau von Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet und
- der Erwerb von Werkstattausrüstung für die Wartung und Instandsetzung der Fahrzeuge.

Für die letzten vier Punkte wird eine Förderquote von maximal 40 % gewährt.

Machbarkeitsstudie E-Doppeldecker

Im Rahmen der Doppeldeckerstudie wurde ein Dekarbonisierungskonzept für die Doppeldeckerbusse des Linienverkehrs der BVG bis 2030 erarbeitet. Ziel ist der Betrieb einer elektrischen Doppeldeckerbusflotte mit ca. 430 Fahrzeugen im Jahr 2030. Unter allen möglichen Dekarbonisierungskonzepten (Batteriebusse mit Ladung im Depot und an den Endstellen, Brennstoffzellenhybridbusse, Batteriebusse mit Brennstoffzellen-Range-Extender und Batterieoberleitungsbusse) hat sich auf Grund der Ergebnisse zur Wirtschaftlichkeit, Klimanutzen und technischer Machbarkeit eine

Umstellung auf Batteriebusse mit einer Kombination von Endstellen- und Depotladung als die sinnvollste Technologie für Berlin erwiesen. Das Pantographensystem für die Schnellladung kann zudem grundsätzlich kompatibel zu den Systemen für Eindecker- und Gelenkbusse gewählt werden, wobei dieses im Heckbereich der Fahrzeuge eingerichtet werden soll. Insbesondere drei Varianten konnten als aussichtsreich identifiziert werden und wurden tiefer untersucht:

1. Eine Fahrzeugkonfiguration mit einer Batteriekapazität von 490 kWh, vollelektrischer Heizung sowie Endstellen- und Depotladung
2. Eine Fahrzeugkonfiguration mit einer Batteriekapazität von 490 kWh, Hybridheizung und Endstellen- und Depotladung
3. Eine Fahrzeugkonfiguration mit einer Batteriekapazität von 600 kWh, Hybridheizung und Depotladung

Diese Konfigurationen führen nach Stand der Studie zu Fahrzeugmehrbedarfen von 2-5 % bei unterschiedlicher Anzahl von Schnellladesäulen auf Betriebshöfen und im Stadtgebiet. Es wurde noch keine finale Auswahl einer Fahrzeugkonfiguration getroffen. Im Rahmen einer weiteren Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das Gesamtnetz (inkl. Eindecker- und Gelenkfahrzeuge) die im Laufe des Jahres 2022 fertiggestellt werden soll, werden weitere Erkenntnisse dazu gewonnen.

Die Studie empfiehlt eine frühzeitige Fahrzeugentwicklung mit einer Pilotierung im Jahr 2026 und eine anschließende jährliche Umstellung bis 2030 entsprechend der Infrastrukturbereitstellung, der BVG, insbesondere auch der noch für den dekarbonisierten Betrieb umzubauenden Betriebshöfe. Ein großflächiger Einsatz elektrischer Doppeldecker ist nach erfolgreicher Pilotierung so früh wie möglich, spätestens ab dem Jahr 2028 vorgesehen.

Zielerreichung der Dekarbonisierung bis 2030

Nach aktuellem Stand und Planungen wird die Dekarbonisierung der Busflotte der BVG bis Ende 2030 erfolgreich abgeschlossen. Zur Erreichung dieses ambitionierten Ziels müssen jedoch noch einige Herausforderungen überwunden werden. Zum einen muss in den kommenden Jahren eine erhebliche Anzahl an Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet für die Endstellenladung der E-Busse aufgebaut werden. Hierbei müssen alle Standorte einzeln von den jeweiligen Bezirken untersucht und genehmigt werden, wobei es bei den stark eingeschränkten personellen Kapazitäten in den Bezirken zu Verzögerungen kommen kann. Es ist demnach eine effiziente Gestaltung des Genehmigungsprozesses erforderlich, ggf. auch eine Zuständigkeitskonzentration in einer Hand.

Zum anderen müssen die notwendigen Mittel der Dekarbonisierung rechtzeitig gesichert und die weitere Umsetzung der Strategie gemeinsam an den Chancen einer vollständigen Orientierung an einer dekarbonisierten Busflotte ausgerichtet werden.

Bericht Nr.: 12

Bürgerbeteiligung

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
Z ÖA

05.04.2022

 9025-1800

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend und zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 53121 Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an Planungen

Folgendes beschlossen:

„Mit welchen Titeln und in welchem Umfang wird die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an Maßnahmen der Mobilitätswende abgedeckt?“

„Welche Beteiligungsverfahren sind 2022/2022 bereits vorgesehen. Bei der Vielzahl an Planungen, reicht da der Ansatz für umfassende Beteiligungsmaßnahmen, die auch wieder stärker in Präsenz stattfinden werden, aus? Warum wurde der Ansatz im Vergleich zu 2021 verringert?“

(SPD/GRÜNE/LINKE)

„Welche Maßnahmen der Bürgerbeteiligung sind in welchen Titeln mit welchem Budget geplant und welche Maßnahmen mit welchem Budget gehen über die gesetzlichen Erfordernisse hinaus?“

(FDP)

„Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU)

„Welche Bürgerwerkstätten und Planfeststellungsverfahren sind in 2022 und 2023 geplant und sollen durchgeführt werden?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Der Mittelansatz entspricht den haushaltsseitigen Möglichkeiten und berücksichtigt u.a. die vorläufige Haushaltswirtschaft in 2022 und niedrigere Kosten bei einer Durchführung von digitalen Veranstaltungen. Die Durchführung von Veranstaltungen wird fallweise auch über die eigentlichen Projektbeauftragungen abgesichert, die dann in den Fachtiteln zum Tragen kommen.

Eine Zusammenstellung/Statistik über die in 2020/21 aufgelaufenen Kosten wird bei IV E 1 - auch mit Blick auf die Erstattung durch die Vorhabenträger (s. 0730-53121) - nicht geführt.

Folgende Maßnahmen sind in den angegebenen Titel vorgesehen:

Titel	Maßnahme	Budget in Euro
0705-54083	Beteiligung der Bürger:innen an der Erprobung der für den Probebetrieb aufgestellten Toiletten im Rahmen des Innovationsprojekts "Grundhafte Erneuerung und Ausbau der Toiletteninfrastruktur im Berliner Grün durch ökologische und klimafreundliche autarke Toiletten". Die konkrete Ausgestaltung der Beteiligung und deren Auswertung wird noch festgelegt werden.	50.000
0720-53101	Beteiligung Umweltverbände, Bachpaten etc. zum Stand der Planung Wuhle und Möglichkeit zur Stützung des Wasserhaushalts durch Einleitung von gereinigtem Abwasser aus dem Klärwerk Münchehofe	1.000
0720-53101	Beteiligung Umweltverbände, Bachpaten etc. zum Stand der Planung Erpe, ggf. in Präsenz	2.000
0720-54010	Vorprüfung zu einer Strategischen Umweltprüfung / Strategische Umweltprüfung mit formaler Öffentlichkeitsbeteiligung	60.000
0730-54220	5 Öffentlichkeitsbeteiligungen in 2022 (jeweils Akteursrunde und Öffentlichkeitsdialog) für die Straßenbahnneubaustrecken, z.B UTR-Gartenfeld-Altstadt-Spandau u.a.	276.590
0730-53121	"Öffentlichkeitsbeteiligung (ÖB) Alexanderplatz - Potsdamer Platz 2020"	25.830
0730-53121	ÖB Alexanderplatz - Potsdamer Platz 2021	14.560
0730-53121	ÖB Turmstr. - Jungfernheide (Turmstr. II) 2021	22.470
0730-53121	ÖB Alexanderplatz - Potsdamer Platz 2021	33.860
0730-53121	Es handelt sich um gesetzlich vorgeschriebene Bürger-/Öffentlichkeitsbeteiligung an Planfeststellungsverfahren; Mittel, die aus diesem Titel verausgabt werden, müssen von allen Vorhabenträgern, die nicht Teil der Berliner Verwaltung sind, erstattet werden; eigentlich ein Null-Summen-Spiel, aber ggf. jahresübergreifend. Die	80.000

	Planfeststellungsbehörde wird nur auf Antrag tätig und kann das Antragsdatum nicht beeinflussen. Derzeit wird die Bekanntmachung/Auslegung für den Straßenbahnbetriebshof Adlershof sowie die Reaktivierung der Heidekrautbahn vorbereitet. Darüber hinaus sind ca. 6 bis 8 weitere Planfeststellungsverfahren für verschiedene Verkehrsträger für 2022/23 angekündigt. Sollten die Mittel in diesem Titel nicht ausreichen, ist dieser zu verstärken, da die Vorhabenträger einen gesetzlichen Anspruch auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens haben. Die Kosten jeder Bekanntmachung in den drei Berliner Tageszeitungen ergibt sich aus dem Umfang des Bekanntmachungstextes zum jeweiligen Vorhaben.	
0750-53121	Öffentlichkeitsarbeit zur Charta für das Berliner Stadtgrün und Handlungsprogramm 2030	140.000
0750-53121	Geschäftsstelle zur Unterstützung / Umsetzung der Bürgerbeteiligung im Rahmen des Beteiligungsmodells Tempelhofer Feld auf Grundlage des ThFG und des Entwicklungs- und Pflegeplans	200.000
0750-53121	Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Landschaftsplanung gemäß §§ 8 und 11 Berliner Naturschutzgesetz und an den Unterschutzstellungen nach §§ 27 ff. Berliner Naturschutzgesetz muss durch Darlegung, Anhörung oder Auslegung gewährleistet werden. Die Ausgaben entstehen insbesondere für Karten und Pläne, Inserate (gesetzlich vorgeschrieben); Postwurfsendungen, Online-Foren, Web-Auftritte, Informationsbroschüren (z.B. Müggelseefaltblatt), Ausstellungen, Mieten und Versicherungen für Räume und Geräte im Rahmen von Veranstaltungen (Projektoren und Stelltafeln u. ä.) sowie Organisationsaufgaben (nicht gesetzlich vorgeschrieben).	30.000 (anteilig)
0750-54121	Klimabürger:innenrat 2022	503.000
0750-54121	Abschluss Bürgerbeteiligung im Rahmen der Fortschreibung des BEK, Fortsetzung aus 2021	114.120
0780-68461	Bisher sind keine konkreten Maßnahmen geplant. Die Arbeitsplanungen für die Weiterentwicklung der Berliner Ernährungsstrategie hat begonnen und wird in den nächsten Monaten konkretisiert. Bürger:Innenbeteiligungsformate sollen integriert werden.	Offen

Für die Abteilung Tiefbau (V), Kapitel 0740, gilt: Zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben, u.a. auf Basis des §25 Verwaltungsverfahrensgesetz und der Leitlinien für Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an Projekten und Prozessen der räumlichen Stadtentwicklung, erfolgt die Finanzierung der notwendigen Bürgerbeteiligung jeweils aus der Maßnahme und ist keinem gesonderten Titel bei Kapitel 0740 zugewiesen. Die Maßnahmen basieren auf den Grundsätzen der Beteiligung und die jeweiligen Instrumente (u.a. Internetseite, Beiräte, Flyer, Workshop, mein.berlin, Umfragen, Vor-Ort-Termine, Wurfsendungen, Pressemitteilungen) werden projektspezifisch und verfahrensabhängig festgelegt und eingesetzt.

Bericht Nr.: 13

infraSignal

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

VI B1

04.04.2022

☎ 030 92594 673

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0770 – Integratives Verkehrsmanagement –

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Wo sind die Kosten für die infraSignal ab 2023 abgebildet? Bitte um ausführlichen Bericht zum Rekommunalisierungsprozess. Wie läuft der Rekommunalisierungsprozess ab? Welches Personal soll vorgehalten werden?“

(Fraktionen SPD, GRÜNE, LINKE)

Hierzu wird berichtet:

Das Land Berlin rekommunalisiert mit Wirkung zum 01.01.2023 Planung, Bau, Modernisierung, Betrieb und Wartung der Lichtsignalanlagen in Berlin. Künftig wird die neu zu gründende Grün-Berlin-Tochter GB infraSignal GmbH (infraSignal) diese Aufgaben vom bisherigen Generalübernehmer, der Alliander Stadtlicht GmbH, übernehmen. Das Finanzierungs- und Vertragsmodell der neuen Landesgesellschaft infraSignal ist mindestens bis zum Ende der aktuellen Vertragslaufzeit (bis Ende des Jahres 2025) identisch mit dem des bisherigen Generalübernehmers. Für den Landeshaushalt ergeben sich daher in diesem Zeitraum keine Veränderungen.

Sobald die vertraglich vereinbarten Vollzugsbedingungen vorliegen, nehmen die Parteien die erforderlichen Handlungen vor, um den Vollzug des Kaufvertrags („Closing“) herbeizuführen. Hierzu gehört u. a. die Unterzeichnung des Abtretungsvertrags über die Geschäftsanteile an der infraSignal. Für den Zeitraum bis zum Closing werden Alliander besondere Verhaltenspflichten auferlegt, die einen ordnungsgemäßen Übergang des LSA-Geschäfts sicherzustellen. Es ist davon auszugehen, dass der Vollzugstag der 31.12.2022 ist.

Die Aufsicht über die Erfüllung des mit der infraSignal GmbH fortgeführten Vertrags im Rahmen der fachlichen Zuständigkeit wird SenUMVK Abt. VI innehaben.

Es wird angestrebt, den Vertrag mit der infraSignal dann ab dem Jahr 2026 zu angemessenen Konditionen und in teils modifizierter Form fortzuführen. Insbesondere wird bis dahin zu klären sein,

welche ausgewählten Bereiche unmittelbar wieder in die Senatsverwaltung zurückgeführt werden sollen.

Das Rekommunalisierungsvorhaben wurde nach der Prämisse der "day-one-readiness" der infraSignal aufgesetzt. Entsprechend ist sichergestellt, dass die infraSignal über alle notwendigen personellen, IT- und Prozess-Ressourcen verfügt, um ab dem 1.1.2023 die Geschäfte nahtlos fortführen.

Bericht Nr.: 14

Barrierefreiheit

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV C 53

05.04.2022

9025 1636

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0730 - Verkehr -

Übergreifend Barrierefreiheit

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Darstellung der Maßnahmen zur Barrierefreiheit sowie der geplanten Mittel für Investitionen und Unterhaltung.“

Welche Maßnahmen sind in 22/23 geplant und etabliert, um die Barrierefreiheit im Straßenverkehr bzw. im öffentlichen Personennahverkehr zu erhöhen? Bitte um Vorstellung der einzelnen Maßnahmen. Inwieweit konnte das Land Berlin die Vorgabe von § 8 Abs. 3 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, nicht einhalten und welche Strategien und Planungen sind zur schnellstmöglichen Einhaltung vorgesehen? Bis wann wird nach Einschätzung der Senatsverwaltung eine vollständige Barrierefreiheit im Berliner ÖPNV hergestellt sein?

Welche Maßnahmen sind in 22/23 geplant und etabliert, um die Verkehrssicherheit von älteren Menschen bzw. Menschen mit Behinderungen zu erhöhen, insbesondere im Umfeld von Pflege- und Senior*inneneinrichtungen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen bzw. Orten und Einrichtungen, die auch und gerade von älteren Menschen sowie Menschen mit Behinderungen aufgesucht bzw. genutzt werden. Bitte stellen Sie die einzelnen Maßnahmen vor.

Wie wird die Anschaffung von Inklusionstaxis künftig gefördert?

Welche Schritte sind jeweils wann für die Ausweitung der Alternativen barrierefreien Beförderung geplant? Welche Vorbereitungsschritte sind nötig ABB nach Einführung der Pilotprojekte zügig zu erweitern?“

(SPD/Grüne/Linke)

„Welche Maßnahmen sind im Einzelnen vorgesehen?“

Wie waren die IST-Ausgaben in 2021?

Wer sind mit welchen Anteilen die Umsetzungs- und Durchführungspartner und wie wurden diese ermittelt?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Zur Teilfrage „Bitte um Darstellung der Maßnahmen zur Barrierefreiheit sowie der geplanten Mittel für Investitionen und Unterhaltung. Welche Maßnahmen sind in 22/23 geplant und etatisiert, um die Barrierefreiheit im Straßenverkehr bzw. im öffentlichen Personennahverkehr zu erhöhen?“

Straßenverkehr

Bei allen Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Straßenraums wird die Herstellung der Barrierefreiheit als übergeordnetes Ziel berücksichtigt.

Darüber hinaus unterstützt die Senatsverwaltung den Ausbau der Barrierefreiheit zusätzlich über zwei Sonderprogramme. So werden die Bezirke bei der Einrichtung von barrierefreien Querungsstellen über das sog. „FGÜ-Programm“ finanziell unterstützt. Zur ausführlichen Darstellung wird auf Bericht 39 verwiesen. Mit dem Sonderprogramm „Barrierefreier öffentlicher Raum“ (sog. „Bordabsenkungsprogramm“) wird zudem an Kreuzungen und Einmündungen, die nicht mit Lichtsignalanlagen ausgestattet sind, die Barrierefreiheit hergestellt. Hierzu wird auf Bericht 9 verwiesen.

Hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus von Lichtsignalanlagen wird auf Bericht 92 verwiesen.

ÖPNV

Grundlage für die Planungen und Maßnahmen zur Umsetzung der Vorgaben des PBefG ist der jeweils aktuelle Berliner Nahverkehrsplan. Im aktuellen NVP 2019-2023 wurden gemäß PBefG die Zielsetzungen und Maßnahmen einschließlich der ab 2022 erforderlichen Ausnahmen definiert. In den einzelnen Maßnahmebereichen (Fahrzeuge, Zugangsstellen, Information/Vertrieb, Betrieb/Service) besteht folgender Stand:

- Fahrzeuge: Abgesehen von wenigen, genau definierten Ausnahmen (Ruderfähre F24, historische Busse auf der Grunewald-Buslinie 218) sind alle im Berliner ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge grundsätzlich barrierefrei nutzbar. Bei Bus und Straßenbahn sind alle Fahrzeuge entsprechend den zum Beschaffungszeitpunkt geltenden Standards vollständig barrierefrei. Bei U-Bahn und S-Bahn sind die noch eingesetzten älteren Fahrzeuge nur bedingt barrierefrei (Zustieg mit Klapprampe unter Hilfestellung durch Personal), alle neu beschafften Fahrzeuge sind vollständig barrierefrei. Durch die begonnenen Neubeschaffungen wird hier bis voraussichtlich Ende der 2020er Jahre die vollständige Barrierefreiheit gewährleistet sein, die grundsätzliche Nutzbarkeit ist bereits jetzt bei allen Fahrzeugen (Ausnahmen s.o.) gegeben.
- Zugangsstellen:
 - S-Bahn: Die Vorgabe des PBefG gilt nicht für die S-Bahn, das Land Berlin strebt dennoch auch hier eine vollständige Barrierefreiheit an. Mit Stand Februar 2022 sind noch sechs der 132 S-Bahnhöfe in Berlin nicht barrierefrei zugänglich.

- U-Bahn: Im NVP waren die zum Zeitpunkt seiner Aufstellung bereits absehbaren, befristet erforderlichen Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit für die U-Bahn definiert worden. Mit Stand 31.12.2021 sind 80% aller Bahnhöfe der U-Bahn barrierefrei erreichbar. Aufgrund der bautechnischen Komplexität der verbliebenen, nicht barrierefreien U-Bahn-höfe hat sich die Zahl der erforderlichen temporären Ausnahmen jedoch zwischenzeitlich erhöht. Die verbliebenen 34 von 175 Bahnhöfen insgesamt werden bis 2028 vollständig ausgebaut. In 2022 sind folgende Bahnhöfe vorgesehen: Schlesisches Tor (U1/U3), Rosa-Luxemburg-Platz (U2), Kaiserdamm (Aufzug 2) (U2), Augsburger Str. (U3), Rathaus Schöneberg (U4), Seestr. (U6), Gneisenaustr. (U7), Grenzallee (U7), Konstanzer Str. (U7), Residenzstr. (U8), Pankstr. (U8), Birkenstr. (U9). In 2023 folgende Bahnhöfe: Borsigwerke (U6); Altstadt Spandau (U7); Rohrdamm (U7); Franz-Neumann-Platz (U8).
- Straßenbahn: Von den insgesamt 803 Straßenbahnhaltstellen sind mehr als 530 barrierefrei ausgebaut. Mit dem Rahmenantrag „Barrierefreier Ausbau Straßenbahn“ werden gezielt Lücken hinsichtlich der barrierefreien Erschließung der Straßenbahn geschlossen. Dabei werden bis ca. 2033 116 Richtungshaltstellen umgebaut, welche an bereits in den vergangenen Jahren durch Fördermittel grundhaft instand gesetzten Gleisen liegen. Besondere regionale Schwerpunkte bilden dabei die Bezirke Treptow-Köpenick und Pankow von Berlin. Die verbleibenden Haltestellen werden im Rahmen der Grundinstandsetzung der angrenzenden Gleise barrierefrei ausgebaut.
- Bus: Von den insg. ca. 6.500 Richtungshaltstellen des Busses sind bisher nur ca. 10 % barrierefrei ausgebaut. Die Straßen- und Grünflächenämter der Berliner Bezirke können eigeninitiativ Fördermittel bei der SenUMVK beantragen, um einzelne oder zu Paketen zusammengefasste Bushaltstellen die in ihrer Straßenbaulast liegen, barrierefrei auszubauen. Der barrierefreie Bushaltstellenausbau erfolgt dabei häufig, wenn durch bauliche Anpassungen im Straßenraum ohnehin ein entsprechender Bauzustand besteht. Die Förderung umfasst bisher für die Jahre 2022/ 2023 lokale Schwerpunkte in den Bezirken Marzahn-Hellersdorf und Spandau. Um darüber hinaus den gezielten Umbau von Haltestellen mit einer hohen Bedeutung für blinde und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu beschleunigen, laufen derzeit Abstimmungen für ein Sonderprogramm „100 bedeutsamste Haltestellen“. Dabei sollen insbesondere Bushaltstellen an Umsteigepunkten, größeren Pflegeeinrichtungen und Krankenhäusern umgebaut werden. Die Planung wird dabei von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) übernommen. Lokale Schwerpunkte werden dabei voraussichtlich in den Bezirken Charlottenburg-Wilmersdorf, Neukölln, Mitte und Tempelhof-Schöneberg liegen.
- Information und Vertrieb: Grundsätzliche Maßnahme zur Gewährleistung barrierefreier Fahrgästinformationen ist die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips; Informationen sind grundsätzlich in mindestens zwei der drei menschlichen Sinne (Sehen, Hören, Fühlen) zu vermitteln. Im S- und U-Bahn-Bereich ist das Prinzip bereits weitgehend umgesetzt, lediglich ältere Fahrzeuge verfügen hier noch nicht über alle gemäß NVP erforderlichen Einrichtungen zur visuellen bzw. akustischen Fahrgästinformation. Die begonnenen Neubeschaffungen werden hier bis voraussichtlich Ende der 2020er Jahre die vollständige Umsetzung ermöglichen. Im Straßenbahn- und Busbereich hat der NVP die Prüfung mehrerer Ansätze zur Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips vorgesehen. Diese Prüfung ist inzwischen abgeschlossen, die BVG hat den Auftrag erhalten, die Systeme „sprechendes Fahrzeug“ und „sprechende App“ umzusetzen und damit das Zwei-Sinne-Prinzip

zu gewährleisten. Die BVG hat das Vorhaben zum stadtweiten Rollout im Oktober 2021 begonnen, im Januar 2022 gab es eine Auftaktveranstaltung mit den in die Umsetzung einbezogenen Verbänden von Menschen mit Behinderung sowie der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung. Das Vorhaben ist über den Verkehrsvertrag mit der BVG abgesichert. Die Webseiten aller in Berlin tätigen Verkehrsunternehmen und des VBB erfüllen alle Vorgaben zur Barrierefreiheit, ebenso werden neue Fahrausweisautomaten grundsätzlich barrierefrei beschafft.

- **Betrieb/Service:** Die Absicherung eines zuverlässigen Betriebs der für die Barrierefreiheit erforderlichen technischen Einrichtungen (Aufzüge, Rolltreppen, automatisches Kneeling etc.) erfolgt über entsprechende Vorgaben in den Verkehrsverträgen. Gemäß der Vorgabe des Mobilitäts gesetzes (§ 26 Abs. 7) wird zudem in 2022 als Rückfallebene im Sinne einer „Mobilitätsgarantie“ für Menschen mit Behinderung das Vorhaben „Alternative barrierefreie Beförderung“ (ABB) in Form eines Pilotprojekts an ausgewählten U-Bahnhöfen umgesetzt. Betroffene Fahrgäste können sich beim ABB-Service mit barrierefreien Kleinbussen zu bzw. von Bahnhöfen und Haltestellen, die noch nicht barrierefrei ausgebaut sind oder bei denen bspw. ein Aufzug ausgefallen ist, von bzw. zur nächsten barrierefrei zugänglichen Zugangsstelle bringen lassen.

In der Regel sind die Maßnahmen im Rahmen der Vorgaben der Verkehrsverträge zur Ausgestaltung der bestellten Verkehrsleistung mit enthalten. Im Regionalverkehr sind die Maßnahmen daher im Titel 0730/54080 etatisiert, im S-Bahn-Verkehr im Titel 0730/54081 und im innerstädtischen ÖPNV der BVG im Titel 0730/54045. Der barrierefreie Ausbau der Zugangsstellen wird bei S-Bahn, Regionalverkehr und U-Bahn ggf. auch über den Titel 0730/89102 finanziert. Beim Bus sind Mittel auch in den Titeln 0730/52115, 72018, 72019 enthalten.

Zur Teilfrage „Welche Maßnahmen sind in 22/23 geplant und etatisiert, um die Verkehrssicherheit von älteren Menschen bzw. Menschen mit Behinderungen zu erhöhen“

Das Pilotprojekt zur Alternativen barrierefreien Beförderung (ABB) startet, nachdem die BVG die Vergabe der entsprechenden Verkehrsleistungen im März 2022 erfolgreich abgeschlossen hat, im 4. Quartal 2022 auf allen Bahnhöfen der U-Bahnlinie U8 sowie einem Teilabschnitt der U5 und am S-Bahnhof Marienfelde. Da bislang keine vergleichbaren Systeme in Deutschland und Europa bekannt sind, sollen so vor einem stadtweiten Rollout erst ausreichend Erfahrungen gesammelt werden und die Angebotskonzeption ggf. an die gemachten Erfahrungen angepasst werden. Gesonderte Vorbereitungsschritte für den stadtweiten Rollout ab 2026 können daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht benannt werden. Die Finanzierung des Pilotprojekts ist über den BVG-Verkehrsvertrag abgesichert, für das stadtweite Rollout muss im Zuge der 2025 stattfindenden 1. Revision des BVG-Verkehrsvertrags die Finanzierung sichergestellt werden.

Das Pilotprojekt ist im Entwurf des DH22/23 mit 7,020 Mio. Euro (2022) bzw. 13,161 Mio. Euro (2023) in Kapitel 0730, Titel 54045 etatisiert, da eine Finanzierung im Rahmen des BVG-Verkehrsvertrages vorgesehen ist.

Zur Teilfrage „Wie wird die Anschaffung von Inklusionstaxis künftig gefördert?“

Die Richtlinien der Regierungspolitik konstatieren, dass das Förderprogramm für Inklusionstaxis evaluiert und fortgesetzt wird. Im Ausschuss für Integration, Arbeit und Soziales am 17.02.2022 wurde berichtet, dass nun auch geprüft werden soll, ob die Zuständigkeit künftig vom Landesamt für Gesundheit und Soziales auf die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe übergeht. Über die genauen Modalitäten wird es daher erst nach der Verabschiedung des Haushalts weitere Informationen von der für die Förderung zuständigen Stelle geben können.

Zur Teilfrage: „Welche Schritte sind jeweils wann für die Ausweitung der Alternativen barrierefreien Beförderung geplant? Welche Vorbereitungsschritte sind nötig ABB nach Einführung der Pilotprojekte zügig zu erweitern?“

Das Konzept der Alternativen barrierefreien Beförderung kann bisher auf keinerlei Erfahrung zurückgreifen und wurde daher von Grund auf neu konzipiert. Eine sofortige stadtweite Einführung war angesichts der vielfältigen Unsicherheiten und Fragestellungen nicht realisierbar. Daher einigte man sich auf eine intensive Erprobungsphase, um die Anforderungen der Praxis für eine erfolgreiche Alternative bei temporär oder noch andauernden Unterbrechungen der vollständigen Barrierefreiheit kennen zu lernen und entsprechende Erkenntnisse für den Gesamtbetrieb ziehen zu können. Zunächst wird daher der ABB-Betrieb nach der nun erfolgten Vergabe voraussichtlich im III Quartal 2022 in einem eingegrenzten Bereich als Pilot in Betrieb genommen. Der Pilotbetrieb umfasst die U-Bahnlinie U8 und einen Teilabschnitt der U5 zwischen Frankfurter Allee und Tierpark einschließlich der verbundenen Bahnhöfe kreuzender S-Bahn-Strecken sowie den S-Bahnhof Marienfelde. Nach derzeitiger Planung soll der ABB-Betrieb dann ab Ende 2023 stadtweit angeboten werden. Im stadtweiten Betrieb wird das gesamte ÖPNV-Netz Berlins (BVG, S-Bahn und Regionalverkehre) einbezogen, die erforderlichen Fahrzeuge werden entsprechend der voraussichtlich zu erwartenden Nutzungshäufigkeit verteilt im Stadtgebiet stationiert. Auf den Erfahrungen aufbauend wird es aber sicherlich einige Nachjustierungsbedarf für das stadtweite Angebot geben. Je nach dem Ergebnis und den notwendigen, weiteren Ausgestaltungen wird der ABB in der Revision des Vertrages neu kalkuliert, und eine entsprechende Finanzierung durch den Haushalt ab 2026 sichergestellt werden müssen.

Zu den Teilfragen (ehem. 153, Titel 81219) „Welche Maßnahmen sind im Einzelnen vorgesehen? Wie waren die IST-Ausgaben in 2021? Wer sind mit welchen Anteilen die Umsetzungs- und Durchführungspartner und wie wurden diese ermittelt?“

Im Titel 81219 wird in den Jahren 2021 bis 2023 in Zusammenarbeit mit dem VBB für die Special Olympics World Games das Projekt Olympklusion mit Bus & Bahn – inklusiv zu den Special Olympics mit dem ÖPNV umgesetzt. Im Rahmen dessen sollen ein Weglenkungssystem, eine Weiterentwicklung der bestehenden „VBB jump-App“ sowie die Integration einer „Hilfe-App“ für Menschen mit kognitiver Beeinträchtigung geistiger und mehrfacher Behinderung umgesetzt und so langfristig wirksame Strukturen sowie die dauerhafte Teilhabe von Menschen mit geistiger Behinderung in der Gesellschaft, insbesondere im Sport, ermöglicht werden.

2021 wurden 100 % (60.000 €) ausgegeben.

Im Rahmen des Berliner Nachhaltigkeitsprogramm Inklusion '23 haben sich SenUMVK zusammen mit dem VBB beworben. SenInnDS beauftragt mit der Betreuung der Special Olympics World Games finanziert das Programm und finanziert auch hauptsächlich das Projekt mit dem VBB.

Bericht Nr.: 15 mit Anlage

Gutachten

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
G R 1/DSB

07.04.2022

 9025-1882

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend Folgendes beschlossen:

„Welche Studien, Untersuchungen, Gutachten u.ä. sind in welchen Titeln mit welchem Budget jeweils geplant und auf welcher Grundlage ergibt sich das Erfordernis für eine externe Durchführung der Studie, Untersuchung, des Gutachtens u.ä. jeweils?“

(FDP)

und zu Kapitel 0700 – Politisch Administrativer Bereich und Service –

Titel 52610 Gutachten

Folgendes beschlossen:

„Welche Gutachten sind konkret geplant? Welche wurden in 20/21 mit welchen Ergebnissen beauftragt?“

(SPD/GRÜNE/LINKE)

„Welche Gutachten wurden in den Jahren 2020 und 2021 zu welchen Kosten erstellt? Welche Gutachten sollen in den Jahren 2022 und 2023 zu welchen Kosten erstellt werden?“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

I. Zu 0700 52610:

Die im Doppelhaushalt 2020/2021 aus 0700 52610 finanzierten Gutachten betrafen Untersuchungen des überbetrieblichen arbeitsmedizinischen und sicherheitstechnischen Dienstes. Eine Darstellung aller Einzelleistungen ist aufgrund der Menge und Vielseitigkeit nicht möglich, nachfolgende Auflistung gibt aber einen Überblick über die Schwerpunkte der Tätigkeiten:

- Entwicklung und Erstellung von Gefährdungsbeurteilungen
- Begehung von Arbeitsplätzen

- Durchführung von unterschiedlichen Vorsorgeuntersuchungen
- Beratungen zu arbeits- und gesundheitsschutzrelevanten Themen
- Organisation und Durchführung von Covid-19-Schutzimpfungen
- Teilnahme an Sitzungen und Ausschüssen

Die Ausgaben im Jahr 2020 beliefen sich auf rd. 68.698 € und im Jahr 2021 auf rd. 74.082 €.

Die in den Jahren 2022 und 2023 geplanten Gutachten bzw. Untersuchungen aus Kapitel 0700 Titel 52610 betreffen dieselben Gegenstände und sind in der unter II. dargestellten Übersicht enthalten.

II. Zu den kapitelübergreifenden Fragen:

Die in 2022 und 2023 geplanten Studien, Untersuchungen und Gutachten, das entsprechende Budget, die Grundlage des Erfordernisses und die Zuordnung zu den jeweiligen Titeln sind in der als Anlage beigefügten Tabelle dargestellt.

Geplante Studien, Untersuchungen, Gutachten u.ä.

Studie/ Untersuchung/ Gutachten	Kapitel/Titel	Sachverhalt/Gegenstand	Budget	2022	2023	Erfordernis einer externen Durchführung/Beauftragung	ggf. weitere Erläuterung
Untersuchung	0700 52610	Eine Darstellung aller im Doppelhaushalt 22/23 geplanten Einzelleistungen des überbetrieblichen arbeitsmedizinischen und sicherheitstechnischen Dienstes ist aufgrund der Menge und Vielseitigkeit nicht möglich. Nachfolgende Auflistung gibt einen Überblick über die Schwerpunkte der Tätigkeiten: <ul style="list-style-type: none"> Entwicklung und Erstellung von Gefährdungsbeurteilungen Begehung von Arbeitsplätzen Durchführung von unterschiedlichen Vorsorgeuntersuchungen Beratungen zu arbeits- und gesundheitsschutzrelevanten Themen Organisation und Durchführung von Covid-19-Schutzimpfungen Teilnahme an Sitzungen und Ausschüssen 	226.000	108.000 €	118.000 €	Mangels fehlender Stellen bei SenUMVK, die die genannten Aufgaben erfüllen könnten, wurde mittels Ausschreibungsverfahren ein externer Dienstleister (Zuschlagserteilung = Charité - Universitätsmedizin Berlin) beauftragt.	-
Gutachten	0705 52601	Rechtliche Rahmenbedingungen der Einrichtung einer „Zero-Emission-Zone“ im Land Berlin	27.375 €	27.370 €		Vertiefte umwelt- und verkehrsrechtliche Analyse erforderlich.	
Gutachten	0705 52601	Bewertung des Verkaufs von nicht als Pflanzenschutzmittel zugelassenen Chemikalien bei einer großen Verkaufsplattform „als Pflanzenschutzmittel“	15.000 €	15.000 €		Vertiefte lauterkeits- und IT-rechtliche Analyse erforderlich.	
Gutachten	0710 54010	Gutachten zu ressourcenschutzbezogenen Beratungs- und Förderangeboten sowie Agenturleistungen für die Berliner Wirtschaft	200.000 €	170.000 €	30.000 €	Da die personellen Ressourcen bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eine interne Bearbeitung nicht zulassen, ist diese externe Beauftragung notwendig, um die Fragestellungen zu beantworten.	
Studie	0710 54010	Mitfinanzierung Studie zero-waste-Agentur	50.000 €	50.000 €	102.500 €	Mitfinanzierung, Durchführung liegt bei BSR	
Studie	0710 54010	Fortschreibung VwVBU	125.000 €	62.500 €	62.500 €	Da die personellen Ressourcen bei der SenUMVK eine interne Bearbeitung nicht zulassen, ist diese externe Beauftragung notwendig, um die Fragestellungen zu beantworten.	
Untersuchung	0710 54010	Probeentnahmen im Rahmen der stofflichen Marktüberwachung	60.000 €	30.000 €	30.000 €	Laborüberprüfungen erforderlich	
Untersuchung	0710 54010	Analytische Untersuchungen Asbest	80.000 €	30.000 €	50.000 €	Externer Sachverständiger erforderlich	
Untersuchung	0710 54010	Untersuchung im Rahmen abfallrechtlichen Vollzugs	10.000 €	5.000 €	5.000 €	Laborüberprüfungen erforderlich	
Studie	0710 54018	Evaluation der Kompetenzvermittlung im Freiwilligen Ökologischen Jahr Berlin	60.000 € (Auftragswert: 49.541 € brutto) Rest noch offen	12.883,05 brutto Rest noch offen		Die Vergabe des Gutachtenauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Bestimmung der Verkehrsqualität gemäß dem Handbuch für Emissionsfaktoren Version 4.2 (HBEFA 4.2) für die seit Anfang 2022 vorliegenden Daten zu den durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen im Berliner Hauptverkehrsstraßennetz	30.000 €	30.000 €		Die Vergabe des Gutachtenauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	

Studie/ Untersuchung/ Gutachten	Kapitel/Titel	Sachverhalt/Gegenstand	Budget	2022	2023	Erfordernis einer externen Durchführung/Beauftragung	ggf. weitere Erläuterung
Untersuchung	0710 54010	Untersuchung von Energiebedarf und Emissionen von Zusatzheizungen bei Elektrofahrzeugen	20.000 €	20.000 €		Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Untersuchung der Wirkung nicht-technischer Maßnahmen auf die Luftqualität (Modellierungen)	23.000 €	23.000 €		Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Auswertung von Ozonwerten zur Erstellung einer Ozonprognose und Verbreitung der Verhaltensempfehlungen bei hohen Ozonwerten	14.000 €	7.000 €	7.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Entwicklung von Maßnahmen im Straßenverkehr zur Minderung von Stickstoffoxiden und Partikeln im Rahmen der Luftreinhaltestrategie 2030 (Szenarien Rechnungen)	70.000 €		70.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Ermittlung der Flottenzusammensetzung und der mittleren täglichen Emissionen aus dem Kfz-Verkehr anhand von Kennzeichenerhebungen (2020)	80.000 €		80.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Entwicklung und Erprobung von Maßnahmen zur Emissionsminderung im Verkehr durch Mobilitätsmanagement (z.B. Mobilitätsberatung für Unternehmen)	50.000 €		50.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Wirkungsuntersuchungen zu Maßnahmen des Mobilitätsmanagements	20.000 €		20.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Konzeption von Maßnahmen zur Reduzierung von Abriebemissionen im Schienenverkehr	20.000 €	20.000 €		Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	

Studie/ Untersuchung/ Gutachten	Kapitel/Titel	Sachverhalt/Gegenstand	Budget	2022	2023	Erfordernis einer externen Durchführung/Beauftragung	ggf. weitere Erläuterung
Untersuchung	0710 54010	Erarbeitung eines Konzepts für die Umsetzung staubmindernder Maßnahmen auf Baustellen	30.000 €	30.000 €		Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710/54010	Prüfung und Konzeption zu Maßnahmen der Emissionsminderung bei Kleinfeuерungsanlagen	20.000 €	20.000 €		Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Erprobung von Maßnahmen zur Reduzierung von Abriebemissionen im Schienenverkehr	40.000 €		40.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Modellprojekt „Staubarme Baustelle“ mit messtechnischer Begleitung	100.000 €		100.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710/54010	Untersuchung Berlin Tempo 30-Konzept auf der Grundlage des Lärmaktionsplans 2019-2023	105.000 €	80.000 €	25.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Städtische Ruhe- und Erholungsräume nach Beschluss des Lärmaktionsplans 2019-2023	95.000 €	15.000 €	80.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Verhaltensbedingter Lärm nach Beschluss des Lärmaktionsplans 2019-2023	40.000 €	25.000 €	15.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Pflege der strategische Lärmkarte	30.000 €		30.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	

Studie/ Untersuchung/ Gutachten	Kapitel/Titel	Sachverhalt/Gegenstand	Budget	2022	2023	Erfordernis einer externen Durchführung/Beauftragung	ggf. weitere Erläuterung
Untersuchung	0710 54010	Vorbereitung Lärmaktionsplan 2024-2029	260.000 €	110.000 €	150.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Kraftstoffuntersuchungen zur Qualitätsüberwachung von Diesel- und Ottokraftstoffen sowie Heizöl, Erd- und Flüssiggas gem. der 10. BlmSchV	27.000 €	13.000 €	14.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Bestimmung des Verkehrszustandes nach den Definitionen im Handbuch für Emissionsfaktoren Version 4.2 (HBEFA 4.2) für Verkehrsdetektoren	15.000 €	15.000 €		Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Erstellung eines Stauatlas gemäß Staudefinition im Handbuch für Emissionsfaktoren Version 4.2 (HBEFA 4.2)	15.000 €		15.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Aktualisierung von Daten zu Kleinfeuерungsanlagen und weiter Anlagen und Emissionsberechnung	30.000 €	10.000 €	20.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Berechnung der Kfz-Emissionen	30.000 €	20.000 €	10.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Aktualisierung der Gesamtverkehrslärmkarte	25.000 €	25.000 €		Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Aktualisierung der Beschaffungsvorgaben der Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt (VwVBU) für die Pkw-Beschaffung und Erarbeitung von Arbeitshilfen für Beschaffungsstellen	20.000 €		20.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	

Studie/ Untersuchung/ Gutachten	Kapitel/Titel	Sachverhalt/Gegenstand	Budget	2022	2023	Erfordernis einer externen Durchführung/Beauftragung	ggf. weitere Erläuterung
Untersuchung	0710 54010	Herstellung der gesetzlichen Kalibrier- und Eichstandards für die Messtechnik im technischen Fachbereich Lärmbekämpfung	10.000 €	5.000 €	5.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Erstellung der neuen strategischen Lärmkarten 2022 für den Ballungsraum Berlin gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie.	150.000 €	150.000 €		Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 54010	Erprobung der Nachrüstung von Kaminöfen mit Partikelminderungstechnik	20.000 €		20.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0710 52609	Nachweis- und Begleituntersuchungen von umgesetzten Maßnahmen des Lärmaktionsplans 2019 bis 2023 sowie der Fortschreibung 2023, z.B. Messungen zur langfristigen akustischen Wirksamkeit lärmoptimierter Fahrbahnbeläge	80.000 €	40.000 €	40.000 €	Die Vergabe des Gutachterauftrages an eine Stelle außerhalb der Berliner Verwaltung ist geboten, um eine objektive und unbeeinflusste Evaluation sicherzustellen. Zudem sind die für eine solche Untersuchung notwendigen personellen und fachlichen Ressourcen bei SenUMVK nicht vorhanden.	
Untersuchung	0720 54016	u.a. Boden-, Bodenluft- und Grundwasseruntersuchungen, Bohrleistungen und Messstellenbau, Planungen aktiver Gefahrenerkundungsmaßnahmen und deren ingenieurtechnische Begleitung Schadenseingrenzung im Bereich des Wasserwerks Kladow, ein außergerichtlicher Vergleich im Bereich des Wasserwerks Tegel, die Ausgrenzung von Altlastenschäden im Bereich der Wasserwerke Tiefwerder und Spandau, eines Lösemittelschadens im Bereich des Wasserwerks Stolpe sowie der zunehmenden PFAS-Problematik geplant. Bei den PFAS (per- oder polyfluorinierten Alkylsubstanzen) handelt es sich um Schadstoffe mit extrem hoher Beständigkeit in der Umwelt und einem hohen Toxizitätspotential. In 7 der 10 untersuchten Wasserwerke in Berlin wurden Schadstoffnachweise erbracht, somit besteht ein erheblicher Bedarf der Erkundung der Eintragsstellen	250.000 €	laufend nach Erfordernis und Anfall	laufend nach Erfordernis und Anfall	komplexe Untersuchungsmaßnahmen, u.a. Einsatz von spezieller Bohr-, Sondier-, Messstellen- und Labortechnik sowie Erfordernis spezieller Fachplaner bzw. Sachverständige nach §18 Bundesbodenschutzgesetz zum Schutz der öffentlichen Trinkwasserversorgung und Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse	Ausschreibungen nach § 55 LHO an fachkundigen Personen-/Firmenkreis
Untersuchung	0720 54010	Hydrol./Hydraul. Modellierung Tegeler Fließ und (ggf. Panke)	60.000 €	60.000 €		keine Kapazitäten bei SenUMVK; spezielle Software erforderlich	Hydrologische/hydraulische Grundlagen, Hochwassergefahrenkarten und Überschwemmungsgebiete
Untersuchung	0720 54010	Ausspiegelung Wassertiefe NHWSP Untere Havel	10.000 €	10.000 €		keine Kapazitäten bei SenUMVK; spezielle Software erforderlich	Hydrologische/hydraulische Grundlagen, Hochwassergefahrenkarten und Überschwemmungsgebiete
Untersuchung	0720 54010	PankIS - Wartung und Betreuung des Hochwasserwarnsystems Panke	13.275 €	13.275 €		Vorhersagen (Nowcasting) von Niederschlag und Abfluss in der Panke	Vorhersagen (Nowcasting) von Niederschlag und Abfluss in der Panke zur Steuerung der Verteilerbauwerke
Untersuchung	0720 54010	SCOUT - Bestandteil des PankIS Hochwasserwarnsystems - Wartung und Betreuung des Niederschlagsvorhersagesystems SCOUT	11.246 €	11.246 €		Vorhersagen (Nowcasting) von Niederschlag und Abfluss in der Panke	Vorhersagen (Nowcasting) von Niederschlag und Abfluss in der Panke zur Steuerung der Verteilerbauwerke
Untersuchung	0720 54010	Tegeler Fließ - Vermessung QBW	13.090 €	13.090 €		keine Expertise bei SenUMVK, Vergabe wurde unterstützt durch Geoinformation (SenSBW), hier keine ausreichenden Kapazitäten, um Vermessung selbst durchzuführen	Vorbereitung zur Herstellung Durchgängigkeit Tegeler Fließ

Studie/ Untersuchung/ Gutachten	Kapitel/Titel	Sachverhalt/Gegenstand	Budget	2022	2023	Erfordernis einer externen Durchführung/Beauftragung	ggf. weitere Erläuterung
Untersuchung	0720 54010	Tegeler Fließ - Baugrunduntersuchung	20.000 €	20.000 €		keine Expertise bei SenUMVK, spezielle Messtechnik erforderlich	Vorbereitung zur Herstellung Durchgängigkeit Tegeler Fließ
Untersuchung	0720 54010	Tegeler Fließ - Vorplanung	50.000 €	50.000 €		keine Kapazitäten, spezielle Software erforderlich	Vorplanungsunterlage zur Bestellung der weiteren Planung nach HOAI bei Abt. V
Untersuchung	0720 54010	Panke - Überprüfung Planung - KW-Einleitung	60.000 €	60.000 €		keine Kapazitäten, spezielle Software erforderlich	Überprüfte/angepasste Ausführungsplanung
Untersuchung	0720 54010	Wuhle - Überleitung KW: Machbarkeit, Anpassung VP - Untersuchung zur Prüfung der Effekte einer Einleitung von gereinigtem Abwasser aus dem Klärwerk Münchhofe in Wuhle/Neue Wuhle auf Wasserwirtschaft, Klima etc., Anpassung der Vorplanung	35.000 €	35.000 €		keine Kapazitäten, spezielle Software erforderlich	Vorplanungsunterlage zur Bestellung der weiteren Planung nach HOAI bei Abt. V
Untersuchung	0720 54010	Untersuchung GGBP-TS - Immissionsanforderungen nach DWA-M 102/3 zur Ermittlung der Anforderung an Qualität der Regenwassereinleitungen entsprechend Anforderungen der aufnehmenden Gewässer (immissionsorientiert)	25.000 €	25.000 €		keine Kapazitäten	Anforderung an Einleitung als Ergänzung zu emissionsorientierten Anforderungen
Untersuchung	0720 54010	Vorplanung Erpe (Maßnahmen zur Erreichung der Ziele nach WRRL)	95.000 €		95.000 €	keine Kapazitäten, spezielle Software erforderlich	Vorplanungsunterlage zur Bestellung der weiteren Planung nach HOAI bei Abt. V
Untersuchungen	0720 54010	Makrozoobenthoserhebung Seen, LAWA-Test, SuboLAKE	23.871 €	23.871 €		keine Kapazitäten, spezielle Fachkenntnisse erforderlich	Gewässerbiologischer Zustand
Untersuchungen	0720 54010	Tauchkartierung Makrophyten_Tegeler See, Oberhavel, Groß Glienicker See	12.508 €	12.508 €		keine Kapazitäten, spezielle Fachkenntnisse erforderlich	Gewässerbiologischer Zustand
Untersuchungen	0720 54010	Monitoring Landseen (Flughafensee, Groß Glienicker See...)	30.000 €	30.000 €		keine Kapazitäten, spezielle Fachkenntnisse erforderlich	Gewässerbiologischer Zustand
Untersuchungen	0720 54010	Zukunft OWA Tegel, Nährstoff-Status EZG	40.000 €	40.000 €		keine Kapazitäten, spezielle Fachkenntnisse erforderlich	Gewässerbiologischer Zustand
Untersuchungen	0720 54010	Spurenstoffeffektmonitoring für Biologische Qualitätskomponenten mittels eDNA nach 4. Reinigungsstufe	30.000 €	30.000 €		keine Kapazitäten, spezielle Fachkenntnisse erforderlich	Gewässerbiologischer Zustand
Untersuchungen	0720 54010	Diatomeen Seen BE, LAWA Praxistest Punktquellen	20.000 €	20.000 €		keine Kapazitäten, spezielle Fachkenntnisse erforderlich	Gewässerbiologischer Zustand
Studie	0720 54010	Durchführung von Pilotstudien zum Starkregenrisikomanagement zur Festlegung des Vorgehens und Ermittlung der Verantwortlichkeiten bei allen Akteuren, sowie zur Erstellung eines Leitfadens und Mustermannahmenkatalogs und andere wichtiger Grundlagen für zukünftige Starkregenrisikomanagementprozesse	120.000 €	120.000 €		keine Kapazitäten, spezielle Software erforderlich, Pilotstudien sollen durch erfahrene Fachleute bearbeitet werden	Entwicklung von Standards und Procedere zum SRRM mit allen Akteuren
Untersuchung	0720 54010	Für die vergangenen Pilotstudien der BWB soll die Starkregenrisikoanalyse um ein Simulation eines extremen Ereignis ergänzt werden zur Schaffung von Planungsunterlagen zur Anpassung an den Klimawandel.	40.000 €	40.000 €		keine Kapazitäten, spezielle Software erforderlich, Fortführung durch AN die bereits die Jährlichkeiten 5, 10, 30, 50 und 100 bearbeitet haben ist erforderlich	Planungsunterlagen zur Klimaanpassung
Untersuchung	0720 54010	Als Grundlage für die Planung werden Starkregen gefahrenkarten peu a peu über die nächsten 6 Jahre berechnet. Die BWB und SENUMVK haben sich auf die drei nächsten Gebiete zur Erstellung der Starkregen gefahrenkarten festgelegt und BWB hat bereits mit den Arbeiten begonnen.	75.000 €	75.000 €		keine Kapazitäten, spezielle Software erforderlich	Planungsunterlagen zur Klimaanpassung
Untersuchung	0720 54010	Als Grundlage für die Planung werden hochwertige Starkregen gefahrenkarten peu a peu über die nächsten 6 Jahre berechnet. Die BWB und SENUMVK werden die Kosten hierfür teilen und an spezialisierte Planungsbüros Aufträge vergeben und gemeinsam die Erstellung betreuen.	260.000 €		260.000 €	Genauer Betrag noch offen. Keine Kapazitäten, spezielle Software erforderlich	Planungsunterlagen zur Klimaanpassung
Untersuchung	0720 54010	Starkregen Auditing - Es ist vorgesehen ein Starkregen Auditing durchzuführen, genauere Informationen was dies umfasst liegen noch nicht vor.		25.000 €		keine Kapazitäten, genaue Aufgabe noch unklar	Planungsunterlagen zur Klimaanpassung und Maßnahmenbewertung
Untersuchung	0720 54010	Teilprojekte Masterplan Wasser: Erstellung von Konzepten	40.000 €	20.000 €	20.000 €	Vergabe notwendig, da intern keine ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung stehen und zudem eine zeitnahe Bearbeitung im Rahmen des Masterplans Wasser erforderlich ist.	
Untersuchung	0720 54010	Teilprojekte Masterplan Wasser: Modellgestützte Berechnung der (qualitativen + quantitativen) Effekte verschiedener Szenarien des Wasserdargebots und der Wassernutzung im Berliner Gewässersystem	320.000 €	140.000 €	180.000 €	Vergabe notwendig, da intern keine ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung stehen und zudem eine zeitnahe Bearbeitung im Rahmen des Masterplans Wasser erforderlich ist.	Szenarien Wasserdargebot
Untersuchung	0720 54010	Teilprojekte Masterplan Wasser: Modellerweiterung/-präzisierung	90.000 €	50.000 €	40.000 €	Vergabe notwendig, da intern keine ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung stehen und zudem eine zeitnahe Bearbeitung im Rahmen des Masterplans Wasser erforderlich ist.	Modellerweiterung

Studie/ Untersuchung/ Gutachten	Kapitel/Titel	Sachverhalt/Gegenstand	Budget	2022	2023	Erfordernis einer externen Durchführung/Beauftragung	ggf. weitere Erläuterung
Untersuchung	0720 54010	Teilprojekte Masterplan Wasser: Untersuchungen zu Maßnahmepotenzialen	130.000 €	70.000 €	60.000 €	Vergabe notwendig, da intern keine ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung stehen und zudem eine zeitnahe Bearbeitung im Rahmen des Masterplans Wasser erforderlich ist.	Maßnahmepotenziale
Untersuchung	0720 54010	Teilprojekt Masterplan Wasser: Erstellung eines hydrogeologischen Untergrundmodells für Berlin und Umland (Abgrenzung Schichtgeometrien und ggf. Initialparametrisierung) Das hydrogeologische Strukturmodell bildet die Grundlage für den im Rahmen des Masterplans Wasser geplanten Aufbau eines 3D-Grundwasserströmungsmodells für die Metropolregion Berlin-Brandenburg als zukünftiges Werkzeug für die Bewirtschaftung des Grundwassers	120.000 €	40.000 €	80.000 €	Vergabe notwendig, da intern keine ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung stehen und zudem eine zeitnahe Bearbeitung im Rahmen des Masterplans Wasser erforderlich ist.	xyz-Datensatz für alle hydraulisch relevanten Schichtgeometrien (Ober- und Unterkanten) für das quartäre/tertiäre Süßwasserstockwerk (bis zum Rupelton) sowie räumliche Durchlässigkeitsverteilungen für die ausgewiesenen Schichten
Untersuchung	0720 54010	Vorprüfung / Strategische Umweltprüfung Masterplan Wasser	60.000 €	60.000 €		Vergabe notwendig, da intern keine ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung stehen und zudem eine zeitnahe Bearbeitung im Rahmen des Masterplans Wasser erforderlich ist.	UVP Vorprüfung
Untersuchung	0720 54010	MiSa IV CH-W und Xhain - Vorbereitende Untersuchungen zur Abkopplung im Bereich der Mischwasserkanalisation, Prioritätsgebiet "Landwehrkanal", MiSa III-IV für drei weitere Bezirke, Untersuchungen zur Anwendung und Erfahrungen mit wasserdurchlässigen Oberflächen in Berlin, Schlussfolgerungen und Empfehlungen zur Umsetzung in der Breite, CoCoWaM - "Contracting and Compensation in urban water management". Rechtliche und Betriebswirtschaftliche Grundlagenbetrachtung für die Einführung eines Verfahrens zur Berlinweiten Kompensation von nicht durchführbaren Maßnahmen der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung bei Baumaßnahmen sowie deren Bevorstund durch Contracting und Vorleistungen durch das Land Berlin.	480.000 €	240.000 €	240.000 €	Personelle und fachliche Kapazität ist intern nicht verfügbar. Gilt insbesondere für die benötigte Modellkette zur Abschätzung der Folgen von Abkopplungsmaßnahmen.	Konkretisierung von Umfang und grober Verortung von Abkopplungsmaßnahmen im Gebiet, Quantifizierung der Auswirkungen in Bezug auf Entlastungen der Mischwasserkanalisation und der Wasserqualität des Landwehrkanals. Erarbeitung von konkreten, gebietsangepassten Szenarien der Akopplung von der Mischwasserkanalisation, gestaffelt in Umfang und Umsetzungszeitrahmen. Sammlung von Langzeiterfahrungen bei der Anwendung von wasserdurchlässigen Straßenbelägen. Basierend darauf soll die Verwendung von wasserdurchlässigen Oberflächenbelägen im Straßenbau in Berlin weiter untersucht und vorangetrieben werden. Rechtliche und wirtschaftliche Grundlagen und Bewertungen für ein stadtweites Kompensationsmodell für Eingriffe in den Wasserhaushalt, angestrebt wird eine direkte Verbindung mit Bilanzierungen zur Flächenversiegelung (netto-0-Ziel)
Untersuchung	0720 52104	Geologische und hydrogeologische Untersuchungen bei der Errichtung sowie zur Kontrolle der Funktionsfähigkeit von Grundwassermessstellen	52.000 €	26.000 €	26.000 €	Bedarf von spezieller Messtechnik	Funktionsfähigkeit der Messstellen
Untersuchung	0720 54010	Chemisch-biologische Untersuchungen im Rahmen der Überwachung der Grundwassergüte nach Grundwasserverordnung und EU-WRRL	200.000 €	90.000 €	110.000 €	Bedarf von speziellen Messtechniken / Methoden; keine eigenen Fachkräfte und Geräteausstattungen	Chemisch-biologischer Zustand
Untersuchung	0720 54010	Chemische Zustandsbewertung der Oberflächengewässer gemäß WRRL bzw. OGewV (Wasserkörper und Sedimente)	220.000 €	110.000 €	110.000 €	Bedarf von speziellen Messtechniken / Methoden; keine eigenen Fachkräfte und Geräteausstattungen	Chemischer Zustand
Untersuchung	0720 54010	IFF Projekte - a.) Aufbau eines Sensornetzwerkes Klimaanpassung, b.) Wärmewende , c.) Wasserressourcenmanagement digital u.a. zu b.) IFF Tiefe Geothermie - Evaluierung potenzieller Projektstandorte für tiefengeothermische Anlagen nach geologischen, verfahrenstechnischen und sozioökonomischen Kriterien, IFF Tiefe Geothermie -untertägigen Detailerkundung mittels seismischer Messungen	1.050.000 €	300.000 €	750.000 €	keine Kapazitäten und spezifische Fachkompetenzen (Verfahrenstechnik/Seismikinterpretation) bei SenUMVK	3D GOCAD Modell des tiefen Untergunds, Projektstandorte ausgewählt
Untersuchung	0720 54010	Untersuchungen zur Herstellung der Geologischen Karte von Berlin einschließlich geologischer Schnitte gemäß Umweltinformationsrichtlinie und Lagerstättengesetz	50.000 €	25.000 €	25.000 €	Personelle Kapazität ist intern nicht verfügbar.	Ingenieurgeologische-, Flurabstands- und hydrochemische Karten sowie geologische Schnitte
Untersuchung	0720 54010	Sulfatmanagement im Spreegebiet zur Sicherung der Trinkwasserversorgung Berlins - Fortführung Sulfatprognosemodell Spree	20.000 €	10.000 €	10.000 €	Bedarf an speziellen Fachkenntnissen, Modellen und Modellierungstechniken	Modellprognosen- Beurteilung von Managementmaßnahmen im Spreeeinzugsgebiet und zur Steuerung der Sulfatkonzentration in der Spree
Studie	0720 54010	Erweiterung und Präzisierung der geologischen Profilschnitte	21.000 €	10.500 €	10.500 €	keine Kapazitäten bei SenUMVK	Veröffentlichung im Geoportal als Grundlage Bau- und Infrastrukturmaßnahmen
Studie	0720 54010	BEK - oberflächennahe Geothermie	15.000 €		15.000 €	keine Kapazitäten bei SenUMVK; spezielle Software erforderlich	Verbesserte Datengrundlage im Geoportal für die Planung von Erdwärmesonden

Studie/ Untersuchung/ Gutachten	Kapitel/Titel	Sachverhalt/Gegenstand	Budget	2022	2023	Erfordernis einer externen Durchführung/Beauftragung	ggf. weitere Erläuterung
Untersuchung/ Gutachten	0740 52610	Statische Untersuchungen von Ingenieurbauwerken, insbesondere Spannbetonbrücken, Gutachten zur Tragfähigkeitseinstufung aufgrund festgestellter Bauwerksschäden	180.000 €	90.000 €	90.000 €	Externer Sachverstand erforderlich, da die Abteilung V nur noch auf unabdingbare Bauherrenleistungen eingerichtet ist. Eigene statische Untersuchungen sind aufgrund der geringen Personalkapazitäten nur noch rudimentär möglich.	
Gutachten	0740 52610	Nachberechnungen von Brückenbauwerken im Zuge des Schwerlaststreckennetzes	20.000 €	10.000 €	10.000 €	Externer Sachverstand erforderlich, da die Abteilung V nur noch auf unabdingbare Bauherrenleistungen eingerichtet ist. Eigene statische Untersuchungen sind aufgrund der geringen Personalkapazitäten nur noch rudimentär möglich.	
Untersuchung	0740 52610	Materialuntersuchungen für Ingenieurbauwerke	20.000 €	10.000 €	10.000 €	Externer Sachverstand erforderlich, da die Abteilung V nur noch auf unabdingbare Bauherrenleistungen eingerichtet ist. Eigene statische Untersuchungen sind aufgrund der geringen Personalkapazitäten nur noch rudimentär möglich.	
Gutachten	0750 54121	Möglichkeiten für ein landesrechtliches Ölheizungsverbot im EWG Bln.	9.282,00 €			Vertiefte energierechtliche Analyse.	Keine Aufnahme eines Ölheizungsverbots in die EWG-Novelle.
Studie	0750 54010	Machbarkeitsstudie „Berlin Paris-konform machen“.	108.519,40 €			Aktualisierung der wissenschaftlichen Grundlagen der Berliner Klimaschutz-politik.	Referenz für Weiter-entwicklung der Klimaschutzpolitik.
Studie	0750 54121	Evaluierung BEK 2030, Umsetzungszeitraum 2017-2021	149.832,90 €			Unabhängige externe Evaluierung.	Hinweise für die Weiterentwicklung des BEK 2030.
Studie	0750 54140	Neukonzeptionierung des Leihfahrradsystems in Berlin inklusive der Ausdehnung auf die Außenbezirke	50.000,00 €	[6.000,00 €]		fachliche Expertise, Ressourcen	
Studie	0750 54140	Studie zu Potenzialen und Wirkungen von Mikro-Depots im Land Berlin	134.300,00 €	134.300 €		fachliche Expertise, Ressourcen	
Studie	0750 54010	City-Rail-Logistics Potenzial und Umsetzbarkeit einer Gütermitnahme in der S-Bahn Berlin	101.298,75 €	[70.790,72 €]		fachliche Expertise, Ressourcen	
Gutachten	0750 54121	Rechtliche Machbarkeitsstudie "Nachhaltige Stadtlogistik"	49.000,00 €			fachliche Expertise, Ressourcen	Abschlussbericht
Untersuchung	0750 54106	Unterstützung von Leuchtturmprojekten im Rahmen des Handlungsprogramms Berliner Stadtgrün 2030. Es sollen modellhafte Untersuchungen unterstützt werden, die zum Ziel haben, die Charta für das Berliner Stadtgrün umzusetzen wie beispielsweise eine anteilige Finanzierung der Machbarkeitsstudie für eine Klimastrasse in der Hagenauerstraße im Bezirk Pankow.	179.000 €			auftragsweise Bewirtschaftung an die zuständigen Bezirksämter bzw. einer anderen Hauptverwaltung oder Beauftragung eines externen Dienstleisters durch die Hauptverwaltung aufgrund spezieller und objektiver Expertise.	2021 ist abgeschlossen; Mittelanmeldungen sind ausstehend
Gutachten	0751 52610	Vorsorgeuntersuchungen, arbeitsmedizinische Gutachten	132.000 €	66.000 €	66.000 €	Arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung der Dienstkräfte, bestehender Vertrag mit der Charité	
Gutachten	0751 52610	Externe Brandschutzgutachten und Beratung	92.000 €	46.000 €	46.000 €	Bestehender Betreuungsvertrag mit externem Brandschutzexperten	

Studie/ Untersuchung/ Gutachten	Kapitel/Titel	Sachverhalt/Gegenstand	Budget	2022	2023	Erfordernis einer externen Durchführung/Beauftragung	ggf. weitere Erläuterung
Untersuchung	0770 54010	Zur Erfassung des Verkehrs mittels Videokameras werden zunehmend Softwareprodukte zur automatischen Auswertung angeboten. Die Systeme waren in der Vergangenheit noch nicht ausreichend ausgereift und konnten den Qualitätsanforderungen Landes Berlin nicht genügen. Bisher ist daher als Auswertungsmethode nur die manuelle Auszählung der Videodateien zugelassen. Mit der Untersuchung soll der nunmehr vorhandene Stand der Technik sowie Einsatzmöglichkeiten ermittelt werden. Die Untersuchung soll insbesondere für die nächste Ausschreibung des Rahmenvertrages Verkehrserhebungen wertvolle Ansätze liefern, um den Einsatz von manuellem Zählpersonal weiter reduzieren zu können	110.000 €	20.000 €	80.000 €	Die vorhandenen Ressourcen ermöglichen keine eigene Untersuchung bis zur Ausschreibung des nächsten Rahmenvertrages für Verkehrserhebungen.	
Gutachten	0780 52610	Themenkomplex Tierschutz, Klimaschutz und Umwelt im Zusammenhang mit der landwirtschaftlichen Tierhaltung/Modellierung/ Modellberechnungen und Auswirkungen von Faktoren wie z.B. Bestandsdichten auf Tierwohl, Klima- und Umweltschutz	12.500 €	5.000 €	7.500 €	Mangels personeller Kapazitäten und erforderlicher Expertise ist eine externe Vergabe unabdingbar.	Eine detaillierte Kostenaufstellung liegt zum aktuellen Zeitpunkt für 2022 und 2023 noch nicht vor.
Gutachten	0780 52610	Die Länder Brandenburg und Berlin nehmen gemeinsam am EU-Schulprogramm "Komponente Schulmilch" teil. Gemäß Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2017/39 der Kommission Art. 8 und delegierter VO (EU) Nr. 2017/40 Art. 9 ist die Durchführung des Programms zu überwachen und zu bewerten.	13.500 €	6.000 €	7.500 €	Mangels personeller Kapazitäten und erforderlicher Expertise ist eine externe Vergabe unabdingbar.	Aufgrund gestiegener Anforderungen seitens der EU, des zum Ende des Schuljahres 2022/23 anstehenden Abschlussberichtes des derzeit laufenden sechs-Jahres-Programms und nicht zuletzt um einen angemessenen Anteil als Land Berlin zu tragen.

Bericht Nr.: 16

Veröffentlichungen und Dokumentationen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
Z ÖA

05.04.2022
☎ 9025-1800

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend und zu Kapitel 0700 - Kopfkapitel -

Titel 53101 Veröffentlichungen und Dokumentationen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit

Folgendes beschlossen:

„Welche Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sind in welchen Titeln mit welchem Budget jeweils geplant?“

(FDP)

„Bitte um nähere Erläuterungen zu den einzelnen Teilansätzen.

Was wurde in 2020/2021 jeweils in welcher Höhe finanziert und welche konkreten Planungen bestehen in welcher Höhe?

Warum wurde die Mobilitätskampagne in zwei Teilansätze aufgeteilt?

Bitte um Begründung der Höhe der Ansätze für 4. und 5.

Bitte um Übersendung des Konzepts für die Mobilitätskampagne. Wie soll diese weiterentwickelt werden? Gibt es bereits ein Konzept für den Punkt 5? Wenn ja dann bitte um Vorlage. Wie wird Straßenbahn in Mobilitätskampagne aufgenommen?“

(SPD/GRÜNE/LINKE)

„Zu Nr. 4: Welche Maßnahmen wurden in den Jahren 2020 und 2021 zu welchen Kosten im Rahmen der Mobilitätskampagne umgesetzt? Welche Maßnahmen sollen in den Jahren 2022 und 2023 zu welchen Kosten umgesetzt?“

Zu Nr. 5: Welche Kommunikationsmaßnahmen zum Radverkehrsplan sollen in den Jahren 2022 und 2023 zu welchen Kosten umgesetzt werden? Weshalb sind nur Kommunikationsmaßnahmen ausschließlich zum Radverkehr vorgesehen?“

(CDU)

„Punkte 3 und 4: Bitte darlegen welche Maßnahmen für die Mobilitätskampagne und die Kommunikationsmaßnahmen zum Radverkehrsplan vorgesehen sind.“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Der Titel „Veröffentlichungen und Dokumentationen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit“ umfasst Haushaltsmittel für die Basisleistungen der Öffentlichkeitsarbeit (Punkte 1-3) sowie im Haushaltspunkt 2020/21 erstmals hinzugefügte Haushaltsmittel für die Informationskampagne zur Mobilitätswende. Mit dem Entwurf des Doppelhaushaltes 2022/23 wurde der Titel um den Unterpunkt Radverkehrsplan ergänzt, der im Jahr 2021 verabschiedet wurde und Kommunikationsmaßnahmen vorsieht. Die Verortung der Haushaltsmittel in diesem Titel ist dem Umstand geschuldet, dass ein Schwerpunkt der Umsetzung der Maßnahmen für die beiden letzteren Punkte in der Zuständigkeit der Öffentlichkeitsarbeit liegen. Dagegen sind die Haushaltsmittel für die projektbezogene Kommunikation der Themen Umwelt, Verbraucher- und Klimaschutz in den jeweiligen Kapiteln hinterlegt und werden von den Fachabteilungen verantwortet.

In den Titelunterpunkten 1-3 sind Haushaltsmittel für „Digitale Kommunikation“, „Publikationen zu Fachthemen“ und „Neu- und Nachdruck von Broschüren und Merkblättern“ hinterlegt. Hierbei werden alle Themenbereiche der SenUMVK nach Bedarf versorgt. Die Haushaltsmittel für die Publikationen stellen einen Pauschalansatz für die Vorsorge dar, basieren auf den Erfahrungen der vergangenen Jahre und ermöglichen die Erstellung, Publikation und den Nachdruck von Informationsmaterialien, die von den Fachbereichen nicht vorgeplant sind und deren Bedarf im Laufe der anstehenden Tätigkeiten der SenUMVK entsteht.

In den beiden vergangenen Jahren wurden in der Informationskampagne zur Mobilitätswende Maßnahmen aus folgenden Bereichen zu folgenden Kosten umgesetzt:

	2020	2021
Werbung	320 TEUR	280 TEUR
Social Media	160 TEUR	75 TEUR
Redaktion/Bewegtbild	65 TEUR	125 TEUR
Veranstaltungen	270 TEUR	170 TEUR

Als Einzelmaßnahmen wurden vor dem Hintergrund der Pandemie und des im Jahr 2021 weitreichenden Zurückhaltungsgebots im Rahmen der Wahl zum Berliner Abgeordnetenhaus umgesetzt:

Maßnahmenüberblick 2020	Maßnahmenüberblick 2021
Start der Webseite www.berlin.de/mobilitaetswende inkl. Bewerbung	Zweiwöchige Kampagnenaktion im Januar 2021 mit Citylightsäulen, Online- & Social-Media-Aktivitäten
Dreiwöchige Kampagnenaktion im Juni 2020 mit Citylightpostern, Online- & Social-Media-Aktivitäten	Dreiwöchige Kampagnenaktion im April 2021 mit Citylightpostern, Radiospots, Online- & Social-Media-Aktivitäten
Zweiwöchige Kampagnenaktion im Juli 2020 mit Citylightpostern und Online- & Social-Media-Aktivitäten	Verkehrssicherheitsaktion zum Thema „Überholen mit Abstand“ in Kooperation mit dem ADFC Berlin. Buswerbung, Online- & Social-Media-Aktivitäten, Informationsmaterialien.
Aktionswoche zum Thema Pendler*innen im Oktober/November 2020 mit Großflächen, Online- & Social-Media-Aktivitäten sowie Infoständen an Bahnhöfen	Einführung der Dachmarke „Fahrrad Berlin“ zur Wertschätzung und Förderung des Radverkehrs. Kommunikationskit für die Berliner Bezirke. Start der Social-Media-Kanäle der Mobilitätsmarke.
Spielstraßenaktionstag am 22. September mit verschiedenen Aktivitäten	Spielstraßenaktionstag am 22. September mit verschiedenen Aktivitäten
Ausstellung zur Mobilitätswende in der Friedrichstraße, Begleitung der Maßnahme	Entwicklung eines Kommunikationskits für die Berliner Bezirke zur Informationsarbeit im Themenfeld Fahrradstraßen
Infotour in allen Berliner Bezirken mit insgesamt 26 Stationen, Begleitung der europäischen Woche der Mobilität 2020 zum Thema Verkehrslärm	Infotour in allen Berliner Bezirken mit insgesamt 17 Stationen
Umsetzung des Videoformats Verkehrswendy mit fünf Folgen	Umsetzung des Videoformats Verkehrswendy mit drei Folgen
Diverse Bewegtbildprojekte u.a. zur Eröffnung der Karl-Marx-Allee, der Friedrichstraße und der U-Bahnlinie 5.	Diverse Bewegtbildprojekte u.a. zu den Zielen und Leistungen der Mobilitätswende.
Diverse Aktionen: Printanzeigen, Flyer und Broschüren, Aktionsbanner, Visualisierungen, Begleitung laufender Bauprojekte, Begleitung von Eröffnungen, Informationsarbeit zu den Bausteinen der Mobilitätswende	Diverse Aktionen: Printanzeigen, Flyer und Broschüren, Aktionsbanner, Visualisierungen, Begleitung laufender Bauprojekte, Begleitung von Eröffnungen, Informationsarbeit zu den Bausteinen der Mobilitätswende, Aktualisierungen und Weiterführungen begonnener Maßnahmen aus 2020.
Begleitende Pressearbeit zu den Zielen und Erfolgen der Mobilitätswende	Begleitende Pressearbeit zu den Zielen und Erfolgen der Mobilitätswende
Laufende Informationsarbeit über die Social-Media-Kanäle inkl. Erstellung von Inhalten, Grafiken und Animationen	Laufende Informationsarbeit über die Social-Media-Kanäle inkl. Erstellung von Inhalten, Grafiken und Animationen

Weitere Ausgaben aus dem Titel 0700-53101 wurden 2020 u.a. getätig für Broschüren, Fotografen, Foto- & Videomaterial sowie eine Informationsveranstaltung zur Mühlendammbrücke. Im Jahr 2021 wurden Ausgaben aus dem Titel getätig für Broschüren, Fotografen, Foto- & Videomaterial, der Überarbeitung der Website sowie der Bewerberinnenmesse Einstieg.

Zu den geplanten Maßnahmen der Informationskampagne zur Mobilitätswende: Eine Konzeption ist für den Frühsommer 2022 vorgesehen. Nach jetzigem Stand orientieren sich die Maßnahmen 2022 an dem bisherigen Maßnahmengerüst der vergangenen Jahre: aufmerksamkeitsstarke Plakate zu den Motivationen der Mobilitätswende, digitale und analoge Formate zu Informationsangeboten, eine Fortführung der Informations- und Dialogtour vor Ort in den Bezirken sowie aufmerksamkeitsstarke Aktionen wie den Spielstraßenaktionstag am 22. September. Das Thema Straßenbahn wird dabei bei der Konzeption berücksichtigt und mit Informationsmaßnahmen kommuniziert werden.

Zu den Maßnahmen des Radverkehrsplan: Die Maßnahmen des Radverkehrsplans mit dem Schwerpunkt Öffentlichkeitsarbeit sind im Kapitel 5 des RVP beschrieben. Sie orientieren sich an den Eckpfeilern Transparenz, Wertschätzung, Aktivierung sowie Wissensvermittlung und Kompetenzförderung. Eine gesamthafte Konzeption liegt wegen des bisher nicht beschlossenen Haushaltspans nicht vor. Schwerpunkte stellen deshalb vorerst bereits eingeführte Maßnahmen wie STADTRADELN, der Engagementpreis „Fahrrad Berlin“ und die Mobilitätsmarke „Fahrrad Berlin“ dar. Zentrale Veranstaltungen wie die VELO Berlin und das Umweltfestival sollen zur Informationsarbeit genutzt werden.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen des RVP sind zusätzliche Kommunikationsaufgaben zu bewältigen. Gleichzeitig ist kein Aufwuchs des Haushaltstitels vor dem Hintergrund der Finanzlage möglich. Entsprechend wurden die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel auf beide Maßnahmengruppen aufgeteilt. Es wird damit gerechnet, dass sich Synergieeffekte aus beiden Bereichen ergeben.

Folgende Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sind vorgesehen (übergreifend):

Titel	Maßnahme	Budget in Euro
0700-51185	Internetseite luftdaten.berlin.de und App	10.800
0700-53101	Informationskampagne Mobilitätswende	595.000 /559.000
0700-53101	Kommunikationsmaßnahmen zum Radverkehrsplan	400.000
0700-53101	Digitale Kommunikation insbesondere Social Media	26.000
0700-53101	Erstellung und Nachdruck von Informationen (inkl. Broschüren, Foto- und Bewegtbildmaterial)	64.000
0700-53105	Beteiligung an Veranstaltung von zentraler Bedeutung für die SenUMVK, wie VELO Berlin, Umweltfestival. Ausrichtung von Veranstaltungen, die aktuell noch nicht absehbar sind (Vorsorgeplanung).	45.000 /50.000
0700-53316	Ausgaben für Veranstaltungen zur Information der Bürgerinnen und Bürger zu verkehrspolitischen, umwelt-, verbraucher- bzw. klimapolitischen Themen (Vorsorgeplanung).	75.000/77.500
0705-54083	Information der Öffentlichkeit über den Praxistest für die Toiletten für das Berliner Grün, die Einzelheiten werden noch festgelegt.	10.000

0710-53101	Nr. 1 Luftreinhaltung: Fachinformationen zur Vermeidung von Feinstaub auf Baustellen (je 2022/23)	10.000
0710-53101	Nummer 3 - VwVBU (Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt) und Kreislaufwirtschaft (je 2022/23)	20.000
0710-53101	Flyer (2022/23)	5.000
0710-53101	Informationen zum zirkulären Bauen (je 2022/23)	9.000
0710-53101	Fachdialog Urbaner Holzbau (je 2022/23)	5.000
0710-54010	Lärmaktionsplanung	80.000
0710-54018	Öffentlichkeitswirksame Auftaktveranstaltung des FÖJ (je 2022/23)	6.000
0710-54018	Neues Öffentlichkeitsmaterial (Flyer) und Neugestaltung der Internetseite	8.000
0710-54018	FÖJ-Seminarreise nach Brüssel "Europa erleben"	9.000
0720-53101	Herausgabe von Pflichtveröffentlichungen im Rahmen der EG-Wasserrahmenrichtlinie, des Wasserhaushaltsgesetzes und des Berliner Wassergesetzes	6.000
0720-53101	Publikationen, Neu - und Nachdruck von Broschüren für die Bereiche Nachsorgender Bodenschutz und Altlastensanierung für die Umweltbildung	1.000
0720-53101	Informationen der Öffentlichkeit im Bereich Luftgüte und Strahlenschutzvorsorge	3.000
0720-54010	Maßnahmen im Rahmen der Blue Community, Unterstützung von öffentlichen Veranstaltungen mit Thema Wasser, Produktion einer Wanderausstellung	35.000
0750-53101	Informationen zur Klimapolitik im Land Berlin	15.000
0750-54010	techn. Support/ Hosting digitales Monitoring und Informationssystem für die Themen Klimaschutz, Klimafolgen und Klimaanpassung	60.000
0750-54010	Dienstleistungsauftrag zur Planung, Organisation und Durchführung des Tags des Friedhofs	50.000
0750-54103	ImpulsK-Projekt 2022 (umfasst Informationen der Öffentlichkeit zum Thema Energieeffizienz und Klimaschutz und beinhalt u.a. regelmäßig erscheinende Newsletter, Zeitschriften und Webseite)	127.170
0750-54106	Wertschätzungsinitiative	250.000
0780-53101	Kosten für Videoeditierung (Videos der Berliner Tierschutzforumsreihe und der 3R-Replace, Reduce, Refine-Fortbildungsreihe), LTB	1.000
0780-53101	Open Access (OA) Gebühren für die Veröffentlichung eines Fachartikels in Natur & Recht (LTB)	2.490
0780-53101	Aufklärungskampagne zur Verbesserung des Mensch-Stadttauben-Verhältnisses (LTB)	2.000

0780-54053	Sprecher:innenhonorare für das monatliche Berliner Tierschutzforum & 3R Fortbildungsreihe (LTB)	2.000
0780-54053	Veranstaltung des Berliner Tierschutztages in Nov. mit Vorträgen zum Berliner Tierschutz, Catering, Raum-miete (LTB)	1.500

Für die Abteilung Tiefbau (V), Kapitel 0740, gilt: Zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben, u.a. auf Basis des §25 Verwaltungsverfahrensgesetz und der Leitlinien für Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an Projekten und Prozessen der räumlichen Stadtentwicklung, erfolgt die Finanzierung der notwendigen Bürgerbeteiligung jeweils aus der Maßnahme und ist keinem gesonderten Titel bei Kapitel 0740 zugewiesen. Die Maßnahmen basieren auf den Grundsätzen der Beteiligung und die jeweiligen Instrumente (u.a. Internetseite, Beiräte, Flyer, Workshop, mein.berlin, Umfragen, Vor-Ort-Termine, Wurfsendungen, Pressemitteilungen) werden projektspezifisch und verfahrensabhängig festgelegt und eingesetzt.

Bericht Nr.: 17

Veranstaltungen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
Z ÖA

13.04.2022

 9025-1800

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend und zu Kapitel 0705 – Grundsatz – bzw. 0730 – Verkehr –

Titel 54053 Veranstaltungen

Folgendes beschlossen:

„Welche Kosten für Veranstaltung, Messebeteiligungen u.ä. sind in welchen Titeln jeweils vorgesehen und wie begründet sich die Beteiligung an den Kosten jeweils und welche Ziele werden jeweils verfolgt?“

(FDP)

„Bitte um Bericht zu geplanten Veranstaltungen.“

(SPD/GRÜNE/LINKE)

„Zu 2. Veranstaltungen/Workshops im Rahmen verkehrspolitischer Zielsetzung:

Welche Veranstaltungen sind geplant?

Zu 3.: Bitte um Bericht zu Sitzungen und Aktivitäten des Verkehrssicherheitsforums in 2020/2021.

Zu 9. (Qualifizierungsreihe Mobilitätsgesetz): Bitte um Erläuterung. Was ist die Qualifizierungsreihe „Mobilitätsgesetz“ unter Nr. 9? Wer partizipiert von der Qualifizierungsreihe?“

(SPD/GRÜNE/LINKE)

„Lfd. Nr. 2: Welche Veranstaltungen und Workshops wurden in den Jahren 2020 und 2021 mit welchen Kosten durchgeführt? Welche sollen in den Jahren 2022 und 2023 mit welchen Kosten durchgeführt werden?“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Stadtgesellschaftlich wird ein hohes und steigendes Maß an Interaktion zu verkehrsplanerischen und -politischen Zielsetzungen beobachtet und notwendig. Die hierzu erforderlichen Abstimmungen bedürfen einer strukturellen Organisation und somit finanziellen Absicherung.

Die Begleitgremien unterstützen den Senat bei dem Monitoring und der Evaluation der Strategien und Maßnahmen, sie dienen der Qualitätssicherung und dem fachlichen Austausch der an den Prozessen beteiligten. Es handelt sich um eingeführte Formate, die die Erarbeitung von strategischen Planwerken und die Umsetzung der dort erarbeiteten Maßnahmen begleiten (z.B. Runder Tisch Mobilität und Verkehr zum Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr, das Verkehrssicherheitsforum zum Monitoring der Aktivitäten in der Verkehrssicherheitsarbeit). Einzelne Aspekte sind über das Mobilitätsgesetz Berlin strukturell vorgeschrieben (z.B. die Durchführung des FahrRat u.a.), andere entstammen langjähriger Traditionen (z.B. das Verkehrssicherheitsforum) und sollen fortgeführt werden.

Unter anderem folgende Sitzungen sollen aus dem Titel 0730-54053 finanziert werden:

- Veranstaltungen/Workshops im Rahmen verkehrspolitischer Zielsetzungen
- Sitzungen „Runder Tisch Mobilität und Verkehr“ zur Begleitung der Umsetzung des StEP MoVe
- Sitzungen des Begleitgremiums „FahrRat“ gemäß Vorgaben des MobG BE
- Workshops zu Themen des Radverkehrs im Zuge der Umsetzung des Radverkehrsplans sowie Auszeichnung „Engagementpreis Fahrrad Berlin“
- Vorbereitung, Begleitung und Nachbereitung der Verkehrssicherheitsarbeit
- Vorbereitung und Durchführung von Veranstaltungen zum Wirtschaftsverkehr (Umsetzungsmonitoring Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept/Austauschplattform Wirtschaftsverkehr) und Begleitung von Maßnahmen
- Bund/Länderfachausschüsse
- Qualifizierungsreihe „Mobilitätsgesetz“

Die konkreten Kosten ergeben sich in Abhängigkeit aus der Anzahl der durchzuführenden Sitzungen p.a. und variieren ggf. in den Jahren je nach Schwerpunktsetzung der Fragestellungen und Sitzungen.

Im Einzelnen:

Veranstaltungen/ Workshops im Rahmen verkehrspolitischer Zielsetzungen

Themenbezogene Workshops sind zur fachlichen Qualifizierung der Mitarbeitenden der Abt. IV, teilweise der Mitarbeitenden der Abt. V und auch der Vertretenden der Bezirksamter kontinuierlich notwendig. Sie beziehen sich auf Schwerpunkttaufgaben bei der Verkehrsplanung, auf aktuelle Änderungen im Arbeitsprozess und der Rechtsprechung. Im Einzelnen sollen sie mit dem dargebotenen Wissen und den aktualisierten Erkenntnissen zur Umsetzung verkehrspolitisch hoch angesiedelter Ziele dienen. Hierbei sind unterschiedliche Schwerpunktsetzungen möglich und vorgesehen. Grundsätzlich geht es um die Handhabung neuer (Rechts-) Grundlagen für die Planung, bei Einführung neuer, zusätzlicher Aufgabenbereiche und den Erfahrungsaustausch.

Sitzungen „Runder Tisch Mobilität und Verkehr“

Der „Runde Tisch Mobilität und Verkehr“ begleitet den Fortschreibungsprozess und die Umsetzung des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (Erarbeitung und Monitoring/Evaluation gemäß MobG BE gesetzlich vorgeschrieben). Bereits das Vorgänger-Planwerk wurde nach einer Verabschiedung im Senat durch das Begleitgremium hinsichtlich der Umsetzung und der Evaluation begleitet. Die guten Erfahrungen sollen fortgeführt werden. Hierzu ist eine jährliche Sitzung zum Zwecke des Monitorings von Maßnahmen und Teilstrategien vorgesehen.

FahrRat & Workshops zu Themen des Radverkehrs im Zuge der Umsetzung des Radverkehrsplans

Mit dem Mobilitätsgesetz Berlin (MobG BE) ist die Begleitung der Prozesse zum Radverkehr über den FahrRat gesetzlich installiert worden. Es geht in den Sitzungen darum, die Entwicklungen im Radverkehr, die Erkenntnisse aus dem Umsetzungsprozess des Radverkehrsplans, aktuelle Datengrundlagen, und anderer Rahmenplanungen (Nahverkehrsplan, Fußverkehrsstrategie etc.), neue wissenschaftliche und fachplanerische Erkenntnisse und neue Projektideen in regelmäßigen Abständen in den Sitzungen des Beratungsgremium FahrRat zu überprüfen, zu diskutieren und das Fachwissen der unterschiedlichen Akteure im Radverkehr thematisch zu bündeln.

Vorbereitung, Begleitung und Nachbereitung der Verkehrssicherheitsforen

Das Verkehrssicherheitsforum wurde 2005 ins Leben gerufen und tagte üblicherweise jährlich. In den Sitzungen werden die Entwicklungen der Verkehrsunfallstatistik vertieft analysiert und bewertet, die Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms behandelt und die verschiedenen Aktivitäten der einzelnen an der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligten Akteure gebündelt, um über jährliche Berichte ein Monitoring und eine Evaluation der Aktivitäten sicherzustellen. Die aktuelle Erarbeitung des Verkehrssicherheitsprogramm 2030 bedarf einer inhaltlichen Begleitung und einem späteren Umsetzungsmonitoring. Es geht dabei auch um den Austausch, die Zusammenführung und Bündelung des Fachwissens und der Aktivitäten der unterschiedlichen Akteure der im Bereich Verkehrssicherheitsarbeit. Neben den Mitgliedern der Charta für Verkehrssicherheit wirken nach Bedarf weitere Akteure und Unterstützende der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin mit.

Veranstaltungen zur Umsetzung des integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts Berlin und Durchführung von Veranstaltungen zum Wirtschaftsverkehr

Die Fortschreibung und Umsetzung von Planwerken funktioniert nicht mehr ohne eine Einbeziehung mindestens der wesentlichen Stakeholder. Gerade auch der Wirtschaftsverkehr profitiert von einem derartigen Austausch der Beteiligten, weil wesentliche Aktivitäten/Maßnahmen nur durch Einzelpersonen bzw. Unternehmen und weniger durch die öffentliche Hand vorangetrieben werden. Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept wurde 2021 verabschiedet, dort verankert ist die „Austauschplattform Wirtschaftsverkehr“, darüber ist sind das über das MobG BE gesetzlich verankerte Monitoring sichergestellt.

Das Themenfeld Wirtschaftsverkehr ist vielfältig. Neben Fragen des Schwerlastverkehrs, zu Liefern und Laden, zur Binnenschifffahrt, zum Schienengüterverkehr treten unterschiedliche Fragestellungen auf. Zukünftig wird es verstärkt darum gehen, themenbezogene Veranstaltungen (bspw. zur Berliner Binnenwasserstraßeninfrastruktur und deren Nutzung) zu diesen verschiedenen Fragestellungen durchzuführen, um aus laufenden Arbeiten zu informieren und die Netzwerke und Informationsflüsse zwischen den Verbänden und Vereinen, den Unternehmen, den Bezirken und den diversen

weiteren Akteuren sowie der öffentlichen Hand sicherzustellen. Dabei geht es auch um die Etablierung eines kontinuierlichen Austauschs zwischen den Beteiligten, um zeitnah wesentliche Herausforderungen identifizieren zu können, Handlungsnotwendigkeiten anzusprechen oder Synergieeffekte erzielen zu können.

Bund/ Länderfachausschüsse

Die Beteiligung an den Bund-Länder-Fachausschüssen und Ländergremien ist für die Umsetzung bzw. Behandlung politischer bzw. länderübergreifender Vorgaben erforderlich. Beispiele sind der Bund - Länder-Fachausschusses für Eisenbahnen und Bergbahnen - LAEB - (Gremium des AK Bahnpolitik) , Bund - Länder-Fachausschuss BOStrab, Länderfachausschuss spurgeführter Ortsverkehrssysteme -LSO - sowie Unterarbeitsgruppen dieser Gremien, die zu einzelnen Fachthemen eingesetzt werden. Damit ist teilweise verbunden, die Organisation und die Finanzierung der Konferenzen zu übernehmen.

Qualifizierungsreihe „Mobilitätsgesetz“

Hierbei handelt es sich um ein Fortbildungsangebot für verschiedene Zielgruppen innerhalb der Berliner Verwaltung, in dem die Gesetzesinhalte und die dahinterliegenden Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes vermittelt, die benannten Planwerke vorgestellt sowie Hinweise für die Anwendung und Auslegung des Mobilitätsgesetzes gegeben werden. Ziel der Fortbildungen ist zu vermitteln, wie die Mobilitätswende in Berlin gelingen kann und welchen Beitrag das Mobilitätsgesetz dazu leistet. Die Teilnehmer:innen sollen vor allem die Aufgaben kennen, die sich aus dem Gesetz für die Verwaltungsarbeit ergeben.

Die Fortbildungen werden über die Berliner Verwaltungsakademie angeboten. Bislang fanden zwei Veranstaltungen mit dem Titel „Einführung ins Berliner Mobilitätsgesetz“ statt, weitere Veranstaltungen, sowohl einführende als auch vertiefende, sind für 2022 und 2023 geplant. Explizit für den Rad- und Fußverkehr ist der Auftrag zum Angebot von Fortbildungen auch in § 38 (4) bzw. 51 (9) MobG verankert.

Das Fortbildungsprogramm richtet sich nicht nur an die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, sondern auch an weitere Beschäftigte aus den Haupt- und Bezirksverwaltungen, die einen dienstlichen Bezug zum Berliner Mobilitätsgesetz haben.

Im Haushaltsjahr 2020 wurden Ausgaben i.H.v. insgesamt 37.240,86 € geleistet, für i.W. Kontext Rad- / Fußverkehr (VeloBerlin, Protect Intersections (geschützte Kreuzungen)), im Zusammenhang mit dem Kuratorium für den gemeinsamen Prüfungsausschuss zur Prüfung der Betriebsleiter von Straßenbahnbetrieben und einer abteilungsinternen Klausur zur Aufgabenausrichtung auf verkehrspolitische Schwerpunktsetzungen.

Im Haushaltsjahr 2021 wurden Ausgaben i.H.v. insgesamt 77.887,54 € geleistet, für das Gremium FahrRat und die Teilnahme am ITS-Weltkongress (intelligente Verkehrssysteme).

Folgende Veranstaltungen sind darüber hinaus 2022/23 übergreifend geplant:

Titel	Maßnahme & Ziele	Summe in Euro 2022	Summe in Euro 2023
0700-53105	<p>Teilnahme der SenUMVK an der Berufsinformationsmesse "Messe Einstieg" am 18. & 19. November 2022</p> <p>Teilnahme der SenUMVK vor allem zur Bewerbung der hiesigen Ausbildungsmöglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Duales Studium „Bauingenieurwesen“ in der Abteilung V - Tiefbau - Ausbildung zur/ zum Forstwirtin/ Forstwirt bei den Berliner Forsten - Ausbildung zur/ zum Gärtnerin/ Gärtner - Fachrichtung Zierpflanzenbau im Pflanzenschutzaamt <p>Die Messe Einstieg ist eine der größten Berufsorientierungsmessen in der Region für die Zielgruppe Schülerinnen und Schüler. Es sollen die Einstiegsmöglichkeiten dargestellt und die SenUMVK / das Land Berlin als ein attraktiver Arbeitgeber präsentiert werden.</p> <p>Der Messeauftritt dient der Gewinnung von Nachwuchskräften und im Rahmen der Ausbildung damit der Sicherung von qualifiziertem Personal. Messebeteiligung ist ein Bestandteil des Personalmarketings und soll die Schülerinnen und Schüler für eine der Berufseinstiegsmöglichkeiten im Haus/ Landesdienst begeistern sowie direkte Kontakte zu Mitarbeitenden ermöglichen. Es braucht engagierte und interessierte Nachwuchskräfte, um die zukünftige Leistungsfähigkeit der SenUMVK erhalten zu können. Vor allem im Zuge des demografischen Wandels und der wachsenden Stadt herrscht ein hoher - und wachsender - Personalbedarf.</p>	8.000	8.000
0700-53105	Beteiligung an Veranstaltung von zentraler Bedeutung für die SenUMVK, wie VELO Berlin, Umweltfestival. Ausrichtung von Veranstaltungen, die aktuell noch nicht absehbar sind (Vorsorgeplanung).	37.000	42.000
0700-53316	Ausgaben für Veranstaltungen zur Information der Bürgerinnen und Bürger zu verkehrspolitischen, umwelt-, verbraucher- bzw. klimapolitischen Themen (Vorsorgeplanung).	75.000	77.500

0705-54053	<p>Europapolitisches Qualifizierungsseminar „Europa mitdenken“ in Brüssel.</p> <p>Die Durchführung des europapolitischen Qualifizierungsseminars „Europa mitdenken“ für die politische Leitung und die Leitungen der Abteilungen im Zweijahres-Rhythmus leistet einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Europakompetenz in der Berliner Verwaltung und stellt zudem eine Verpflichtung aus dem Senatsbeschluss zur Stärkung der Europakompetenz in der Berliner Verwaltung (Nr. S-1078/2018) dar. Die tägliche Arbeit der Verwaltung ist stark von europarechtlichen und -politischen Vorgaben geprägt. Mit dem Qualifizierungsseminar wird die Sensibilität für europäische Themen auf Leitungsebene gestärkt und es werden Anreize gesetzt, sich frühzeitig in den europäischen Prozess einzubringen.</p>	10.000	0
0705-54053	<p>Fachpolitische Veranstaltungen in Kooperation mit dem Berliner Büro in Brüssel, wie beispielsweise Europawoche</p> <p>Als integralem Bestandteil des europäischen Mehrebensystems obliegt es dem Land Berlin einerseits, sich aktiv am europäischen Willensbildungsprozess zu beteiligen und zugleich eine Information der Öffentlichkeit über die entsprechenden dahingehenden Aktivitäten sicherzustellen. Dazu ist beispielsweise die im Koalitionsvertrag vorgesehene Aufwertung des Büros des Landes Berlin bei der EU in Brüssel durch eine verstärkte Präsenz der Berliner Akteurinnen und Akteure vorgesehen, beispielsweise im Rahmen der Ausrichtung fachpolitischer Veranstaltungen.</p>	30.000	20.000
0705-54053	<p>Veranstaltungen i.R. der Zusammenarbeit mit den Partnerstädten Berlins und internationalen Kooperationspartnern</p> <p>Ausbau gezielter bi- und multilateraler/partnerschaftlicher Kooperationen den Berliner Partnerstädten; Verpflichtungen ergeben sich aus den Abkommen über die Zusammenarbeit mit den Partnerstädten Berlins und internationalen Kooperationspartnern. Zur Umsetzung dieser Verpflichtungen sind Veranstaltungen im Rahmen von sieben anstehenden Partnerschaftsjubiläen geplant: darunter im</p>	20.000	10.000

	Jahr 2022 Los Angeles, Paris und Brüssel sowie im Jahr 2023 beispielsweise Madrid und Mexiko-Stadt. Hierfür fallen Kosten unter anderem für Verdolmetschung, Sprecher*innenhonorare, Unterbringung, Catering, Raummieter an. Neben den Veranstaltungen der Jubiläen erhöht sich stetig das internationale Interesse an Besuchen in der Stadt Berlin, wie die Betreuung der hochrangigen Delegationen auch im Rahmen von Veranstaltungen zeigt.		
0705-54053	<p>Veranstaltungen in Verbindung mit Mitgliedschaften in europäischen und internationalen Netzwerken wie EUROCITIES, C40, ICLEI und dem Bürgermeisterkonvent.</p> <p>Die Mitgliedschaften in europäischen und internationalen Netzwerken wie EUROCITIES, C40, ICLEI, dem Bürgermeisterkonvent erfordern von Zeit zu Zeit die Ausrichtung eigenständiger Veranstaltungen, um der bestehenden Erwartungshaltung anderer Mitgliedstädte (auch in Hinblick auf die finanziellen und organisatorischen Kapazitäten) zu entsprechen und das Standing Berlins zu verbessern. Die Ausrichtung entsprechender Veranstaltungen erfolgt themen- und anlassbezogen und leistet jeweils einen relevanten Beitrag zur Erreichung übergeordneter politischer Zielstellungen.</p>	7.500	7.500
0705-54053	<p>EUROCITIES Environment Forum</p> <p>Ausrichtung des EUROCITIES Umweltforums im Jahr 2023 zur nachhaltigen Erhöhung der Sichtbarkeit Berliner umweltpolitischer Positionen im europäischen Städtenetzwerk EUROCITIES.</p>	0	100.000
0705-54053	<p>European Mobility Week</p> <p>Die European Mobility Week wird von der europäischen Kommission ausgerichtet. Primäres Ziel ist mediales Interesse für nachhaltige urbane Mobilität zu generieren und Städte und Kommunen, die innovative Maßnahmen für nachhaltige Mobilität vorantreiben, zusammenzubringen. Es soll in der Woche besondere Aktivitäten der Städte geben. Aus Deutschland nehmen 129 Kommunen teil.</p>	2.500	2.500
0710-54018	Öffentlichkeitswirksam e Auftaktveranstaltung des FÖJ	6.000	6.000

	Im jährlichen Abstand wird im Rahmen einer Veranstaltung Bericht über den Stand der Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) gem. §§ 79, 85 Wasserhaushaltsgesetz sowie § 2d Berliner Wasser- gesetz erstattet. Nach Artikel 14 der WRRL sind die Länder verpflichtet, eine umfassende Information und Anhörung der Öffentlichkeit zu gewährleisten.		
0720-53105	<p>Unterstützung der Messe TAUSENDWASSER 2023</p> <p>Messe- und Kongress-Plattform aus der Metropolen- region Berlin-Brandenburg für die Wasserwirtschaft. In Ablösung der ehemaligen Ausstellung WASsErLe- ben ist die Messe ist eine wichtige Veranstaltung, so- wohl um die technischen Entwicklungen von Mess- techniken, Messsystemen und Geräten zu verfolgen als auch die Möglichkeiten der Fachkräfteskizze nutzen zu können.</p>	0	8.100
0720-54010	Bekanntmachung der WRRL und Transparenz des Umsetzungsprozesses	1.750	1.750
0720-54010	<p>Unterstützung und Mitwirkung der Blue Community auf der Messe TAUSENDWASSER 2023 und anderen Veranstaltungen.</p> <p>Messe- und Kongress-Plattform aus der Metropolen- region Berlin-Brandenburg für die Wasserwirtschaft. Die Messe wird publikumswirksam genutzt um auf die Ziele und Verpflichtungen des Landes Berlin als Blue Community Berlin, sowie auf notwendige aktuelle und zukünftige Handlungsfelder im Bereich Wasser hinzuweisen.</p>	6.550	6.550
0720-54010	<p>Verfestigung und Ausweitung von Pilotprojekten zum lokalen Grundwassermanagement.</p> <p>Bürgerinformationsveranstaltung(en) zu dezentralen Grundwasserhaltungsanlagen.</p>	2.500	2.500
0720-54010	<p>Veranstaltungen im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Wasser.</p> <p>Informationsveranstaltungen / Stakeholder- workshops zum Masterplan Wasser und seinen Teil- projekten.</p>	10.000	10.000
0720-54010	<p>Workshop Bodenschutzkonzeption</p> <p>"Vorstellung des Abschlussberichts zur Entwicklung einer Berliner Bodenschutzkonzeption.</p>	1.750	1.750

	Um die Böden noch gezielter zu schützen, entwickelt das Referat II C Bodenschutz, Boden-, Altlasten- und Grundwassersanierung derzeit eine Berliner Bodenschutzkonzeption als Strategiepapier. Workshop mit Fachöffentlichkeit, Teilnehmeranzahl: ca. 120 Personen. Organisation der Veranstaltung bei Sen-UMVK in der Brunnenstraße. Monetäre Unterstützung für den Transport von Stehtischen, Garderobenständen, Pinnwände, Stehpult und Stühle, ggfs Getränke.		
0750-54103	Umsetzung von Veranstaltungen auf den Berliner Energietagen. Die Teilnahme an den Berliner Energietagen dient zur Information und Kommunikation der klimapolitischen Zielsetzung des Landes Berlin.	48.010	48.010
0751-54053	Internationale Grüne Woche Publikumsstärkste Veranstaltung mit Wald-/Umweltbezug im Raum Berlin/Brandenburg - Vermittlung der Bedeutung der Wälder für die Metropole Berlin, Darstellung der Tätigkeiten zur Erhaltung und Pflege der Wälder durch die Berliner Forsten, aktuelle Themenschwerpunkte (z.B. Müll, Waldbrand o.ä.), Waldschulprogramm, Bürgerkommunikation - neben dem eigenen Messestand, besteht direkte Anbindung an den Gemeinschaftsstand der deutschen Forstbranche.	30.000	30.000
0751-54053	Deutsche Walddage 2022 /23 Jährlicher bundesweiter Aktionstag zum Wald mit gemeinsamen Motto und dezentralen Veranstaltungen in den Ländern - ggf. mit zentraler Veranstaltung und/oder Pressetermin im politischen Berlin.	3.000	3.000
0770-54053	Es handelt sich hierbei um einen Pauschalansatz als Vorsorge für Arbeitsveranstaltungen ohne Wirkungen nach außen. Konkrete Veranstaltungen sind gegenwärtig nicht geplant. Deren Notwendigkeit ergibt sich im Verlaufe des Haushaltjahres und dient der Aufrechterhaltung der Arbeitsfähigkeit.	7.500	7.500
0780-53105	Beteiligung des Landes Berlin an der IGW Im Rahmen der „Internationalen Grünen Woche“ (IGW) findet jedes Jahr ein internationales Agrarministertreffen (Global Forum for Food and Agriculture [GFFA] statt, das vom Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL), der Messe Berlin	35.000	285.000

	GmbH und dem Land Berlin finanziert wird. Der Berliner Anteil i.H.v. 35.000 € wird u.a. für die Anmietung wechselnder Veranstaltungsräumlichkeiten und für die Übernahme von Übernachtungskosten der teilnehmenden Ministerinnen und Minister samt Begleitpersonen eingesetzt.		
0780-54053	Durchführung der Amtschefkonferenz anlässlich der IGW	5.000	5.000
0780-54053	Sprecher:innenhonorare für das monatliche Berliner Tierschutzforum & 3R Fortbildungsreihe. Öffentlichkeitsarbeit, Stärkung der tierfreien Forschung, Ehrung engagierter Menschen im Berliner Tierschutz, Bildung, Fortbildung und Aufklärung (Veranstaltungen der LTB).	2.000	0
0780-54053	Veranstaltung des Berliner Tierschutztages in Nov. mit Vorträgen zum Berliner Tierschutz, Catering, Raummiete. Öffentlichkeitsarbeit, Stärkung der tierfreien Forschung, Ehrung engagierter Menschen im Berliner Tierschutz, Bildung, Fortbildung und Aufklärung (Veranstaltungen der LTB).	1.500	0
0780-54053	AGT-Vorsitz Das Land Berlin hat in den Jahren 2022 und 2023 den Vorsitz der Bund/Länder-„Arbeitsgruppe AGT“ gemeinsam mit BB. Insgesamt sind dafür 4 Sitzungen vorgesehen.	1.400	1.400
0780-54053	Agrarbereich Info-Veranstaltungen und IT-Schulungen der Landwirte lt. Landwirtschaftsstaatsvertrag, Regionaltagung der Qualitätskontrolleure.	4.000	5.000
0780-54053	Schulungen zum Qualitätsmanagement QM-Beauftragte und Auditoren unterliegen einer Fortbildungspflicht.	5.000	5.000
0780-54053	Fortbildungstagung Tierseuchen Auf der Grundlage EU-rechtlicher Vorschriften ist das Land Berlin verpflichtet, in regelmäßigen Abständen Übungen zu hoch gefährlichen Tierseuchen durchzuführen (Fortbildung der amtlichen Tierärzte).	2.100	2.100

Für die Abteilung Tiefbau (V), Kapitel 0740, gilt: Zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben, u.a. auf Basis des §25 Verwaltungsverfahrensgesetz und der Leitlinien für Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an Projekten und Prozessen der räumlichen Stadtentwicklung, erfolgt die Finanzierung der notwendigen Bürgerbeteiligung jeweils aus der Maßnahme und ist keinem gesonderten Titel bei Kapitel 0740 zugewiesen. Die Maßnahmen basieren auf den Grundsätzen der Beteiligung und die jeweiligen Instrumente (u.a. Internetseite, Beiräte, Flyer, Workshop, mein.berlin, Umfragen, Vor-Ort-Termine, Wurfsendungen, Pressemitteilungen) werden projektspezifisch und verfahrensabhängig festgelegt und eingesetzt.

Bericht Nr.: 18

Verkehrsinformationszentrale und Land Brandenburg

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

06.04.2022

IV D 31

☎ 030 9025 1462

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Aus welchen Titeln erhält die Verkehrsinformationszentrale mittelbar oder unmittelbar Mittel im Einzelnen, auf welcher Grundlage und zu welchem Zweck?

Auf welcher Grundlage und in welcher Form ist die dauerhafte Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg geplant?

Gab es eine Untersuchung zur Zusammenlegung der Verkehrsinformationszentralen von Berlin und Brandenburg?“

(FDP)

Titel 81213 Technische Ausstattung Verkehrsinformationszentrale Berlin

„Welche Maßnahmen sind im Einzelnen vorgesehen?

Wie waren die IST-Ausgaben in 2021?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Die VIZ informiert die Verkehrsteilnehmenden verkehrsträgerübergreifend über die aktuelle und prognostizierte Verkehrssituation in Berlin und Teilen Brandenburgs zur Steigerung des Verkehrsflusses, der Verkehrssicherheit und der Umweltverträglichkeit.

Alle Dienstleistungen im Zusammenhang mit der VIZ (Verkehrsredaktion, Datenmanagement etc.) werden aus dem Titel 54056 bezahlt. Die Technische Ausstattung der VIZ (Reparatur-/Instandhaltungs-/Investitionskosten etc.) werden aus dem Titel 81213 bezahlt. Hier erfolgt zudem eine Kofinanzierung des Bundes im Rahmen des Projektes „Saubere Luft“, da die Straßentechnik und die daraus generierten Daten Grundlage für zahlreiche Berechnungen u.a. zur Luftschadstoffbestim-

mung sind. Insbesondere die von der Verkehrsredaktion qualitätsgesicherten und hochaktuellen Informationen zu Baustellen und sonstigen Störungen bilden einen exklusiven Datensatz im Land Berlin.

Mit der stetigen Zunahme der Pendlerverkehre zwischen Berlin und Brandenburg erhält auch die Aufrechterhaltung des Verkehrs in den regionalen Korridoren eine immer größere Bedeutung.

In Rahmen der Verwaltungsvereinbarung zum länderübergreifenden Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Berlin Brandenburg (VMM) haben die Länder dahingehend eine weitere Zusammenarbeit beschlossen. Bereits heute sorgt die VIZ im Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg bspw. mit der Darstellung einer gemeinsamen Verkehrslage, dem Airport bezogenem Informationssystem (AIRVIS), der Einbindung von Sharing-Angeboten und Bahnhöfen für eine gemeinsame Betrachtung von Verkehr und Mobilität beider Bundesländer.

Da es keine Verkehrsinformationszentrale im Land Brandenburg gibt, gab es auch keine Untersuchungen zu einer Zusammenlegung. Beide Länder werden wie oben beschrieben bereits heute und zukünftig noch stärker, durch die VIZ Berlin abgedeckt.

Im Titel 81213 ist die Erneuerung der stationären Verkehrsdetektion mit Wärmebildkameras vorgesehen. Weitere technische Ausstattung der VIZ (Reparatur-/Instandhaltungs-/Investitionskosten etc.) werden ebenfalls aus dem Titel 81213 bezahlt.

Im Jahr 2021 wurde im Titel 81213 aufgrund von Umstrukturierungsprozessen der VIZ und noch nicht abgeschlossenen Vergabeverfahren eine kleinere Summe beansprucht. Für die Jahre 2022/2023 sind u.a. mit der Erneuerung der stationären Detektion große Maßnahmen geplant und auch bereits gestartet.

Bericht Nr.: 19

Finanzierung Busspuren

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher -
und Klimaschutz
IV C 2

04.04.2022
9025 1015

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0730 - Verkehr -

Übergreifend Finanzierung Busspuren

Folgendes beschlossen:

„Aus welchen Titeln finanziert sich die schnellere Umsetzung von bereits angeordneten Busspuren? Welche Mittel sind hierfür für 2022 und 2023 jeweils vorgesehen?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Die Umsetzung von angeordneten Busspuren obliegt dem jeweilig zuständigen, bezirklichen Bau- lastträger. Einen regulären Titel der Senatsverwaltung zur Finanzierung gibt es nicht.

Bericht Nr.: 20

Altersfluktuation

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

07.04.2022

Z P 1

925 1961

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0700 – Politisch-Administrativer Bereich und Service –

Titel 42260 Bezüge der Beamtinnen/Beamten für Maßnahmen im Rahmen des Wissenstransfers

Folgendes beschlossen:

„Detaillierte Darstellung der planbaren Altersfluktuation und den eingeleiteten Maßnahmen / Projekten zur Personalentwicklung“

(SPD / Grüne / Linke)

Hierzu wird berichtet:

Bis zum Ende des Jahres 2030 werden nach derzeitigem Stand insgesamt fast 400 Beschäftigte die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz aufgrund des Erreichens der Regelaltersgrenze für Renten- bzw. Pensionseintritt verlassen. Die Verteilung auf die einzelnen Jahre sind nachfolgender Aufstellung zu entnehmen:

2022	20
2023	33
2024	42
2025	35
2026	47
2027	47
2028	49
2029	69
2030	52
gesamt	394

Die Beschäftigten der Berliner Verwaltung stehen vor vielen Herausforderungen; hier gehören vor allem die Auswirkungen des demografischen Wandels dazu. In folgenden Handlungsfeldern sollen diese Herausforderungen im Haus bewältigt werden:

Im Rahmen des **Wissensmanagements** können verschiedene Instrumente genutzt werden, damit bei planbaren Personalabgängen fachspezifisches Wissenspotenzial für die Nachbesetzung gesichert wird und somit für die Dienststelle erhalten bleibt. Zu diesen Wissenstransfer-Prozessen gehören zum Beispiel die Stellendoppelbesetzungen oder auch der Einsatz von Senior Experten.

Es wird im Haus das Ziel der stetigen **Ausbildungsförderung** verfolgt. Eine qualitativ hochwertige Ausbildung sowie die Betreuung und Begleitung von Nachwuchskräften oder temporärer Kräfte sichert die künftige Bereitstellung von qualifiziertem Personal. In den nachgeordneten Einrichtungen der SenUMVK werden die Dualen Berufsausbildungen Forstwirt/in, Fischwirt/in sowie Gärtner/in für Zierpflanzenbau angeboten. In der Abteilung Tiefbau sind Dual Studierende für den Studiengang „Bauingenieurwesen“ tätig. Darüber hinaus werden verstärkt die Nachwuchskräfte im allgemeinen nichttechnischen Verwaltungsdienst, darunter Verwaltungsfachangestellte, Regierungssekretärin/wärter/innen auf Widerruf, Regierungsinspektoren/innen auf Probe und Regierungsräte/innen auf Probe im Haus angeleitet; so können diese Nachwuchskräfte im Anschluss als neue Beschäftigte der Dienststelle gewonnen werden.

Die Personalentwicklung ist ein kontinuierlicher Prozess, der sich über das gesamte Berufsleben erstreckt. Personalentwicklung umfasst alle Maßnahmen, die es ermöglichen, die Kompetenzen und Potenziale der Beschäftigten zu erkennen, zu erhalten und in Abstimmung mit den Zielen der Beschäftigten und dem Bedarf der Organisation zu fördern.

Das Personal ist die wichtigste Ressource für die Dienststelle. Deshalb ist wirksame Personalentwicklung ein essentieller Bestandteil für eine erfolgreiche und zukunftsgewandte Verwaltung. Um Beschäftigte in Hinblick auf altersbedingt vakante Aufgabengebiete entsprechend zu entwickeln und zu fördern, stehen der SenUMVK dabei beispielhaft folgende **Personalentwicklungsinstrumente** zur Verfügung:

- Zentrale Personalentwicklungsberatung
- Bedarfsorientierte Fortbildungen, darunter
 - Kompetenz- oder fachbezogene Seminare, auch bei externen Bildungsträgern und Anbietern
- Berufsqualifizierende Lehrgänge
- Jahresgespräche
- Teamentwicklungsprozesse
- Coachings von Teams oder Einzelpersonen
- Hospitationen

Zu Bericht Nr.: 21

Digitalisierung optimierter Geschäftsprozesse nach dem EGovG Bln

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

05.04.2022

ZeGov

90251907

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0700 - 51135 und 54003

Titel 51135 Digitalisierung optimierter Geschäftsprozesse nach dem EGovG Bln
Titel 54003 Geschäftsprozess optimierung

folgende Frage gestellt:

„Auflistung der bereits optimierten Geschäftsprozesse, die noch digitalisiert werden müssen.“

„Auflistung der geplanten Maßnahmen zur Optimierung der Geschäftsprozesse.“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

Hierzu wird berichtet:

Auflistung der bereits optimierten Geschäftsprozesse, die noch digitalisiert werden müssen.

Folgende optimierte Prozesse stehen vor der Digitalisierung:

1. Registerpflicht nach der 44. BImSchV → Nachnutzung einer EfA Leistung
2. Prozesse im Rahmen des Strahlenschutzes → Onlineportal zu Datenübertragung an die Strahlenmessstelle
3. Prozesse der Leistungsgruppe Sterbefall → Fachverfahren eFriedhof
4. Prozesse der Straßen- und Grünflächenämter zur Weiterentwicklung des Verkehrsinformationssystems → Projekt VISS 2025
5. Prozesse Veranstaltungsanmeldung im Rahmen des Immissionsschutzes → Einführung BLUES
6. Prozesse im Artenschutz → Einführung AspeManagementsystem und BDA
7. Prozesse Ausnahmegenehmigungen der Parkraumbewirtschaftung → digitale Umsetzung noch nicht geplant
8. Prozesse zur Bekämpfung der Ambrosiapflanze → Nachnutzung des Ambrosia-Atlas Brandenburg

9. Prozesse interner Abläufe zur Einführung der Digitalen Akte

Auflistung der geplanten Maßnahmen zur Optimierung der Geschäftsprozesse.

Folgende Maßnahmen zur Optimierung sind geplant:

1. **Inventur** - Fortführung des Projektes Prozessinventur in der SenUMVK (IST-Aufnahme)

- D.h. mit den Methoden des Geschäftsmanagements werden die Verwaltungsabläufe untersucht
- Identifikation der Führungs-, Kern- und Unterstützungsprozesse der Behörde und Darstellung in der Prozesslandkarte (Interviews, Workshop)
- Erhebung der Prozesse in Prozesssteckbriefen
- Erstellung eines Prozessregisters
- IST- Dokumentation und - Analyse der Prozesse
- Festlegung einer sachgerechten Priorisierung der Prozesse nach den Merkmalen u.a. OZG- Relevanz, Fallzahlen, Häufigkeit, Klickzahlen im Serviceportal, Digitalisierungspotenziale, politische Bedeutung gemeinsam mit Ressortdigitalisierungsbeauftragten der SenUMVK

2. **Optimierung** - Erarbeitung von Optimierungsprozessen bei identifizierten und prioritisierten Prozessen im Ressort

- Erstellung der SOLL- Prozess- Konzeption und fachliche Einschätzung beabsichtigter Optimierungsmaßnahmen
- Erstellung eines Maßnahmenkatalogs
- Identifizierung von ressortübergreifenden Verbesserungsmaßnahmen (Nachnutzung)

3. **Rollout** des Standardprozesses

- Anstoß der Umsetzung von erarbeiteten Sollprozessen
- Ggf. weitere Projektunterstützungen in den Fachabteilungen
- Ggf. Softwareeinsatz/-kauf
- Schaffung von Richtlinien/Gesetzesänderungen etc.

Bericht Nr.: 22

Dienstleistungen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

04.04.2022

Z P 61

☎ 925 1949

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0700 – Politisch-Administrativer Bereich und Service –

Titel 540 10 Dienstleistungen

Folgendes beschlossen:

„Bitte um genauere Erläuterung des deutlichen Ansatzaufwuchses sowie des FirmenTicketvertrages mit der S-Bahn GmbH.

Welche Ausgaben im Zusammenhang mit der Organisation des Bündnisses Radverkehr durch die Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr sind gemeint?

Warum muss SenUMVK Externe für die Auswertung täglicher Pressemedien in Anspruch nehmen?
Welche Besonderheit gibt es hier?“

(SPD, Bündnis 90 / Die Grünen und DIE LINKE)

„Welche Ausgaben im Zusammenhang mit der Organisation des Bündnisses Radverkehr durch die Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr wurden in den Jahren 2020 und 2021 getätigt? Welche Ausgaben sollen in den Jahren 2022 und 2023 getätigt werden?

Welche Ausgaben wurden für die Auswertung der täglichen Pressemedien und Pressenachrichten in den Jahren 2020 und 2021 getätigt? Welche Ausgaben sollen in den Jahren 2022 und 2023 getätigt werden?“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

- A) Bitte um genauere Erläuterung des deutlichen Ansatzaufwuchses sowie des Firmenticketvertrages mit der S-Bahn GmbH.**

	Ansatz	Ansatz 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023
1.	Betreuung europapolitischer und internationaler Projekte	65.000 €	0 €	0 €
2.	Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr Einhaltung externer Expertise	0 €	100.000 €	100.000 €
3.	- Einsatz von Vertretungskräften (Poststelle): 20.000 €; - Flächenaufnahme Brunnenstraße in CAD-FM: 20.000 €; - Schulungen zu CAD-FM: 20.000 € - Servicepauschale S-Bahn GmbH: 10.000 €	45.000 €	70.000 €	70.000 €
4.	Sozialberatung	50.000 €	60.000 €	61.000 €
5.	Beratungsdienstleistungen Umsatzsteuer	0 €	50.000 €	50.000 €
6.	Pressespiegel - Inanspruchnahme Externer für die Auswertung der täglichen Pressemedien und Presse-nachrichten zzgl. Preissteigerungen.	50.000 €	60.000 €	60.000 €
Gesamt:		210.000 €	340.000 €	341.000 €

Zu 1. Die Ausgaben werden künftig im Kapitel 0705 - Grundsatz -, Titel 54010 nachgewiesen.

Zu 2. Siehe Ausführungen zur Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr unter Buchstabe B)

Zu 3.

Ausgaben für den Einsatz von Vertretungskräften:

Im Rahmen der Einführung der E-Akte kommt es zu einer erheblichen Veränderung der Arbeitsmethodik in den Poststellen. Um die neuen Anforderungen zu bewältigen, ist ein gleichmäßiger Personaleinsatz an allen Arbeitstagen zu sichern, dafür wird bei Unterbesetzungen externes Personal benötigt.

Ausgaben für die Flächenaufnahmen:

Durch den Umzug verschiedener Abteilungen in das neue Dienstgebäude (DG) Brunnenstr. und ins DG Brückenstr. (Flächentausch) ist es notwendig geworden, die neu hinzugekommenen Flächen in das dafür vorgesehene PC Programm CAD-FM aufzunehmen.

Firmenticketvertrag mit der S-Bahn Berlin GmbH:

Mit dem Abschluss eines VBB-Firmenticketvertrages ab dem 01.11.2019 mit der S-Bahn Berlin GmbH für die Beschäftigten der SenUMVK, berechnet das Verkehrsunternehmen für sämtliche Serviceleistungen einmal jährlich eine Bearbeitungsgebühr von 12,00 € zzgl. MwSt pro teilnehmenden Beschäftigten.

Zu 4.

Den Beschäftigten der SenUMVK steht eine Sozialberatung zur Verfügung. Diese Sozialberatung bietet unseren Dienstkräften Beratung, Coaching und Unterstützung bei persönlichen, familiären, beruflichen, finanziellen und praktischen Fragen. Insbesondere in der jetzigen Corona-Pandemie bietet Corrente lösungs- und ressourcenorientierte Beratung für die Beschäftigten unserer Verwaltung.

Die Vergütung erfolgt als Pauschalvergütung, berechnet nach der Kopfzahl der Beschäftigten pro Dienstkraft pro Monat. Die Ausgaben im Jahr 2021 betrugen ca. 58.000 €.

Durch den Stellenzuwachs in der SenUMVK geht somit auch die Erhöhung der Pauschalvergütung einher.

Zu 5.

Am 01.01.2023 treten die Änderungen des Umsatzsteuergesetzes zur steuerlichen Behandlung von Einnahmen der öffentlichen Hand endgültig in Kraft. Um im Rahmen der geänderten Rechtslage korrekte Umsatzsteuererklärungen abgeben zu können, wurde für eine Inanspruchnahme externer Beratungsleistungen finanzielle Vorsorge getroffen.

Zu 6. Siehe Ausführungen zur Auswertung von Pressemedien unter Buchstabe C)

- B) Welche Ausgaben im Zusammenhang mit der Organisation des Bündnisses Radverkehr durch die Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr sind gemeint?**
Welche Ausgaben im Zusammenhang mit der Organisation des Bündnisses Radverkehr durch die Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr wurden in den Jahren 2020 und 2021 geflägt? Welche Ausgaben sollen in den Jahren 2022 und 2023 geflägt werden?

Ausgaben im Zusammenhang mit der Organisation des Bündnisses Radverkehr durch die Koordinierungsstelle Rad und Fußverkehr.

Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs ist politisches Schwerpunktthema der Verkehrspolitik des Senats. Am 28.01.2021 wurde das Berliner Mobilitätsgesetz im Abgeordnetenhaus um einen Abschnitt Fußverkehr erweitert. Mit den neuen gesetzlichen Vorgaben und dem Personalaufwuchs in der Koordinierungsstelle von zwei auf fünf Mitarbeitende im Jahr 2020 gehen zusätzliche und intensivierte Aufgaben und Zuständigkeiten der Koordinierungsstelle einher, für die zusätzliche externe Dienstleistungen benötigt werden. Darunter fallen Ausgaben im Zusammenhang mit der Organisation des in § 37 Abs. 6 MobG BE verankerten Bündnisses Radverkehr durch die Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr.

Des Weiteren die Erstellung des jährlichen Fortschrittsberichts nach § 37 Abs.9 MobG BE. Gemäß § 37 Abs. 9 MobG BE muss die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung die Öffentlichkeit jährlich über die Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und regelmäßig über den Stand der Zielerreichung informieren. Zur Erfüllung dieses gesetzlichen Auftrags erstellt die Koordinierungsstelle ab 2021 jährlich einen Fortschrittsbericht, in dem Daten und Arbeitsergebnisse verschiedener Abteilungen und Referate zusammenlaufen. Da der Bericht an eine breite interessierte Öffentlichkeit adressiert ist, wird die Unterstützung einer Agentur bei Konzept, Layout und grafischer Darstellung benötigt.

Außerdem ist die Einholung von externer Expertise sowie Moderation und Durchführung von Workshops und Informationsveranstaltungen u.a. im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr nach § 37 Abs. 6 MobG BE erforderlich. In den Jahren 2020 und 2021 wurden auf Grund der Einschränkungen durch die Pandemie keine Mittel für die Organisation des Bündnisses für den Radverkehr verausgabt. Auch Veranstaltungen außerhalb des Bündnisses des Radverkehrs (z.B. für den Fußverkehr) fanden durch die Pandemie nur eingeschränkt statt und werden in Zukunft im Umfang wieder zunehmen. Die Koordinierungsstelle für den Rad- und Fußverkehr plant Ausgaben jeweils in den Haushaltsjahren 2022 und 2023 in Höhe von 100.000 €.

Die Koordinierungsstelle übernimmt darüber hinaus bei zahlreichen komplexem Themen eine Schlüsselrolle in der Vermittlung und Erläuterung der gesetzlichen Vorgaben. Diese werden u.a. in Handbüchern, Leitfäden (z.B. zu temporären Spielstraßen) und Rundschreiben kommuniziert, für die regelmäßig grafische Darstellungen und eine professionelle Aufbereitung beauftragt werden müssen.

IST		Ansatz	
2020	2021	2022	2023
0 €	0 €	100.000 €	100.000 €

C) Warum muss SenUMVK Externe für die Auswertung täglicher Pressemedien in Anspruch nehmen? Welche Besonderheit gibt es hier?“

Welche Ausgaben wurden für die Auswertung der täglichen Pressemedien und Presse-nachrichten in den Jahren 2020 und 2021 getätig? Welche Ausgaben sollen in den Jahren 2022 und 2023 getätig werden?

Für die Inanspruchnahme Externer für die Auswertung der täglichen Pressemedien und Presse-nachrichten sind im Haushaltsjahr 2020 Kosten in Höhe von 55.602,00 € und im Haushaltsjahr 2021 Kosten in Höhe von 53.524,37 € entstanden. Die Höhe der Ausgaben für die Haushaltjahre 2022 / 2023 ist mit jeweils 60.000 € veranschlagt.

Der höhere Bedarf begründet sich durch die jeweiligen Preissteigerungen und durch neu hinzukom-mende Medienabforderungen auch durch die neue Abteilung Verbraucherschutz.

Die Beauftragung einer externen Medienbeobachtung hat den Vorteil, dass die Ergebnisse zeitnah (zu Dienstbeginn), kontinuierlich (ohne Urlaubs- und Krankheitspausen), rechtlich einwandfrei (Lizenzrechte) und passgenau (konkretes Suchmuster) vorliegen. Für die interne Erstellung eines Medienspiegels existieren darüber hinaus keine personellen Ressourcen.

IST		Ansatz	
2020	2021	2022	2023
55.602 €	53.524 €	60.000 €	60.000 €

Bericht Nr.: 23

Toiletten

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

04.04.2022

G R 3

9025 1884

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0705 - Grundsatz -

Titel 11155	Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Straßen
Titel 11133	Sonstige Entgelte
Titel 11961	Erstattung von Steuerbeträgen
Titel 54077	Steuern, Abgaben
Titel 54083	Leistungen für die öffentlichen Toilettenanlagen

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Erläuterung aller Einnahme- und Ausgabentitel zu öffentlichen Toiletten.

Wie viele Toiletten sind bereits errichtet, wie viele werden in 2022 und 2023 errichtet? Wie viele Toiletten sind in Titel 54083 für den Betrieb jeweils veranschlagt? Welcher Anteil der Ansätze ist für den Betrieb und welcher für die Anschaffung von öffentlichen Toilettenanlagen im Straßenland vorgesehen? Wann wird die erweiterte Versorgung beauftragt und ist diese nächste Ausbaustufe im Ansatz berücksichtigt?

Wie hoch ist die gesamte Investitionssumme zur Anschaffung der Toilettenanlagen und in welchen Jahresscheiben werden diese für jeweils wie viele Toilettenanlagen fällig?

Wie weit sind die Pläne auch an S- und U-Bahnhöfen Toiletten einzurichten? Welche Vereinbarungen gibt es hierzu mit S-Bahn und BVG? An welchen Bahnhöfen sollen neue Toiletten entstehen?

Wie viele Toilettenanlagen im Berliner Stadtgrün sollen aus den Mitteln des Innovationsfonds angeschafft werden? Welche Standorte sind geplant? Wie werden die Bezirke und Verbände bei der Standortwahl und den Anforderungen an die Toiletten in Grünanlagen eingebunden?

Welche Förderprogramme können genutzt werden?

Bitte um Erläuterung zum Titel 11961 Erstattung von Steuerbeträgen

Bitte um Erläuterung zu den veranschlagten Einnahmen in Titel 11155, insbesondere den dort veranschlagten Einnahmen aus den Werbelosen.

Welche Pläne verfolgt der Senat nach Auslaufen des Sanitärcontainer-Vertrags mit der Wall GmbH im Jahr 2024?“

(SPD/GRÜNE/LINKE)

Hierzu wird berichtet:

„Bitte um Erläuterung aller Einnahme- und Ausgabetitel zu öffentlichen Toiletten.“

Für die Umsetzung des Toilettenkonzepts für Berlin gibt es zwei Einnahmetitel und zwei Ausgabetitel.

Aus dem Ausgabetitel **0705_54083** werden alle wesentlichen Ausgaben für die Errichtung und den Betrieb der öffentlichen Toilettenanlagen im Rahmen der Umsetzung des Toilettenkonzepts finanziert. Zusätzlich werden hier die Mittel aus dem Innovationsförderfonds für das Projekt „Grundhafte Erneuerung und den Ausbau der Toiletteninfrastruktur im Berliner Grün durch ökologische und klimafreundliche autarke Toiletten“ abgebildet.

Die weiteren Titel sind für die steuerliche Abwicklung des Betriebs der öffentlichen Toilettenanlagen erforderlich. Durch die Einnahme der Benutzungsentgelte in Höhe von 50 Cent pro Nutzung stellt der Betrieb der öffentlichen Toilettenanlagen einen sog. Betrieb gewerblicher Art dar. Von dem eingenommenen Benutzungsentgelt ist die Umsatzsteuer an das Finanzamt abzuführen. Gleichzeitig kann die Rückerstattung der bezahlten Umsatzsteuer für die im Zusammenhang mit den öffentlichen Toiletten angefallenen Ausgaben (für Betrieb und Errichtung der kostenpflichtigen Toiletten einschließlich aller Nebenkosten) vom Finanzamt geltend gemacht werden. Daher werden folgende gesonderte Titel veranschlagt:

- In dem Titel **0705_11133** werden die Einnahmen aus dem Benutzungsentgelt abgebildet,
- aus Titel **0705_54077** wird die über das Benutzungsentgelt eingenommene Umsatzsteuer an das Finanzamt gezahlt und
- auf den Titel **0705_11961** wird die Erstattung der im Zusammenhang mit den öffentlichen Toilettenanlagen gezahlten Umsatzsteuer durch das Finanzamt eingenommen.

„Wie viele Toiletten sind bereits errichtet, wie viele werden in 2022 und 2023 errichtet?“

Bis Ende 2021 wurden 250 neue automatische „Berliner Toiletten“ errichtet, in 2022 kommen darüber hinaus weitere 27 Toiletten hinzu. Zusätzlich wird eine Toilettenanlage an einen neuen Standort versetzt, so dass im Jahr 2022 insgesamt 28 neue Standorte entstehen. Im Weiteren ist vorgesehen, im Jahr 2023 bis zu 24 Pilottoiletten im Rahmen des vorgenannten Innovationsprojekts zu errichten.

Neben den neu errichteten automatischen Toiletten sind ab Beginn der Laufzeit des Toilettenvertrags 44 sog. „Bestandstoiletten“ saniert worden. Im Jahr 2022 werden zudem drei weitere Toiletten in den Betrieb nach dem Toilettenvertrag aufgenommen. Darüber hinaus sind neben 40 Toilettenanlagen, die außerhalb des Toilettenvertrages betrieben werden (u.a. 31 Toiletten des sog. „Sanitärcontainer-Vertrages“) und bereits Teil der ersten Versorgungsstufe sind, weitere ca. 53 in erster

Linie bezirkliche Toiletten sukzessive als öffentliche Toiletten zur Aufnahme in das Versorgungsnetz vorgesehen und werden in die Toiletten-App integriert.

Alle vorgenannten Toiletten zusammengenommen wird somit Ende 2023 ein Versorgungsstand von 442 öffentlichen Toiletten in Berlin erreicht sein.

„Wie viele Toiletten sind in Titel 54083 für den Betrieb jeweils veranschlagt?“

Insgesamt werden über den berlinweiten Toilettenvertrag in 2022 und 2023 325 öffentliche Toilettenanlagen betrieben (278 neue Berliner Toiletten und 47 Bestandstoiletten). Als Betriebskosten fallen 2022 voraussichtlich 11.095.738 € und 2023 11.394.788 € an. Die Betriebskosten sind 2022 etwas niedriger, weil die neu errichteten Toiletten erst im Laufe des Jahres in Betrieb gehen.

„Welcher Anteil der Ansätze ist für den Betrieb und welcher für die Anschaffung von öffentlichen Toilettenanlagen im Straßenland vorgesehen?“

„Wie hoch ist die gesamte Investitionssumme zur Anschaffung der Toilettenanlagen und in welchen Jahresscheiben werden diese für jeweils wie viele Toilettenanlagen fällig?“

In dem Ansatz sind für das Jahr 2022 ca. 1,3 Mio. € für elf weitere Berliner Toiletten vorgesehen, zusätzlich werden zwei weitere Berliner Toiletten überwiegend aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe regionale Wirtschaftsförderung und 14 weitere aus dem Sondervermögen wachsende Stadt finanziert. Für den reinen Betrieb sind, wie oben dargestellt, gut 11 Mio. € vorgesehen, im Übrigen fallen Nebenkosten für die Vertragskontrolle durch die BWB und die Steuerberatung in Höhe von ca. 200.000 € an. Dazu kommen die vorgesehenen Mittel aus dem Innovationsförderfonds (780.000 €). Zwar führen die dargestellten Berechnungen zu einer rechnerischen Unterfinanzierung des Titels, jedoch stellen die angesetzten Betriebskosten den optimalen Betriebsverlauf dar. Die Betriebskosten können jedoch sinken, sollten einzelne Toilettenanlagen nicht oder nur kürzer betrieben werden. Auch wird es Rechnungen geben, die zwar für das Jahr 2022 gestellt werden, jedoch erst im Jahr 2023 fällig werden. Die benötigten Mittel können also auch geringer ausfallen. Im Jahr 2023 sind die Ansätze für den Betrieb der öffentlichen Toilettenanlagen und die damit zusammenhängenden Nebenkosten vorgesehen, hinzu kommen noch 1,2 Mio. € aus dem Innovationsförderfonds.

„Wann wird die erweiterte Versorgung beauftragt und ist diese nächste Ausbaustufe im Ansatz berücksichtigt?“

Die Versorgungsstufe der „erweiterten Versorgung“ nach dem Toilettenkonzept bezieht sich auf die gesamte Anzahl der in Berlin vorhandenen öffentlichen Toiletten und wurde im Toilettenkonzept mit einer Gesamtzahl von 433 Toiletten definiert. Dieser Versorgungsstand wird bereits im Jahr 2023 erreicht sein (s.o.). Vor diesem Hintergrund ist vorgesehen, den erreichten Umsetzungsstand des Toilettenkonzepts zu evaluieren, um eine Priorisierung der bestehenden örtlichen Bedarfe und die Umsetzungsmöglichkeiten an den jeweiligen Standorten, insbesondere an Knotenpunkten und in Grünflächen, sowie die erforderliche Ausstattung näher zu untersuchen.

Um angesichts der Planungsvorläufe für einen weiteren Aufwuchs mit der konkreten Planung bereits im Jahr 2023 beginnen zu können und zudem den Weiterbetrieb der Toiletten des Pilotbetriebs des

Innovationsprojekts auch im Jahr 2024 absichern zu können, wäre es sinnvoll, wenn bereits für das Jahr 2023 entsprechende Verpflichtungsermächtigungen aufgenommen würden. Hier wären Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 7,22 Mio. €, und zwar für zunächst 12 weitere Toiletten an innerstädtischen Knotenpunkten i.H.v. 6.804.000 € (Errichtung i.H.v. 130.000 €/Toilette x 12 sowie Betrieb für 9,5 Jahre x 46.000 €/Jahr/Toilette x 12 Toiletten) sowie für eine Verlängerung des Betriebs der Pilottoiletten über 2023 hinaus für ein weiteres Jahr i.H.v. 1,44 Mio € (bis zu 5.000 €/Monat/pro Toilette x 24 Toiletten x 12 Monate) ausreichend. Darüberhinausgehende Zuwächse können dann auch in 2024 beauftragt werden.

„Wie weit sind die Pläne auch an S- und U-Bahnhöfen Toiletten einzurichten? Welche Vereinbarungen gibt es hierzu mit S-Bahn und BVG? An welchen Bahnhöfen sollen neue Toiletten entstehen?“

Bei der Umsetzung der verbesserten Versorgung mit öffentlichen Toiletten wurde deutlich, dass insbesondere auf öffentlichem Straßenland an Knotenpunkten von S- und U-Bahnhöfen die Errichtung einer Berliner Toilette mangels Platz oder wegen unterirdisch verlaufender Tunnel oder Leitungen nicht möglich ist. Es ist daher vorgesehen, zunächst den Umsetzungsstand des Toilettenkonzepts zu evaluieren und im Anschluss individuell zu bestimmen, ob und vor allem wie sich die Errichtung einer öffentlichen Toilette an den betreffenden S- und U-Bahnhöfen umsetzen lässt. Konkrete Planungen, eventuelle Vereinbarungen und Standortfestlegungen können erst im Anschluss erfolgen.

„Wie viele Toilettenanlagen im Berliner Stadtgrün sollen aus den Mitteln des Innovationsfonds angeschafft werden?“

Mit den Mitteln des Innovationsförderfonds sollen berlinweit etwa 24 Toilettenanlagen (je Bezirk zwei Anlagen) aufgestellt und erprobt werden. Vorgesehen ist zunächst nur ein Probebetrieb für ein Jahr. Eine Verfestigung der Standorte ist im Ansatz zunächst nicht vorgesehen (s.o.). Auf der Grundlage des Ergebnisses dieses Projekts, die im Jahr 2023 erwartet werden, ist dann über die Anschaffung weiterer Toilettenanlagen zu entscheiden.

„Welche Standorte sind geplant?“

Da sich das Projekt noch in der Anfangsphase befindet, sind noch keine Standorte festgelegt.

„Wie werden die Bezirke und Verbände bei der Standortwahl und den Anforderungen an die Toiletten in Grünanlagen eingebunden?“

Zunächst geht es bei dem Innovationsprojekt um Standorte für den Probebetrieb. Im Vorfeld der Ausschreibung, mit der unterschiedlichen Anbieter und Modelle für einen Probebetrieb gesucht werden sollen, ist eine schriftliche Einbindung der Bezirke und der Verbände vorgesehen, um die bestehenden Anforderungen an die Toiletten und Standortvorschläge abzufragen und die Standorte mit den Bezirken abzustimmen. Die entscheidende Phase der Beteiligung wird dann der Erprobungszeitraum sein, in dem alle aufgefordert sind, die aufgestellten Toiletten zu testen und Vorschläge für Verbesserungen zu machen. Die konkrete Ausgestaltung der Beteiligung und deren Aus-

wertung wird im Einzelnen noch näher festzulegen sein. Die Ergebnisse werden dann bei der Konzeptionierung der Ausschreibung für die dauerhafte Anschaffung und den Betrieb öffentlicher Toilettenanlagen im Berliner Grün berücksichtigt.

„Welche Förderprogramme können genutzt werden?“

Die Errichtung von öffentlichen Toilettenanlagen an touristisch relevanten Standorten kann grundsätzlich mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe regionale Wirtschaftsförderung (GRW) gefördert werden. Dies ist maßgeblich vom jeweiligen Standort bzw. dem betroffenen Nutzerkreis der Toilette abhängig. Zusätzlich konnten aus dem Sondervermögen Infrastruktur wachsende Stadt (SIWA) und dem Innovationsförderfonds Mittel entnommen werden. Weitere Förderungen wie z.B. BENE werden geprüft.

„Bitte um Erläuterung zum Titel 11961 Erstattung von Steuerbeträgen.“

Der Betrieb der öffentlichen Toiletten ist steuerrechtlich ein Betrieb gewerblicher Art, da über das Benutzungsentgelt Einnahmen generiert werden. Die auf das Benutzungsentgelt anfallende Umsatzsteuer muss an das Finanzamt weitergeleitet werden. Gleichzeitig wird die Umsatzsteuer, die für die Ausgaben für die öffentlichen Toilettenanlagen gezahlte wurde, vom Finanzamt erstattet. Auf diesem Titel werden die Einnahmen nachgewiesen, welche durch die Umsatzsteuerrückzahlungen durch das Finanzamt entstehen. Für 2022 werden höhere Einnahmen veranschlagt (hier ca. 400.000 € mehr, die Höhe ist aber nur schwer vorhersehbar), weil Nachzahlungen des Finanzamts aus den Vorjahren zu erwarten sind. Wann das Finanzamt die Auszahlung vornehmen wird, ist noch unklar.

„Bitte um Erläuterung zu den veranschlagten Einnahmen in Titel 11155, insbesondere den dort veranschlagten Einnahmen aus den Werbelosen.“

In diesem Titel werden ausschließlich die Einnahmen aus den öffentlich-rechtlichen Verträgen über die Sondernutzung der öffentlichen Straßen im Land Berlin durch Werbung nachgewiesen. Angeichts der Auswirkungen der Corona-Maßnahmen auf die Werbewirtschaft wurden die Einnahmen zunächst etwas geringer eingeschätzt. Im Jahr 2021 beliefen sich die Einnahmen auf 17.860.121,18 € und damit nahezu in Höhe der veranschlagten Einnahmeerwartungen. An sich wären die Einnahmen noch höher ausgefallen, sie wurden aber durch Corona bedingte Stundungen der Firma Wall i.H.v. 5,5 Mio. € reduziert, die zu entsprechenden Nachzahlungen im Jahr 2022 geführt haben und sich damit nicht mehr auf das Ergebnis 2021 ausgewirkt haben.

Die bisherigen Prognosen liefern dahingehend, dass für die hinterleuchtete und digitale Werbung auf freistehenden Werbeträgern und in Wartehallen insgesamt ca. 15 Mio. € eingenommen wird und für die Werbung an Litfaßsäulen, Mastschildern und Uhren ca. 3,6 Mio. Euro. Da die Umsatzerwartungen für 2022 in den Werbelosen nach Aussage der Unternehmen inzwischen aber weiter nach unten korrigiert worden sind, können die Einnahmen für das Land Berlin auch deutlich geringer ausfallen. Dies wird aber wiederum durch die vorgenannten Nachzahlungen kompensiert.

„Welche Pläne verfolgt der Senat nach Auslaufen des Sanitärcanister-Vertrags mit der Wall GmbH im Jahr 2024?“

Nach Auslaufen des Sanitärccontainer-Vertrags sollen die Sanitärccontainer entfernt und durch andere Toilettenanlagen ersetzt werden. In Vorbereitung für die hierfür erforderlichen Beschaffungen wurde das bereits dargestellte Projekt für die Grundhafte Erneuerung und den Ausbau der Toiletteninfrastruktur im Berliner Grün durch ökologische und klimafreundliche autarke Toiletten aus Mitteln des Innovationsförderfonds initiiert, mit welchem erprobt werden soll, welche Toilettenanlagen sich für solche Orte, wie die an denen derzeit Sanitärccontainer stehen, am besten eignen.

Bericht Nr.: 24

Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Straßen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

VI E

6. April 2022

📞 030 902594 5840

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0705 - Integratives Verkehrsmanagement -

Titel 11155 Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Straßen (neu)

Folgendes bzw. folgende Fragen beschlossen:

„Bitte um Bericht zu den geplanten Nebenbestimmungen für die Erteilung der Sondernutzung für Mietfahrzeuganbieter.“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

Hierzu wird berichtet:

Die Fragestellung bezieht sich auf den gleichlautenden Titel im Kapitel 0770 - Integratives Verkehrsmanagement -.

Dazu wird wie folgt Stellung genommen:

Hinsichtlich der geplanten Nebenbestimmungen im Rahmen der Sondernutzungserlaubnis für das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugflotten hat SenUMVK zunächst ein Dialogverfahren mit den betreffenden gewerblichen Anbietenden vollzogen, um für die verschiedenen Elemente der Freefloater-Sharing-Angebote in Berlin Anforderungen herauszuarbeiten, anhand derer ein positiver Beitrag der Angebote zur Erreichung der mobilitäts- und ordnungspolitischen Ziele des Landes gesichert werden soll. Auf Grundlage dieser Anforderungen werden derzeit senatsintern die konkreten Muster-Nebenbestimmungen erarbeitet, die im Schwerpunkt darauf gerichtet sind, Nutzungs-konflikte im Zusammenhang mit dem Abstellen der Fahrzeuge - insbesondere auf den Flächen des Fußverkehrs - zu verhindern sowie die Angebote möglichst klimafreundlich auszugestalten.

Bericht Nr.: 25 mit Anlage

Gerichts- und ähnliche Kosten

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
G R 1/DSB

07.04.2022

 9025-1882

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0705 – Grundsatz –

Titel 52601 Gerichts - und ähnliche Kosten

Folgendes beschlossen:

„Welche Verfahren zu welchen Sachverhalten wurden zu welchen Kosten und mit welchem Ausgang in den Jahren 2020 und 2021 geführt und welche sind derzeit offen bei welchen bisherigen Kosten? Weshalb wird der Ansatz für die Jahre 2022 und 2023 deutlich unter dem Ist von 2020 gewählt?“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Die in den Jahren 2021 und 2021 geführten Verfahren sind in den nachfolgenden Übersichten getrennt nach den in den Jahren 2020 und 2021 bereits erledigten und den noch offenen Verfahren einschließlich der entsprechenden Kosten dargestellt.

Die Entstehung der Kosten aus noch offenen und neuen Verfahren ist mit erheblichen Unsicherheiten behaftet und nur schwer vorhersehbar. Eine Vielzahl von Verfahren konnten, wie aus der nachfolgenden Übersicht ersichtlich, 2020/21 beendet werden, so dass hierfür keine weiteren Kosten mehr anfallen. Aufgrund der gleichwohl noch zahlreichen offenen Verfahren wurden die Ansätze im Vergleich zum letzten Doppelhaushalt 2020/21 (jeweils 950.000 €) um 150.000 € erhöht und nun mit 1.100.000 € veranschlagt.

1. In den Jahren 2020 und 2021 erledigte Verfahren

Nr.	Gericht/Behörde	Aktenzeichen	Gegenstand	Kosten 2020/2021	Ergebnis
1	SenUVK	9000 A 535 - 4/12	Ladeinfrastruktur Elektromobilität	EUR 46.545,85	Erledigt
2	VG Berlin OVG BB	VG 10 K 477/13 OVG 11 B 4/19	Verwaltungsstreitverfahren	EUR 2.847,66 EUR 1.453,09 EUR 241,00	Unterliegen des Landes Berlin
3	SenUVK	9000 A 535 – 2/13	S-Bahn Teilnetz Ring/Südost	EUR 2.779,28	Erledigt
4	OVG BB	OVG 6 A 3/15 OVG 6 A 1/21 OVG 6 A 2/21 OVG 6 A 3/21	Gebührenerhebung TXL	EUR 13.679,20	Obsiegen des Landes Berlin
5	VG Berlin OVG BB	VG 11 K 272.16 OVG 1 N 33/18	Antrag des Klägers auf Zulassung der Berufung, weitergehende verkehrsbehördliche Maßnahmen wegen Erschütterungen nach DIN 4150 Teil 2 und 3 in der Hauptstraße in Berlin Pankow, Ortsteil Rosenthal	EUR 5.616,75	Unterliegen des Landes Berlin
6	VG Berlin	VG 3 K 1013/16	Verwaltungsstreitverfahren	EUR 1.088,97	Unterliegen des Landes Berlin

7	VG Berlin OVG BB	VG 11 K 250/16 OVG 1 N 21/19	Antrag auf geeignete Verkehrsmaßnahmen gegen zu hohe Luftverschmutzung und Lärmschutzmaßnahmen	EUR 209,16	Teilweises Obsiegen des Landes Berlin
8	VG Frankfurt (Oder)	VG 5 K 68/16	Verwaltungsstreitverfahren	EUR 790,77	Abhilfebeschluss
9	VG Berlin	VG 1 K 227/17	Verwaltungsstreitverfahren	EUR 888,10	Unterliegen des Landes Berlin
10	VG Berlin	VG 26 K 743/17	Personalrechtliche Verwaltungsstreitsache	EUR 694,19	Unterliegen des Landes Berlin
11	VG Berlin	VG 10 K 236/18	Verwaltungsstreitverfahren	EUR 1.589,00	Unterliegen des Landes Berlin
12	VG Berlin	VG 10 K 270/18	Immissionsschutzrechtliche Klage	EUR 459,59	Unterliegen des Landes Berlin
13	VG Berlin OVG BB	VG 10 K 62/18 OVG 11 L 23/20	Immissionsschutzrechtliche Anordnung	Keine Kosten	Obsiegen des Landes Berlin
14	VG Berlin	VG 11 K 165/18	Klage auf Einrichtung einer Tempo 10-Zone im untergeordneten Straßennetz, hilfsweise Anweisung an das Bezirksamt Mitte von Berlin zur Einrichtung einer Tempo 10-Zone	Keine Kosten	Klagerücknahme
15	VG Berlin	VG 10 K 414/18	Wasserrecht	Keine Kosten	Klagerücknahme
16	VG Berlin	VG 10 K 301/18	Wasserrecht	Keine Kosten	Klagerücknahme
17	OVG BB	OVG 1 B 9/19	Klage auf straßenverkehrsbehördliche Anordnungen im ruhenden Straßenverkehr	Keine Kosten	Vergleich

18	VG Berlin	VG 7 K 422/19 VG 7 L 420/19	Personalrechtliches Verwaltungsstreitverfahren	EUR 976,00 EUR 220,50 EUR 36,50	Unterliegen des Landes Berlin
19	VG Berlin	VG 24 K 295/19	Forstrechtliches Verwaltungsstreitverfahren	EUR 857,08	Unterliegen des Landes Berlin
20	ArbG Berlin	56 BVGa 8696/19	Personalrechtliche Klage und einstweiliges Rechtsschutzverfahren	EUR 517,65	Rücknahme
21	VG Berlin	VG 10 K 69/19	Immissionsschutzrecht	EUR 146,50	Unterliegen des Landes Berlin
22	ArbG Berlin	60 Ca 10074/19	Arbeitsrechtliches Verfahren	EUR 406,00	Unterliegen des Landes Berlin
23	SenUVK	9000 A 535 – 3/19	MIV-Steuerungsmöglichkeiten – Gutachten	EUR 58.905,00	Erledigt
24	SenUVK	9000 A 535 – 4/19	S-Bahn Vergabe – Arbeitsrechtliche Beratung	EUR 13.795,30	Erledigt
25	VG Berlin	VG 28 K 286/19	Personalrechtliches Verwaltungsstreitverfahren	EUR 1.058,42	Unterliegen des Landes Berlin
26	VG Berlin	VG 10 K 489/19	Umweltschutzrecht	Keine Kosten	Klagerücknahme
27	VG Berlin	VG 10 K 349/19	Immissionsschutzrechtliche Anordnung	Keine Kosten	Teilweise Klagerücknahme
28	VG Berlin	VG 10 K 115/19	Wasserrecht	Keine Kosten	Klagerücknahme
29	SenUVK	9000 A 535 – 2/19	Schließungsverfahren TXL	EUR 41.025,00	Erledigt
30	VG Berlin	VG 10 K 53/19	Wasserrecht	Keine Kosten	Klagerücknahme

31	VG Berlin	VG 26 K 529/19	Erstattung von Aufwendungen für eine Korrektionsschutzbrille	Keine Kosten	Obsiegen des Landes Berlin
32	VG Berlin	VG 1 L 100/20	Einstweiliger Rechtsschutz, Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkungen gegen eine Duldungsanordnung zur Einrichtung der Baustelleneinrichtungsfläche– Elsenbrücke	Keine Kosten	Obsiegen des Landes Berlin
33	VG Berlin	VG 10 L 28/20	Baulärm	Keine Kosten	Verfahrenseinstellung
34	VG Berlin	VG 10 L 190/20	Immissionsschutzrecht	Keine Kosten	Obsiegen des Landes Berlin
35	VG Berlin	VG 10 K 191/20	Immissionsschutzrecht	Keine Kosten	Obsiegen des Landes Berlin
36	VG Berlin	VG 11 K 221/20	Klage auf verkehrslärmindernde Maßnahmen in der Giesendorfer Straße	Keine Kosten	Obsiegen des Landes Berlin
37	VG Berlin	VG 11 K 262/20	Klage gegen verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf dem Spandauer Damm und auf der Kaiser-Friedrich-Straße	Keine Kosten	Obsiegen des Landes Berlin
38	VG Berlin	VG 5 L 89/20	Personalrechtliche Verwaltungsstreitsache	EUR 98,91 EUR 54.00	Unterliegen des Landes Berlin
39	VG Berlin	VG 10 K 322/20	Anfechtung einer Anordnung	EUR 595,91	Erledigung
40	SenUVK	9000 A 535 - 4/20	Todesfallverfahren	EUR 14.965,63	Erledigt
41	VG Berlin	VG 11 L 205/20 VG 11 K 206/20	Klage und einstweiliger Rechtsschutz gegen Pop-Up-Radwege	EUR 32.510,21	Obsiegen des Landes Berlin

	OVG BB	OVG 1 S 115/20			
42	VK Berlin	B1 3/20	Ausschreibung 2019 VIP	EUR 15.410,50	Obsiegen des Landes Berlin
43	VK Brandenburg	VK Bbg 26/20	Vergabenachprüfungsverfahren	EUR 2.920,72	Obsiegen der Länder Berlin und Brandenburg
44	VG Köln	VG 18 K 5401/20	Befreiung S-Bahn von Regulierung	EUR 8.626,18	Unterliegen der Länder Berlin und Brandenburg
45	VG Berlin	VG 27 L 25/20	Verwaltungsvollstreckung wg. Akteneinsicht	EUR 494,51	Unterliegen des Landes Berlin
46	VG Berlin	VG 11 K 32/20	Straßenverkehrsrechtliche Klage	EUR 964,21	Unterliegen des Landes Berlin
47	VG Berlin	VG 10 L 220/20 VG 10 L 221/20 VG 10 K 271/20 VG 10 K 272/20 VG 5 L 89/20	Anfechtung einer Anordnung	EUR 5.831,62 EUR 1.332,00 EUR 661,50	Unterliegen des Landes Berlin
48	SenUVK	9000 A 535 - 8/20	Personalrechtliche Beratung	EUR 1.609,48	Erledigt
49	VG Berlin	VG 9 KE 35/20 VG 5 L 89/20	Personalrechtliches Verwaltungsstreitverfahren	EUR 482,01	Unterliegen des Landes Berlin
50	VG Berlin	VG 11 L 488/20	Antrag auf Änderung des VG-Beschlusses zum Az. VG 11 L 438/20 wegen veränderter Umstände gem. § 80 Abs. 7 VwGO	EUR 339,25 EUR 59,00	Unterliegen des Landes Berlin
51	VG Berlin	VG 11 K 88/20	Straßenverkehrsrechtliches Verwaltungsstreitverfahren	EUR 151,00	Erledigung

52	VG Berlin	VG 10 K 105/20	Immissionsschutzrecht	EUR 1.2000	Unterliegen des Landes Berlin
53	VG Berlin	VG 11 L 438/20	Antrag auf einstweiligen Rechtsschutz nach § 80 Abs. 5 VwGO gegen die Anordnung von Radfahrstreifen und die Abordnung von Lieferzonen in der Invalidenstraße	Keine Kosten	Obsiegen des Landes Berlin
54	OVG BB	OVG 1 S 169/20	Beschwerde gegen den VG-Beschluss vom 08.12.2020 zum Az. VG 11 L 438/20 (straßenverkehrsbehördliche Anordnung eines geschützten Radfahrstreifens in der Invalidenstraße)	Keine Kosten	Obsiegen des Landes Berlin
55	VG Berlin	VG 10 L 59/20	Untersagung der Sammlung von Alttextilien nach § 18 V KrWG	Keine Kosten	Obsiegen des Landes Berlin
56	VG Berlin	VG 10 K 57/20	Einstweiliger Rechtsschutz gegen Untersagung der Sammlung von Alttextilien nach § 18 V KrWG	Keine Kosten	Obsiegen des Landes Berlin
57	VG Berlin	VG 10 K 61/20	Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb eines Zuschlagstofflagers	Keine Kosten	Obsiegen des Landes Berlin
58	VG Berlin OVG BB	VG 10 K 214/21 OVG 11 L 25/21	Immissionsschutzrecht	EUR 483,00 EUR 550,02	Erledigung
59	SenUVK	9000 A 535 – 2/21	Erschließungsgemeinschaft Mäckeritzwiesen	EUR 1.636,25	Erledigt
60	VG Berlin	VG 2 K 223/21	Klage auf Akteneinsicht	EUR 181,00	Vergleich

61	VG Berlin OVG BB	VG 1 L 158/21 OVG 12 S 32/21	Einstweiliger Rechtsschutz gegen Versagung Fahrgenehmigung Waldweg	EUR 1.669,62 EUR 322,00	Unterliegen des Landes Berlin
62	VG Berlin	VG 11 K 54/21	Klage gegen die zeitliche Ausweitung der Geltungsdauer des Bussenkerfahrstreifens im Mariendorfer Damm	EUR 663,50	Erledigungserklär ung
63	VG Berlin	VG 10 K 22/21	Neufestsetzung der Sicherheitsleistung nach § 18 Abs. 4 VerpackG	Keine Kosten	Klagerücknahme
64	SenUVK	9000 A 535 – 4/21	Finanzierungsfragen Autobahn GmbH	EUR 20.790,79	Erledigt
65	OVG BB	OVG 11 L 16/21	Beschwerde gegen Streitwertfestsetzung	Keine Kosten	Obsiegen des Landes Berlin
66	VG Berlin	VG 11 K 278/21	Antrag auf Verkehrsbeschränkungen wegen Lärm und Erschütterungen	Keine Kosten	Obsiegen des Landes Berlin
67	OVG BB	OVG 1 N 84/21	verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf dem Spandauer Damm und auf der Kaiser-Friedrich-Straße	Keine Kosten	Obsiegen des Landes Berlin
68	VG Berlin	VG 26 K 303/21	Klage gegen einen Teilwiderruf- und Rückforderungsbescheid - Zuwendung zur Förderung des Freiwilligen Ökologischen Jahres	Keine Kosten	Klagerücknahme
69	VG Berlin	VG 10 K 149/21	Wasserrecht	Keine Kosten	Klagerücknahme
70	VG Berlin	VG 2 K 322/21	Klage auf Auskunft über Beauftragungen externer Dienstleister	Keine Kosten	Klagerücknahme

2. Aktuell offene Verfahren

Nr.	Gericht/Behörde	Aktenzeichen	Gegenstand	Kosten 2020/2021
1	VG Berlin OVG BB	VG 11 K 556/15 OVG 1 B 9/18	Klage gegen Radwegebenutzungspflicht	Keine Kosten
2	VG Berlin OVG BB	VG 11 K 250/15 OVG 1 N 21/19	Antrag auf geeignete Verkehrsmaßnahmen gegen zu hohe Luftverschmutzung und Lärmschutzmaßnahmen	Keine Kosten
3	VG Berlin	VG 11 K 236/16	Klage mit der Verpflichtung Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen nach § 45 StVO anzuordnen	Keine Kosten
4	VG Berlin	VG 11 K 496/17	Verwaltungsstreitverfahren auf Entfernung von Zeichen 237/240 StVO (Radwegebenutzungspflicht) in Berlin Treptow-Köpenick auf der Regattastr./Grünauer Str. in Fahrtrichtung Köllnischer Platz und in Fahrtrichtung Wassersporthalle	Keine Kosten
5	VG Berlin	VG 11 K 306.17 neu VG 11 M 311/17	Einleitung der Zwangsvollstreckung aus dem Kostenfestsetzungsbeschluss vom 23.4.2018	Keine Kosten
6	VG Berlin OVG BB	VG 1 K 166/17 OVG 1 B 1/22	Heranziehung zur Kostenerstattung für das Bauvorhaben Bösebrücke	Keine Kosten
7	VG Berlin OVG BB	VG 2 K 218/18 OVG 12 N 147/20	Klage auf Akteneinsicht	Keine Kosten
8	OVG BB	OVG 1 B 10/18	Berufungsantrag, Kosten für verkehrsrechtliche Widerspruchsverfahren nach § 6 a StVG, GebOSt, GebTSt	Keine Kosten

	OVG BB	OVG 1 B 15/17	Klage auf Anordnung von Tempo 30 in der Berliner Allee	Keine Kosten
9	VG Berlin	VG 1 K 65/18	Klage gegen Sondernutzungsgebührenbescheid – Werbeflächen	Keine Kosten
10	OVG BB	OVG 1 B 3/18	Antrag auf Zulassung der Berufung, Rechtmäßigkeit einer angeordneten Radwegebenutzungspflicht am Verkehrsnotenpunkt Storkower Str./Landsberger Allee	Keine Kosten
11	VG Berlin	VG 11 K 165/18	Klage auf Einrichtung einer Tempo 10 Zone im untergeordneten Straßennetz, hilfsweise Anweisung an das Bezirksamt Mitte von Berlin zur Einrichtung einer Tempo 10-Zone	Keine Kosten
12	VG Berlin	VG 11 K 241/18	Aufhebung einer verkehrsrechtlichen Anordnung, mit der für die Nachtzeit die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt worden ist	Keine Kosten
13	VG Berlin	VG 10 K 73/18	Gewässerausbau des Teufelseekanals an der Havel	Keine Kosten
14	VG Berlin	VG 10 K 58/18	Immissionsschutzrechtliche Genehmigung	Keine Kosten
15	SenUMVK	9000 A 535 – 6-1/18	Ausschreibung S-Bahn Teilnetze Stadtbahn/Nord-Süd	EUR 94.660,46
16	SenUMVK	9000 A 535 – 6-2/18	S-Bahn - Interimsvertrag II	EUR 44.535,93
17	SenUMVK	9000 A 535 – 6-3/18	Konzeption S-Bahn Neufahrzeuge	EUR 2.139.715,00
18	VG Berlin	VG 13 K 366/18	Feststellung der Unterhaltungspflicht für den Gleimtunnel	Keine Kosten
19	VG Berlin	VG 24 K 369/19	Ausnahmeerteilung nach § 44 BNatSchG (Artenschutz)	Keine Kosten

20	VG Berlin	VG 11 K 172/19	Klage gegen die versuchsweise Einführung von Tempo 30 in der Kantstr. aus Gründen der Luftreinhaltung	Keine Kosten
21	SenUMVK	9000 A 535 - 5/19	Regulierung von Mobilitätsangeboten	EUR 34.986,00
22	VG Berlin	VG 11 L 430/19	Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung wg. der Einrichtung von Schutz- und Behelfsmaßnahmen wegen Straßensperrung und Straßenbaumaßnahmen	Keine Kosten
23	VG Berlin	VG K 142/19	Naturschutzrechtliches Verwaltungsstreitverfahren	Keine Kosten
24	VG Berlin	VG 11 K 496/19 VG 11 K 221/20	Klage gegen die Anordnung von Tempo 30 in der Bundesallee aus Gründen der Verkehrssicherheit	Keine Kosten
25	VG Berlin	VG 1 K 66/20	Klage gegen Duldungsanordnung zur Einrichtung der Baustelleneinrichtungsfläche und diesbezüglichen Zufahrt – Elsenbrücke,	Keine Kosten
26	VG Berlin	VG 2 K 66/20	Klage auf Akteneinsicht	Keine Kosten
27	VG Berlin	VG 1 L 65/20	Einstweiliger Rechtsschutz gegen Duldungsanordnung, Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung	Keine Kosten
28	VG Berlin	VG 1 K 101/20	Klage gegen eine Duldungsanordnung zur Einrichtung der Baustelleneinrichtungsfläche – Elsenbrücke	Keine Kosten
29	SenUMVK	9000 A 535 – 5-1/20	Ladeinfrastruktur	EUR 85.068,55
30	VG Berlin	VG 1 K 108/20	Klage gegen Duldungsanordnung zur Einrichtung der Baustelleneinrichtungsfläche und diesbezüglichen Zufahrt	Keine Kosten

31	VG Berlin	VG 10 K 111/20	Immissionsschutzrecht	Keine Kosten
32	VG Berlin	VG 10 K 111/20	Immissionsschutzrecht	Keine Kosten
33	VG Berlin	VG 2 K 73/20	Klage auf Akteneinsicht nach dem Informationsfreiheitsgesetz Berlin in sämtliche Planungsunterlagen im Zusammenhang mit dem Neubau bzw. der Umgestaltung zum Autobahndreieck Funkturm	Keine Kosten
34	VG Berlin	VG 2 K 64/20	Klage auf Akteneinsicht nach dem UIG in sämtliche Bombenblindgängerverdachtsgutachten	Keine Kosten
35	OVG BB	OVG 11 B 11/20	Immissionsschutzrecht	Keine Kosten
36	VG Berlin	VG 11 K 254/20	Klage gegen verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf der Leonorenstraße	Keine Kosten
37	VG Berlin	VG 11 L 313/20	Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung VRAO bezüglich der LSA am Knotenpunkt Berliner Straße / Breite Straße in Pankow	Keine Kosten
38	VG Berlin	VG 11 K 320/20	Klage gegen verkehrsbeschränkende Maßnahmen in der Martin-Luther-Straße zwischen Motzstraße und Lietzenburger Straße	Keine Kosten
39	VG Berlin	VG 24 K 277/20	Artenschutz, Handel mit Elfenbeinzahn	Keine Kosten
40	VG Berlin	VG 21 K 227/20	Bestattungsrecht: Errichtung und Betrieb eines Krematoriums	Keine Kosten
41	VG Berlin	VG 10 K 318/20 VG 11 K 132/21	Klage gegen Dieselfahrverbote im Rahmen des Lufitreinhalteplanes	Keine Kosten

42	VG Berlin	VG 10 K 319/20 VG 11 K 132/21	Klage gegen Dieselfahrverbote im Rahmen des Luftreinhalteplanes	Keine Kosten
43	VG Berlin	VG 2 K 188/20	Informationsfreiheitsrechtliche Klage	Keine Kosten
44	SenUMVK	9000 A 535 – 5-2/20	Ladeinfrastruktur - eMobile	EUR 45.825,48
45	VG Berlin	VG 2 L 192/20	Eilrechtsschutz, Herausgabe Protokolle Aufsichtsrat BWB	Keine Kosten
46	VG Berlin	VG 11 K 446/20	Klage gegen die straßenverkehrsbehördliche Anordnung eines geschützten Radfahrstreifens in der Invalidenstraße	Keine Kosten
47	VG Berlin	VG 10 K 128/20	Klage gegen Ablehnung der Anerkennung als sachverständige Stelle nach § 5 IndV Berlin	Keine Kosten
48	VG Berlin	VG 11 K 460/20	Klage gegen Errichtung eines Pop-up-Radweges und Herabsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h auf 60 km/h auf dem Adlertgestell zwischen Fennstraße und Rudower Chaussee	Keine Kosten
49	VG Berlin	VG 10 K 414/20	Entwässerung Rudower Blumenviertel	EUR 90.389,59
50	VG Berlin, OVG BB	VG 36 K 266/20; OVG 4 N 26/21	Anspruch auf Erstellung einer Anlassbeurteilung	Keine Kosten
51	VG Berlin	VG 10 K 57/20, VG 10 L 59/20	Untersagung der Sammlung von Alttextilien nach § 18 V KrWG	Keine Kosten
52	VG Berlin	VG 10 K 298/20	Untersagung der Weitergabe eines EfB-Zertifikats nach § 62 KrWG	Keine Kosten
53	VG Berlin	VG 1 K 373/20	Datenschutzrechtlicher Auskunftsanspruch	Keine Kosten

54	VG Berlin	VG 10 K 213/20	Wasserecht	Keine Kosten
55	VG Berlin	VG 10 K 61/20	Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb eines Zuschlagstofflagers	Keine Kosten
56	OVG BB	OVG 10 B 2/20	Berufung, Baugenehmigung für eine Werbeanlage	EUR 4.408,95
57	VG Berlin	VG 10 K 128/20	Wasserecht	Keine Kosten
58	VG Berlin	VG 10 K 6/21	Klage gegen Genehmigungsbescheid vom 17.11.2020	Keine Kosten
59	VG Berlin	VG 10 K 23/21	Neufestsetzung der Sicherheitsleistung nach § 18 Abs. 4 VerpackG	EUR 41.374,23
60	VG Berlin	VG 10 K 22/21	Neufestsetzung der Sicherheitsleistung nach § 18 Abs. 4 VerpackG	s.o.
61	VG Berlin	VG 10 L 40/21 und VG 10 K 41/21	Neufestsetzung der Sicherheitsleistung nach § 18 Abs. 4 VerpackG	s.o.
62	VG Berlin	VG 5 K 35/21	amtsangemessene Alimentation	Keine Kosten
63	VG Berlin	VG 5 K 9/21	Urlaubsabgeltung nach Art. 7 RL 2003/88/EG	Keine Kosten
64	OVG BB	OVG 1 A 9/21 OVG 1 S 155/21	Verwaltungsstreitverfahren	Keine Kosten
65	VG Berlin	VG 11 K 299/21	Klage auf Planung und Realisierung einer Querung der Stammstrecke der Heidekrautbahn	Keine Kosten
66	VG Berlin	VG 13 K 83/21	Klage gegen die Ablehnung der Übertragung der Freistellung von Altlastensanierungskosten	Keine Kosten
67	ArbG Berlin	56 Ca 3239/21	Eingruppierung nach TV-L	Keine Kosten

68	VG Berlin	VG 24 K 58/21	Verpflichtungsklage auf behördliches Einschreiten wegen des Betriebs der Berliner Wasserwerke Spandau, Friedrichshafen, Tiefwerder und Beelitzhof	EUR 41.107,78
69	VG Berlin	VG 10 K 243/21	Klage gegen Ablehnung Anleger Humboldthafen	Keine Kosten
70	VG Berlin	VG 26 K 161/21	Versagung einer Zuwendung im Rahmen des „Heizungsaustauschprogramms“ wegen vorzeitigen Maßnahmebeginns	Keine Kosten
71	VG Berlin	VG 11 K 219/21	Klage Durchfahrtsverbot für Lkw ab 18 t für die Zeit von 22 – 6 Uhr	Keine Kosten
72	SenUMVK	9000 A 535 – 7/21	Rahmenbedingungen für eine „Zero-Emission-Zone“ - Gutachten	EUR 27.370,00
73	VG Berlin	VG 13 K 280/21	Planung und Bau zweier Brücken Heidekrautbahn mit Radweg als Teil des Vorrangnetzes über Gleise der Heidekrautbahn	Keine Kosten
74	VK Berlin	B1 28/21	Nachprüfungsverfahren S-Bahn Ausschreibung	EUR 63.018,79
75	VG Berlin	VG 10 K 302/21	Untätigkeitsklage Anleger Humboldthafen	Keine Kosten
76	SenUMVK	9000 A 535 – 9/21	Volksentscheid „Berlin autofrei“	EUR 19.331,55
77	VG Berlin	VG 11 K 379/21	Klage gegen Radwegbenutzungspflicht – Eisenhutweg in Fahrtrichtung Adlershof zwischen der Straße am Flugplatz und der Hermann-Dorner-Allee	Keine Kosten
78	OVG BB	OVG 12 N 264/21	Antrag auf Zulassung der Berufung, Unterhaltungslast nach dem EKrG	Keine Kosten
79	VG Berlin	VG 1 K 356/21	Klage gegen Sondernutzungsgebühren für Werbeanlagen	EUR 386,75

80	VerfGH Berlin	VerfGH 69/21	Bestattungsrecht: Errichtung und Betrieb eines Krematoriums	EUR 29.588,16
81	SenUMVK	9000 A 535 – 10/21	Ökologische und klimafreundliche autarke Toiletten im Berliner Grün	Keine Kosten
82	VG Berlin	VG 10 K 113/21	Wasserecht	Keine Kosten
83	VG Berlin OVG BB	VG 13 K 9/21 OVG 10 N 3/22	Eigentumsrechtlichen Zuordnung von Grundstücken am Mauerpark (Gleimtunnel)	Keine Kosten
84	VG Berlin	VG 10 K 86/22	Wasserecht	Keine Kosten

Bericht Nr.: 26

Dienstreisen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

05.04.2022

G I

☎ 9025 1820

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0705 – Grundsatz –

Titel 52703 Dienstreisen

Folgendes beschlossen:

„Welche Dienstreisen sind für 2022 und 2023 geplant? Wie bewertet der Senat in diesem Zusammenhang die Möglichkeiten, die sich durch den Einsatz von Videokonferenzen bieten? In welchem Maße wurden in den Jahren 2020 und 2021 Videokonferenzen statt Dienstreisen genutzt und wie wird dies in den Jahren 2022 und 2023 fortgesetzt werden?“

(CDU)

und zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 52703 Dienstreisen

Folgendes beschlossen:

„Welche Dienstreisen sind zu welchen Zwecken und Anlässen geplant? Wie hoch waren die IST-Ausgaben 2021?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

I. Zu 0705/52703

„Welche Dienstreisen sind für 2022 und 2023 geplant?“

Angesichts der erwarteten Entspannung der pandemischen Situation in Europa und der Welt sind in beiden Haushaltsjahren wieder verstärkt Dienstreisen im Zusammenhang mit internationalen und europapolitischen Aktivitäten möglich. So sind unter anderem Dienstreisen im Zusammenhang mit der auswärtigen Sitzung des Senats in Brüssel vorgesehen. Weitere Dienstreisen nach Brüssel werden zudem geplant, mit denen den Festlegungen des Koalitionsvertrags sowie der Richtlinien der Regierungspolitik zur Aufwertung des Büros des Landes Berlin bei der EU in Brüssel durch verstärkte

Präsenz der Berliner Akteurinnen und Akteure in Brüssel Rechnung getragen wird. Darüber hinaus sind Dienstreisen zu Gremiensitzungen und Veranstaltungen europäischer und internationaler Netzwerke wie EUROCITIES und C40, zur fachpolitischen Untersetzung der sich in beiden Jahren jährenden Städtepartnerschaftsjubiläen, zur Stärkung der Rolle Berlins in der städtischen Dimension der Diplomatie, zur Teilnahme an internationalen Fachaustauschen und Delegationsreisen vorgesehen.

Darüber hinaus sind noch für das Haushaltsjahr 2022 Antritts- bzw. Kennlernbesuche der politischen Leitung bei Vertreterinnen und Vertretern der Europäischen Kommission sowie des Europäischen Parlaments in Aussicht genommen, die aufgrund der pandemischen Situation sowie der haushaltswirtschaftlichen Beschränkungen bisher nicht möglich waren. Dabei bietet es sich an, dass diese Antrittsbesuche mit entsprechenden Besuchen bei Vertreterinnen und Vertretern der Region Brüssel-Hauptstadt verbunden werden, insbesondere vor dem Hintergrund des 30. Jubiläums der Städtepartnerschaft Berlins mit der Region Brüssel-Hauptstadt. Dabei wird erwogen, das Jubiläum durch einen fachlichen Austausch zu den Themen Mobilitätswende, Ressourcenschonung sowie Kreislaufwirtschaftspolitik auch fachlich zu unterstützen und das kulturelle Rahmenprogramm der Senatskanzlei somit um eine fachpolitische Komponente zu ergänzen.

Geplant ist überdies die Durchführung des durch Senatsbeschluss S-1078/2018 implementierten europapolitischen Qualifizierungsseminars „Europa mitdenken“ in Brüssel für die politische Leitung sowie die Leitungsebenen der Verwaltung.

In weiterer Vorbereitung ist außerdem eine mehrtägige Dienstreise anlässlich eines (noch final durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz zu bewilligenden) teil-geförderten Fachaustauschs mit Vertreterinnen und Vertretern aus Atlanta, Georgia (USA) zur Reduktion von Einwegplastik. Weitere Dienstreisen sind im Zusammenhang mit der Ausgestaltung der sich im Jahr 2022 jährenden Städtepartnerschaftsjubiläen mit Paris sowie Los Angeles sowie mit der Wahrnehmung einer führenden Rolle der SenUMVK im Rahmen der Berliner Beteiligung am europäischen Städtenetzwerk EUROCITIES geplant.

Für das Jahr 2023 sind Dienstreisen im Zusammenhang mit der fachlichen Untersetzung der Rahmenprogramme zu den drei sich jährenden Städtepartnerschaftsjubiläen (u. a. Madrid) disponiert. Darüber hinaus sind Fachaustausche sowie die Beteiligung an Sitzungen im europäischen Städtenetzwerk EUROCITIES fest geplant. Überdies wird die Teilnahme der Hausleitung an internationalen Fachforen zum Thema Mobilität vorbereitet.

„Wie bewertet der Senat in diesem Zusammenhang die Möglichkeiten, die sich durch den Einsatz von Videokonferenzen bieten?“ sowie

„In welchem Maße wurden in den Jahren 2020 und 2021 Videokonferenzen statt Dienstreisen genutzt und wie wird dies in den Jahren 2022 und 2023 fortgesetzt werden?“

Im Zuständigkeitsbereich der SenUMVK werden zur Gestaltung der europäischen und internationalen Beziehungen bereits seit geraumer Zeit Videokonferenzen zum Einsatz gebracht, sofern sich dies im Einzelfall anbietet. Dies ist erfahrungsgemäß insbesondere dann der Fall, wenn ein reiner Fachaustausch beabsichtigt ist oder unkritische Themen zu verhandeln. Videokonferenzen können zudem, gerade in Hinblick auf die interkontinentale Zusammenarbeit, nicht nur zu erheblichen Zeit-

und Kostenersparnissen, sondern auch zur Reduktion dienstreisebedingter Treibhausgasemissionen beitragen. Dazu trägt auch die inzwischen breite Verfügbarkeit geeigneter technischer Ausstattungen bei. Insoweit stehen auch nach § 2 Abs. 1 Satz 3 und 4 Bundesreisekostengesetz (BRKG) Dienstreisen unter dem Vorbehalt, dass das Dienstgeschäft nicht auf andere Weise, insbesondere durch Einsatz digitaler Kommunikationsmittel, erledigt werden kann und sie aus dienstlichen Gründen notwendig sind.

Während der Zeit der pandemiebedingten Kontakt- und Reisebeschränkungen seit März 2020 mussten gezwungenermaßen sämtliche Austausch- und Begegnungsformate entweder abgesagt oder auf digitale Formate umgestellt werden – eine entsprechende Statistik wird verwaltungsseitig nicht vorgehalten. Oftmals stellen Videokonferenzen jedoch keine gleichwertige Alternative zu Treffen in Präsenz im Rahmen von Dienstreisen dar. Insbesondere im Fall von konfliktbehafteter Gremienarbeit, bei kritischen Verhandlungsgegenständen oder bei geplanten persönlichen Zusammenkünften stellen Videokonferenzen keine gleichwertige Alternative dar. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Aufbau tragfähiger Netzwerke angestrebt wird oder die vertrauensschaffende direkte Begegnung als wichtiges Instrument der (Städte-)Diplomatie im Mittelpunkt steht. Darüber hinaus hat sich die Durchführung größerer Veranstaltungen mit mehreren Teilnehmenden und einer größeren Öffentlichkeit aufgrund der Notwendigkeit des Zukaufs externer Unterstützungsleistungen oftmals sogar als kostenintensiver dargestellt als die Durchführung von Präsenz-Terminen, auch wenn diese mit Dienstreisen verbunden sind.

Daher wird in den Jahren 2022 und 2023 nicht auf die Durchführung von Dienstreisen verzichtet werden können, wobei emissionsfreien Reisegelegenheiten der Vorzug zu geben ist. Anfallende CO₂-Emissionen aus nicht verzichtbaren Flugreisen werden weiterhin kompensiert, die erforderlichen Mittel für die Dienstreisen im Geltungsbereich des Kapitels 0705 sind im bei Titel 52703 veranschlagt.

II. Zu 0730/52703

„Welche Dienstreisen sind zu welchen Zwecken und Anlässen geplant?“

Die im Kapitel 0730, Titel 52703 veranschlagten Mittel werden für die Teilnahme an Veranstaltungen von Bund-Ländergremien, die Teilnahme an Sitzungen von Fachgremien zum Austausch bzw. zur Erarbeitung von Richtlinien, die Teilnahme an fachlichen Vortrags- und Diskussionsveranstaltungen sowie die Teilnahme an Fortbildungsveranstaltungen genutzt.

„Wie hoch waren die IST-Ausgaben 2021?“

Bedingt durch pandemiebedingte Kontakt- und Reisebeschränkungen waren Dienstreisen im Laufe des Jahres 2021 nur in äußerst geringem Ausmaß möglich, wodurch der Mittelabfluss im Jahr 2021 gezwungenermaßen deutlich hinter dem Ansatz zurückgeblieben ist. Das IST für 2021 beläuft sich auf 8.304,32 EUR. Für die Jahre 2022 und 2023 ist mit einer Normalisierung der Situation und mit einer Wiederaufnahme der erforderlichen Dienstreisetätigkeit auf das Niveau von 2019 zu rechnen, da sich nicht alle erforderlichen Abstimmungen und Diskussionen in digitaler Form durchführen lassen.

Bericht Nr.: 27

Anbindung 16 Stadtquartiere

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV B W

07.04.2022
925 1449

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Bericht zum jeweiligen Stand der Planung der Verkehrsanbindung der Neubaugebiete, insbesondere der 16 neuen Stadtquartiere (ÖPNV, Radwege, Straße, Sharing-Mobilität, E-Mobilität)“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

Hierzu wird berichtet:

Blankenburger Süden	<p>Am 20. Juli 2021 wurde das Struktur - und Nutzungskonzept sowie der städtebauliche Rahmenplan als Planungsgrundlage vom Senat beschlossen. Die verkehrlichen Belange sind berücksichtigt.</p> <p>ÖPNV</p> <p>Straßenbahnneubaustrecke Blankenburger Süden</p> <ul style="list-style-type: none">- Planerisch zu bevorzugende Variante aus Machbarkeitsuntersuchung liegt vor- Ausschreibung Lph 2 - 7 wird aktuell vorbereitet <p>Betriebshof Straßenbahn</p> <ul style="list-style-type: none">- Vorzugsstandort im Gewerbegebiet Heinersdorf wurde ermittelt. Standortwahl wird aktuell rechtlich überprüft. <p>Verknüpfung/Umstieg zur S-Bahn verbessern</p> <ul style="list-style-type: none">- Machbarkeitsuntersuchung zum Umstieg zwischen Straßenbahn, Bus und S-Bahn sowie zur Umfeldumgestaltung des S-Bahnhofes liegt vor (FF SenSBW) <p>Radwege/Sharing-Mobilität/E-Mobilität</p> <p>Panke-Trail als übergeordnete Radschnellverbindung</p>
---------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> - Machbarkeitsuntersuchung abgeschlossen. In aktuell laufender Vorplanung erfolgt die Bewertung möglicher Trassenalternativen. Die finale Trassenlage und konkrete Anbindung an das Stadtquartier steht derzeit noch nicht fest. <p>Ausbau/Qualifizierung von Rad- und Fußverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grundlagenkonzept für nachhaltige Mobilität liegt vor (FF SenSBW). Weiterplanung erfolgt in Zusammenhang mit der Städtebaulichen Planung (Bebauungsplanung), Detailmaßnahmen werden im Mobilitätskonzept im weiteren Planungsverlauf entwickelt <p>Straße</p> <p>Verkehrserschiebung (VE) Blankenburg zur straßenseitigen Erschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planerisch zu bevorzugende Variante liegt vor. <p>Verkehrslösung zum Doppelknoten Blankenburg</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planerisch zu bevorzugende Variante liegt vor.
Buch - Am Sandhaus	<p>ÖPNV</p> <p>S-Bahn</p> <ul style="list-style-type: none"> - S-Bahnhof Buch liegt direkt westlich am Plangebiet an. - S-Bahn-Angebot wird sukzessive ausgebaut, ist aber u.a. abhängig vom Infrastrukturausbau zwischen Buch und Bernau (Bestandteil von i2030) - Westlicher Bereich des geplanten Stadtquartiers liegt außerhalb der Erschließungsstandards im Nahverkehrsplan und soll durch eine neue (bzw. verlängerte) Buslinie im Quartier angebunden werden. <p>Radwege/Sharing-Mobilität/E-Mobilität</p> <p>Entwurf eines umfangreichen Mobilitätskonzeptes liegt vor</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine Vielzahl von Maßnahmenpaketen für den ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr sowie für weitere alternative Mobilitätsformen (u.a. dichtes Rad- und Fußwegenetz mit Anbindung zum S-Bahnhof, Quartiersgaragen mit Mobilitätsstationen für Sharing-Angebote, modale Filter etc.) unterstützen das Ziel den Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes zu verschieben. <p>Jelbi-Netz Buch</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umfangreiches Netz auf öffentlichen und privaten Flächen - 2 Jelbi-Stationen + bis zu 10 Jelbi-Punkte (Mikromobilität), - Eröffnung erster Standorte 2022 - Stadtquartier Buch-Am Sandhaus soll später integriert werden <p>Straße</p> <p>Eine Kernmaßnahme aus dem Mobilitätskonzept wurde im städtebaulichen Masterplan verankert</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im westlichen und östlichen Teil der Erschließungsstraße Am Sandhaus sind jeweils versenkbare Poller vorgesehen, so dass die Befahrung ausschließlich dem Umweltverbund sowie der Ver- und Entsorgung

	<p>vorbehalten ist. Parken im öffentlichen Straßenland ist nicht vorgesehen, sondern wird in Quartiersgaragen außerhalb des durchfahrtsbeschränkten Bereiches zentral gebündelt (Ausnahme: Liefern/Laden, mobilitätseingeschränkte Personen).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrliche Machbarkeit muss im Rahmen der Bauleitplanung durch bereits beauftragte Verkehrsuntersuchung nachgewiesen werden.
Buckower Felder	<p>Der Festlegungsbeschluss zum Bebauungsplan 8 -66 Buckower Felder liegt vor. Die verkehrlichen Belange sind berücksichtigt.</p> <p>ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Haupterschließung über den Bus - Plangebiet ist über Gerlinger Straße und Buckower Damm erschlossen. In beiden Straßen verkehren Buslinien. - Durch Sicherung einer neuen Buswendeschleife im Bebauungsplan wird Grundlage für Verbesserung der Buserschließung geschaffen. - Nächste U-Bahn-Station (U7) ist in etwa 10 Minuten mit dem Bus und Fahrrad erreichbar <p>Radwege/Sharing-Mobilität/E-Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Mobilitätskonzept zielt darauf ab, den CO2-Austoß innerhalb des Quartiers zu reduzieren. Es werden attraktive Möglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer geschaffen, E-Mobilität gefördert und ein möglichst autofreier Bereich geschaffen. Oberirdische Stellplätze sind nur am Quartiersrand in zwei Quartiersgarage, in den Privatstraßen oder als Sockelparken zulässig. - Zulässige Anzahl der Stellplätze im Gebiet durch Festsetzung im Bebauungsplan begrenzt. - An der größeren der beiden Garagen wird eine Mobilitätsstation angedockt sein, die umweltfreundliche Verkehrsangebote als Service für die Bewohner bereitstellen wird. - Das Mobilitätskonzept zielt darauf ab, den CO2-Austoß innerhalb des Quartiers zu reduzieren. Es werden attraktive Möglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer geschaffen, E-Mobilität gefördert und ein möglichst autofreier Bereich geschaffen. - Am Buckower Damm soll - unabhängig von der Entwicklung des Stadtquartieres - ein Zweirichtungsradweg mit separatem Gehweg ausgebaut werden <p>Straße</p> <p>Festsetzungen im Bebauungsplan ermöglichen eine Anpassung des Knotens am Buckower Damm / Gerlinger Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Derzeit laufen weitere Abstimmungen mit dem Bezirk zur Radverkehrsplanung/-anpassung Gerlinger Straße westlich des Anschlussbereiches des Wohnungsbaustandortes sowie zur Umsetzung der Auflagen

	<p>aus dem Erschließungskonzept für den Knoten Buckower Damm und Anschlussbereiche.</p>
Europacity	<p>Alle im Rahmen dieses Stadtentwicklungsprojektes erforderlichen B -Pläne wurden bereits festgesetzt, mit Ausnahme des B-Plan 1-62c. Hierbei handelt es sich um die kleine Fläche nördlich der Minna-Cauer-Straße. Die Realisierung ist weit fortgeschritten. Für die anderen noch nicht in der Realisierung befindlichen Baufelder laufen die Genehmigungsverfahren für die Bauanträge. Bis 2023 werden fast alle Bauvorhaben fertig gestellt sein.</p> <p>ÖPNV</p> <p>Durch die Nähe zum Berliner Hauptbahnhof ist das neue Stadtquartier verkehrstechnisch gut erschlossen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quartier über die Heidestraße erschlossen. Hier verkehren Buslinien. - Abhängig von der weiteren Entwicklung kann Busfrequentierung auf der Heidestraße perspektivisch im Takt verbessert werden. - Das Angebot durch den ÖPNV soll mit dem Neubau einer Straßenbahnstrecke in der Heidestraße verbessert werden. Die Linienführung der Straßenbahnstrecke ist noch offen. - Zukünftig wird der geplante Bahnhof Perleberger Brücke durch die S-Bahn bedient werden. Der sich nach Westen entlang der Bahngleise erstreckende Gewerberiegel gewährleistet durch entsprechende Durchgänge die Erreichbarkeit des Bahnhofs von der Europacity aus. <p>Radwege/Sharing-Mobilität/E-Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Rahmen der Planungen zum Radvorrangnetz ist bisher davon auszugehen, dass die Europacity in Ost-West-Richtung via zweier Brücken neben der Nutzung durch Fußgänger auch für Radfahrer „querbar“ sein wird. Die Planungen sind noch nicht abgeschlossen. <p>Straße</p> <p>Straßenplanungen sind abgeschlossen und umgesetzt</p> <ul style="list-style-type: none"> - In der Folge der Straßenbahnplanung wäre eine Überplanung des Fahrbahnquerschnitts erforderlich.
Gartenfeld (Das neue Gartenfeld)	<p>ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - S-Bahn-Anbindung durch Haltepunkt Gartenfeld im Zuge der Reaktivierung der Siemensbahn - Verlängerung der Siemensbahn bis Hakenfelde mit Haltepunkt auf der Insel Gartenfeld wird derzeit untersucht (möglicher Haltepunkt ist im FNP gesichert) - Anbindung Straßenbahn geplant - Grundlagenermittlung für die Straßenbahnbindung UTR - Rathaus Spandau derzeit laufend, Ergebnisse sollen in 07/2022 vorliegen

	<ul style="list-style-type: none"> - Bis zur Realisierung der Straßenbahn umfangreiche Ausweitung des Busangebots geplant. - Brücke im Südwesten ist zwingende Voraussetzung für die Erschließung durch den Umweltverbund - Abgestimmter Brückenquerschnitt von 18m zur Erschließung mit Bus-, Rad- und Fußverkehr. Erweiterungsoptionen zur Integration einer Straßenbahntrasse und Freigabe für den MIV derzeit in Abstimmung <p>Radwege</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung über RSV 2 (Mitte - Tegel - Spandau) geplant, Machbarkeitsstudie abgeschlossen. - Für die RSV 2 wurden Grundlagenermittlung und Vorplanung in 12/2021 beauftragt, bei anschließendem Planfeststellungsverfahren wird mit einem Baubeginn in frühestens 2026 gerechnet. - Innerhalb des Gebiets vom Straßennetz unabhängige Radverkehrsführung vorgesehen - Südliches Brückenbauwerk zur Erschließung für den Rad- und Fußverkehr geplant <p>Sharing-Mobilität/E-Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur für E-Mobilität sind in den beiden Quartiersgaragen vorgesehen. <p>Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Übergeordnete Hauptverkehrsstraße (ÜHVSt) mit einer zweiten MIV-Anbindung der Insel in Richtung Daumstraße geplant - Realisierung im Rahmen eines planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans unter Federführung von SenSBW - Derzeit Trassenuntersuchung für ÜHVSt unter Federführung von SenSW
Johannisthal/ Adlershof	<p>ÖPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahnneubaustrecke Adlershof II <ul style="list-style-type: none"> - Eröffnung 10/2021 erfolgt • Straßenbahnneubaustrecke Johannisthal-Gropiusstadt <ul style="list-style-type: none"> - Machbarkeitsuntersuchung in Bearbeitung • Straßenbahnbetriebshof Adlershof <ul style="list-style-type: none"> - Voraussetzung für Angebotsverbesserungen im Südostraum - Planfeststellungsverfahren läuft - Baufeldberäumung erfolgt, Ausschreibung der Bauleistungen im Gange • Busspur Rudower Chaussee <p>Radwege/Sharing-Mobilität/E-Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> • RSV „Y-Route“ <ul style="list-style-type: none"> - Machbarkeitsuntersuchung beendet, weitere Planung in Bearbeitung • Rad- u. Fußgängerbrücke über Görlitzer Bahn / Adlergestell <ul style="list-style-type: none"> - Als grüner Hauptweg planerisch gesichert - Entwurfsplanung läuft • Jelbi-Netz Adlershof <ul style="list-style-type: none"> - Umfangreiches Netz auf öffentlichen und privaten Flächen

	<ul style="list-style-type: none"> - 2 Jelbi-Station + bis zu 10 Jelbi -Punkte (Mikromobilität) - Eröffnung erster Standorte 2022 <p>Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erschließung Gewerbegebiet am S-Bhf Johannisthal <ul style="list-style-type: none"> - Umfangreiche Straßenneubaumaßnahmen erfolgt
Güterbahnhof Köpenick	<p>ÖPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubau Regionalbahnhof Köpenick <ul style="list-style-type: none"> - Neue, barrierefreie Zugänge auch für die S-Bahn im Bereich der Bahnhofstraße und östlich des Bahnhofs - Umbau ab 2023, Eröffnung 2027 geplant - Verdichtung des Regionalbahntaktes geplant • Straßenbahnendhaltestelle Hirtestraße <ul style="list-style-type: none"> - Variantenvergleich kurz vor Abschluss - Vorzugsvariante: Neubau mit betrieblichen Verbesserungen und Anbindung der nördlichen Bereiche des neuen Stadtquartiers • Buslinienanbindung über Ostumfahrung Bahnhofstraße <ul style="list-style-type: none"> - Muss geprüft werden (da nicht mehr mittige Bahnquerung mögl.). <p>Radwege/Sharing-Mobilität/E-Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätskonzept <ul style="list-style-type: none"> - Mehrstufiges Verfahren soll Maßnahmen bei Wettbewerb und B-Planung integrieren - Quartiersgaragen mit Lademöglichkeiten und Sharing-Angeboten geplant - Schwerpunkt Fuß- und Radwegenetz - Autoarmes Quartier geplant <p>Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubau Ostumfahrung Bahnhofstraße <ul style="list-style-type: none"> - Entlastung der Bahnhofstraße mit Stabilisierung des ÖPNV-Angebots und Umgestaltung Straßenraum mit sicheren Rad- und Gehwegen entsprechend MobG Berlin - Anbindung des neuen Wohngebiets mit neuer Bahnquerung - Verbindung der nördl. und südlichen neuen Wohngebiete (Verminderung der Trennwirkung durch Bahnanlagen) - Diverse Untersuchungen vorliegend
Lichterfelde - Süd	<p>ÖPNV</p> <p>Fokussierung auf leistungsfähige S-Bahn</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das geplante Wohngebiet richtet sich zum vorhandenen S-Bahnhof Lichterfelde Süd aus. - Bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Erschließung durch den Bus ist aktuell in Abstimmung - Planung eines südlichen S-Bahnhof-Zuganges für direkte und kürzere Wegeverbindungen

	<p>Radwege/Sharing -Mobilität/E -Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Umweltverbundes durch direkte und autofreie bzw. auftoarme Radwegeverbindungen zum S-Bahnhof Lichterfelde Süd mit neuen Fahrradabstellanlagen am S-Bahnhof - Dichtes Wegenetz und direkte Wegebeziehungen zwischen den Quartieren und vom/zum ÖPNV (Bus sowie S-Bahn) - Anpassung der vorhandenen Geh- und Radwege an die Anforderungen aus dem MobG BE wird im Rahmen der Verkehrsuntersuchung geprüft <p>Straße</p> <p>Verkehrsuntersuchung noch in Abstimmung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau Osdorfer Straße auf Brandenburger Gebiet wird kritisch gesehen, weil hieraus Mehrverkehre auf Berliner Gebiet entstehen würden. - Anbindung des Quartiers über die Osdorfer Straße nach Süden und nach Norden wird aktuell noch untersucht, hier laufen insbesondere noch Abstimmungen zur leistungsfähigen Führung des Busverkehrs im Knotenpunkt Osdorfer Straße / Landweg
Michelangelostraße	<p>Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlegung der Michelangelostraße und Knotenpunktausbau <ul style="list-style-type: none"> - Voraussetzung zur Umsetzung des städtebaulichen Konzepts - Planung soll mögliche Anbindung zum Weißenseer Weg berücksichtigen - Planung erfolgt im Zusammenhang mit Bebauungsplanung - Ausschreibung Verkehrsuntersuchung / Verkehrsanlagenplanung in Erarbeitung <p>ÖPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahnstrecke Michelangelostraße <ul style="list-style-type: none"> - Strecke ist im NVP 2019-23 als weiterer Bedarf enthalten - Trasse wird bei Straßenplanung berücksichtigt • Buswendeschleife Michelangelostraße <ul style="list-style-type: none"> - Neubau mit Abstellanlagen und Ladeeinrichtungen <p>Radwege/Sharing-Mobilität/E-Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätskonzept <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätskonzept wurde ausgearbeitet - Quartiersgaragen mit Lademöglichkeiten - Erfüchtigung Fuß- und Radwegenetz
Schumacher Quartier (SQ)	<p>ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grundlagenermittlung Straßenbahnneubaustrecke Jungfernheide – UTR – SQ seit 2021 in Bearbeitung - Ergebnisse der Grundlagenermittlung sollen in 07/2022 vorliegend sein.

	<ul style="list-style-type: none"> - Entscheidung für eine Führung (u.a. Trassenverlauf im SQ) ist basierend auf den Erkenntnissen zur Wirtschaftlichkeit der verschiedenen Trassen auf politischer Ebene herbeizuführen. - Einrichtung einer zusätzlichen Buslinie in der Neuen Meteorstraße geplant <p>Radwege</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an die Radschnellverbindung 2 (RSV 2) „Mitte-Tegel-Spannau“ und die „Reinickendorf-Route“ (RSV 10). - Die Machbarkeitsstudien sind abgeschlossen. - Die voraussichtlichen Vorzugstrassen im Bereich des SQ sind bekannt und werden im Rahmen der Planungen bereits berücksichtigt. - Die Planung der Neuen Meteorstraße verfügt beidseitig über richtlinienkonforme Radwege. - Mit Ausnahme der RSV durch das Gebiet und den Radwegen in den umliegenden Hauptverkehrsstraßen ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr vorgesehen. <p>Sharing-Mobilität/E-Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemäß Entwurfsstand Mobilitätskonzept sind im Quartier umfangreiche Begleitmaßnahmen, wie beispielsweise Mobilitätsberatung, Sharingkonzepte und Sharing-Logistik bis hin zu einer Online-Plattform vorgesehen. - Ladepunkte für Elektrofahrzeuge sind in allen Quartiersgaragen vorgesehen. <p>Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zur Errichtung einer vierstreifigen Hauptverkehrsstraße, der Neuen Meteorstraße, ist ein Rückbau des vorhandenen Autobahnzubringers notwendig. - Zum Rückbau des Autobahnzubringers ist eine Zustimmung des Bundes notwendig, die derzeit noch nicht vorliegt. - Innere Erschließung soll vom Motorisierten Individualverkehr durch eine Zufahrtsbeschränkung in Form von Pollern freigehalten werden, Herstellung im Mischverkehr.
Pankower Tor (ehemaliger Rangierbahnhof Pankow)	<p>ÖPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahntangentiallinie Pankow-Weißensee <ul style="list-style-type: none"> - Machbarkeitsuntersuchung beendet, Senatsbeschluss erfolgt - Ausschreibung (Lph 2 - 7) wird vorbereitet - Direkte Anbindung des neuen Stadtquartiers - Integration in B-Planung • Angebotsverbesserungen sind bereits erfolgt, weitere sind geplant <ul style="list-style-type: none"> - Kapazitätserhöhung S8/S85 - Taktverdichtung M1/M50 - Verkehrsorganisatorische Maßnahmen am S/U Pankow zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit <p>Radwege/Sharing-Mobilität/E-Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> • Panke-Trail als übergeordnete Radschnellverbindung

	<ul style="list-style-type: none"> - Planerisch zu bevorzugende Variante liegt vor - Wirtschaftlichkeit ist nachgewiesen - Projekt wird in B-Planung integriert <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätskonzept <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätskonzept wurde ausgearbeitet - Wohnquartier mit Kfz-Zufahrtsbeschränkung - Mobilitätshubs, Fahrradparkhaus und Wegenetz werden in Planung übernommen - 1-2 zusätzliche Bahnquerungen geplant <p>Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umbau Knotenpunkte <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsuntersuchung in Bearbeitung
Neue Mitte Tempelhof	<p>ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - U-Bahn-Station Kaiserin-Augusta-Straße der Linie 6 in fußläufiger Entfernung - S- und U-Bahnhof Tempelhof, der von den Ringbahnlinien 41 und 42 sowie der S 45 bzw. S 46 nach Königs-Wusterhausen angefahren wird in 650m Entfernung. - Im Umfeld zwei Bushaltestellen mit Bedienung durch diverse Linien. <p>Radverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Derzeit keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen entlang des umgebenden Radvorrangnetzes (Tempelhofer Damm und Albrechtstraße) vorhanden - Im Rahmen des „Verkehrsversuchs Tempelhofer Damm“ wurde am Tempelhofer Damm ein separater Radfahrstreifen zwischen Fahrbahn und Seitenraum eingerichtet. Eine langfristige bauliche Realisierung, ggf. als „Protected-Bike-Lane“, wird je nach Evaluierungsergebnis des Verkehrsversuches angestrebt. <p>Sharing-Mobilität/E-Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Derzeitige Unterversorgung mit CarSharing-Stationen (Geschäftsbereich innerhalb des Autobahnringes), Bikesharing-Angeboten und Ladestationen für Elektromobilität. - Ausweitung der Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur wird in einem Vorabzug der Verkehrsuntersuchung (Stand 25.03.2022) gefordert. <p>Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Änderungen/Anpassungen entlang des Tempelhofer Damms (Einschränkungen für den Kfz-Verkehr) infolge der angestrebten Verfestigung des „Verkehrsversuchs Tempelhofer Damm“ und unter Berücksichtigung der Belange des Wirtschaftsverkehrs (Einrichtung von Liefer-/Ladezonen) wahrscheinlich.
Schöneberger Linse	<p>ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sehr gute Erschließung durch fußläufige Erreichbarkeit der Bahnhöfe Südkreuz (S-Bahn, Regional- und Fernverkehr) und Schöneberg (S-Bahn)

	<ul style="list-style-type: none"> - Busanbindung über zwei Haltestellen Sachsendamm und Bahnhof Südkreuz <p>Radwege</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an die Radschnellverbindung 6 (RSV 6) „Teltowkanalroute“ - Die durch das Plangebiet verlaufenden Achsen Wilhelm-Kabus-Straße/Hedwig-Dohm-Straße, die Ella-Barowsky-Straße und der Vorarlberger Damm sind Bestandteile des Radvorrangnetzes. - Die Belange des Radvorrangnetzes sind in Rahmen der weiteren Planungen zu berücksichtigen - Mit dem Ausbau der Ella-Barowsky-Straße zu einer als Allee angelegten fußgängerfreundlichen Stadtstraße mit angelagerten Stadtplätzen und neuen Radverkehrsanlagen sowie die Ergänzung des öffentlichen Wegenetzes durch blockinterne öffentlich nutzbare Räume erfolgt eine Stärkung der fuß- und radverkehrsmäßigen Erschließung und Aufenthaltsqualität im Gebiet. - Vorhandene Defizite bei Radabstellanlagen sind im Rahmen der weiteren Planungen zu berücksichtigen <p>Sharing-Mobilität/E-Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ladepunkte für Elektromobilität sind im Vorarlberger Damm und am Bahnhof Südkreuz vorhanden, eine Flinkster-Carsharing-Station befindet sich am Bahnhof Südkreuz. - Die Ausweitung der Ladepunkte für Elektromobilität und die Ausweitung von Sharing-Angeboten, insbesondere Bike-Sharing, sind im Rahmen der weiteren Planungen zu berücksichtigen. <p>Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die bereits vorhandene Verkehrsinfrastruktur ist in der Lage das durch die Entwicklung der Schöneberger Linse erzeugte Verkehrsaufkommen aufzunehmen.
Siemens ²	<p>ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wiederaufbau der Siemensbahn nach Gartenfeld bis 2030 als zentraler Baustein der ÖPNV-Erschließung - Zusätzliche Erschließung im Zuge der Straßenbahnbindung UTR - Rathaus über den Ast Paulsternstraße (vgl. Gartenfeld) - Taktverdichtung U-Bahn-Linie 7 auf 3 Minuten - Zusätzliche Buserschließung des zentralen Campusbereichs <p>Radwege</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an die Radschnellverbindung 8 Nonnendammallee - Falkenseer Chaussee - Die konkreten Planungen zur RSV 8 konnten im ersten Quartal 2022 starten (HOAI-Leistungsphasen 1+2). Im ersten Halbjahr 2023 ist mit den Ergebnissen der Vorplanung zu rechnen. Alle weiteren Schritte und zeitlichen Meilensteine können erst im Verlauf der weiteren Projektphasen terminiert werden. - Konzept zur Inneren Erschließung mit Fuß- und Radverkehr derzeit in Bearbeitung <p>Sharing-Mobilität/E-Mobilität</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Sharing -Angebote und Ladepunkte für Elektromobilität sind in den Parkierungsanlagen und im Quartier vorgesehen. <p>Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gem. Maßnahmenliste StEP-MoVe Verlängerung der Paulsternstraße/Otternbuchtstraße über die Spree zum Spandauer Damm zur Entlastung des Nordwestens geplant - Voraussichtlich Punktuelle Maßnahmen zur Erfüchtigungen des umliegenden Straßennetzes zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit notwendig - Konkrete Maßnahmen erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen ableitbar - Weitestgehende Freihaltung der zentralen Quartiersachse, des „Siemens-Strip“, vom Motorisierten Individualverkehr geplant
Stadtgut Hellersdorf	<p>ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mittelbare Anbindung an die U-Bahn-Linie 5 (Bahnhöfe Hellersdorf und Cottbusser Platz) durch Straßenbahnlinien M6 und 18 in der Zossener Straße <p>Radwege</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die zentrale Nord-Süd-Achse Kastanienallee ist Bestandteil des Radvorrangnetzes. - Die Belange des Radvorrangnetzes sind in Rahmen der weiteren Planungen zu berücksichtigen <p>Sharing-Mobilität/E-Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ladepunkte für Elektromobilität sind in den beiden Quartiersgaragen vorgesehen - In Q3/2022 voraussichtlich Start des Jelbi-Angebots mit Jelbi-Stationen und Jelbi-Punkten <p>Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hinreichende und leistungsfähige Anbindung an das Hauptverkehrsstrassennetz - Ausbildung von Teilen der Verkehrsflächen als verkehrsberuhigter Bereich in Mischverkehrsform, um große Bereiche vom Durchgangsverkehr freizuhalten
Wasserstadt Oberhavel	<p>ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung der Siemensbahn bis Hakenfelde mit Haltepunkt in der Wasserstadt Oberhavel wird derzeit untersucht - Anbindung Straßenbahn geplant - Grundlagenermittlung für die Straßenbahnbindung UTR - Rathaus Spandau derzeit laufend - Die Ergebnisse sollen in 07/2022 vorliegen - Bis zur Realisierung der Straßenbahn umfangreiche Ausweitung des Busangebots. Voraussetzung ist eine ÖPNV Priorisierung insbesondere im Zulauf zum Bahnhof Spandau (Streitstraße). Entsprechende Konzepte werden derzeit durch die BVG erarbeitet. <p>Radwege</p>

- Anbindung über RSV 2 (Mitte - Tegel - Spandau) geplant, Machbarkeitsstudie abgeschlossen.
 - Für die RSV 2 wurden Grundlagenermittlung und Vorplanung in 12/2021 beauftragt, bei anschließendem Planfeststellungsverfahren wird mit einem Baubeginn in frühestens 2026 gerechnet.
- Sharing-Mobilität/E-Mobilität
- Jelbi-Station Daumstraße/Rhenaniastraße sowie weitere Jelbi-Punkte im Quartier
- Straße
- Erschließung über die geplante Übergeordnete Hauptverkehrsstraße (vgl. Das Gartenfeld)

Bericht Nr.: 28

Waisentunnel

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

07.04.2022

IV C 3

☎ 9025 1535

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Folgendes beschlossen:

„Wo ist der Waisentunnel veranschlagt?“

(SPD, Grüne, Linke)

Hierzu wird berichtet:

Der Waisentunnel wird derzeit von der BVG Projekt GmbH im Auftrag der BVG geplant und befindet sich noch in der Phase der Vorplanung. Es liegen für den Waisentunnel weder Rahmenantrag noch Vor- bzw. Bauplanungsunterlagen vor, so dass bislang noch keine Veranschlagung im Haushalt möglich ist.

Wenn die Finanzierung des Ersatzbaus des Waisentunnels über Zuwendungen an die BVG erfolgen soll, wird eine Veranschlagung nach Vorliegen der nötigen Voraussetzungen im Titel 0730 / 89102 erfolgen.

Bericht Nr.: 29

Rückzahlungen von Zuwendungen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
III SE 3

07.04.2022
925 2642

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 11921 Rückzahlungen von Zuwendungen

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch waren die Rückzahlungen von Zuwendungen in den Jahren 2019, 2020 und 2021 und wie begründen sich die Einnahmeerwartungen für 2022 und 2023?“

Wer sind die betroffenen Projektträger?

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Ist-Einnahme 2019: 857.320,76 €
Ist-Einnahme 2020: 620.718,21 €
Ist-Einnahme 2021: 1.075.764,64 €

Die Veranschlagung 2022/23 erfolgt als Platzhalteransatz in Mindestveranschlagungshöhe.

Rückzahlungen aus Zuwendungen erfolgten überwiegend von der BVG, der DB Netz AG und der GBintraVelo GmbH im Rahmen zuwendungsrechtlicher Vorschriften.

Bericht Nr.: 30

Rückzahlungen überbezahlter Beträge

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
III SE 3

07.04.2022
925 2642

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 11934 Rückzahlungen überbezahlter Beträge

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch waren die Rückzahlungen von überzahlten Beträgen in den Jahren 2019, 2020 und 2021 und wie begründen sich die Einnahmeerwartungen für 2022 und 2023?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Ist-Einnahme 2019:	4.234.885,85 €
Ist-Einnahme 2020:	1.072.464,37 €
Ist-Einnahme 2021:	642.315,66 €

Die Veranschlagung 2022/23 erfolgt als Platzhalteransatz in Mindestveranschlagungshöhe.

Bericht Nr.: 31

Erstattung von Steuerbeträgen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
III SE 3

07.04.2022
☎ 925 2642

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 11961 Erstattung von Steuerbeträgen

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch waren die Erstattungen in den Jahren 2019, 2020 und 2021 und wie begründen sich die Einnahmeerwartungen für 2022 und 2023?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Ist-Einnahme 2019: 43.676,98 €
Ist-Einnahme 2020: 497.957,14 €
Ist-Einnahme 2021: 970.105,50 €

Es handelt sich um die Erstattung von Steuerbeträgen im Zusammenhang mit dem Betrieb gewerblicher Art „Verpachtung Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)“

Die Ansätze 2022/23 sind geschätzt.

Bericht Nr.: 32

Zinsen aus Zuschüssen für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

06.04.2022

IV C 31

☎ 9025 1376

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 16290 Zinsen aus Zuschüssen für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs

Folgendes beschlossen:

„Für welche Projekte wurden die Zinsen in Höhe von 1,7 Mio. € (Ist-Wert) für nicht fristgerecht oder nicht zweckentsprechend verwendete Zuschüsse zurückgezahlt? Bitte Liste mit jeweils bewilligter Zuschusshöhe.“

(SPD, Grüne, Linke)

„Wie hoch waren die Zinseinnahmen in den Jahren 2019, 2020 und 2021 und wie begründen sich die Einnahmeerwartungen für 2022 und 2023?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Die Zinseinnahmen im Kapitel/Titel 0730/16290 betrugen:

Im Jahre 2019:	78.864,07 Euro
Im Jahre 2020:	1.707.277,87 Euro
Im Jahre 2021:	3.520.233,85 Euro

Im Einzelnen handelte es sich um folgende Projekte, für die im Jahre 2020 Zinsen im Zuge von Verwendungs nachweisprüfungen für nicht fristgerecht bzw. nicht zweckgerecht verwendete Zuschüsse für Investitionen des ÖPNV vereinnahmt wurden:

Projekt	Zinsen i. €	Festgestellte Gesamtkosten i. €
Beschleunigung Omnibus, 65. Teil-BPU Linie M85	918,41	190.460,91
Beschleunigung Omnibus, TÜS Omnibus für LSA	1.589,22	402.046,38
Beschleunigung Omnibus, Linie X83	1.892,63	305.601,16
Beschleunigung Straßenbahn, Linie 26, 10.,13.,14.,16. u. 27. Teil-BPU	87.302,82	2.074.625,53
BVG Sicherheitspaket Sensibilisierungskampagne	614,53	1.102.385,98
Platz des 9. November	2.395,51	567.571,37
RBL LISI U-Bahn Gesamtnetz	35.149,21	16.333.412,80
Straßenbahn 2010+, 2.2.1 Teil -BPU, Schwerpunktwerkstatt Marzahn	15.894,25	2.290.953,66
Straßenbahn 2010+, 2.5.3 Teil -BPU, Anpassung Werkstätten 2017	353,64	137.661,16
Straßenbahn Linie 13, 8. Teil -BPU, Stahlheimer Str./Pappelallee	54.535,00	4.933.343,80
Straßenbahn Linie 2/4 (M4), 14. Teil -BPU, Greifswalder Straße	83.522,45	1.989.338,38
Straßenbahn Linie 50, 9. Teil-BPU, Berliner Straße	36.754,64	1.924.008,36v
Straßenbahn Linie 52/53, 14. Teil-BPU, Grabbeallee	20.106,62	1.900.521,12
Straßenbahn Linie 60, 11. Teil -BPU, EÜ Rudower Chaussee	3.517,00	1.431.284,18
Straßenbahn Linie 60, 12. Teil -BPU Fürstenwalder Damm v. Bellevuestr. bis Hirschgartendreieck	21.367,04	2.848.369,11
Straßenbahn Linie 60, 3. Teil -BPU, Gleisschleife Adlershof	19.561,35	3.500.761,75
Straßenbahn Linie 60, 8. Teil -BPU, Fürstenwalder Damm, GW 802	4.678,03	745.434,16
Straßenbahn Linie M5, Konrad-Wolf-Straße Haltestellenkaps	1.849,98	5.804.796,99
Straßenbahn Neubau Warschauer Brücke	83.652,06	6.727.588,06
U1/U8, Bhf. Kottbusser Tor, barrierefreier Ausbau	19.127,13	2.418.353,07
U1/U8, Kottbusser Tor, Grundinstandsetzung	33.474,61	2.344.769,71
U1/U9, Bhf. Kurfürstendamm, barrierefreier Ausbau	5.502,83	4.331.572,71
U1/U9, Bhf. Kurfürstendamm, Grundinstandsetzung	7.098,78	3.236.183,58
U2, Bhf. Ruhleben, Grundinstandsetzung	42.780,89	6.650.991,89
U2, Bhf. Schönhauser Allee, Teil 3	3.188,46	1.541.801,41
U2, Bhf. Vinetastraße	12.557,55	1.267.264,28
U2, Dammsanierung Ruhleben bis Olympiastadion	163,46	704.147,05
U2, Senefelderplatz-Vinetastraße, Zugsicherung	16.754,99	11.184.136,6

Projekt	Zinsen i. €	Festgestellte Gesamtkosten i. €
U3, Bhf. Hohenzollernplatz, barrierefreier Ausbau	2.401,06	899.281,85
U3, Bhf. Breitenbachplatz , barrierefreier Ausbau, Aufzug	1.697,90	682.082,09
U3, Bhf. Hohenzollernplatz, Grundinstandsetzung	56.123,24	3.294.990,95
U3, Neubau, Vorleistung	308.548,28	36.530.406,58
U5, Bhf. Frankfurter Allee, Aufstellanlage	4.954,44	4.392.034,50
U5, Bhf. Lichtenberg, Grundinstandsetzung und barrierefreier Ausbau (Teil 3)	37.828,17	2.135.874,76
U5, Bhf. Lichtenberg, Grundinstandsetzung und barrierefreier Ausbau Teil 4	17.638,47	1.601.057,61
U5, Bhf. Schillingstraße	5.710,96	669.953,18
U5, PB I, Wehrkammer BUN,	70.887,82	6.877.814,29
U5, PB I, Rohbau Spreequerung	87.369,60	62.927.379,93
U5, PB I/II, Baugrunduntersuchungen	122.453,15	2.596.915,15
U5, PB II, Übriger Leitungsbau	109.577,75	7.784.254,79
U7, Bhf. Blaschkoallee, barrierefreier Ausbau	4.407,14	771.058,26
U7, Bhf. Richard-Wagner-Platz, barrierefreier Ausbau	7.951,88	1.354.785,61
U7, Bhf. Wilmersdorfer Straße, barrierefreier Ausbau	6.357,68	1.107.054,49
U7, Blaschkoallee -Britz-Süd, Erneuerung Zugsicherung	64.961,50	11.438.472,05
U8, Bhf. Boddinstraße, barrierefreier Ausbau	11.869,65	1.320.129,06
U8, Bhf. Boddinstraße, Grundinstandsetzung	10.785,10	3.536.977,59
U8, Bhf. Heinrich-Heine-Straße, barrierefreier Ausbau	93.273,08	3.494.276,68
U8, Bhf. Leinestraße, barrierefreier Ausbau	2.654,01	1.552.245,83
U8, Bhf. Leinestraße, Grundinstandsetzung	10.549,42	4.978.704,52
U8, Jannowitzbrücke , Grundinstandsetzung und barrierefreier Ausbau	30.448,34	2.836.431,93
U-Bahn Betriebswerkstatt Grunewald	22.526,14	14.703.346,86
Gesamt	1.707.277,87	210.275.644,40

Die Einnahmen für die Jahre 2022 und 2023 können aufgrund der laufenden, in Art und Umfang sehr verschiedenartigen Verwendungsnachweisprüfungen nicht prognostiziert werden.

Bericht Nr.: 33

Ersatz von Ausgaben durch den Bund

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV D 311

05.04.2022
925 1467

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 23101 Ersatz von Ausgaben durch den Bund

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch waren die Einnahmen in den Jahren 2019, 2020 und 2021 und wie begründen sich die Einnahmeerwartungen für 2022 und 2023?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Die Einnahmen aus Bundesmitteln in den Jahren 2019, 2020 und 2021 waren wie folgt:

2019: 500.000,00 €

2020: 200.000,00 €

2021: 222.144,68 €

Bis 2021 entstanden Einnahmen des Bundes im Rahmen des Transformationsprozesses von der Auftragsverwaltung zur Infrastrukturgesellschaft Autobahn.

Für die Haushaltsjahre 2022/23 ist der Titel nur noch vorsorglich als Platzhalter in Mindestverschlagungshöhe veranschlagt.

Bericht Nr.: 34

Zuweisungen des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV C 53

04.04.2022

9025 1636

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 23110 Zuweisungen des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz

Folgendes beschlossen:

„Für welche Projekte mit welchen Zeitschienen sind die geplanten Gelder für 2022/23 vorgesehen?

Für welche Projekte und zu welchem Anteil wurden die Gelder in 2020/2021 ausgegeben?
Wie viele Gelder sind ggf. nicht ausgegeben worden?

Bitte um Bericht zu pandemiebedingten Einnahmeausfällen der Verkehrsunternehmen, Bundeszuschüssen zum Ausgleich der Einnahmeausfälle, notwendigen anteiligen Landesmitteln, bislang an die Verkehrsunternehmen getätigten Ausgleichszahlungen sowie den Erwartungen zu Bundesmitteln, Einnahmeausfällen und erforderlichen Ausgleichszahlungen in den Jahren 2022 folgende.“

(SPD / Grüne / Linke)

„Bitte für die Nummern 1-4 genauere Erläuterung der zu ergreifenden Maßnahmen“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Zur Frage „Für welche Projekte mit welchen Zeitschienen sind die geplanten Gelder für 2022/23 vorgesehen?“

Siehe dazu auch die Beantwortung der Frage der Fraktion der CDU.

In den Jahren 2022 und 2023 ist vorgesehen, die vom Bund zugewiesenen Regionalisierungsmittel wie folgt zu verwenden (siehe auch Erläuterungen zum Haushaltstitel):

Verwendung	Titel	2022	2023
Bestellung von Verkehrsleistungen im Eisenbahn-Regionalverkehr	0730/54080	74.507.000 Euro	92.675.000 Euro
Bestellung von Verkehrsleistungen im S-Bahn-Verkehr	0730/54081	351.740.000 Euro	397.097.000 Euro
Bestellung von Verkehrsleistungen im innerstädtischen Verkehr bei der BVG	0730/54045	14.844.000 Euro	0 Euro
Investition in ÖPNV -Infrastruktur	0730/89102	35.015.000 Euro	0 Euro
Summe		476.106.000 Euro	489.772.000 Euro

Beim Eisenbahn-Regional- und S-Bahn-Verkehr werden die bestellten Verkehrsleistungen aus Fahrgelderlösen und ansonsten vollständig aus Regionalisierungsmitteln verwendet, die Leistungsbestellungen bei der BVG werden anteilig aus Regionalisierungsmitteln und im Übrigen aus Landesmitteln finanziert. Hinzu treten auf den einzelnen Titeln noch weitere, gesperrte Mittel, die zur Co-Finanzierung möglicher Pandemieschäden im ÖPNV im Rahmen des ÖPNV-Rettungsschirms mit dem Bund vorgesehen sind.

Bei der ÖPNV-Infrastruktur ist vorgesehen, die laufenden, aus Regionalisierungsmitteln finanzierten Projekte (siehe Aufstellung unten) fortzuführen, dies sind im Wesentlichen die Maßnahmen der S21 (1. und 2. Bauabschnitt), der Regionalbahnhof Köpenick und die Ertüchtigung der U-Bahn-Infrastruktur im Länderprogramm U-Bahn.

Zur Frage „Für welche Projekte und zu welchem Anteil wurden die Gelder in 2020/2021 ausgegeben? Wie viele Gelder sind ggf. nicht ausgegeben worden?“

Zur Verwendung der Regionalisierungsmittel ist nach den Vorgaben aus dem Regionalisierungsgesetz immer bis zum 30.9. des Folgejahres dem BMDV zu berichten. Der Bericht für das Jahr 2021 liegt noch nicht vor. Im Jahr 2020 war die Mittelverwendung wie folgt:

				Beträge in Euro (Zu Ziffern 1 - 7, 9, 10)	
	Bereich	Veranschlagt im Landeshaushalt bei	Verwendungszweck	Berichtsjahr	
		Kap. / Tit.		SOLL	IST
1	Verfügbare Mittel	0730/23110	Zuweisung nach § 5 RegG	458.807.138,46	458.807.138,46
		0730/54080, 0730/54081; 9730/10006	Reste Vorjahr	202.636.525,87	202.636.525,87
			verfügbare Mittel gesamt	661.443.664,33	661.443.664,33
2	Leistungsbestellungen	0730/54080, 0730/54081	Bestellungen im SPNV/ Bestellerentgelte	328.829.000,00	350.790.061,13
			davon wettbewerblich vergeben ¹	327.692.000,00	350.228.772,97
			- DB AG-Unternehmen	310.721.000,00	332.806.847,78
			- Wettbewerber	16.971.000,00	17.421.925,19

				Beträge in Euro (Zu Ziffern 1 - 7, 9, 10)	
	Bereich	Veranschlagt im Landeshaushalt bei	Verwendungszweck	Berichtsjahr	
		Kap. / Tit.		SOLL	IST
			davon nicht wettbewerbl. vergeben ¹	1.137.000,00	561.288,16
			- DB AG-Unternehmen	1.137.000,00	561.288,16
			- Wettbewerber	0,00	0,00
			davon Trassenentgelte	201.023.008,54	184.912.258,48
			davon Stationsentgelte	100.215.866,79	92.014.222,19
		0730/54045	Bestellungen im ÖPNV	83.065.000,00	83.065.000,00
			davon wettbewerbl. vergeben	0,00	0,00
			davon nicht wettbewerbl. vergeben	83.065.000,00	83.065.000,00
3	Management-aufwand	0730/54080	SPNV	2.500.000,00	3.378.452,08
		0730/54080	ÖPNV	2.500.000,00	2.993.846,31
	Investitionen in Verkehrsanlagen	0730/89102	SPNV	23.575.000,00	27.350.598,32
			Bauprojekte ab 5 Millionen Euro ²	23.575.000,00	27.295.598,32
			davon DB Netz AG	16.075.000,00	24.039.713,88
			davon DB Station & Service AG	7.500.000,00	3.255.884,44
			davon Sonstige	0,00	55.000,00
			ÖPNV	9.875.000,00	6.099.401,68
	Investitionen in Fahrzeuge	9730/10006	SPNV ³	17.565.791,79	14.984.536,91
			davon DB AG	17.565.791,79	14.984.536,91
			davon NE-Bahnen	0,00	0,00
		9730/10006	ÖPNV	0,00	0,00
	Tarifausgleiche		Verbundförderung	0,00	0,00
			Ausgleich Ausbildungsverkehre ⁴	0,00	5.425.000,00
			davon Schiene	0,00	5.425.000,00
			davon Straße	0,00	0,00
			Erstattung Fahrgeldausfälle aus Beförderung schwerbehinderter Menschen	0,00	0,00
7	Sonstige Ausgaben ⁵			0,00	0,00
	Sonstiges		Bestellte Zugkilometer	37.643.964,93	
			Erbrachte Zugkilometer		34.728.650,35
			Betriebene Streckenkilometer im SPNV		466,60
			Übersicht Verkehrsverträge im SPNV ⁶	(siehe Anlage)	
9	Summe Ausgaben			467.909.791,79	499.511.896,43
10	Differenz verfügbare Mittel / Ausgaben ⁷			193.533.872,54	161.931.767,90

Zum Punkt „Bitte um Bericht zu pandemiebedingten Einnahmeausfällen [...] sowie den Erwartungen zu Bundesmitteln, Einnahmeausfällen und erforderlichen Ausgleichszahlungen in den Jahren 2022 folgende.“

Der ÖPNV-Rettungsschirm umfasst (aktuell) die beiden Jahre 2020 und 2021 zusammen, aktuell wird darüber zwischen Bund und Ländern verhandelt, den Rettungsschirm auf das Jahr 2022 auszudehnen.

Die Pandemieschäden im Jahr 2020 betrugen insgesamt 278,4 Mio. Euro, für 2021 betragen Sie bislang 205,05 Mio. Euro, diese Zahl ist jedoch als vorläufig zu betrachten, bis die testierten Abrechnungen vorliegen (vsl. September 2022).

Ausgleich von finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr	2021	2020
aufgrund geringerer Ausgleichsleistungen	0,00	35.034.156,21
aufgrund des Rückgangs von Fahrgeldeinnahmen	292.029.277,66	238.925.365,85
aufgrund des Rückgangs von Ausgleichszahlungen aus allg. Vorschriften	5.733.168,00	9.382.971,77
aufgrund erhöhter Aufwendungen für Infektionsschutz	0,00	2.281.000,00
abzgl. ersparte Aufwendungen	0,00	-7.214.875,69
Summe	297.762.445,66	278.408.618,14

An Bundes- und Landesmitteln wurde bislang zur Verfügung gestellt:

	2021	2020
Zuweisungen nach § 7 Abs. 1 RegG	0,00	128.064.939,02
Zuweisungen nach § 7 Abs. 4 RegG	35.400.000,00	0,00
Aufstockung aufgrund Länderausgleich	0,00	49.000.000,00
Landesmittel	182.390.900,08	166.476.060,98
Summe	217.790.900,08	343.541.000,00

Grundlage für die Ausreichung der Bundesmittel zum ÖPNV-Rettungsschirm ist, dass sich Land und Bund die pandemiebedingten Lasten (außer den Aufwendungen für Infektionsschutz) hälftig teilen. Die bislang für 2021 geflossenen 35,4% stellen eine erste Teilzahlung des Bundesanteils dar. Sofern die Lasten in 2020 und 2021 nachweislich einen höheren Bundesanteil bedingen, zahlt der Bund für 2021 weitere 35,4 Mio. Euro aus, der auf das Land Berlin nach dem Regionalisierungsgesetz entfallende Bundesanteil beträgt insgesamt 70,8 Mio. Euro. Die endgültige Höhe der Landesanteile für 2021 ist von den letztendlich abgerechneten Schäden abhängig und kann daher erst im September 2022 nach Vorliegen der entsprechenden Meldungen ermittelt werden.

Für die Höhe der Pandemieschäden des Jahres 2022 gibt es bislang nur grobe Schätzungen. Nach einem Szenario des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) betragen die Pandemieschäden 2022 möglicherweise rd. 3,15 Mrd. Euro. Auch zu den Bundesmitteln kann noch keine klare Aussage getroffen werden, diesbezügliche Gespräche zwischen Bund und Ländern laufen aktuell. Auf Grundlage der bisherigen Schadensmeldungen ist davon auszugehen, dass Berlin vsl. 9,05% der noch festzulegenden Bundesmittel für den Pandemieschadensausgleich 2022 erhalten soll.

Zur Frage „Bitte für die Nummern 1-4 genauere Erläuterung der zu ergreifenden Maßnahmen“

Die Mittel dienen nach der Zweckbestimmung des Regionalisierungsgesetzes vorrangig der Finanzierung von Verkehrsleistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Dies sind die Verkehrsleistungen des Eisenbahn-Regionalverkehrs sowie des S-Bahn-Verkehrs. Entsprechend zieht das Land Berlin bei der Verwendung der Regionalisierungsmittel die entsprechend dem Gesetz für Berlin zur Verfügung stehenden Mittel primär zur Finanzierung des Eisenbahn-Regionalverkehrs und des S-Bahn-Verkehrs heran. In den vergangenen Jahren und im Jahr 2022 wurden und werden darüber hinaus zur Verfügung stehende Mittel auch anteilig zur Finanzierung des innerstädtischen ÖPNV und von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur verwendet.

Zahlungen nach Pos. 1 umfassen die Bestellung von Verkehrsleistungen in den Regionalverkehrsnetzen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) entsprechend den mit den Verkehrsunternehmen geschlossenen Verkehrsverträgen. Dies werden gemeinsam mit anderen beteiligten Aufgabenträgern, insbesondere dem Land Brandenburg geschlossen. Verkehrsverträge, die mit Mitteln aus Pos. 1 finanziert werden, sind folgende Verträge mit den genannten Verkehrsunternehmen:

- Netz Elbe-Spree (DB Regio AG, ODEG GmbH) (ab 12/2022)
- Netz Stadtbahn (DB Regio AG, ODEG GmbH)
- Netz Nord-Süd (DB Regio AG)
- Netz Nordwestbrandenburg (DB Regio AG)
- Folgevertrag IV „Verkehre nach Polen“ (DB Regio AG)
- Netz Ostbrandenburg (Niederbarnimer Eisenbahn GmbH)
- Netz Heidekrautbahn (Niederbarnimer Eisenbahn GmbH)
-

Zahlungen nach Pos. 2 umfassen die Bestellung von Verkehrsleistungen im S-Bahn-Netz Berlin in den drei Vergabeteilnetzen. Die zugrundeliegenden Verkehrsverträge wurden gemeinsam mit dem Land Brandenburg jeweils mit der S-Bahn Berlin GmbH als Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossen:

- Interimsvertrag Teilnetz Ring und Südost („SBI“)
- Wettbewerbsvertrag Teilnetz Ring („SBR“)
- Interimsvertrag Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd („SBI-II“)

Die Leistungen im Teilnetz Ring gehen gestaffelt vom Interimsvertrag SBI auf den Wettbewerbsvertrag SBR über.

Zahlungen nach Pos. 3 dienen, gemeinsam mit Landesmitteln, der Finanzierung der Bestellung von Leistungen, insb. Verkehrsleistungen bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) AöR im Rahmen des 2019 geschlossenen Verkehrsvertrages.

Zahlungen nach Pos. 4 dienen der Co-Finanzierung von ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen. Im Jahr 2020 wurden damit insbesondere finanziert:

- 1. Bauabschnitt S21 (Nordringanbindung)
- 2. Bauabschnitt S21 (Potsdamer Platz)

- 2. Zugang S-Bahnhof Alt-Reinickendorf
- Neubau südl. Personentunnel S-Bahnhof Friedrichshagen
- 2. Zugang S-Bahnhof Tempelhof
- Regional- und S-Bahnhof Köpenick,
- Regional- und S-Bahnhof Schöneweide, Ausgang Johannisthal
- Länderprogramm U-Bahn bei der BVG

Der Regionalisierungsmittel-Verwendungs nachweis für das Jahr 2021 ist noch nicht fertiggestellt.

Bericht Nr.: 35

Erstattungen der EU

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
III SE 3

07.04.2022
925 2642

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 27201 Zuschüsse der EU für konsumtive Zwecke

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch waren die Einnahmen in den Jahren 2019, 2020 und 2021 und wie begründen sich die Einnahmeerwartungen für 2022 und 2023?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Ist-Einnahme 2019:	18.391,24 €
Ist-Einnahme 2020:	71.928,87 €
Ist-Einnahme 2021:	0,00 €

Es handelt sich um Zuwendungen der EU im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative Interreg.

Die Veranschlagung 2022/23 erfolgt als Platzhalteransatz in Mindestveranschlagungshöhe.

Bericht Nr.: 36

Einnahmen von der EU

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher-
und Klimaschutz
III SE 3

07.04.2022
925 2642

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 27290 Zweckgebundene Einnahmen aus dem Ausland für konsumtive Zwecke

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch waren die Einnahmen in den Jahren 2019, 2020 und 2021 und wie begründen sich die Einnahmeerwartungen für 2022 und 2023?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Ist-Einnahme 2019:	19.803,68 €
Ist-Einnahme 2020:	969.335,00 €
Ist-Einnahme 2021:	0,00 €

Es handelt sich um Zuwendungen der EU für die Finanzierung von zukunftsorientierten Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen.

Die Veranschlagung 2022/23 erfolgt als Platzhalteransatz in Mindestveranschlagungshöhe.

Bericht Nr.: 37

Zuweisungen aus dem Mineralölsteueraufkommen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV C 31

06.04.2022
☎ 925-1376

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 33103 Zuweisungen aus dem Mineralölsteueraufkommen

Folgendes beschlossen:

„Für welche Projekte sind die Gelder vorgesehen? Bitte Liste mit Volumen und Zeitschiene nach Jahren getrennt.“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

Hierzu wird berichtet:

Im Titel 33103 „Zuweisungen aus dem Mineralölsteueraufkommen“ werden die voraussichtlichen Einnahmen des Landes Berlin für Vorhaben, die anteilig aus dem GVFG-Bundesprogramm gefördert werden, veranschlagt. Hierfür sind im Entwurf des Haushaltplanes für 2022: 20.780.000 Euro und für 2023: 20.780.000 Euro vorgesehen, für die zum Zeitpunkt der Aufstellung laufenden Vorhaben: „11 G 50 T Grunderneuerung U-Bahn U2, U5, U8“ und „11 G 52 T Grunderneuerung Straßenbahn Nord-Süd-Tangente (NST)“.

Erst nach der Aufstellung des Entwurfes des Haushaltplanes wurde vom Bund das Vorhaben „11 G 7043 A Grunderneuerung U-Bahn U6“ neu zur Förderung nach dem GVFG-Bundesprogramm aufgenommen. Zudem befindet sich bei der BVG ein weiterer Antrag zur „Grunderneuerung U-Bahn U1, U3“ in Erarbeitung, der noch im Jahre 2022 beim Bund eingereicht werden soll. Damit würde sich der eingangs erwähnte Mittelzugang aus Bundesmitteln im besten Fall bei vollumfänglicher Bewilligung der Anträge durch den Bund und verzögerungsfreiem Ablauf der beantragten Vorhaben nach derzeitigem Stand wie folgt darstellen können:

Projekt	2022	2023
11 G 50 T Grunderneuerung U-Bahn U2, U5, U8	12.550.000 €	9.640.000 €
11 G 52 T Grunderneuerung Straßenbahn NST	13.830.000 €	7.920.000 €
11 G 7043 A Grunderneuerung U-Bahn U6	16.350.000 €	18.500.000 €
Grunderneuerung U-Bahn U1, U3	5.900.000 €	5.030.000 €
Gesamt	48.630.000 €	41.090.000 €

Aufgrund der Erfahrungen der Vorjahre ist damit zu rechnen, dass davon nur ca. 50 % - 60 % aufgrund von Verzögerungen im Antrags- und Bewilligungsprozess für die Bundesmittel, nicht vollumfänglicher Bewilligung der beantragten Vorhaben sowie Abweichungen vom unterstellten Baufortschritt eingenommen und für die bewilligten Vorhaben verausgabt werden können.

Bericht Nr.: 38

Barrierefreie Bushaltestellen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV C46

06.04.2022
9025 1532

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 52115 Unterhaltungsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch war der Mittelabfluss in 2021? Wofür wurden die Mittel eingesetzt?

Wie viele Bushaltestellen wurden aus welchen Titeln des Landeshaushaltes oder SIWA in 2020/21 umgestaltet?

Welche Projekte sind für 2022 und 2023 in der Planung?

Wie wird der Umbau nach dem Auslaufen des Kommunalinvestitionsförderprogramms (KInvFG) abgesichert? Wie viele Haltestellen wurden mit Mitteln des KInvFG jährlich umgestaltet?“

(SPD/ GRÜNE/ LINKE)

„Unter welchen Bedingungen können die Bezirke mitwirken und wie werden die Mittel dann den Bezirken zur Verfügung gestellt? Wie viele Maßnahmen können durchschnittlich aus dem Titel finanziert werden?“

(AFD)

Hierzu wird berichtet:

Im Jahr 2021 sind Mittel in Höhe von ca. 136.000 € abgeflossen. Die Mittel wurden eingesetzt, um Blindenleitsysteme und erhöhte Borde zum barrierefreien Ein- und Aussieg an den Bushaltestellen

„Hechelstraße“ im Bezirk Reinickendorf und „Falkenseer Chaussee/ Zeppelinstraße“ im Bezirk Spandau zu verbauen.

Bisher sind für 2022/2023 keine neuen Vorhaben angemeldet worden, allerdings laufen bestehende Vorhaben weiter.

Nach dem Auslaufen des KInvFG stehen weiterhin Mittel aus dem Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA), sowie aus dem Kapitel 0730/ Titel 72019 zur Verfügung.

Bisher wurden seit Ende 2016 pro Jahr ca. 6 Haltestellenpaare aus Mitteln des KInvFG umgebaut. Aus dem Titel 52115 wurde bisher die Barrierefreiheit an zwei Haltestellen baulich abgeschlossen, aus SIWA (Kapitel 9810/ Titel 73000) an bisher einem Haltestellenpaar.

Die Bezirksämter können in Eigeninitiative Mittel beantragen. Die Bereitstellung der Mittel erfolgt im Rahmen der auftragsweisen Bewirtschaftung. Wird dem Bezirk eine Rechnung gestellt, so fordert er den entsprechenden Betrag bei der fördermittelverwaltenden Stelle ab, welche das zugehörige Unterkonto bestückt und dem Bezirk damit ermöglicht, eigenständig zu buchen.

Aus dem vorliegenden Titel können zwei bis drei Haltestellenpaare pro finanziert werden.

Bericht Nr.: 39

Querungsstellenprogramm

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV F 3

07.04.2022
925 1061

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 52121 Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Folgendes beschlossen:

„Welche konkreten Ausgaben und Maßnahmen sind für 2022/23 bereits mit welchen voraussichtlichen Kosten geplant? Bitte alle geplanten Maßnahmen auflisten.“

Wie hoch war der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden in 2020/21 aus diesem Titel umgesetzt?

Welche Projekte wurden im Rahmen des „Zebrastreifenprogramms“ in 2021 umgesetzt? Welche Projekte sind in 22/23 hier geplant?“

(SPD / Grüne / Linke)

„Weshalb liegt der Ansatz für 2022 unter dem für 2021 und 2023? Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU)

„Wie hoch ist das in 2021? Unter welchen Bedingungen können die Mittel zur Bewirtschaftung an die Bezirke übertragen werden? Gibt es seitens des Senates eigene Pläne zur Umsetzung auf Hauptverkehrsstraßen? Wenn ja, welche?“

(AfD)

„Für welche Maßnahmen sind die Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen im Einzelnen geplant?“

Wie hoch waren die IST-Ausgaben 2021?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Der Mittelabfluss im Jahr 2021 („IST“) betrug 2.254.902,10 €.

Die Mittel wurden eingesetzt für den Bau von Fußgängerüberwegen, Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen sowie zur Finanzierung des mit der Abstimmung und Vorbereitung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen für derartige Maßnahmen beauftragten Planungsbüros.

Eine jahresscharfe Benennung der umgesetzten Maßnahmen gestaltet sich schwierig, da sich die Umsetzung und Abrechnung vieler Maßnahmen über zwei oder sogar mehrere Jahre erstrecken.

Im Jahr **2020** sind folgende Maßnahmen in Betrieb gegangen:

Fußgängerüberwege:

Bezirk	Maßnahme	Gesamtkosten
Mitte	Habersaathstraße 15	ca. 125.300 € *
Friedrichshain -Kreuzberg	Gürtelstraße/ Oderstraße	ca. 147.000 € *
Pankow	John -Schehr -Straße 38	139.302,48 €
Pankow	Conrad -Blenkle -Straße 34	71.375,99 €
Pankow	Berliner Straße/ Dr. -Markus -Straße	ca. 240.000 € *
Charlottenburg -Wilmersdorf	Seesener Straße/ Cicerostraße	55.427,96 €
Steglitz -Zehlendorf	Lloyd -G. -Well -Straße	54.539,84 €
Steglitz -Zehlendorf	Curtiusstraße/ Baseler Straße	160.614,58 €
Tempelhof -Schöneberg	Ringstraße/ Kurfürstenstraße	70.172,18 €
Neukölln	Wildhüterweg/ Am Eichenquast	74.924,77 €
Neukölln	Marienhofer Weg 22	52.357,92 €
Treptow -Köpenick	Groß -Berliner Damm/ Abram - Joffe -Straße	73.403,75 €
Reinickendorf	Klemkestraße/ Büchsenweg	113.635,45 €
Reinickendorf	Bernauer Straße 29	65.893,20 €
Reinickendorf	Gorkistraße/ Bollestraße	50.664,44 €

*Schlussrechnung steht noch aus

Mittelinseln:

Bezirk	Maßnahme	Gesamtkosten
Friedrichshain -Kreuzberg	Am Ostbahnhof/ Andreasstraße	ca. 15.000 € *
Charlottenburg -Wilmersdorf	Rudolstädter Straße (2 Stück)	125.954,66
Spandau	Maulbeerallee	24.328,77 €
Steglitz -Zehlendorf	Morgensternstraße 13	28.546,95 €
Lichtenberg	Zingster Straße/ EKZ Prerower Platz	13.4684,11 €

Reinickendorf	Eichelhäherstraße/ Schwarzspechtstraße	42.606,21 €
---------------	--	-------------

*Schlussrechnung steht noch aus

Gehwegvorstreckungen:

Bezirk	Maßnahme	Gesamtkosten
Friedrichhain -Kreuzberg	Luckenwalder Straße/ Tempelhofer Ufer	54.801,88 €
Friedrichhain -Kreuzberg	Straßmannstraße/ Wilhelm -Stolze-Straße	14.020,15 €
Pankow	Ossietzkystraße/ Wolfhagener Straße	19.977,42 €; beide Mittelinseln zusammen veranschlagt
Pankow	Ossietzkystraße/ Am Schlosspark	
Marzahn -Hellersdorf	Am Baltenring	3.837,69 €
Lichtenberg	Mittelstraße 14	16573,94

Im Jahr **2021** sind folgende Maßnahmen in Betrieb gegangen; bei einzelnen Maßnahmen sind noch Restarbeiten erforderlich.

Fußgängerüberwege:

Bezirk	Maßnahme	Gesamtkosten
Mitte	Fischerinsel nördlich Roßstraße-Brücke	ca. 37.000 € *
Mitte	Berolinastraße 8	ca. 11.000 € *
Pankow	Dunckerstraße/ Stargarder Straße	wurde im Rahmen einer Radverkehrsmaßnahme mit finanziert.
Pankow	Pölnitzweg bei der Zufahrt zum Ludwig-Hofmann-Quartier	56.146,66 €
Steglitz -Zehlendorf	Grunewaldstraße 44	26.724,53 €
Tempelhof -Schöneberg	Daimlerstraße/ Benzstraße	ca. 96,400 € *
Neukölln	Maybachufer/ Bürknerstraße	zusammen mit Umbau der Knotenpunkte Hobrechtbrücke/ Maybachufer und Friedelstraße/ Bürknerstraße
Reinickendorf	Dianastraße 44	ca. 13.000 € *
Reinickendorf	Berliner Straße 105	ca. 12.000 € *
Reinickendorf	Wittenauer Straße/ Michelbacher Zeile	ca. 23.000 € *

*Schlussrechnung steht noch aus

Mittelinseln:

Bezirk	Maßnahme	Gesamtkosten
Mitte	Hannoversche Straße/ Robert - Koch-Platz	23.132,42 €
Mitte	Hussitenstraße 24	ca. 30.000 € *
Mitte	Beuselstraße zw. Zwinglistraße und Erasmustraße	ca. 53.000 € *
Pankow	Bucher Straße/ Nerthusstraße	82.724,89 €
Lichtenberg	Rummelsburger Straße/ Volkradstraße	ca. 5.000 € *
Reinickendorf	Quickborner Straße 66	ca. 30.000 € *

*Schlussrechnung steht noch aus

Gehwegvorstreckungen:

Bezirk	Maßnahme	Gesamtkosten
Steglitz -Zehlendorf	Belfstraße zwischen Lüdeckestraße und Wichurastraße	566,65 €
Neukölln	Maybachufer/ Bürknerstraße/ Friedelstraße	363.936,59 € *

*Schlussrechnung steht noch aus

Für folgende Maßnahmen wurde in diesem Jahr im Rahmen der vorläufigen Haushaltswirtschaft bereits eine Mittelzusage für die Fertigstellung der Maßnahme erteilt:

Fußgängerüberwege:

Bezirk	Maßnahme	Gesamtkosten *
Mitte	Hannoversche Straße/ Hessische Straße	75.000 €
Mitte	Hannah-Arendt-Straße/ Gertrud - Kolmar-Straße	50.000 €
Mitte	Michaelkirchplatz/ Legiendamm	37.000 €
Mitte	Grenzstraße/ Neue Hochstraße	30.000 €
Friedrichshain -Kreuzberg	Schlesische Straße/ Cuvrystraße	34.000 €
Pankow	Meyerbeerstraße/ Smetanastraße	70.500 €
Pankow	Piesporter Straße/ Feltmannstraße	10.000 €
Pankow	Hauptstraße/ Goethestraße	25.000 €
Pankow	Pistoriusstraße/ Heinersdorfer Straße	12.000 €
Pankow	Buchholzer Straße/ Charlottenstraße	75.000 €

Marzahn -Hellersdorf	Glauchauer Straße/ Klingenthaler Straße	87.025,54 €
Marzahn -Hellersdorf	Jaques -Offenbach -Platz	767.000 €
Reinickendorf	Titiseestraße/ Waldshuter Zeile	46.000 €
Reinickendorf	Heinsestraße 41	160.000 €
Reinickendorf	Buddestraße/ Königsweg	50.000 €
Lichtenberg	Sewanstraße östlich B. - Grzimek - Schule	15.000 €

*Gesamtkosten verteilen sich auf mehrere Jahre

Mittelinseln:

Bezirk	Maßnahme	Gesamtkosten *
Mitte	Usedomer Straße (4 Stück) zw. Wattstraße und Hussitenstraße	150.000 €
Pankow	Alt-Karow/ Frundsbergstraße	80.000 €
Pankow	Quickborner Straße/ Uhlandstraße	64.000 €
Pankow	Schönerlinder Straße/ Hans -Schumacher-Straße	70.000 €
Marzahn -Hellersdorf	Kaulsdorfer Straße/ Deutschhofer Straße	130.000 €
Marzahn -Hellersdorf	Poelchastraße/ Langhoffstraße	65.000 €
Reinickendorf	Pankower Allee/ Semkesteig	50.000 €
Reinickendorf	Hermsdorfer Damm 34	75.000 €
Reinickendorf	Sandhauser Straße/ Rllenweg	75.000 €
Reinickendorf	Alt-Wittenau -Gorkistraße/ Rosenstraßepromenade	30.000 €
Reinickendorf	Humboldtstraße/ Lindauer Allee	50.000 €

*Gesamtkosten verteilen sich auf mehrere Jahre

Gehwegvorstreckungen:

Bezirk	Maßnahme	Gesamtkosten *
Pankow	Grunowstraße 18	34.000 €
Reinickendorf	Schönfließer Straße/ Zeltinger Straße	35.000 €

*Gesamtkosten verteilen sich auf mehrere Jahre

Nach Beschluss des Haushaltsgesetzes kann entschieden werden, für welche weiteren Maßnahmen noch Mittelzusagen zunächst in 2022 und dann auch in 2023 erteilt werden können. Es gibt noch ca. 90 angeordnete Maßnahmen, die bislang noch nicht finanziert werden konnten. Davon allein folgende 32 Fußgängerüberwege:

Bezirk	Maßnahme	Kostenschätzung
Mitte	Swinemünder Straße/ Ramlerstraße	46.721,66 €
Mitte	Sickingenstraße/ Rostocker Straße	noch unbekannt
Mitte	Schiffbauerdamm/ Albrechtstraße	noch unbekannt
Mitte	Schulzendorfer Straße/ Kunkelstraße	noch unbekannt
Friedrichshain -Kreuzberg	Lausitzer Straße und Reichenberger Straße	112.000 €
Friedrichshain -Kreuzberg	Möckernstraße/ Obentrautstraße	40.000 €
Friedrichshain -Kreuzberg	Friedenstraße/ Koppenstraße	noch unbekannt
Friedrichshain -Kreuzberg	Lichtenberger Straße/ Singerstraße	noch unbekannt
Friedrichshain -Kreuzberg	Reichenberger Straße/ Liegnitzer Straße	45.000 €
Pankow	Conrad-Blenkle-Straße/ Rudi - Arndt-Straße	122.000 €
Pankow	Am Friedrichshain/ Virchowstraße	111.000 €
Pankow	Bucher Chaussee/ Hofzeichendamm	noch unbekannt
Pankow	Roelckestraße/ Streustraße	noch unbekannt
Pankow	Pistoriustraße/ Mirbachplatz	31.500 €
Pankow	Schivelbeiner Straße/ Seelower Straße	43.500 €
Pankow	Blankenfelder Straße/ Chatronstraße	50.000 €
Charlottenburg -Wilmersdorf	Holtzendorffstraße/ Friedberger Straße	79.000 €
Charlottenburg -Wilmersdorf	Wiesbadener Straße/ Johannisberger Straße	25.000 €
Charlottenburg -Wilmersdorf	Sömmerringstraße 10	45.500 €
Charlottenburg -Wilmersdorf	Wintersteinstraße 24	150.000 €
Charlottenburg -Wilmersdorf	Wiesbadener Straße/ Sodener Straße	noch unbekannt
Charlottenburg -Wilmersdorf	Eisenzahnstraße/ Hohenzollerndamm	90.000 €
Charlottenburg -Wilmersdorf	Fontanestraße/ Auerbacher Straße	110.000 €
Charlottenburg -Wilmersdorf	Fontanestraße 15	beide Maßnahmen zusammen
Spandau	Wilhelmstraße 28	noch unbekannt
Steglitz -Zehlendorf	Finckensteinallee/ Baseler Straße	55.000 €
Neukölln	Lipschitzallee/ Wildmeisterdamm	noch unbekannt
Treptow -Köpenick	Südstallee/ Im Brombeerwinkel	85.682 €
Marzahn -Hellersdorf	Marzahner Promenade	88.380 €
Reinickendorf	Am Dachsbau/ Schulzendorfer Straße	25.000 €
Reinickendorf	Reginhardtstraße 172	noch unbekannt

Reinickendorf	Schönfließer Straße/ Gollanz- cstraße	noch unbekannt
---------------	--	----------------

Der Ansatz für 2022 liegt unter jenen Ansätzen für 2021 und 2023, da davon ausgegangen wird, dass aufgrund der mindestens bis Ende Juni 2022 bestehenden vorläufigen Haushaltswirtschaft im Jahr 2022 weniger Maßnahmen umgesetzt werden können, da gemäß Artikel 89 VvB erst nach Inkrafttreten des neuen Haushaltes mit neuen Maßnahmen begonnen werden kann.

Die Mittel werden zum Großteil den Bezirken zu Bewirtschaftung übertragen werden. Voraussetzung hierfür ist das Vorliegen einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, das Vorliegen einer Kostenschätzung seitens des Straßenbaulastträgers sowie entsprechende Kapazitäten in den Bezirklichen Straßen- und Grünflächenämtern.

Der Senat verfolgt keine eigenen Pläne zur Umsetzung von Querungsstellen auf Hauptverkehrsstraßen, die aus diesem Haushaltstitel finanziert werden. Jedoch hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz im Jahr 2021 begonnen, bereits seit längerem straßenverkehrsbehördlich angeordnete Maßnahmen hilfsweise für jene Bezirke, die einer solchen Unterstützung zugestimmt haben, zentral umzusetzen, um so den über die Jahre entstandenen Umsetzungsstau teilweise abzubauen.

Bericht Nr.: 40

Straßenentwässerung

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV B 25

06.04.2022
9025 1284

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 52135 Straßenentwässerung

Folgendes beschlossen:

„Weshalb wurde hier trotz höherem Ist ein niedrigerer Ansatz für 2022 und 2023 gewählt?“

(CDU)

„Für welche Maßnahmen sind die Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen im Einzelnen geplant?“

Wie hoch waren die IST-Ausgaben 2021?

Wie erklärt sich der Ansatz im Vergleich zum IST der Vorjahre?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Die Ausgaben werden für die Unterhaltung und den Betrieb der Straßenentwässerungsanlagen (BWB) sowie die Reinigung der Straßenabläufe (BSR) verwendet.

Die Ausgaben für die Straßenentwässerung setzen sich dabei weitestgehend aus den Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung der Kanäle, Pump- und Klärwerke sowie den kalkulatorischen Kosten, insbesondere Abschreibungen und Zinsen, zusammen.

Verpflichtungsermächtigungen sind in dem Titel nicht enthalten.

Im vergangenen Jahr beliefen sich die Ausgaben auf 99.765.768,06 €.

Die BWB haben in den vergangenen Jahren den im Wirtschaftsplan vereinbarten Ansatz regelmäßig nicht ausschöpfen können. Aus diesem Grund wurde eine Ansatzreduzierung gegenüber den Vorjahren vorgenommen. Sollte sich im Laufe der Haushaltsjahre ein Mehrbedarf ergeben, ist dieser durch haushaltswirtschaftliche Maßnahmen zu decken.

Bericht Nr. 41:

Radverkehr

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

08.04.2022

IV F 21

9025 1334

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz – Verkehr

Titel 52609 Thematische Untersuchungen

Folgendes beschlossen:

„Welche Untersuchungen wurden in 2020/21 aus dem Titel finanziert, welche konkreten Untersuchungen mit welchen jeweiligen Kosten sind bereits geplant?

Warum sind Untersuchungen zum Radverkehr in einem eigenen Titel, Untersuchungen zum Fußverkehr jedoch im 0730/52122 mit veranschlagt?

Bitte Untersuchungen getrennt nach Mobilitätsart (Fußverkehr / Radverkehr / ÖPNV / Wirtschaftsverkehr / MIV) mit jeweiligem Finanzvolumen auflisten.“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Welche Untersuchungen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt? Welche Untersuchungen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Die Mittel in diesem Titel sind für die Durchführung von notwendigen thematischen Untersuchungen im Bereich Radverkehr bestimmt. Diese Untersuchungen dienen neben der Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes unter anderem auch der Grundlagenschaffung für den Ausbau von weiteren bedeutenden Radverkehrsnetz-Elementen. Beispielsweise soll die erforderliche strategische Umweltprüfung (SUP) zu den Radschnellverbindungs-Trassen über diesen Titel finanziert werden. Weiterhin soll u.a. ein Konzept für Servicestationen an Radschnellverbindungen erstellt und über diesen Titel finanziert werden. Auch weitere Machbarkeitsuntersuchungen sind in diesem Zusammenhang angedacht, wie z.B. die Untersuchung auf Machbarkeit besonderer Radverkehrsanlagen. Weitere

wichtige Themenbereiche, die über diesen Titel finanziert werden sollen, sind Untersuchungen zur Verkehrssicherheit, neue verkehrsplanerische Konzepte oder auch innovative Verkehrstechnik im Radverkehr.

Eine genaue Angabe der zukünftig geplanten Ausgaben in diesem Titel ist an dieser Stelle nicht möglich, da alle Untersuchungen zunächst über Vergabeverfahren ausgeschrieben werden müssen. Eine vorherige Bekanntgabe von möglichen Kostengrößen beeinflusst unter Umständen die Vergabeverfahren (im negativen Sinne).

In der Vergangenheit konnten verschiedene Projekte und Untersuchungen finanziert werden, wie z.B. die Entwicklung des Berliner Radverkehrsnetzes, die Untersuchung zu Radschnellverbindungen im südwestlichen Brandenburg nach Berlin oder auch die verkehrstechnische Machbarkeitsuntersuchung der Radpromenade entlang der Gneisenaustraße-Yorckstraße. Im Jahr 2020 wurden insgesamt 93.121,02 €; in 2021 insgesamt 224.862,72 € verausgabt.

Bislang sind Untersuchungen im Fußverkehr im Titel 52122 veranschlagt, da sie in der Regel direkt konkreten Baumaßnahmen zuzuordnen sind, die aus diesem Titel finanziert werden. Vor dem Hintergrund der immer größer werdenden Bedeutung des Fußverkehrs wird zukünftig ggf. ein eigener Titel für Untersuchungen für diesen Themenbereich notwendig.

Bericht Nr.: 42

Ausschreibungen, Bekanntmachungen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
III SE 3

07.04.2022
925 2642

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 53111 Ausschreibungen, Bekanntmachungen

Folgendes beschlossen:

„In welchen Medien beabsichtigt der Senat Stellenausschreibungen zu schalten? Gibt es ein Personalgewinnungsprogramm welches ressortübergreifend neues Personal akquiriert?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Stellenausschreibungen werden gemäß AV Stellenausschreibung veröffentlicht. Dabei wird vorwiegend das Karriereportal/Jobportal des Landes Berlin, die Plattform Bund.de, das Stellenportal der Bundesagentur für Arbeit oder die Praktikums- und Stellenbörse AKFB vom Bund Deutscher Forstleute genutzt.

Darüber hinaus werden bei speziellen oder herausragenden Aufgabengebieten verschiedene Online-Portale von Printmedien oder kostenpflichtige Jobbörsen im Internet (z.B. Jobware) zur Veröffentlichung genutzt.

Regelmäßig wird darüber hinaus über interne Aushänge an verschiedensten Hochschulen oder Fortbildungseinrichtungen entsprechend den gesuchten Qualifikationen auf Stellenangebote aufmerksam gemacht.

Zur Nachwuchskräftegewinnung nimmt die SenUMVK an der Berufsinformationsmesse Einstieg in Berlin sowie am Berufsorientierungsprojekt Girls' Day teil. Zudem werden Möglichkeiten im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit (Grüne Woche, Tag der Umwelt) genutzt.

Bericht Nr.: 43

Dienstleistungen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV AbtL

07.04.2022

☎ 9025 1042

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 54010 Dienstleistungen

Folgendes beschlossen:

„Bitte Bericht über alle geplanten Maßnahmen.

Welche Projekte sind mit welchem Zeitrahmen bei den einzelnen Projekten geplant?

Bitte Liste mit geplanten Ausgaben in 2022/23 getrennt nach Mobilitätsart (Fußverkehr / Radverkehr / ÖPNV / Wirtschaftsverkehr / MIV).

Für welche konkreten Dienstleistungen sind die Verpflichtungsermächtigungen geplant?

Bitte um Angabe des IST 2021 für die einzelnen Dienstleistungen.

u.a.:

Zu Nr. 2: Zu welchen Zwecken dient der Aufwuchs unter Nr. 2? Wie gliedert sich der Ansatz auf die genannten Teile auf?

Zu Nr. 4: Ist unter Nr. 4 die Anpassung der Prognosemodelle zur Verkehrsentwicklung unter Abbildung der Modal-Split-Ziele für das Jahr 2030 enthalten? Falls nein, in welchem Titel ist dies vorgesehen?

Zu Nr. 6: Wofür wurde der Ansatz in 2021 verwendet? Wo findet sich die „Strategie Parken“? Bitte um Vorlage. Sind Mittel für Modellprojekte der digitalen Parkraumbewirtschaftung vorgesehen? Falls nein, in welchem Titel sind diese veranschlagt?

Zu Nr. 7: Wie hoch war der Abfluss in 2020/21? Welche Maßnahmen sind in 2022/23 geplant? Wie ist der Stand zur Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms bzw. für wann ist die Fortschreibung geplant?

Zu Nr. 11: Welche Maßnahmen sind in 2022/23 geplant? Weshalb gab es keinen Ansatz für Nr. 11 in 2021? Welche Studien/Konzepte wurden 2020/21 durchgeführt und welche sind bereits geplant?

Zu Nr. 12: Welche Studien/Konzepte wurden 2020/21 durchgeführt und welche sind bereits geplant?

Zu Nr. 13: Was meint SenUMVK mit Stellplatz-Vorgaben?

Zu Nr. 14: Bitte um Bericht zum Ergebnis der Neukonzeptionierung des Leihfahrradsystems in Berlin inklusive Ausdehnung auf die Außenbezirke. Mit welchem zeitlichen Horizont wird voraussichtlich neues Fahrradverleihsystem realisiert? Welche Vergabeverfahren werden mit den Mitteln aus Nr. 14 betreut?

Zu Nr. 15: Weshalb sinkt der Ansatz für Dienstleistungen zur Umsetzung des Radverkehrsplans und zur Förderung des Radverkehrs von 2022 zu 2023 um 50.000 Euro? Wie setzt sich der Ansatz für 2022 und 2023 zusammen, was ist geplant? Wofür wurden die Mittel in 2020 und 2021 verausgabt?

Zu Nr. 16: Welche Projekte wurden in 2021 umgesetzt? Wie viele Mittel sind abgeflossen? Bitte Liste mit geplanten Ausgaben in 2022/23 getrennt nach Mobilitätsart (Fußverkehr / Radverkehr / ÖPNV / Wirtschaftsverkehr / MIV). Weshalb sind die Ansätze für Untersuchungen zur Umsetzung des Mobilitätsgesetzes niedriger als die Ausgaben in 2020? Wie setzt sich der Ansatz für 2022 und 2023 zusammen, was ist geplant? Wofür wurden die Mittel in 2020 und 2021 verausgabt?

Zu Nr. 18 (App): Warum ist das IST bei 0 Euro?

Zu Nr. 19 (Datenauswertung und Erstellung eines Haltestellenkatasters (Bus): Wie weit sind dazu die Vorarbeiten?

Zu Nr. 21: Bitte um Zusendung des Masterplans Verkehrstelematik.

Zu Nr. 25: Warum wird die Erstellung eines Gesamtkonzepts Mobilitätssicherung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht mehr eingeplant? Bitte um detaillierten Bericht zum Erarbeitungsstand des Gesamtkonzepts Mobilitätssicherung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Zu Nr. 26: Weshalb gibt es keinen Ansatz mehr für Dienstleistungen im Rahmen von „temporären Spielstraßen“? In welchem Titel findet sich diese Position wieder? Wo ist die Unterstützung temporärer Spielstraßen in welcher Höhe inzwischen etatisiert?

Zu Nr. 27: In welchem Titel findet sich Position 27 wieder? In welcher Höhe wurden die Mittel in 2021 für welche Projekte verausgabt. Was sind die Ergebnisse der bisherigen Modellprojekte?

Zu Nr. 29: Weshalb gibt es keinen Ansatz mehr für Dienstleistungen im Rahmen der „Weiterentwicklung der Tempo-30-Konzeption“? Welche Untersuchungen zur Ausweitung von Tempo 30 liegen bereits vor? Wie weit ist die Tempo 30 Tag/Nacht-Konzeption? Bitte um Vorlage der Ergebnisse bzw. Zwischenergebnisse.

Zu Nr. 30: Wofür wurden die Mittel ausgegeben?“

Bitte um Bericht zum Konzept für anbieterneutrale Steganlagen unter Nutzung der Fähranleger der BVG. Wurde dieses erarbeitet? Mit welchem Ergebnis? (vgl. Nr.25 des Haushaltsplans 2020/21)

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Alle Lfd. Nr. (soweit Ansatz vorhanden): Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen? Bitte genauer erläutern.“

Lfd. Nr. 17: Was sind die Aufgaben des Bereichs Kreuzungsrecht?“

(CDU)

„Punkt 2: Welche Maßnahmen und Kosten sind mit dem Lastenradförderprogramm verbunden und was ist konkret geplant?“

Punkt 9: Was ist das Ziel solcher Haushaltsbefragungen, warum dafür insgesamt über 700.000 Euro Aufwand?

Punkte 15. bis 17.: Welche Aufträge wurden hier erteilt, für welche Maßnahmen?“

(AfD)

„Was ist im Einzelnen geplant bei den laufenden Nummern 3, 6, 7, 8, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21 und 24?“

Mit Blick auf welche Dienstleistungen besteht eine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung?

Was sind die zwingenden Gründe, die eine externe Beauftragung erforderlich, angemessen und wirtschaftlich machen?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Mit Mitteln aus dem Titel sind Aufträge auszulösen, die sich aus Senatsbeschlüssen, Planwerken oder der Umsetzung von gesetzlichen Änderungen (v.a. MobG BE und BerlStrG) ergeben und gesamtstädtische Fragestellungen im Fokus haben. Zu nennen sind hier bspw. konzeptionelle und analytische Arbeiten zur Vorbereitung, Durchführung und Begleitung regulatorischer Maßnahmen

in den Bereichen geteilte Mobilität bzw. neue Mobilität und ruhender Verkehr, sowie ergänzende Studien zur Unterstützung der Planungen in den Bereichen Antriebswende / Elektromobilität. Aufbauend auf den Senatsbeschlüssen u.a. zum Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr, dem Verkehrssicherheitsprogramm, zum Luftreinhalteplan sowie zum Berliner Mobilitätsgesetz MobG BE sind die laufenden Aktivitäten sowie die Arbeitsaufträge aus diesen Planwerken und gesetzlichen Vorgaben (z.B. Erarbeitung Verkehrssicherheitsprogramm, Umsetzung Strategie Parken in Berlin, Studien und Konzepte in den Bereichen Energie-Umwelt-Verkehr, Neue Mobilität und Innovationen) abzusichern.

Zu 1 und 3:

Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) wurde 2021 verabschiedet. Der Senatsbeschluss sieht eine Umsetzungsbegleitung und Umsetzungsberichte (alle zwei Jahre) bzw. Evaluationsberichte vor. Die hierfür notwendigen Recherchen und Zusammenstellungen von aktuellen Informationen sind abzusichern. Daneben ergeben sich für kommunikative und fachliche Aufgaben anlassbezogen die Notwendigkeit von Datenaufbereitungen.

Zu 2:

Das im August 2021 beschlossene Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK) bildet die planerische Grundlage Berlins für den Wirtschaftsverkehr. Als nachgeordnetes Planwerk konkretisiert es den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) für den kurz- und mittelfristigen Planungshorizont und formuliert Maßnahmenfelder und Ansätze zur Realisierung. Beauftragt sind weiterhin Berichtspflichten alle zwei Jahre gemäß MobG BE. Die zur Maßnahmenumsetzung notwendigen Mittel sind abzusichern. Hierunter fallen bspw. die Erarbeitung eines Leitfadens für Mikrohubs, die Auseinandersetzung mit der künftigen Ausgestaltung von Liefer- und Ladezonen uvm.

Darüber hinaus ist die Begleitung von Förderprogrammen, insbesondere Umsetzung des Lastenradförderprogramms, Bestandteil und entsprechend abzusichern. Die Höhe der Mittel für die Umsetzung Lastenradförderprogramms (0730/68357) ist abhängig von der inhaltlichen Ausgestaltung (Förderrichtlinie) und Mittelausstattung, inhaltlich sind damit insbesondere die sich aus der LHO § 44 ergebenden Prozessschritte umzusetzen. Der höhere Ansatz der Mittelausstattung als in der zurückliegenden Förderperiode ermöglicht mehr Förderfälle, erfordert damit aber gleichzeitig einen höheren Aufwand bei der Umsetzung. Dies ist durch den entsprechenden Aufwuchs abgebildet. Durch bereits realisierte Vorarbeiten im Förderzeitraum 2021 können die anteiligen Kosten zur Programmumsetzung reduziert werden.

Zu 4, 5 und 8:

Die für Mobilität zuständige Senatsverwaltung ist für die Verkehrsprognose des Landes zuständig. Das Verkehrsmodell ist Grundlage für alle relevanten Planverfahren in Berlin (Planfeststellungsvorhaben Straße und Schiene, Verkehrs- und Lärmgutachten im Rahmen von B-Plänen). Aufgrund aktueller Entwicklungen und Daten sowie einem Heranrücken an das bisherige Prognosejahr bedarf es der Fortschreibung und Herstellung eines neuen Prognosehorizonts (2035/2040), um die für die Verfahren erforderlichen Randbedingungen einzuhalten. In diesem Zuge wird ein Verkehrsmodell nach Stand der Technik erarbeitet, das den Anforderungen an planrechtliche Verfahren gerecht wird. Die Verkehrsprognose wird die absehbaren Entwicklungserwartungen bspw. bzgl. der Bevölkerungsentwicklung, aber auch der aktuell beschlossenen Maßnahmen sowohl für Infrastrukturausbau, aber auch fiskalischer und ordnungsrechtlicher Maßnahmen enthalten. Ein zukünftiger Modal Split ist kein Input, sondern ein Ergebnis der Prognose. Es steht zu erwarten, dass der künftige

Modal Split sich als Ergebnis der vielfältigen Maßnahmen auf infrastruktureller, ordnungsrechtlicher und preispolitischer Ebene noch mal deutlich zugunsten des Umweltverbunds verschiebt. Fallweise wird hier mit verschiedenen Szenarien zu arbeiten sein. Andere Titel stehen für das Thema nicht zur Verfügung.

Neben der grundhaften Weiterentwicklung des Modells ist es weiterhin notwendig auch jährliche Aktualisierungen von einzelnen Sachverhalten durchzuführen, dies ist derzeit als eigener Posten genauso wie Sachverhalte, die mit der notwendigen Technik in Zusammenhang stehen, ausgewiesen.

Zu 6:

Zur Strategie Parken kann berichtet werden, dass sich verschiedene Elemente in der Umsetzung befinden, wie z.B. die Unterstützung der Bezirke bei der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung oder Pilotprojekte zur Digitalisierung von Parkberechtigungen oder die geplante Mifinanzierung von Park-and-Ride und Bike-and-Ride-Anlagen im Rahmen eines Förderprogramms des MIL Brandenburg. Abgesichert sind darüber hinaus gehende konzeptionelle und Grundlagenarbeiten zu diesen Fragestellungen.

Zu 7:

Die Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms wurde Ende 2021 begonnen, im April 2022 beginnt das Beteiligungsverfahren zu dem Prozess und die fachliche Erarbeitung des neuen Verkehrssicherheitsprogramms 2030 soll bis 2023 abgeschlossen sein.

In 2020 wurden unter dieser Ziffer der Verkehrssicherheitsbericht und das Verkehrssicherheitsforum durchgeführt mit einem Mittelabfluss in Höhe von 60.000 €.

Zu 9:

Die vorbereitenden Arbeiten der technischen Universität Dresden für das Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ starteten in 2021, die Mittel für das Vorhaben sind über eine Verpflichtungsermächtigung abgesichert. Erfasst wird die Verkehrsteilnahme von Berlinerinnen und Berlinern in Abhängigkeit von ihrem Wohnort, der Verkehrsmittelverfügbarkeit und anderen u.a. soziodemografischen Faktoren. Die Hauptverwaltung übernimmt hier eine koordinierende Funktion, von dessen Ergebnissen die Bezirke mit profitieren werden. Die Daten dienen u.a. der späteren Überprüfung der verkehrspolitischen Ziele, ggf. einer Nachsteuerung bestehender Planwerke, vor allem sind sie wesentliche Grundlage für diverse Planungsverfahren auf gesamtstädtischer und bezirklicher Ebene.

Zu 10:

Die Bedarfe dieses Titels begründen sich über die im Berliner Mobilitätsgesetz dem Radverkehrsplan (als Rechtsverordnung) und dem dazugehörigen Berliner Radverkehrsnetz festgelegten notwendigen Untersuchungen für die verstärkte Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen.

Zu 11 und 12:

Es sind verschiedene Studien geplant bzw. wurden bereits in den letzten Jahren begonnen, wie zum Beispiel die 2021 abgeschlossene Potentialstudie E-Mobilität Berlin 2025+, das Pilotprojekt zum Laden von E-Taxen oder das laufende Freefloater Anforderungskonzept. Im Themenfeld Neue Mobilität entstehen außerdem mit der Umsetzung des § 11a des BerlStrG (Sondernutzungserlaubnispflicht für gewerbliche Mietflottenangebote) Erfordernisse zu begleitenden Dialogformaten sowie

Monitoring- und Evaluationsmaßnahmen. Hieraus ergeben sich jeweils Untersuchungs- und damit Finanzierungsbedarfe für analytische Fragestellungen, die Konzeptentwicklung sowie auch für Maßnahmen.

Zu 13:

Das Mobilitätsgesetz sieht im Entwurf des Teils Neue Mobilität vor, dass bestimmte Sachverhalte die im Kontext des Parkens stehen, künftig stärker steuernd eingesetzt werden. Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr beinhaltet so für Neubauvorhaben Ziele für Stellplatz-Schlüssel. Es ist erkennbar, dass vorhabenbezogene Betrachtungen oder Weiterentwicklungen dieser Sachverhalte notwendig sind, um dies etwa bei Wohnungsbauvorhaben systematisch in Planungsprozesse einbringen zu können (z.B. grundsätzlich Einsatz von Quartiers-Garagen, Prüfung eines sinnvollen Stellplatz-Schlüssels in Abhängigkeit von anderen Maßnahmen und ÖPNV-Fähigkeiten für den jeweiligen Standort, oder welche Bedarfe sich für Fahrräder ergeben etc).

Zu 14:

Für das Bestandssystem öffentlicher Leihräder besteht ein Vertrag mit nextbike bis Mitte des Jahres 2024. Die Untersuchung „Neukonzeptionierung des Leihfahrradsystems in Berlin inklusive der Ausdehnung auf die Außenbezirke“ wird derzeit erarbeitet und stellt für eine künftige Ausschreibung eine wesentliche Grundlage dar. Für einen Folgevertrag sind die Vorbereitungen für eine europaweites wettbewerbliches Vergabeverfahren für ein neues öffentliches Fahrradverleihsystem Berlin erforderlich. Die Durchführung dieses wettbewerblichen Verfahrens, die Vorbereitung der Vertragsvergabe und die Vorbereitung einer Systemtransformation ist abzusichern.

Zu 15, 16:

Die Bedarfe dieser Sachverhalte begründen sich über die im Berliner Mobilitätsgesetz dem Radverkehrsplan (als Rechtsverordnung) und dem dazugehörigen Berliner Radverkehrsnetz festgelegten notwendigen Maßnahmen für die verstärkte Förderung des Radverkehrs sowie der Grundlagenbeschaffung in diesem Themenbereich. Diese Aufgabe ist von gesamtstädtischer Bedeutung und macht weitreichende Abstimmungen mit unterschiedlichen Akteuren sowie auch unterschiedliche vorbereitende Untersuchungen erforderlich. Exemplarisch kann hier unter anderem die Erhebung und Bewertung der jährlichen Fortschritte aus der Umsetzung des Radverkehrsnetzes auf Basis eines umfassenden Controlling- und Monitoring-Konzepts für die Radverkehrs-Infrastruktur-Ziele, sowie Verwendung der Erkenntnisse zur Gesamtsteuerung genannt werden. Hierzu kann ebenso eine umfassende Befahrung des Radverkehrsnetzes erfolgen. Mit den Befahrungsergebnissen soll so zum Beispiel ein Maßnahmenplan für eine beschleunigte Umsetzung der Netzelemente, vor allem der Elemente des Vorrangnetzes, entwickelt werden. Weiterhin sollen Untersuchungen, die auf Grund von neuen planerischen Zielstellungen aus dem Radverkehrsplan oder auch auf Grund von neuen technischen Anforderungen notwendig geworden sind, mit Mitteln dieses Titels durchgeführt werden. Beispielhaft ist hier der Bereich des Fahrradparkens (insb. bei Lastenfahrrädern) zu nennen. Mit der Neuerarbeitung des „Leitfadens Fahrradparkens“ soll so für die Umsetzung der Zielstellung des Berliner Mobilitätsgesetzes im Bereich Fahrradparken (mind. 100.000 Fahrradstellplätze) entsprechend Sorge getragen werden.

Zu 17:

Der Ansatz „Unterstützung des Bereiches Kreuzungsrecht im Zuge der Umsetzung von Kreuzungs- und Planungsvereinbarungen“ basiert auf Strukturanalysen des seinerzeitigen Personaleinsparungsprozesses der 17. Legislatur (SenStadtUm 2016) und der seinerzeitigen Entscheidung, dies nicht über Personalaufwuchs in der Verwaltung, sondern über eine externe Unterstützung zu lösen. Absicherung des externen Dienstleistungsvertrags mit dem Büro Zachriat Ingenieurdienstleistungen GmbH (aktuelle Laufzeit bis 31.12.2022). Die Anzahl der nach Kreuzungsrecht zu bearbeitenden Vorgänge nimmt aufgrund der gestiegenen Bau-, Sanierungs- und Bautätigkeit sowie des Infrastrukturausbau und diesbezüglicher Programme seitdem kontinuierlich zu, so dass ein erhöhter und weiter steigender Bedarf an externer Unterstützung mit bautechnischem Hintergrund besteht.

Die Aufgaben des Bereiches Kreuzungsrecht bestehen hauptsächlich aus der umfassenden Begleitung von Kreuzungsmaßnahmen, die das Land Berlin gemeinsam mit der DB Netz AG, anderen Bahnunternehmen, der Wasserstraßenverwaltung oder zukünftig der Autobahn GmbH durchführt. Dies umfasst insbesondere den Abschluss von Kreuzungsvereinbarungen, also die Entwurfserstellung bei Baumaßnahmen des Landes Berlins, die rechtliche Prüfung der Entwürfe bei Baumaßnahmen des Kreuzungspartners, die Plausibilitätsprüfung der Fiktiventwürfe zur Kostenteilung und Ablösungsberechnung, die Verhandlungen über die vertraglich zu vereinbarenden Inhalte (insbesondere strittige Textpassagen, Kosten, Ablösungsberechnung, Änderungsverlangen) sowie das Finanzmanagement der Maßnahme (hauptsächlich die entsprechende Haushaltserstellung bei Land und Bund und die sachliche und rechnerische Prüfung der Abschlags- und Schlussrechnungen). Bei einigen Kreuzungsmaßnahmen sind zum Teil vor Abschluss der Kreuzungsvereinbarungen zusätzlich Planungsvereinbarungen abzuschließen, dies insbesondere, wenn das Land Berlin umfangreiche Änderungsverlangen geltend macht. Darüber hinaus sind durch den Bereich Kreuzungsrecht bei Eisenbahnüberführungen und Bahnübergängen Stellungnahmen zu Klagen, Planrechtsverfahren, Freistellungsverfahren, Bebauungsplanverfahren und Gestaltungsverträgen zu erstellen. Hinzu kommt die Bearbeitung von Grundsatzangelegenheiten, wie die Stellungnahmen zu Gesetzesänderungen, Verordnungen, Richtlinien und Allgemeinen Rundschreiben des BMVI.

Die Aufgaben des Bereiches Kreuzungsrecht sind nach dem Eisenbahnkreuzungsrecht, dem Bundeswasserstraßengesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Berliner Straßengesetz wahrzunehmen.

Zu 18:

Der VBB entwickelt im Auftrag von SenUMVK eine besondere Ausprägung der VBB-Fahrinfo-App für Blinde und Seheingeschränkte. Da die Fahrinfo-App kontinuierlich weiterentwickelt wird, sind dementsprechend die Anpassungen für Blinde und Seheingeschränkte weiterhin kontinuierlich erforderlich. Grundlage ist eine mit dem VBB geschlossene Zusatzvereinbarung.

Zu 19:

Aufgrund der fehlenden Bearbeitungskapazitäten der Bezirke ist es derzeit nicht zu rechtfertigen, eine Prioritätenliste bzw. ein Kataster zeit- und kostenaufwändig erstellen zu lassen, dessen Abarbeitung entsprechend der Priorität nicht im Ansatz gewährleistet werden kann. Auch dessen Pflege müsste durch die Baulastträger erfolgen, anderenfalls wäre es mit der ersten Bestandsaufnahme bereits wieder veraltet.

Bereits im Nahverkehrsplan ist beschrieben, dass es nach Auskunft der primär zuständigen bezirklichen Straßenbaulastträger insbesondere die personelle Ausstattung der Bezirke nicht zu lässt, ver-

fügbare Finanzmittel kurzfristig in Umbaumaßnahmen umzusetzen oder auch planmäßig über mehrere Jahre hinweg die notwendige hohe Anzahl an Umbauten zu realisieren. Das bürokratische Verfahren der Ausreichung von Mitteln für die bezirklichen Baulastträger über die Hauptverwaltung ist neben dem unnötigen Zeit- und Personalaufwand mit so vielen zeitlichen Unwägbarkeiten behaftet, dass gepaart mit dem Personalmangel der Bezirke die Realisierung einer barrierefreien Haltestelle innerhalb eines Kalenderjahres vom Planungsbeginn bis zur Umsetzung nahezu unrealistisch ist.

Es bedarf daher einer konzentrierten Aktion beziehungsweise einer Konzentration von Zuständigkeit, Personal- und Finanzressourcen im Land oder mindestens einer zweckgebundenen Zuweisung der Mittel direkt an die Tiefbauämter. Dies wurde beim sog. „Schlaglochprogramm“ bereits erfolgreich praktiziert. Erst mit einer kontinuierlichen Abarbeitung des barrierefreien Umbaus lohnt der Aufwand für die Erstellung eines Katasters.

Zur 20:

Mit der stetigen Zunahme der Pendlerverkehre zwischen Berlin und Brandenburg erhält auch die Aufrechterhaltung des Verkehrs in den regionalen Korridoren eine immer größere Bedeutung. Allein durch Verkehrsmanagement in Form von Verkehrsinformationen und den damit in direktem Zusammenhang stehenden Verkehrssteuerungssystemen ist die Region Berlin-Brandenburg noch in der Lage die - auch aus wirtschaftlicher Sicht - notwendigen verkehrlichen Verbesserungen herbeizuführen.

In Rahmen der Verwaltungsvereinbarung zum länderübergreifenden Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Berlin Brandenburg (VMM) haben die Länder eine weitere Zusammenarbeit beschlossen. Die geplanten umfangreichen Baumaßnahmen der DEGES auf der Stadtautobahn A100/111 im Westen der Stadt können die Umsetzung der Korridore Nordwest und Südwest gleichzeitig notwendig machen. Hier sind die konsumtiven Ausgaben veranschlagt, die begleitend zu den investiven Maßnahmen beim Aufbau / der Weiterentwicklung des abgestimmten Verkehrsinformations- und -steuerungssystems für die Region Berlin/Brandenburg (siehe Titel 81212) anfallen.

2020 und 2021 wurden für die Sachverhalte keine Mittel ausgegeben.

Zu 21:

Ziel des Masterplans Verkehrstelematik ist es, die Verkehrsinfrastruktur durch den Einsatz von intelligenten Verkehrssystemen weiterzuentwickeln sowie effizienter, umwelt- und stadtverträglicher zu nutzen. Zur Erstellung des Masterplans waren Fachgutachten zur Ausarbeitung der inhaltlichen Arbeitsschwerpunkte, einschließlich der Durchführung von Workshops und dem zusammenfassen des Abschlussberichts (Masterplan Verkehrstelematik - Mobilität 4.0) tätig. Bis zum vollständigen Abschluss der Arbeiten zum Masterplan Verkehrstelematik und der Abstimmung mit anderen Senatsverwaltungen zur Vorbereitung eines Senatsbeschlusses ist die externe Unterstützung weiter zur Überarbeitung und Anpassung gebunden. In den Jahren 2020 und 2021 wurden keine Mittel ausgegeben.

Zu 22:

Finanziert wird die Beobachtung und Bewertung innovativer Fahrbahnbeläge (z.B. Lärmtechnisch wirksame Decken) bezüglich Wirtschaftlichkeit und technischer Eignung.

Ist 2020	„Pflasterbefestigungen in gebundener Bauweise“	7.282,60 €
----------	--	------------

	„Erfahrungssammlung mit lärmindernden Asphaltdeckschichten in Berlin“	11.900,00 €
Ist 2021	„Überarbeitung Arbeitspapier farbige Beschichtung“	3.498,60 €
	„Erfahrungssammlung mit lärmindernden Asphaltdeckschichten in Berlin“	16.404,00 €

Planungen für 2022 sind Untersuchungen zu „Erfahrungssammlung mit lärmindernden Asphaltdeckschichten in Berlin“ und „fachliche Begleitung des Einsatzes temperaturabgesenkter Asphaltdeckschichten in Berlin“, in 2023 „Erfahrungssammlung mit lärmindernden Asphaltdeckschichten in Berlin“ und „messtechnische Begleitung und Bewertung der Erprobung Ertüchtigung von Verkehrsflächen aus Natursteinpflaster zur Verbesserung der Nutzbarkeit für Radfahrende und Gehbehinderte durch abtragende Verfahren“.

Zu 23:

Mit der Reform des Fahrlehrerrechts zum 01.01.2018 wurde die Überwachung der fachlichen und pädagogischen Qualität der Fahrschulausbildung eingeführt. Eine qualitativ hochwertige Fahrschulausbildung stellt einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar. Durch eine qualifizierte Überwachung der Fahrschulausbildung trägt die Verwaltung dazu bei, dass junge Menschen kompetent auf eine sichere Verkehrsteilnahme vorbereitet werden.

Das Ziel der jährlichen wissenschaftlichen Begleitung besteht erstens darin, die Überwachung der Fahrschulausbildung im Land Berlin den jeweils aktuellen Rechtsvorschriften anzupassen und sie auf der Grundlage neuer pädagogisch-psychologischer und erziehungs-wissenschaftlicher Erkenntnisse zu pflegen und weiterzuentwickeln. Zweitens soll die wissenschaftliche Begleitung insbesondere durch ein hohes fachliches Niveau bei der Aus- und Fortbildung von Sachverständigen sowie bei der Überprüfung der Überwachungsdokumentationen eine hohe Qualität der Überwachungsdurchführung gewährleisten.

Die wissenschaftliche Begleitung der Fahrschulüberwachung wird hierbei nicht explizit im Gesetz genannt, ist jedoch zur Qualitätssicherung des gesetzlich vorgeschriebenen Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachungssystems geboten, insbesondere um die Qualität des Überwachungspersonals und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Überwachungsverfahrens im Land Berlin sicherzustellen, und sollte daher gemäß den rechtlichen Rahmenvorgaben durchgeführt werden. Für die Evaluation wird eine besondere Qualifikation benötigt. Nur Externe verfügen über das erforderliche Expertenwissen im Bereich der Pädagogischen Psychologie und einschlägige Erfahrungen im Bereich der sozialwissenschaftlichen Methodenlehre.

Die Begleitung konnte 2020 und 2021 nicht umgesetzt werden, da pandemiebedingt die Fahrschulüberwachung durch das LABO aufgrund weitreichender Infektionsschutzmaßnahmen, und damit einhergehend die Minimierung und Einstellung jeglicher persönlichen Kontakte, seit 2020 nicht durchgeführt werden konnte.

Aufgrund der aktuellen Lockerungen der Infektionsschutzregeln ist die Fahrschulüberwachung 2022 bereits angelaufen, so dass aktuell davon ausgegangen werden kann, dass ausreichend Daten gesammelt werden können, um bereits dieses Jahr die wissenschaftliche Begleitung anzustoßen.

Zu 24:

Für die Vorbereitung von Vergaben wird externe Unterstützung in Anspruch genommen. Der Dienstleister wird die Verwaltung bei der Durchführung von ca. 30 Vergaben jährlich unterstützen.

Zu 25:

Die Erstellung eines Gesamtkonzept Mobilität für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist in den Richtlinien der Regierungspolitik enthalten. Eine Bearbeitung war 2021 nicht möglich. Für eine übergreifende Umsetzung ist die Einrichtung entsprechender Stellen (etwa im Rahmen einer Geschäftsstelle Integration) erforderlich.

Zu 26:

Temporäre Spielstraßen sind im Kapitel 2707, Titel 54010 Dienstleistungen abgesichert.

Zu 27:

Die Veranschlagung von Mitteln des Schulischen Mobilitätsmanagements erfolgt ab dem Haushaltsjahr 2022 im Kapitel 2707, Titel 54010 -Dienstleistungen-. Zu den übrigen Fragen wird auf die Ausführungen im Bericht 95 der Sammelvorlage verwiesen.

Zu 29:

Das Thema Tempo 30-Konzeption wurde in der letzten Legislatur u.a. aus Lärmschutzgründen federführend von der Abteilung I der Senatsverwaltung übernommen und werden derzeit aus dortigen Titeln finanziert. Vor diesem Hintergrund wurde auf eine Fortführung einer Finanzierung in dem Titel 54010 verzichtet. Die Arbeiten hieran sind noch nicht abgeschlossen, im Projektverlauf ergaben sich pandemiebedingte Verzögerungen.

Zu 30:

Ausgaben waren in der Vergangenheit erforderlich für Dienstleistungen im Kontext des Betriebs gewerblicher Art „Zentraler Omnibusbahnhof“, Dekarbonisierung BVG Busse und ergänzender Formen des Berliner ÖPNV.

Bericht Nr.: 44

Leistungen des innerstädtischen ÖPNV

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV C 53/57

05.04.2022

☎ 9025 1636/1633

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 54045 Leistungen des innerstädtischen ÖPNV

Folgendes beschlossen:

[82a] „Bitte um detaillierte Auflistung der einzelnen Teilansätze des Haushaltstitels (gebundene Mittel nach Verkehrsvertrag BVG, jeweils einzeln aufgeschlüsselte Zusatzleistungen (wie z.B. Sicherheit, Dekarbonisierung u.a.), Schülerticket, Azubiticket, BuT (Bildungs- und Teilhabepaket), ...).

[82b] Auf welche Teilansätze beziehen sich die Sperrvermerke in 2022 und 2023?

[82c] Welche Kosten der Dekarbonisierung sind hier veranschlagt?

[82d] Welche Mehrkosten im Betrieb verursacht die Umstellung auf Elektrobusse?

[82e] Wie viele Schülerinnen nutzen das kostenlose Schülerticket? (Bitte Auflistung für die Jahre 2020-2023).

[82f] Woraus erklärt sich die deutliche Steigerung in 2022 und warum sinken die Kosten wieder in 2023?

[82g] Welche Vertragserweiterungen sind in den Jahren 2022/2023 geplant?

[82h] Welche Maßnahmen werden 2022 finanziert, die 2023 nicht mehr zu finanzieren sind?“

(SPD, Grüne, Linke)

[83] „Hierzu bitte Bericht!“

(AfD)

[84a] „Wie hoch sind die Ausgaben auf Grundlage des Verkehrsvertrags?

[84b] Wie begründen sich Ausgaben, die nicht auf dem Verkehrsvertrag beruhen im Einzelnen?

[84c] Wie hoch sind die Kosten für das Schülerticket?

[84d] Wie hoch sind die Kosten für andere Vergünstigungen im Einzelnen?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Zur Frage 82a „Bitte um detaillierte Auflistung der einzelnen Teilansätze des Haushaltstitels (gebundene Mittel nach Verkehrsvertrag BVG, jeweils einzeln aufgeschlüsselte Zusatzleistungen (wie z.B. Sicherheit, Dekarbonisierung u.a.), Schülerticket, Azubiticket, BuT, ...).“

Der Haushaltsansatz lässt sich in die folgenden thematischen Bestandteile aufteilen:

1. Vertragliche Vergütung
2. Teilansätze für weitere BVG-Leistungen
3. Ausgleich Landesbeschäftigtenticket sowie Ausgleich Unterzahlung 2021
4. Ausgleich sonstiger Tarifermäßigungen
5. Ausgleich Pandemieschäden

1. Vertragliche Vergütung

Der vertragliche Vergütungsanspruch gemäß Anhang 8 des Verkehrsvertrags mit der BVG setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Euro	2022	2023
Vertragliche Vergütung (ohne Ersatzinvestitionen)	478.245.000	474.579.000
davon Dekarbonisierung (Basispaket)	19.093.000	12.895.000
davon Alternative barrierefreie Beförderung (ABB)	7.020.000	13.161.000
davon Rufbus 2.0	3.000.000	3.000.000
Ersatzinvestitionen (in Titel 0730/89114 nachgewiesen)	50.150.000	60.850.000
Tarifermäßigungen im Schüler- und Ausbildungsverkehr (§ 45a PbefG), einschließlich der kostenlosen Schülerbeförderung	120.000.000	120.000.000
Abschreibungen der Schienenfahrzeugbeschaffung (in Titel 0730/89118 nachgewiesen)	55.238.000	55.238.000
Zinsaufwand für die Schienenfahrzeugbeschaffung (in Titel 0730/89118 nachgewiesen)	18.488.000	18.488.000
Summe	722.121.000	729.123.000
Summe (nur Titel 0730/54045)	598.245.000	594.579.000

Weitere Zusatzleistungen wie z.B. Sicherheitsleistungen sind in der Grundleistung mit ihren jeweiligen erwarteten Kosten einkalkuliert. Die Summe aller erwarteten Kosten für die Erbringung der vertraglichen Leistungen wird mit den erwarteten Einnahmen verrechnet und so der Vergütungsbetrag an die BVG bestimmt. Daher ist ein Ausweis von Teilansätzen, welche bereits in der Grundleistung enthalten sind, nicht möglich. Lediglich unabhängig von der Grundleistung kalkulierte Leistungen wie z.B. die Mehrkosten der Dekarbonisierung (Basispaket), die alternative barrierefreie Beförderung (ABB) oder der Rufbus 2.0 können separat mit ihrem Teilansatz ausgewiesen werden.

2. Teilansätze für weitere BVG-Leistungen

Neben dem vertraglichen Vergütungsanspruch ist aufgrund aktueller Erkenntnisse für bestimmte Maßnahmen Vorsorge getroffen worden, welche bisher nicht im vertraglichen Vergütungsanspruch enthalten sind und deren Bestellung sich vergütungserhöhend auswirken würde:

Angaben in Euro	2022	2023
Ersatzverkehr U6 (Dammsanierung)	1.000.000	5.000.000
Umleitungsverkehr Buckower Chaussee (Ausbau Dresdner Bahn)	1.000.000	5.000.000
Ausweitung 10-Minutenetz	3.000.000	3.000.000
Abweichende Tarifentwicklung zur BVG-Kalkulation	7.162.000	12.300.000
Summe	12.162.000	25.300.000

3. Ausgleich Landesbeschäftigtenticket sowie Ausgleich Unterzahlung 2021

Mit der Einführung der Hauptstadtzulage zum 01.11.2020 wurde den Landesbeschäftigten auch die Möglichkeit eingeräumt, einen Zuschuss zum Firmenticket in Höhe des wirtschaftlichen Gegenwerts des VBB-Firmentickets für den Tarifbereich Berlin AB zu erhalten. Die dadurch entstehenden Einnahmenausfälle müssen daher – vertraglich gedeckelt – aus dem Landeshaushalt ausgeglichen werden. Im Haushaltsansatz ist der Erstattungsbetrag für das Jahr 2021 eingeplant, da dieser im Ansatz des Jahres 2021 nicht enthalten war.

Da der im Haushalt 2021 angemeldete Ansatz für die vollständige Zahlung der vertraglichen Vergütung an die BVG nicht auskömmlich war, ist weiterhin der voraussichtliche, aus der Schlussabrechnung 2021 resultierende Ausgleichsbetrag (Nachzahlung) eingeplant.

Angaben in Euro	2022	2023
Landesbeschäftigtenticket 2021 (Schlussabrechnung)	38.600.000	0
Ausgleich Unterzahlung 2021 (Schlussabrechnung)	28.905.000	0
Summe	67.505.000	0

4. Ausgleich sonstiger Tarifermäßigungen

Ausgleichsleistungen für Aufwendungen für Ausbildungs- und Schülertickets (VBB-Abo Azubi und kostenloses Schülerticket Berlin AB auch für andere Verkehrsunternehmen) erfolgen auf separaten vertraglichen Grundlagen (Vertrag über ein verbundweit gültiges Auszubildendenticket „VBB-Abo Azubi“ und Vertrag über den Zuschuss zum Schülerticket mit der S-Bahn Berlin GmbH und der SRS (Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn)). Sie sind aufgrund Vorgaben des Mobilitätsgesetzes mit im Titel 54045 etatisiert. Dafür sind nachfolgende Teilansätze eingeplant:

Angaben in Euro	2022	2023
Tarifermäßigungen im Schülerverkehr S-Bahn	6.500.000	6.500.000
Tarifermäßigungen im Schülerverkehr SRS	25.000	25.000
Tarifermäßigungen im Ausbildungsverkehr (VBB-Abo Azubi)	12.300.000	12.300.000
Summe	18.825.000	18.825.000

5. Ausgleich Pandemieschäden

Der Nachweis und Ausgleich von pandemiebedingten wirtschaftlichen Nachteilen der BVG erfolgt auf Grundlage des Mantelvertrags zum Abschluss des BVG-Verkehrsvertrags gem. Artikel 6. Neben dem Ausgleich der noch verbleibenden Schäden aus dem Jahr 2021 sind auch die voraussichtlichen Schäden der Jahre 2022 und 2023 im Ansatz berücksichtigt:

Angaben in Euro	2022	2023
Pandemieschaden 2021 (Schlussabrechnung)	170.000.000	0
Pandemieschaden 2022 (Anzahlung)	123.000.000	0
Pandemieschaden 2023 (Anzahlung)	0	107.000.000
Summe	293.000.000	107.000.000

Die Abrechnung der tatsächlich entstandenen Schäden im Jahr 2021 erfolgt im Verlauf des Jahres 2022 und wird voraussichtlich deutlich geringer als die Abschätzung zur Haushaltsanmeldung ausfallen. Für die Jahre 2022 und 2023 wurde eine Abschätzung der Pandemieschäden vorgenommen.

6. Zusammenfassung

Aus den Nr. 1 bis 5 ergibt sich zusammenfassend folgende Übersicht:

Angaben in Euro	2022	2023
1. Vertragliche Vergütung	598.245.000	594.579.000
2. Teilansätze für weitere BVG-Leistungen	12.162.000	25.300.000
3. Ausgleich Landesbeschäftigtenticket sowie Ausgleich Unterzahlung 2021	67.505.000	0
4. Ausgleich sonstiger Tarifermäßigungen	18.825.000	18.825.000
5. Ausgleich Pandemieschäden	293.000.000	107.000.000
Summe	989.737.000	745.704.000

Zur Frage 82b „Auf welche Teilansätze beziehen sich die Sperrvermerke in 2022 und 2023?“

Die gesperrten Teilansätze beziehen sich auf den Ausgleich von Pandemieschäden (siehe Nr. 6 oben).

Angaben in Euro	2022	2023
Pandemieschaden 2021 (Schlussabrechnung)	170.000.000	0
Pandemieschaden 2022 (Anzahlung)	123.000.000	0
Pandemieschaden 2023 (Anzahlung)	0	107.000.000
Summe	293.000.000	107.000.000

Zur Frage 82c „Welche Kosten der Dekarbonisierung sind hier veranschlagt?“

Im Titel 0730/54045 ist die Finanzierung des mit Abschluss des Verkehrsvertrags vereinbarten Maßnahmenpakets „Basispaket“ veranschlagt. Für das Jahr 2022 beträgt der Teilansatz 19.093.000 Mio. Euro und für das Jahr 2023 12.895.000 Mio. Euro (siehe Nr. 1 oben). Die Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur der bereits vor Start des neuen Verkehrsvertrags mit der BVG vereinbarten Maßnahmenpakete Hochlaufphase und erweiterte Hochlaufphase werden mit Mitteln des Sondervermögens Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) finanziert. Neu abzuschließende Maßnahmenpakete (Paket Elektromobilität 2025) werden zukünftig vorrangig im Titel 0730/89113 nachgewiesen.

Zur Frage 82d „Welche Mehrkosten im Betrieb verursacht die Umstellung auf Elektrobusse?“

Grundsätzlich zeichnen sich Busse mit einem elektrischen Antrieb durch eine höhere Energieeffizienz aus als Dieselbusse. Aus diesem Grunde fallen die laufenden Energiekosten für den Betrieb geringer aus als bei Bussen mit konventionellem Antrieb. Möglicherweise gilt dies ebenfalls für die Instandhaltungskosten, da die Anzahl der wartungsintensiven Bauteile gegenüber Dieselbussen reduziert ist und die Busse somit weniger anfällig für Störungen sind. Da die Busse und zum Teil auch Bushersteller noch neu auf dem Markt sind, muss sich Letzteres jedoch noch in der Praxis bewährheiten.

Wesentliche Betriebskostentreiber im Zuge der Dekarbonisierung sind die Planung und der Betrieb von zusätzlicher Infrastruktur. Dabei handelt es sich sowohl um Betriebshöfe als auch um Ladeinfrastruktur und das zugehörige, qualifizierte Personal. Aktuell befinden sich in der Flotte der BVG 120 Elektrobusse, die im Depot (auf dem Betriebshof) geladen werden. Diese verursachen einen zusätzlichen Fahrpersonalaufwand, da diese die Dieselbusse durch die begrenzte Reichweite nicht in gleichem Maße ersetzen können. Deshalb sind zusätzliche Ein- und Aussetzfahrten zum Nachladen auf den Betriebshöfen nötig. 17 weitere Busse werden auf der Linie 200 als Endstellenlader betrieben.

Die eingeschränkte Einsatzmöglichkeit der Elektrobusse wird durch die aktuellen technologischen Verbesserungen der Batterien und Busse und der Erhöhung der Infrastrukturverfügbarkeit schrittweise reduziert und voraussichtlich bis 2030 aufgelöst.

Ein derzeit noch nicht gänzlich abschätzbarer Kostenpunkt ist der Tausch von Batterien, der nach aktuellem Kenntnisstrang nach 6-8 Jahren erfolgen muss.

Im bereits schlussabgerechneten Jahr 2020 entstanden im Zeitraum September bis Dezember (Start des neuen Verkehrsvertrags zum 1.9.2020) Ist-Mehrkosten für das Maßnahmenpaket „Basispaket“ i. H. v. 3.874.658 Euro, von denen 1.604.186 Euro auf Betriebsmehrkosten entfielen. Über alle Finanzierungspakete der Dekarbonisierung summieren sich die Betriebsmehrkosten nach heutigem Stand bis zum Ende des BVG-Verkehrsvertrags im Jahr 2035 auf etwa 430-750 Mio. Euro, abhängig von der technologischen Entwicklung und Marktpreisen. Bei dieser Kostenangabe handelt

es sich jedoch um eine erste Abschätzung aus dem auf Arbeitsebene noch nicht endabgestimmten Entwurf des Ergebnisberichts zur Dekarbonisierung 2022.

Zur Frage 82e „Wie viele Schülerinnen nutzen das kostenlose Schülerticket? (Bitte Auflistung für die Jahre 2020-2023)“

Auf Grundlage der vertraglichen Berichte zu den Tarifeinnahmen bei der BVG sowie den Abrechnungen des kostenlosen Schülertickets bei S-Bahn und SRS wurden in den Jahren 2020 und 2021 4.372.580 bzw. 4.345.988 Monatsabschnitte für Schülertickets Berlin AB ausgegeben. Auf das ganze Jahr bezogen ergibt sich daher eine Inanspruchnahme von 364.382 bzw. 362.166 Schüler*innen. Angaben für die Jahre 2022 und 2023 liegen derzeit noch nicht vor.

Im Schuljahr 2020/2021 besuchten in Berlin nach Angaben des Amts für Statistik Berlin-Brandenburg 369.841 Schülerinnen und Schüler in Berlin allgemeinbildende Schulen. Damit liegt die Marktdeckung im Bereich von 98,5 %.

Zu den Frage 82f und 82h „Woraus erklärt sich die deutliche Steigerung in 2022 und warum sinken die Kosten wieder in 2023? Welche Maßnahmen werden 2022 finanziert, die 2023 nicht mehr zu finanzieren sind?“

Der erhöhte Ansatz im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2023 begründet sich im Wesentlichen aus dem geplanten Ausgleich von Ansprüchen, die bereits im Jahr 2021 entstanden sind und im Haushaltssatz 2021 nicht berücksichtigt waren. Weiterhin wird im Jahr 2023 mit geringeren pandemiebedingten Schäden gerechnet, sodass sich auch deswegen die Höhe des Ansatzes reduziert (siehe auch Nr. 3 und 5 oben).

Angaben in Euro	2022	2023
Pandemieschaden 2021 (Schlussabrechnung)	170.000.000	0
Landesbeschäftigtenticket 2021 (Schlussabrechnung)	38.600.000	0
Ausgleich Unterzahlung 2021 (Schlussabrechnung)	28.905.000	0
Summe	237.505.000	0

Zur Frage 82g „Welche Vertragserweiterungen sind in den Jahren 2022/23 geplant?“

Eine Erweiterung oder Änderung des Verkehrsvertrags ist grundsätzlich nur im Rahmen der im Vertrag vereinbarten Revisionen möglich. Dann kann der Vertrag an zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses noch nicht oder nicht vollständig absehbare zwischenzeitliche Entwicklungen angepasst werden. Die Verhandlung der ersten Vertragsrevision ist für das Jahr 2025 vorgesehen.

Die jährliche Entwicklung des vertraglichen Leistungsvolumens für U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre wurde mit Abschluss des Vertrags 2020 für die Folgejahre bereits festgelegt. Analog ist auch

die infrastrukturelle Entwicklung, insbesondere durch die Neubaustrecken im Straßenbahnbereich, vertraglich bereits angelegt. Zwischenzeitliche Erweiterungen des Vertrags sind hier daher nicht erforderlich. Lediglich bei bestimmten neuen Verkehrsangeboten wurde zu Beginn des Vertrags kein fester Umsetzungszeitpunkt vereinbart, die entsprechenden Verkehre können insoweit als Erweiterung verstanden werden. Im Jahr 2022 erfolgt durch die erstmalige Betriebsaufnahme bedarfsgesteuerter Verkehre gemäß § 15 des Verkehrsvertrags eine Ausweitung des Vertragsumfangs. Die entsprechenden Leistungen wurden im Juni 2021 bestellt, die Betriebsaufnahme erfolgt voraussichtlich im Herbst 2022. Konkret wurden die beiden Pilotprojekte Rufbus 2.0 und Alternative Barrierefreie Beförderung (ABB) bestellt, über die an anderer Stelle berichtet wird.

Zur Frage 83: „Hierzu bitte Bericht!“

Folgende Sachverhalte werden aus dem Titel 54045 finanziert:

- Vergütung für die Erbringung von Verkehrs- und Infrastrukturleistungen der BVG gemäß Verkehrsvertrag
- Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen der BVG im Ausbildungsverkehr
- Ausgleichsleistungen für Aufwendungen für Ausbildungs- und Schülertickets (einschließlich VBB-Abo Azubi und kostenloses Schülerticket Berlin AB, auch für andere Verkehrsunternehmen in Berlin)
- Ausgleich an die BVG für das 11/2020 eingeführte kostenlose FirmenTicket für Beschäftigte des Landes Berlin (Landesbeschäftigtenticket) i.V.m. der Hauptstadtzulage
- Ausgleich von Pandemieschäden der Jahre 2021, 2022 und 2023

Die Vergütung für die Erbringung von Verkehrs- und Infrastrukturleistungen sowie die Ausgleichsleistungen für Tarifermäßigungen im Schüler- und Ausbildungsverkehr und des Landesbeschäftigtentickets erfolgen auf Grundlage des Verkehrsvertrags mit der BVG.

Der Nachweis und Ausgleich von pandemiebedingten wirtschaftlichen Nachteilen der BVG erfolgt auf Grundlage des Mantelvertrags zum Abschluss des BVG-Verkehrsvertrags gem. Artikel 6.

Ausgleichsleistungen für Aufwendungen für Ausbildungs- und Schülertickets (VBB-Abo Azubi und kostenloses Schülerticket Berlin AB für andere Verkehrsunternehmen) erfolgen auf separaten vertraglichen Grundlagen (Vertrag über ein verbundweit gültiges Auszubildendenticket „VBB-Abo Azubi“ und Vertrag über den Zuschuss zum Schülerticket mit der S-Bahn Berlin GmbH und der SRS).

Im Vergleich zum Ansatz des Jahres 2021 ergibt sich ein Mehrbedarf aufgrund der gestiegenen vertraglich vereinbarten Vergütung aus dem BVG-Verkehrsvertrag 2020 bis 2035:

- Dort wurde ein steigendes Leistungsvolumen bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus gemäß den Vorgaben des Berliner Nahverkehrsplans 2019 bis 2023, sowie ein weiteres Maßnahmenpaket (Basispaket) für die Dekarbonisierung des Busverkehrs vertraglich vereinbart.

- Weiterhin führten gestiegene Personalkosten durch den Abschluss des BVG-Tarifvertrags TV-N im Jahr 2019 und höhere Energiekosten zu einem Anstieg der vertraglichen Vergütung ggü. der bisherigen Annahmen.

Mehr aufgrund des Ausgleichs für das Landesbeschäftigtenticket 2021 (bisher nicht im Ansatz enthalten):

- Mit der Einführung der Hauptstadtzulage zum 01.11.2020 wurde den Landesbeschäftigten auch die Möglichkeit eingeräumt einen Zuschuss zum Firmenticket in Höhe des wirtschaftlichen Genewerts des VBB-Firmentickets für den Tarifbereich Berlin AB zu erhalten.
- Die dadurch entstehenden Einnahmenausfälle müssen daher aus dem Landeshaushalt ausgeglichen werden.
- Im Ansatz eingeplante Erstattungsbeträge: 2021: 38,6 Mio. Euro (nachträgliche Zahlung, da Mittel im Ansatz 2021 nicht vorhanden)

Mehr aufgrund des Ausgleichs von Pandemieschäden der Jahre 2021, 2022 und 2023:

- Ausgleich des verbleibenden Schadens 2021 i.H.v. voraussichtlich 170 Mio. Euro (Stand zur Haushaltsanmeldung, tatsächlich entstandener Schaden ist voraussichtlich geringer)
- Ausgleich des voraussichtlichen Schadens 2022 i.H.v. 123 Mio. Euro
- Ausgleich des voraussichtlichen Schadens 2023 i.H.v. 107 Mio. Euro

Mehr aufgrund des Ausgleichs der Unterdeckung des Jahres 2021 i.H.v. ca. 28,9 Mio. Euro im Jahr 2022, da der im Haushalt 2021 angemeldete Ansatz für die vollständige Zahlung der vertraglichen Vergütung an die BVG nicht auskömmlich war.

Weitere Informationen können den Antworten der Fragen der anderen Fraktionen entnommen werden.

Zur Frage 84a „Wie hoch sind die Ausgaben auf Grundlage des Verkehrsvertrags?“

Der vertragliche Vergütungsanspruch gemäß Anhang 8 des Verkehrsvertrags mit der BVG setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Euro	2022	2023
Vertragliche Vergütung (ohne Ersatzinvestitionen)	478.245.000	474.579.000
<i>davon Dekarbonisierung (Basispaket)</i>	<i>19.093.000</i>	<i>12.895.000</i>
<i>davon Alternative barrierefreie Beförderung (ABB)</i>	<i>7.020.000</i>	<i>13.161.000</i>
<i>davon Rufbus 2.0</i>	<i>3.000.000</i>	<i>3.000.000</i>
Ersatzinvestitionen (in Titel 0730/89114 nachgewiesen)	50.150.000	60.850.000
Tarifermäßigungen im Schüler- und Ausbildungsverkehr	75.000.000	75.000.000
Tarifermäßigungen kostenlose Schülerbeförderung	45.000.000	45.000.000
Abschreibungen der Schienenfahrzeugbeschaffung (in Titel 0730/89118 nachgewiesen)	55.238.000	55.238.000

Zinsaufwand für die Schienenfahrzeugbeschaffung (in Titel 0730/89118 nachgewiesen)	18.488.000	18.488.000
Summe	722.121.000	729.123.000
Summe (nur Titel 0730/54045)	598.245.000	594.579.000

Weiterhin sind Teilansätze für weitere BVG-Leistungen berücksichtigt worden, die zu Vertragsabschluss noch nicht bekannt waren und bei entsprechender Bestellung den Vergütungsanspruch erhöhen können.

Angaben in Euro	2022	2023
Ersatzverkehr U6 (Dammsanierung)	1.000.000	5.000.000
Umleitungsverkehr Buckower Chaussee (Ausbau Dresdner Bahn)	1.000.000	5.000.000
Rufbus Blankenburg	3.000.000	3.000.000
Abweichende Tarifentwicklung zur BVG-Kalkulation	7.162.000	12.300.000
Summe	12.162.000	25.300.000

Mit der Einführung der Hauptstadtzulage zum 01.11.2020 wurde den Landesbeschäftigten auch die Möglichkeit eingeräumt einen Zuschuss zum Firmenticket in Höhe des wirtschaftlichen Gegenwerts des VBB-Firmentickets für den Tarifbereich Berlin AB zu erhalten. Der Ausgleich der dadurch entstehenden Einnahmenausfälle ist im Verkehrsvertrag mit der BVG geregelt. Im Haushaltsansatz ist der Erstattungsbetrag für das Jahr 2021 eingeplant, da dieser im Ansatz des Jahres 2021 nicht enthalten war.

Da der im Haushalt 2021 angemeldete Ansatz für die vollständige Zahlung der vertraglichen Vergütung an die BVG nicht auskömmlich war, ist weiterhin der voraussichtliche, aus der Schlussabrechnung 2021 resultierende, Ausgleichsbetrag eingeplant.

Angaben in Euro	2022	2023
Landesbeschäftigtenticket 2021 (Schlussabrechnung)	38.600.000	0
Ausgleich Unterzahlung 2021 (Schlussabrechnung)	28.905.000	0
Summe	67.505.000	0

Der Nachweis und Ausgleich von pandemiebedingten wirtschaftlichen Nachteilen der BVG erfolgt auf Grundlage des Mantelvertrags zum Abschluss des BVG-Verkehrsvertrags gem. Artikel 6. Neben dem Ausgleich der noch verbleibenden Schäden aus dem Jahr 2021 sind auch die voraussichtlichen Schäden der Jahre 2022 und 2023 im Ansatz berücksichtigt:

Angaben in Euro	2022	2023
Pandemieschaden 2021 (Schlussabrechnung)	170.000.000	0
Pandemieschaden 2022 (Anzahlung)	123.000.000	0
Pandemieschaden 2023 (Anzahlung)	0	107.000.000
Summe	293.000.000	107.000.000

Die Abrechnung der tatsächlich entstandenen Schäden im Jahr 2021 erfolgt im Verlauf des Jahres 2022 und wird voraussichtlich deutlich geringer als die Abschätzung zur Haushaltsermittlung ausfallen. Für die Jahre 2022 und 2023 wurde eine Abschätzung der Pandemieschäden vorgenommen.

Zur Frage 84b „Wie begründen sich Ausgaben, die nicht auf dem Verkehrsvertrag beruhen, im Einzelnen?“

Ausgleichsleistungen für Aufwendungen für Ausbildungs- und Schülertickets (VBB-Abo Azubi und kostenloses Schülerticket Berlin AB für andere Verkehrsunternehmen) erfolgen auf separaten vertraglichen Grundlagen (Vertrag über ein verbundweit gültiges Auszubildendenticket „VBB-Abo Azubi“ und Vertrag über den Zuschuss zum Schülerticket mit der S-Bahn Berlin GmbH und der SRS). Dafür sind nachfolgende Teilansätze eingeplant:

Angaben in Euro	2022	2023
Tarifermäßigungen im Schülerverkehr S-Bahn	6.500.000	6.500.000
Tarifermäßigungen im Schülerverkehr SRS	25.000	25.000
Tarifermäßigungen im Ausbildungsverkehr (VBB-Abo Azubi)	12.300.000	12.300.000
Summe	18.825.000	18.825.000

Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch den Vertrag über ein verbundweit gültiges Auszubildendenticket „VBB-Abo Azubi“ auch Zahlungsansprüche an die BVG entstehen. Da die Vertragsabwicklung und die Verwaltung der dafür zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel durch die VBB GmbH im Auftrag des Landes Berlin erfolgt, entsteht kein direkter Zahlungsfluss an die BVG.

Zur Frage 84c „Wie hoch sind die Kosten für das Schülerticket?“

Für das kostenlose Schülerticket sind nachfolgende Ausgaben eingeplant:

Angaben in Euro	2022	2023
Tarifermäßigungen kostenlose Schülerbeförderung BVG	45.000.000	45.000.000
Tarifermäßigungen im Schülerverkehr S-Bahn	6.500.000	6.500.000
Tarifermäßigungen im Schülerverkehr SRS	25.000	25.000
Summe	51.525.000	51.525.000

Da es sich bei der S-Bahn Berlin GmbH um ein Bruttovertragsunternehmen handelt, bei dem die Erlöse nicht dem Verkehrsunternehmen, sondern den Aufgabenträgern zustehen, fließen diese Zahlungen über die Einnahmeaufteilung wieder den Aufgabenträgern zu.

Zur Frage 84d „Wie hoch sind die Kosten für andere Vergünstigungen im Einzelnen?“

Für weitere Tarifermäßigungen im Schüler- und Ausbildungsverkehr sowie für das Landesbeschäftigtenticket sind nachfolgende Ausgaben eingeplant:

Angaben in Euro	2022	2023
Tarifermäßigungen im Schüler- und Ausbildungsverkehr BVG	75.000.000	75.000.000
Tarifermäßigungen im Ausbildungsverkehr (VBB-Abo Azubi)	12.300.000	12.300.000
Landesbeschäftigtenticket 2021 (Schlussabrechnung)	38.600.000	0
Summe	125.900.000	87.300.000

Bericht Nr.: 45

Leistungen für die Verkehrsinformationszentrale Berlin

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

IV D 31

05.04.2022

☎ 030 9025 1462

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 54056 Leistungen für die Verkehrsinformationszentrale Berlin

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden umgesetzt? Welche Maßnahmen sind in 2022/23 geplant?

Warum die deutliche Steigerung zum IST?

Bitte um Aufgliederung der Ansätze.

Welche Verpflichtungen wurden in 2021 für die Jahre 2022, 2023, ab 2024 eingegangen?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Welche Leistungen werden von welchen Dienstleistern erbracht und welche Zahlungsverpflichtungen ergeben sich im Einzelnen?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Mittelabfluss 2021: 1.11 Mio. €

Bei der Maßnahme handelt es sich um eine komplette Neuaufstellung der VIZ inkl. aller Vergabelemente.

Für 2022/23 ist der Betrieb der VIZ inkl. Datenmanagement, Redaktion, Erneuerung stationäre Detektion etc. geplant und vertraglich bereits festgesetzt.

In 2021 wurde die komplette Übernahme der VIZ in die UMVK-Verwaltung vollzogen. Die anstehende Weiterentwicklung der VIZ führt jetzt systembedingt zu wieder ansteigenden Betriebs-, System- und Wartungskosten.

Die meisten Verpflichtungen für die Folgejahre wurden bereits im Rahmen der Neustrukturierung der VIZ im Jahr 2020 eingegangen (Verkehrsredaktion, Datenmanagement, IT-Backend). Im Jahr 2021 kamen hinzu: Dienstleistungsanteil zur Erneuerung der stationären Detektion, Wartung der vorhandenen stationären Detektion, Wartung der VIZ-Zentralentechnik und Software, Wartung der Verkehrsinformationstafeln.

Folgende Leistungen werden von folgenden Dienstleistern mit folgenden Zahlungsverpflichtungen erbracht (alle Angaben brutto und jährlich):

Wartung Info-Tafeln, Fa. Oltmann, 12.304 €;
Wartung Parkleitsystem, Fa. Oltmann, 7.863 €;
Wartung TEU-Straßendetektoren, Fa. Yunex, 114.639 €;
Wartung Zentralentechnik, Fa. Yunex, 219.555 €;
Datenmanagement, Fa. TraffGo Road, 161.840 €
Verkehrsredaktion, Fa. VMZ, 379.134 €;
AIRVIS, Fa. VMZ, 95.173 €;
Mobilitätsmonitore, Fa. VMZ, 8.853 €;
Cloud-Miete, Telekom, 9.998 €;
Verkehrslage, Fa. TraffGo Road, 38.056 €;
Wartung Wärmebildkamera, Fa. Swarco, 78.135 €;
Wartung Road Side Units, Fa. Yunex, 23.562 €

Einmalig in 2022/2023:

Installation Wärmebildkamera, Fa. Swarco, 383.965 €

Bericht Nr.: 46

Elektromobilität

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

07.04.2022

IV A 1-E

9025 1351

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 54059 Leistungen zur Errichtung und den Betrieb von Infrastruktur für die Elektromobilität

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden umgesetzt? Welche Maßnahmen sind in 2022/23 geplant?

Wie begründet sich der starke Aufwuchs ggü. 2021?

Bitte um Bericht und Darstellung der Unteransätze sowie des jeweiligen Ist 2021.

Zu welchem Zweck sind die Verpflichtungsermächtigungen eingeplant und welche Vorkehrungen wurden getroffen um die eingeplanten Mittel zu verausgaben?

Wie wird sichergestellt, dass die Ladeinfrastruktur so aufgestellt wird, dass der Umweltverbund und der Wirtschaftsverkehr weiter fließen können und es keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme zugunsten des MIV gibt?

Zu 1 (Betreibervertrag). Bitte um Aufteilung der jährlichen Kosten auf Errichtung und Betrieb der Ladeinfrastruktur. Wie viele Ladepunkte/Ladesäulen welcher Art sollen errichtet werden? Welcher Anteil der Betriebskosten wird über Einnahmen aus dem Betrieb gedeckt? Welchen Anteil trägt das Land?

Zu 5.: Bitte um Bericht um Stand des Projektes ElMobile

Welche Maßnahmen zur Verlagerung von Pkw-Pendler-Verkehr sind unter Nr. 6 gemeint und warum gibt es keine Ansätze für 2022 und 2023?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Für die Lfd. Nr. 1-6: bitte genauer erläutern. Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?

„Gibt es Ko-Finanzierungen durch private Unternehmen/Personen?“

(CDU)

„Welche Maßnahmen gedenkt man aus den (jeweils überwiegend gesperrten) VE über jeweils ca. 52 Mio. Euro ab 2023 zu finanzieren?“

(AfD)

„Was ist hier im Einzelnen mit den Barmitteln und den Mitteln der Verpflichtungsermächtigungen geplant?“

Mit welchem Verfahren wurde die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH als Leistungserbringer ermittelt?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Der Ansatz für den Titel 54059 für 2021 betrug 1.700.000,00 EUR. Der Mittelabfluss in 2021 beträgt 1.124.968,95 EUR.

Nachfolgend sind die Mittelabflüsse für die Jahre 2020 und 2021 sowie die Ansätze für Jahre 2022 und 2023 für die einzelnen Positionen dargestellt.

Position/ Maßnahme	Ist 2020 in EUR	Ist 2021 in EUR	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR
Pos. 1: Betreibervertrag zur Errichtung und Betrieb der Ladeinfrastruktur und ihres Netzanschlusses	2.004.879,57 (davon 9.250,06 EUR für Markierung und Beschilderung von Ladeinfrastruktur)	1.069.912,71 (davon 10.203,34 EUR für Beschilderung von Ladeinfrastruktur)	1.901.000	1.809.000
Pos. 2: Betrieb Authentifizierungsplattform / Betrieb Plattform inkl. Up-Date und Erweiterung von IT-Schnittstellen	69.237,90	55.056,24	55.000	0
Pos. 3: Weiterentwicklung der Prozesse mit den Bezirken	0	0	0	0
Pos. 4: Forschungsprojekte und Konzepte	0	0	194.000	191.000
Pos. 5: Betrieb Laternenladepunkte, die im Rahmen des BMWi-Forschungsprojektes ElMobile	0	0	50.000	200.000

Pos. 6: Maßnahmen zur Verlagerung Pkw-Pendler-Verkehr	0	0	0	0
Summe	2.074.117,47	1.124.968,95	2.200.000	2.200.000

Gründe für den höheren Mittelbedarf in 2022 gegenüber 2021 liegen u.a. in der Errichtung zusätzlicher Ladeinfrastruktur, der Übertragung des Betriebes der landeseigenen Ladeinfrastruktur an die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH sowie die Umsetzung des Projektes „e-Taxi-Flotte Berlin“.

Die zugelassene außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung (VE) für „Leistungen zur Errichtung und den Betrieb von Infrastruktur für die Elektromobilität“ in Höhe von 12.232.000 EUR für die Jahre 2022 bis 2030 dient zur Absicherung des neu mit den Berliner Stadtwerken KommunalPartner GmbH Ende 2021 geschlossenen Betreibervertrags zu Errichtung und Betrieb der Ladeinfrastruktur und ihres Netzanschlusses über die gesamte Vertragslaufzeit (10.401.000 EUR), des Plattformbetriebs (181.000 EUR) sowie des Betriebs der Laternenladepunkte, die im Rahmen des BMWi-Forschungsprojektes ElMobile, der gemäß Förderrichtlinie insgesamt mindestens 36 Monate und damit über die Projektlaufzeit hinaus zu gewährleisten ist (1.650.000 EUR).

Auf die unter den Positionen 1 bis 5 benannten Maßnahmen wird nachfolgend näher eingegangen.

Zu Position 1.:

Diese Position umfasst die Errichtung und den Betrieb von öffentlich-zugänglicher Ladeinfrastruktur im Rahmen der Betreiberverträge mit der Allego GmbH und der Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH. Dazu gehört der Betrieb der rund 1.000 landeseigenen Ladepunkte im öffentlichen Raum bis Juli 2022 durch die Allego GmbH und danach durch die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH. Weiterhin ist die Errichtung von voraussichtlich 2.000 zusätzlichen Ladepunkten durch die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH bis 2030 vorgesehen. Davon sollen gemäß aktuellen Planungen bis zu 1.815 Normal- und Schnellladepunkte im öffentlichen Raum und 200 HPC-Ladepunkte (High Power Charger) errichtet werden.

Die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH wurden Ende 2021 im Rahmen einer Inhouse-Vergabe mit dem Betrieb und der Errichtung von Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum beauftragt. Alternativ wurde eine Vergabe über eine europaweite Ausschreibung geprüft. Der Inhouse-Vergabe gemäß Senatsbeschluss vom 22.06.2021 ist eine intensive fachliche Auseinandersetzung vorausgegangen. Dabei wurde neben dem sachgerechten Mitteleinsatz auch die Möglichkeit einer langfristigen Etablierung effizienter Prozesse und Strukturen mit Synergieeffekten bei der Zusammenarbeit mit den landeseigenen Unternehmen, den Bezirken und weiterer lokaler Partner berücksichtigt. Ferner kann dadurch der Betrieb und die Errichtung von Ladeinfrastruktur nicht nur im öffentlichen, sondern auch im halb-öffentlichen Raum (für den eigenen Fuhrpark, auf Senatsliegenschaften, für die kommunale Wohnungswirtschaft etc.) aus einer Hand bereitgestellt werden. Die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH betreibt seit dem Jahr 2020 öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen. Bisher wurden 18 Ladeeinrichtungen durch das landeseigene Unternehmen errichtet und betrieben.

Der Mittelbedarf ergibt sich vor allem aus dem Erfordernis des Zubaus zusätzlicher Ladepunkte. Zur Errichtung gehören die Positionen Planung und Genehmigung, Netzanschluss, Beschilderung

und Markierung, Baukosten sowie Hardware. Eine genauere Aufteilung der Kosten auf Errichtung und Betrieb nach Jahren hängt von derzeit laufenden Prozessen ab. Dazu gehören unter anderem die Planung der Übertragung der Ladeeinrichtungen, die Festlegung von Zugangs- und Ad-hoc-Ladepreisen, die Planungen zur Errichtung neuer Ladestandorte, laufende Ausschreibungen von der Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH und sich dynamisch entwickelnde Auslastungszahlen/Ladeeinnahmen.

Es ist vorgesehen, dass die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH für die Jahre 2022 und 2023 sämtliche im Zusammenhang mit der Erfüllung des Betreibervertrages einhergehenden Kosten für Übernahme, Errichtung und Betrieb der Ladeinfrastruktur sowie der Einnahmen aus den Entgelten für den Ladestrom zur Ermittlung der Höhe der zu zahlenden Vergütung durch das Land gegenüber dem Land offenlegen wird. An die Stelle der tatsächlichen Kosten tritt ab dem 01.07.2024 ein pauschalierter Zuschuss in Kraft.

Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum wird nur dort errichtet, wo Stellflächen bereits existieren. Somit werden existierende Parkplätze benutzt. Damit kommt es nicht zu einer zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen. Darüber hinaus basiert Standortplanung auf der in 2020/21 erarbeiteten Bedarfsabschätzung „Elektromobilität Berlin 2025+“ sowie u.a. den folgenden Kriterien: Die Dimensionierung und die Ausgestaltung soll sich nach den lokalen/regionalen Verkehrsverflechtungen und den daraus resultierenden Ladebedarfen richten, die Verträglichkeit der Ladeinfrastruktur mit dem Elektrizitätsnetz sollte sichergestellt und dementsprechend genutzt werden, Ladeinfrastruktur sollte im Sinne der Flächen- und Ressourceneffizienz sowie der Nutzendenfreundlichkeit einem möglichst großen Kreis an Nutzenden zur Verfügung stehen und der Maxime, dass Ladeinfrastruktur möglichst auf privatem Grund errichtet wird und uneingeschränkt öffentlich zugänglich sein sollte, um den öffentlichen Raum zu entlasten. Weiterhin werden andere Planungen wie beispielsweise der Radinfrastrukturausbau bei der Standortsuche frühzeitig mit einbezogen.

Die Errichtung und der Betrieb von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum Berlins im Auftrag des Landes werden nicht durch Unternehmen oder Privatpersonen finanziert. Neben den im Auftrag des Landes durch die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH zu errichtenden Ladepunkten können auch weiterhin dritte Betreiber auf eigene Kosten Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum Berlins errichten und betreiben.

Zu Position 2.:

Diese Position umfasst den Betrieb der Authentifizierungsplattform, die eine zentrale Rolle bei der Abwicklung des Zugangs zur Ladeinfrastruktur spielt, indem sie das betreiberübergreifenden Laden durch die Distribution von Kundendaten sicherstellt, Ladesäulendaten für Verbraucher zusammenführt und Verfügbarkeitsinformationen für Analysen speichert. In Folge der Entwicklungen des Marktes kann in Zukunft über die verschiedenen Anbieter sowie Datentransfer-Standards der diskriminierungs- und barrierefreie Zugang zur Ladeinfrastruktur sichergestellt werden. Aus diesem Grund wird 2022 die Authentifizierungsplattform außer Betrieb gehen. Geplant ist stattdessen eine Informationsplattform in Betrieb zu nehmen, welche anbieterübergreifend statische und dynamische Informationen zu den Ladeeinrichtungen verfügbar machen soll.

Zu Position 3.:

Neben der Findung von geeigneten Standorten war bei dem Aufbau der bisherigen Ladeinfrastruktur vor allem die Antrags- und Genehmigungsprozesse in den zuständigen Bezirksämtern ein wesentlicher Faktor bei der Errichtung von Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum. Darum wurde zu

Beginn des Prozesses zum Ladeinfrastrukturausbau seinerzeit ein spezieller Posten in die Finanzplanung eingestellt und wird aktuell noch mitgeführt. Ziel ist es, diese Prozesse weiterzuentwickeln, zu vereinheitlichen und zu standardisieren sowie möglichst weitestgehend zu digitalisieren. Aktuell wird dies jedoch über Abstimmungen der Fachbereiche vorbereitet, konkrete Beauftragungen sind anders als in der Vergangenheit – aktuell nicht vorgesehen.

Zu Position 4.:

Die SenUMVK hat gemeinsam mit den Projektpartnern der Berliner Agentur für Elektromobilität (eMO), der Innung des Berliner Taxigewerbes e.V. sowie der Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH das Projekt „e-Taxi-Flotte Berlin: Mittelfristiges Testen von e-Taxis und Aufbau gesteuerter Ladeinfrastruktur zum Abbau von Vorurteilen in Bezug auf das Fahren und Laden“ initiiert. Ziel ist die Unterstützung des Taxigewerbes in Berlin bei der Umstellung auf die Nutzung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen durch die Errichtung von Schnellladeeinrichtungen für e-Taxis im öffentlichen Raum. Der Mittelbedarf ergibt sich vor allem aus den Kosten für die Errichtung der Schnellladeeinrichtungen.

Zu Position 5.:

Diese Position umfasst den Betrieb der im Rahmen des vom BMWi geförderten Forschungsprojektes ElMobileBerlin zu errichtenden Laternenladeeinrichtungen. Das Verbundprojekt „ElMobileBerlin“ wird im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017 bis 2020“ des BMWi durchgeführt. Das Programm wurde in der Vergangenheit verlängert und läuft aktuell bis zum 30.09.2022. Eine erneute Verlängerung um ein weiteres Jahr bis Ende 2023 wurde seitens des Projektträgers und des BMWi befürwortet, eine verbindliche Entscheidung darüber steht allerdings bis zum Beschlusses zum Bundeshaushalt 2022 aus. Nach einigen insbesondere technisch bedingten Verzögerungen konnte am 15.03.2022 die Ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme mbH, eine Tochter der Shell Group, im Zuge eines europaweiten Ausschreibungsverfahrens mit der Beschaffung, Errichtung und dem Betrieb von Ladeeinrichtungen für Elektroautos an Straßenlaternen beauftragt werden. Ziel ist nach wie vor die Errichtung von bis zu 1.000 Laternenladepunkten in den Berliner Bezirken Marzahn-Hellersdorf und Steglitz-Zehlendorf sowie in weiteren Bezirken. Dabei soll geprüft werden, ob die Nutzung der vorhandenen Straßenlaternen-Infrastruktur, trotz vergleichsweise geringer Ladeleistung, zur flächendeckenden Versorgung mit Ladepunkten für Elektroautos im öffentlichen Raum, etwa zum Laden in Wohnnähe, geeignet ist. Die Errichtung der ersten 200 Laternenladepunkte (beauftragtes Grundkontingent) soll im zweiten Quartal 2022 beginnen. Sofern es zu einer Verlängerung kommt, kann die Errichtung von bis zu 800 weiteren Laternenladepunkten (optional zu beauftragendes Errichtungskontingent) im Zuge der Beauftragung an Ubitricity erfolgen. Der Aufbau erfolgt zunächst in den Bezirken Steglitz-Zehlendorf und Marzahn-Hellersdorf, da sich diese beiden bei der Projektbeantragung als interessiert gezeigt hatten. Weitere Bezirke können erst nach Verlängerung der geltenden Projektlaufzeit und je nach Errichtungsfortschritt in den beiden zuvor genannten Bezirken hinzugezogen werden. Aktuell laufen die Abstimmungen zur Errichtung zwischen der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, dem Auftragnehmer, Stromnetz Berlin und BerlinLicht sowie den beiden genannten Bezirken.

Zu Position 6.:

Die Zeile Verlagerung von Pkw-Pendler-Verkehr beziehen sich auf das Projekt „EBikePendeln“. Dieses Projekt ist in seiner Bearbeitung abgeschlossen. Für 2021 waren seinerzeit mögliche Restmittel für nachgelagerte Betrachtungen eingestellt, darum ist die Zeile hier noch nachrichtlich aufgeführt.

Bericht Nr.: 47

Leistungen zur vermessungstechnischen Erfassung des Berliner Straßennetzes

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher -
und Klimaschutz
IV D 33

06.04.2022
925 1564

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Leistungen zur vermessungstechnischen Erfassung des Berliner Straßennetzes -

Titel 54071 Leistungen zur vermessungstechnischen Erfassung des Berliner Straßennetzes

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden umgesetzt? Welche Maßnahmen sind in 2022/23 geplant? Warum Ansatz deutlich über IST 2020?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Was ist im Einzelnen geplant? Wie hoch waren die IST-Ausgaben 2021?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Der Mittelabfluss in 2021 betrug 188.261,55 EUR. Damit wurde in 2021 das gesamte Berliner Straßenland von einem Dienstleister über ein sog. „Mobile Mapping“ erfasst. Die über diese Technik erfassten Bild- und 3D-Daten wurden in den neuen berlinweiten Web-Viewer eingespielt.

In 2022/23 finden noch sog. Nachbefahrungen statt, deren Bild- und 3D-Daten ebenfalls in den neuen berlinweiten Web-Viewer eingespielt werden müssen. Anschließend ist der Web-Viewer berlweit auszurollen.

Mit Hilfe des Web-Viewers wird der Geodatenbestand im Fachverfahren VISS in mehreren aufeinanderfolgenden Schritten aktualisiert.

Die Straßenbefahrung wird über das Förderprogramm des Bundes BMDV „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ zu 50 % co-finanziert. Die Drittmittel werden vom Bund (Projektträger VDI/VDE) jedoch nur unter der Maßgabe zur Verfügung gestellt, dass ggfs. auch eine Alleinfinanzierung möglich wäre. Daher sind in diesem Titel ausreichend Mittel vorzuhalten.

Bericht Nr.: 48

Zustandsermittlung von Verkehrsflächen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV D4

06.04.2022
925 1610

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 54072 Leistungen zur Zustandsermittlung von Verkehrsflächen

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden umgesetzt? Welche Maßnahmen sind in 2022/23 geplant?“

(SPD/Grüne/Linke)

„Welcher Anteil der Verkehrsflächen ist bisher erfasst? Wie bewertet der Senat den bisherigen Fortschritt?“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Der Mittelabfluss in 2021 betrug 317.133 €. Diese beinhalteten die Ausgaben für die (verspätete) Übergabe der Zustandsdaten der Hauptverkehrsstraßen sowie deren Qualitätssicherung, Entwicklung des Erhaltungsmanagementsystems und die Vorbereitung der Zustandserfassung für die Fahrbahnen der Nebenverkehrsstraßen.

Geplante Maßnahmen 2022/23

- Die Zustandserfassung des Ergänzungsnetzes (STEP IV) sowie der Wohn- und Anliegerstraßen.
- Die laufenden regelmäßigen Aktualisierungen von Daten und Modellen für das Erhaltungsmanagementsystem (EMS).
- Die Erfüllung und Prüfung der Anforderungen aus der Barrierefreiheit und Gebrauchstauglichkeit der im Probe-Echtbetrieb befindlichen EMS-Software.
- Entwicklungskosten für das Erhaltungsmanagementsystem Geh- und Radwege.

Die Zustandsermittlung nach Kapitel 0730 Titel 54072 dient dem Erhaltungsmanagement der Berliner Straßenverkehrsflächen als eine Datengrundlage.

Sie soll in einem Turnus von fünf Jahren Zustandsdaten für alle dem Verkehr gewidmeten Flächen der Stadt zur Verfügung stellen.

In jedem Turnus sollen

- im ersten Jahr die Fahrbahnen der Hauptverkehrsstraßen,
- im zweiten und dritten Jahr die Fahrbahnen der Nebenverkehrsstraßen,
- im vierten Jahr die Radverkehrsanlagen,
- im fünften Jahr die Fußwege und Nebenanlagen

zustandserfasst und -bewertet werden.

Die Erfassung der Fahrbahnen der Hauptverkehrsstraßen erfolgte 2020, Corona-bedingt verzögerte sich die Zustandsbewertung und liegt erst jetzt im 2. Quartal 2022 vor.

Die Erfassung erfolgte regelwerksgenau auf den maßgeblichen Nutzungsstreifen der Hauptverkehrsstraßen und gibt für die mittel- und langfristige Erhaltungsplanung hinreichend präzise Aussagen zum baulichen Zustand der Straßen.

Die Erfassung der Nebenverkehrsstraßen erfolgt, unter haushaltsvorbehalt, in 2022/23 wobei sowohl Risiken aus der Pandemielage als auch aus dem sehr eingeschränkten Anbietermarkt für regelkonforme Straßenzustandserfassung und -bewertung kalkuliert werden müssen.

Bericht Nr.: 49

Leistungen des Regionalbahnverkehrs

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV C 53

05.04.2022
9025 1636

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 54080 Leistungen des Regionalbahnverkehrs

Folgendes beschlossen:

[97a] „Welche Vertragserweiterungen sind in den Jahren 2022/23 geplant?“

[97b] Bitte um tabellarische Auflistung über die erbrachten Leistungen, den Finanzierungs- und Vergütungsanspruch sowie die Zahlungen des Landes auch für die Jahre 2020 und 2021 analog der Tabelle für 2019.

[97c] Welche Annahmen über die Einnahmeentwicklungen nach den pandemiebedingten Einbußen liegt dem Haushaltssatz zugrunde?

[97d] Inwiefern wurden gemäß Koavertrag die Vorschläge des „Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg“ zu kapazitätssteigernden Maßnahmen der bestehenden Schieneninfrastruktur hier berücksichtigt?“

(SPD, Grüne, Linke)

[98] „Bitte Bericht über aktuellen Stand zu den Punkten unter dem Deckungsvermerk.“

(CDU)

[99] „Hierzu bitte Bericht!“

(AfD)

[100] „Was ist im Einzelnen wann geplant?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Zur Frage 97a „Welche Vertragserweiterungen sind in den Jahren 2022/23 geplant?“

Grundlage für die Verkehrsleistungen in den Jahren 2022 und 2023 sind die Verkehrsverträge, die mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bestehen. Der Rechtsrahmen lässt wesentliche Erweiterungen bestehender Verträge überwiegend nicht zu, sondern verpflichtet das Land, für wesentliche Leistungserweiterungen neue Vergabeverfahren durchzuführen. Auch aus diesem Grund ist die Laufzeit der Verkehrsverträge begrenzt. Im den jeweiligen Vergabeverfahren für die Folgeverträge sieht das Land daher regelmäßig Leistungserweiterungen vor. Diese Leistungserweiterungen werden bei der Bemessung der Verpflichtungsermächtigungen für die Vergabe der Folgeverträge berücksichtigt. Die laufenden Haushaltssätze berücksichtigen dementsprechend nur jene Leistungserweiterungen, die innerhalb der Vertragslaufzeit rechtlich und tatsächlich umsetzbar sind.

In den Jahren 2022 und 2023 laufen die Verkehrsverträge des Netzes Stadtbahn mit der DB Regio sowie mit der Ostdeutschen Eisenbahn aus. Auf Grundlage der gewährten Verpflichtungsermächtigungen wurde im Jahr 2018 der Zuschlag für Folgeverträge erteilt. Das Vergabenetz wird nunmehr als Netz Elbe-Spree (NES) bezeichnet. Die Betriebsaufnahme findet im Dezember 2022 statt.

Im Netz Elbe-Spree werden im Vergleich zum bisherigen Netz Stadtbahn die Leistungskilometer im Land Berlin um ca. 40 % gemehrt, in Bezug auf die gesamtberliner Regionalverkehrsleistung handelt es sich um Leistungsausweitungen im Umfang von ca. 34 %. Zusätzlich zu diesem zusätzlichen Fahrtenangebot werden auch die Sitzplatzkapazitäten bei vielen Linien ausgeweitet.

Der wesentliche limitierende Faktor zur Ausweitung der Verkehrsleistung sowohl im Rahmen bestehender Verträge wie auch für umfangreichere Leistungserweiterungen im Rahmen von neuen Vergabeverfahren ist allerdings weiterhin die zur Verfügung stehende Infrastrukturkapazität. Auf dem Schienennetz in Berlin, das auf den Strecken des Personenverkehrs fast ausschließlich im Eigentum der DB Netz AG und damit im Eigentum des Bundes steht, sind kaum freie Kapazitäten für Mehrangebote vorhanden. Die DB Netz AG hat den überwiegenden Teil der Personenverkehrsstrecken in Berlin für überlastet erklärt. Aus Sicht des Senates trifft den Bund hier eine wesentliche Verantwortung, dafür Sorge zu tragen, dass die Maßnahmen ergriffen und finanziert werden, die eine deutliche Erhöhung der Kapazität bewirken. Erst wenn diese Maßnahmen umgesetzt werden, sind spürbare Mehrangebote möglich. Davon unabhängig setzten sich die Länder Berlin und Brandenburg beispielsweise im Projekt i2030 und auch in einzelfallbezogenen Fragen des Ausbaubedarfs, beispielsweise bei der Ostbahn, für die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten und den vorbereitenden Planungsschritten ein.

Zur Erbringung der Verkehrsleistungen im Regionalverkehr wurden die Verkehrsverträge in den einzelnen Vergabenetzen im VBB gemeinsam mit dem Land Brandenburg und teilweise auch mit den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt geschlossen.

Zur Frage 97b „Bitte um tabellarische Auflistung über die erbrachten Leistungen, den Finanzierungs- und Vergütungsanspruch sowie die Zahlungen des Landes auch für die Jahre 2020 und 2021 analog der Tabelle für 2019.“

Es wird darauf hingewiesen, dass die in der Begründung angegebene Tabelle zur Begründung und Illustration der Wirkungen von der Abweichung des Grundsatzes der Bruttoveranschlagung nach § 15 Abs. 1 LHO dient. Die Daten stellen die Einnahmen des Vertragsjahres 2019 den Gesamtkosten für die Erbringung der Verkehrsleistung im betreffenden Vertragsjahr gegenüber. Für den Haushaltsansatz ist allerdings nicht der Zeitpunkt der Leistungserstellung und damit die Zuordnung zu einem Vertragsjahr maßgeblich, sondern der Zeitpunkt, zu dem die Ausgaben kassenwirksam werden und damit einem Haushaltsjahr zugeordnet werden.

Zur weiteren Illustration der Abweichung vom Grundsatz der Bruttoveranschlagung können unter Beachtung o.g. Ausführungen die Daten für das Jahr 2020 ergänzt werden. Einzelne Bestandteile sind aufgrund der langen Abrechnungszeiträume von Verkehrsleistungen und Einnahmeaufteilungsverfahren noch vorläufig. Für das Jahr 2021 liegen noch keine Daten vor.

	2019	2020
	€	€
Finanzielle Bewertung der vereinbarten Verkehrsleistungen gemäß Verkehrsvertrag sowie Infrastruktturnutzungsentgelte	98.016.000	103.129.000
abzgl. anzurechnender Einnahmen und Erlöse	-48.057.000	-48.744.000
Finanzierungsanspruch	49.959.000	54.385.000
abzgl. Leistungsabweichungen mit Minderung Infrastruktturnutzungsentgelte	-9.179.000	-6.348.000
zzgl. Vergütung Mehrleistungen	1.484.000	1.182.000
Vergütungsanspruch	42.264.000	49.219.000

Zur Frage 97c „Welche Annahmen über die Einnahmeentwicklungen nach den pandemiebedingten Einbußen liegt dem Haushaltsansatz zugrunde?“

Die Einnahmen des Eisenbahn-Regionalverkehrs enthalten im Vergleich zur prognostischen Annahme, die man unter Normalbedingungen getroffen hätte, für 2022 einen Abschlag von 17 % und für 2023 einen Abschlag von 12 %. Aufgrund von Unsicherheiten, die bei der Pandemieentwicklung im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung im Jahr 2020 bestanden und auch weiterhin bestehen, hat dieser Ansatz nicht den Anspruch, sämtliche pandemiebedingte Effekte zu berücksichtigen. Mit dem Vorgehen sollen mittelfristige Effekte, die von der künftigen Pandemieentwicklung weitestgehend unabhängig sind – wie einem veränderten Mobilitätsverhalten – zumindest teilweise Rechnung getragen werden. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass, je nach Umfang der Maßnahmen, die zur weiteren Pandemiebekämpfung ergriffen werden, weitere pandemiebedingte Einnahmeinbußen entstehen werden. Für das 1. Quartal 2022 liegen noch keine endgültig verifizierten Einnahmedaten vor. Jedoch ist aufgrund der vorläufigen Mitteilungen von den Verkehrsunternehmen zu erwarten, dass die Maßnahmen, die im 1. Quartal 2022 noch Bestand hatten, wie Einschränkungen bei Großveranstaltungen und Tourismus, die Pflicht zum Angebot von Büroarbeit aus der eigenen Wohnung sowie die 3G-Nachweispflicht im ÖPNV zu einer noch nicht berücksichtigten Verminderung der Einnahmen führten, weil sie über ein verändertes Mobilitätsverhalten hinausgehen.

Im Zuge der Anpassung des Entwurfs des DHH 22/23 zum 2. Senatsbeschluss im März 2022 hat die Senatsverwaltung für Finanzen entschieden, für die sich immer deutlicher abzeichnenden Pandemieschäden auch im Jahr 2022 und ggf. 2023 Vorsorge über die Veranschlagung zusätzlicher, aber gesperrter Mittel zu treffen.

Zur Frage 97d „Inwiefern wurden gemäß Koavertrag die Vorschläge des „Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg“ zu kapazitätssteigernden Maßnahmen der bestehenden Schieneninfrastruktur hier berücksichtigt?“

Bei den angesprochenen kapazitätssteigernden Maßnahmen handelt es sich um Verbesserungen bei der ÖPNV-Infrastruktur. Aus dem Kapitel 0730, Titel 54080 werden nur die Bestellungen der Verkehrsleistungen der Verkehrsunternehmen finanziert. Die erforderlichen Ausbaumaßnahmen sind nicht so kurzfristig umsetzbar, dass sie bereits in den Jahren 2022 und 2023 eine Wirkung entfalten, die eine Anpassung der Leistungsbestellung über den bereits veranschlagten Ansatz hinaus nötig machen würden.

Zur Frage 98 „Bitte Bericht über aktuellen Stand zu den Punkten unter dem Deckungsvermerk.“

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Frage auf die Erläuterungen zu den Verpflichtungsermächtigungen bezieht. Hierzu wird berichtet:

Übergangsweise Vergabe der Leistungen des ehemaligen Netzes Heidekrautbahn (Linie RB 27) für den Zeitraum 12/2022 bis 12/2024:

Der Vertrag dient der Absicherung bis zur Betriebsaufnahme der Verkehre mit Wasserstoffantrieb (s.u.), für die zunächst eine Fahrzeugbeschaffung erforderlich ist. Hierbei wird aufgrund der bundesrechtlichen Vorgaben eine wettbewerbliche Vergabe durchgeführt, bei der Gebrauchtfahrzeuge zugelassen sind. Die Qualitätsmerkmale und der Leistungsumfang führen im Wesentlichen die Rahmenbedingungen der bisherigen Verkehre im Netz Heidekrautbahn fort. Ein Zuschlag soll im 4. Quartal 2022 erteilt werden.

Neuvergabe der Leistungen des ehemaligen Netzes Heidekrautbahn (Linie RB 27) vsl. als Wasserstoffbetrieb für den Zeitraum 12/2024 bis 12/2034

Für den o.g. Zeitraum ist vorgesehen, die Verkehre im Netz Heidekrautbahn mit Wasserstofffahrzeugen im Rahmen eines Forschungsvorhabens mit wissenschaftlicher Begleitung zu betreiben. Hierbei soll der Wasserstoff regional aus vollständig erneuerbaren Energien hergestellt werden. Gegenstand des Forschungsvorhabens sind die Wechselwirkungen zwischen Wasserstofferzeugung sowie die wasserstoffbezogenen Besonderheiten und dem Bahnbetrieb. Für das Land Berlin steht die Vergabe der Leistungen unter dem Vorbehalt der haushaltswirtschaftlichen Voraussetzungen. Das Land Brandenburg hat diese Voraussetzungen bereits geschaffen.

Neuvergabe der Verkehrsleistungen im Netz Nord-Süd (Linien RE3, RE5, ab 2023 auch RE4, ab 2027 auch RB34, ab 2026 auch Leistungen der bisherigen RB66 als RE9) für den Zeitraum 12/2026 bis 12/2038

Die Leistungen werden derzeit im Wettbewerbsverfahren vergeben. Für das Land Berlin steht die Vergabe der Leistungen unter dem Vorbehalt der haushaltswirtschaftlichen Voraussetzungen. In den ebenfalls beteiligten Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt wurden diese Voraussetzungen bereits geschaffen. Wesentliche Neuerungen gegenüber dem Bestand sind Kapazitätserweiterungen im Abschnitt zwischen Berlin und Angermünde sowie im Reiseverkehr zwischen Berlin und der mecklenburgischen Seenplatte sowie der Ostseeküste. Eine Zuschlagserteilung ist für das 4. Quartal 2022 vorgesehen.

Vergabe der Tarifanerkennung im Fernverkehr in den Jahren 2026 bis einschließlich 2037

Gegenstand ist eine Folgeregelung für die bereits bestehende Anerkennung von VBB-Fahrausweisen in auswählten Fernverkehrszügen, die eigenwirtschaftlich betrieben werden. Die Vergabe wird derzeit vorbereitet. Der Leistungsumfang ist v.a. davon abhängig, im welchem Umfang durch im Fernverkehr tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich Fernverkehrsleistungen erbringen.

Neuvergabe der Leistungen im Netz Nordwestbrandenburg (Linien RE6, RB 55) im Zeitraum 12/2028 bis 12/2040

Die Vergabe wird derzeit vorbereitet. Bei dem Folgevertrag ist vorgesehen, dass die derzeit in dem Netz verkehrenden Dieselfahrzeuge durch Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien abgelöst werden. Weiterhin sind Leistungsausweitungen v.a. auf den brandenburgischen Streckenabschnitten des Netzes geplant, die durch die Verlängerung von derzeit im Berliner Ballungsraum verkehrenden Zügen realisiert werden.

Zur Frage 99 „Hierzu bitte Bericht!“

Die Mittel dienen der Finanzierung des regionalen Schienenverkehrsangebotes von Berlin in die unmittelbaren und mittelbaren Nachbarbundesländer. Gegenüber den Fahrgästen werden diese Angebote als Regionalbahn (RB) und Regionalexpress (RE) kommuniziert.

Zur Verwendung der in diesem Titel etatisierten Mittel sei auf den Entwurf des Haushaltsplans 2022/2023 und insbesondere ergänzend die oben gemachten, weitergehenden Ausführungen verwiesen.

Zur Abrechnung der Verkehrsverträge im Eisenbahnregionalverkehr wird dem Hauptausschuss jährlich berichtet, zuletzt am 25.8.2021 unter der Roten Nummer 3116 B.

Zur Frage 100 „Was ist im Einzelnen wann geplant?“

Es wird auf die Antwort zur Frage „Welche Vertragserweiterungen sind in den Jahren 2022/23 geplant?“ sowie den Ausführungen zu den Verpflichtungsermächtigungen verwiesen.

Bericht Nr.: 50

Leistungen des S-Bahnverkehrs

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV C 53

05.04.2022
9025-1636

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 54081 Leistungen des S -Bahnverkehrs

Folgendes beschlossen:

[101a] „Welche Vertragserweiterungen sind in den Jahren 2022/23 geplant? Wofür sind die Sperrvermerke für Ausgaben in 2022 und 2023 gedacht?

[101b] Bitte um Aufstellung der Teilansätze dieses Titels.

[101c] Bitte um tabellarische Auflistung über die erbrachten Leistungen, den Finanzierungs- und Vergütungsanspruch sowie die Zahlungen des Landes auch für die Jahre 2020 und 2021 analog der Tabelle für 2019.

[101d] Welche Annahmen über die Einnahmeentwicklungen nach den pandemiebedingten Einbußen liegt dem Haushaltsansatz zugrunde?

[101e] Inwiefern wurden gemäß Koavertrag die Vorschläge des „Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg“ zu kapazitätssteigernden Maßnahmen der bestehenden Schieneninfrastruktur hier berücksichtigt?“

(SPD, Grüne, Linke)

[102] „Bitte Bericht über aktuellen Stand zu den Punkten unter dem Deckungsvermerk.“

(CDU)

[103] „Hierzu bitte Bericht!“

(AfD)

Hinweis: Die Ziffern [...] beziehen sich auf die lfd. Nr. der im Ausschuss vorliegenden Synopse.

Hierzu wird berichtet:

Zur Frage 101a „Welche Vertragserweiterungen sind in den Jahren 2022/23 geplant? Wofür sind die Sperrvermerke für Ausgaben in 2022 und 2023 gedacht“

Zur Erbringung der Verkehrsleistungen in den S-Bahn-Teilnetzen wurden folgende Verkehrsverträge geschlossen:

- Interimsvertrag Teilnetz Ring und Südost („SBI“), noch bis 12.10.2023
- Wettbewerbsvertrag Teilnetz Ring („SBR“), noch bis 31.12.2035
- Interimsvertrag Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd („SBI-II“), noch bis 20.6.2027

In diesen Verträgen ist detailliert beschrieben, welche Leistungen der Vertragspartner S-Bahn Berlin GmbH zu erbringen hat. Im Rahmen der jährlichen Fahrplanbestellung wird das zu erbringende Verkehrsangebot durch den Aufgabenträger konkretisiert und somit der Umfang der Verkehrsleistungen festgelegt. Der voraussichtlich bestellte Leistungsumfang (auf Grundlage des mit der S-Bahn hergestellten, sogenannten Einvernehmens) bei den S-Bahn-Verträgen entwickelte sich hierbei wie folgt:

	2020	2021	2022	(2023)
SBI	8.470.000	8.160.000	7.280.000	2.400.000
SBI-II	22.060.000 ¹	22.420.000	22.430.000	22.620.000 ²
SBR	-	400.000	1.450.000	6.330.000
Summe	30.530.000	30.980.000	31.160.000	31.350.000

Für den Zeitraum 2022/2023 sind dabei Angebots- und Kapazitätserweiterungen bei der S-Bahn geplant. Mit dem Zulauf der S-Bahn-Neufahrzeuge (BR 483/484) im SBR-Verkehrsvertrag ergeben sich folgende Angebotsverbesserungen:

- ab 14.10.2022: Einsatz längerer Züge auf der Linie S8 (6- statt 4-Wagen-Züge) und Verlängerung der Linie S8 nach Wildau (statt Zeuthen) während der Hauptverkehrszeit,
- ab 14.04.2023 (Stammzuggruppen)/13.10.2023 (Tageszuggruppen): Einsatz längerer Züge auf den Ringlinien S41/S42 (8- statt 6-Wagen-Züge).

Die Interimsanbindung des Hauptbahnhofes soll durch eine neue Linie S15 von Hauptbahnhof (tief) nach Gesundbrunnen (Angebot im 10-Minuten-Takt mit Halbzügen) erfolgen. Der neue Inbetriebnahmetermin (zuvor für Ende 2022 geplant) der Interimsanbindung wird von der DB Netz AG voraussichtlich Mitte des Jahres bekannt gegeben.

¹ Das Leistungsvolumen enthält nicht die unterjährigen Mehrleistungen ab Inbetriebnahme des Flughafens BER ab Oktober 2020.

² Da der Inbetriebnahmetermin der neuen Linie S15 (Hauptbahnhof tief - Gesundbrunnen) im Fahrplanjahr 2023 derzeit noch unbekannt ist, wurde für das hiesige Leistungsvolumen 50% der projektierten Jahresleistung unterstellt. Ab Oktober 2023 wurden geplante Mehrleistungen auf den Linien S1 und S85 im Rahmen des Weiterbetriebs der Baureihe 480 unterstellt.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Weiterbetrieb der S-Bahn-Baureihe 480 über 2023 hinaus sind ab dem vierten Quartal 2023 bzw. ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 folgende Maßnahmen geplant:

- Erhöhung der Zuglängen auf den Tageszuggruppen der Linien S1 (von 6 auf 8 Wagen), S2 (von 6 auf 8 Wagen), S26 (von 4 auf 6 Wagen)
- Verlängerung der S3-Tageszuggruppe in der HVZ über Ostbahnhof hinaus auf die Stadtbahn (7. Zuggruppe auf der Stadtbahn)
- Verlängerung der Linie S26 nach Frohnau (statt Waidmannslust)
- Verlängerung der Linie S85 nach Blankenburg (statt Pankow)
- Verdichtung des S1-HVZ-Verstärkers (Zehlendorf-Potsdamer Platz) auf einen 10-Minuten-Takt
- Verdichtung des S5-HVZ-Verstärkers (Mahlsdorf-Ostbahnhof) auf einen 10-Minuten-Takt

Zu diesen erst unterjährig bzw. zum Ende des Jahres 2023 geplanten Maßnahmen laufen bis zum Sommer 2022 noch weitere Klärungen mit der S-Bahn Berlin GmbH, woraus sich noch Änderungen ergeben können.

Über diese Anpassungen des Bestellumfangs hinaus sind keine Vertragserweiterungen geplant. Weitere Zugbestellungen wären nur in sehr engem Rahmen möglich, da in der laufenden Planung bereits auf alle verfügbaren Alt- und Neufahrzeuge zurückgegriffen wird und auch der Personalstamm sowie Werkstatt- und Abstellkapazitäten nicht kurzfristig angepasst werden können.

Im Ansatz sind zusätzliche Mittel zur Abdeckung von Pandemieschäden durch die Senatsverwaltung für Finanzen in Höhe von 35,0 Mio. Euro für 2022 und 20,0 Mio. Euro für 2023 mit aufgenommen worden. Diese Mittel sind bis zum Nachweis eines entsprechenden Bedarfes gesperrt.

Zur Frage 101b „Bitte um Aufstellung der Teilansätze dieses Titels.“

Nach der Haushaltsanmeldung im Januar 2021 stellten sich die Teilansätze wie folgt dar:

Angaben in Euro	2022	2023
SBI1 Interimsvertrag Ring (15.12.2017-12.10.2023)	45.019.000	14.784.000
SBI2 Interimsvertrag Nord-Süd/Stadtbahn (15.12.2017-20.6.2027)	259.445.000	262.419.000
SBR Wettbewerbsvertrag Ring (1.1.2021-31.12.2035)	24.841.000	94.951.000
SBSNS Wettbewerbsverträge Altfahrzeuge (18.12.2023-30.3.2030)	0	2.247.000
S-Bahn-Vertrieb	22.435.000	22.884.000
Summe	351.740.000	397.285.000

Im Zuge des Haushaltsaufstellungsprozesses wurden die Ansätze abgesenkt und im ersten Senatsbeschluss zum DHH 2022/2023 wie folgt festgelegt:

Angaben in Euro	2022	2023
Summe 1. Senatsbeschluss August 2021	334.393.000	373.212.000

Zur Berücksichtigung von Pandemieschäden wurde der Ansatz in beiden Planjahren erhöht, diese Mittel wurden gesperrt:

Angaben in Euro	2022	2023
Summe 1. Senatsbeschluss August 2021	334.393.000	373.212.000
Mittel für Pandemieschäden, gesperrt	35.000.000	20.000.000
Summe 2. Senatsbeschluss August 2021	369.393.000	393.212.000

Zur Frage 101c „Bitte um tabellarische Auflistung über die erbrachten Leistungen, den Finanzierungs- und Vergütungsanspruch sowie die Zahlungen des Landes auch für die Jahre 2020 und 2021 analog der Tabelle für 2019.“

Es wird darauf hingewiesen, dass die in der Begründung angegebene Tabelle zur Begründung und Illustration der Wirkungen von der Abweichung des Grundsatzes der Bruttoveranschlagung nach § 15 Abs. 1 LHO dient. Die Daten stellen die Einnahmen des Vertragsjahres 2019 den Gesamtkosten für die Erbringung der Verkehrsleistung im betreffenden Vertragsjahr gegenüber. Für den Haushaltsansatz ist allerdings nicht der Zeitpunkt der Leistungserstellung und damit die Zuordnung zu einem Vertragsjahr maßgeblich, sondern der Zeitpunkt, zu dem die Ausgaben kassenwirksam werden und damit einem Haushaltsjahr zugeordnet werden.

Zur weiteren Illustration der Abweichung vom Grundsatz der Bruttoveranschlagung können unter Beachtung o.g. Ausführungen die Daten für das Jahr 2020 ergänzt werden. Einzelne Bestandteile sind aufgrund der langen Abrechnungszeiträume von Verkehrsleistungen und Einnahmeaufteilungsverfahren noch vorläufig. Für das Jahr 2021 liegen noch keine Daten vor.

Angaben in Euro	Gesamt 2020
Finanzielle Bewertung der vereinbarten Verkehrsleistung gemäß Verkehrsvertrag sowie Infrastrukturonutzungsentgelte	647.843.500
abzgl. anzurechnende Einnahmen und Erlöse	-333.093.500
Finanzierungsanspruch	314.750.000
Abzug Leistungsabweichungen	-14.497.000
Vergütung Ersatzverkehre	13.992.000
Vergütung Vertriebsleistungen	20.630.000
Vergütungsanspruch	334.875.000
Summe Abschlagszahlungen 2020	333.980.041
Saldo Vergütung/Abschläge	894.959

Die Angaben sind auch Bestandteil der jährlichen vertraulichen Berichterstattung an den Hauptausschuss (zuletzt RN 3116 B mit Datum vom 25.8.2021) aufgrund des Auflagenbeschlusses B.25 der Drucksache Nr. 18/2400.

Der Umfang der tatsächlich bestellten Leistungen lag 2020 danach bei 30,641 Mio. Zugkm, abzüglich der Leistungsminderungen ergibt sich so ein Volumen von 28,416 Mio. Zugkm.

Zur Frage 101d „Welche Annahmen über die Einnahmeentwicklungen nach den pandemiebedingten Einbußen liegt dem Haushaltsansatz zugrunde?“

Die Einnahmeentwicklung, die der Prognose der Ausgleichsbedarfe im Zuge der Haushaltsaufstellung zugrunde liegt ist eine Fortschreibung der Entwicklung vor der Pandemie. Zum Zeitpunkt der Anmeldung für den DHH22/23 zum Jahresende 2020 war noch nicht absehbar, wie die Pandemie weiter verläuft und mit welchen Folgen in den Jahren ab 2022 zu rechnen ist. Eine weitgehende Normalisierung der ÖPNV-Nutzung in 2022 und Erlösentwicklung lag zu diesem Zeitpunkt noch im Bereich des Möglichen. Daher wurde entschieden, Mindererlöse aufgrund der Pandemie nicht im Haushaltsansatz mit abzubilden, sondern diese – auch aus Gründen der Nachvollziehbarkeit und Transparenz sowie in Kongruenz zur Mechanik des ÖPNV-Rettungsschirms – separat im DHH abzubilden, indem hierfür ggf. Mittel aus der Pandemierücklage des Landes abgerufen werden. Dorthin sind mit dem Jahresabschluss 2020 sowie auch dem Jahresabschluss 2021 auch für den ÖPNV bzw. Pandemieschäden zweckgebundene Regionalisierungsmittel des Bundes geflossen.

Im Zuge der Anpassung des Entwurfs des DHH 22/23 zum 2. Senatsbeschluss im März 2022 hat die Senatsverwaltung für Finanzen entschieden, für die sich immer deutlicher abzeichnenden Pandemieschäden auch im Jahr 2022 und ggf. 2023 Vorsorge über die Veranschlagung zusätzlicher, aber gesperrter Mittel zu treffen.

Zur Frage 101e „Inwiefern wurden gemäß Koavertrag die Vorschläge des „Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg“ zu kapazitätssteigernden Maßnahmen der bestehenden Schieneninfrastruktur hier berücksichtigt?“

Bei den angesprochenen kapazitätssteigernden Maßnahmen handelt es sich um Verbesserungen bei der ÖPNV-Infrastruktur. Aus dem Kapitel 0730, Titel 54080 werden nur die Bestellungen der Verkehrsleistungen der Verkehrsunternehmen finanziert. Die erforderlichen Ausbaumaßnahmen sind nicht so kurzfristig umsetzbar, dass sie bereits in den Jahren 2022 und 2023 eine Wirkung entfalten, die eine Anpassung der Leistungsbestellung über den bereits veranschlagten Ansatz hinaus nötig machen würden.

Zur Frage 102 „Bitte Bericht über aktuellen Stand zu den Punkten unter dem Deckungsvermerk.“

Es wird unterstellt, dass sich die Frage – wie die Erläuterungen zu den Verpflichtungsermächtigungen unter dem Deckungsvermerk – auf den Stand der Vergabeverfahren in den Teilnetzen Nord-Süd und Stadtbahn bezieht, für die diese Verpflichtungsermächtigungen gebildet werden sollen.

Aktuell werden in den beiden S-Bahn-Teilnetzen Nord-Süd und Stadtbahn die Verkehrsleistungen im Rahmen des laufenden, direkt vergebenen Interims-Verkehrsvertrages II (SBI II) erbracht. Diese sollen ab Dezember 2023 stufenweise in den Verkehrsvertrag SBSNS übergehen. In diesem Vertrag sollen die Bestandsfahrzeuge der Baureihen 480 und 485 weiter eingesetzt werden, die ertüchtigt wurden und werden, um möglichst bis zur Auslieferung von Neufahrzeugen eine Durchführung des S-Bahn-Betriebes zu ermöglichen. Die Länder verhandeln hier mit der S-Bahn Berlin GmbH. Ein Zuschlag soll nach Abschluss der Verhandlungen im Jahr 2022 oder 2023 erfolgen.

Daran schließt sich der Verkehrsvertrag SBSNS II an, dessen wettbewerbliche Vergabe aktuell von den Ländern durchgeführt wird. Er hat Verkehrserbringung über eine Laufzeit von rund 15 Jahren auf den beiden Teilnetzen Nord-Süd und Stadtbahn zum Gegenstand. Die beiden Netze werden in je einem eigenen Fachlos vergeben, das Teilnetz Nord-Süd umfasst dabei den Betrieb im Zeitraum 2027 bis 2057, das Teilnetz Stadtbahn von 2028 bis 2058. In einem eigenen Vergabelos im Rahmen dieser Vergabe soll die Lieferung von neuen S-Bahn-Fahrzeugen, deren anschließende Fahrzeugwartung sowie die Vorhaltung von Werkstätten über 30 Jahre bezuschlagt werden. Gleichlau- fend mit der Einfloßtung der darin enthaltenen, neuen S-Bahn-Fahrzeuge sollen die Altfahrzeuge ausgemustert und die Leistungen stufenweise vom Vertrag SBSNS auf den Vertrag SBSNS II über- gehen.

Wie bereits im März 2022 gegenüber dem Hauptausschuss dargestellt, haben sich die Verhandlungen insgesamt als zeitlich aufwendiger herausgestellt als vorgesehen. Gründe hierfür sind neben den Einschränkungen durch Corona auch das Interesse aller Beteiligten, die Verhandlungsphase intensiv zu nutzen um das wechselseitige Verständnis der Vertragsinhalte zu verbessern und Fragen aufzuklären. Der bisherige Zeitplan hat sich dadurch um ca. zwei Monate verschoben. Daher ist ein Zuschlag erst im ersten Quartal 2023 zu erwarten.

Zur Frage 103 „Hierzu bitte Bericht!“

Zur Verwendung der in diesem Titel etatisierten Mittel sei auf den Entwurf des Haushaltsplans 2022/2023 und insbesondere ergänzend die oben gemachten, weitergehenden Ausführungen ver- wiesen.

Die zugrundeliegenden Verkehrsverträge können abgerufen und eingesehen werden unter
[https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/s- bahn-verträge/](https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/s-bahn-verträge/)

Zur Abrechnung der S-Bahn-Verträge wird dem Hauptausschuss jährlich berichtet, zuletzt am 25.8.2021 unter der Roten Nummer 3116 B.

Bericht Nr.: 51

Vorbereitungskosten schienengebundenen Nahverkehr

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV A 2

07.04.2022

9025 1660

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 0730 54220 Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden umgesetzt? Welche Maßnahmen sind in 2022/23 geplant?

Für welche konkreten Maßnahmen wurden 2020 und 2021 welche Beträge verwendet?

Warum sinkt Ansatz trotz der weitreichenden Pläne in den Richtlinien der Regierungspolitik?

Bitte um einen Sachstand und Zeitpläne zu dem jeweiligen Planungsstand der im Nahverkehrsplan und den Richtlinien der Regierungspolitik vorgesehenen Straßenbahnneubaustrecken.

Bitte die Verwendung der Mittel für Nr. 2 „Maßnahmen im U-Bahnnetz“ einzeln aufzulösen.

1. Straßenbahnmaßnahmen gemäß StEP MoVe und NVP. Bitte die entsprechenden Projekte aufzulösen.

2. Maßnahmen im U-Bahnnetz (z.B. U3, U7, ...) Wie begründet sich der starke Aufwuchs? Bitte die entsprechenden Projekte aufzulösen.

Zu 6: Welche Untersuchungen sind hier gemeint?

Zu 8: Welche weiteren Maßnahmen sind gemeint? Welche weiteren neuen Bahnhöfe sind gemeint?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Hierzu bitte Bericht!“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Dieser Titel dient der Erstellung von Grundlagenermittlungen (Trassenbewertungen und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen) des schienengebundenen Verkehrs, d. h. Regionalverkehr, S-Bahn-Strecken, aber auch U-Bahn- und Straßenbahnstrecken. Aus dem Titel werden Untersuchungen entsprechend Leistungsphasen 0 bis ggf. 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure - HOAI - zur Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen finanziert.

Der Mittelabfluss in 2021 betrug 627.690 €. Auf Grund der Pandemie und von fehlenden personellen Ressourcen konnten in der Vergangenheit nicht alle geplanten Untersuchungen ausgeschrieben werden, weshalb der Titel 2020/2021 nicht voll ausgeschöpft wurde.

Folgende Mitteleinsätze ergaben sich 2020 und 2021

Nr.	Träger / Projekt	2020	2021
		€	€
1.	Straßenbahnmaßnahmen gemäß StEP MoVe und NVP (z.B. Streckenverlängerung und Netzergänzungen Kurf-Schumacher-Platz-Jungfernheide, Spandau, Johannisthal, Potsdamer Platz bis Schöneweide bzw. Zoo)	104.966	136.189
2.	U-Bahn-Machbarkeitsstudien	161.254	-
3.	SPNV-Maßnahmen (u.a. Fahrplanstudien, Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen) inkl. Aufgaben aus i2030 , ohne Nahverkehrstangente (s. unter 4)	259.777	404.568
4.	Nahverkehrstangente von Spindlersfeld - BER (u.a. Trassierungsstudie, Fahrplanstudie, eisenbahnbetriebswissenschaftliche Betrachtung, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung)	0	72.159
5.	S21 3. Bauabschnitt (Wirtschaftlichkeitsbetrachtung)	27.268	0
6.	Untersuchungen im Zusammenhang mit der Wachsenden Stadt	27.680	14.775
	SUMME	580.945	627.691

Die Reduzierung des Betrags in 2022 ist mit der vorläufigen Haushaltswirtschaft und der daraus ableitbar geringeren Möglichkeiten zur Umsetzung der Mittel begründet. Darüber hinaus werden Leistungen, wie die Vorplanung von Straßenbahnen, die in der letzten Legislatur ebenfalls im Titel 54220 veranschlagt wurden, künftig im Titel 68253 abgesichert, so dass sich auch hieraus Reduzierungen ergeben.

Zu 1. Straßenbahn-Neubaustrecken

Nach den erfolgten Senatsbeschlüssen und Abstimmungen zur Weiterführung der Planungen für das Entwicklungsgebiet Blankenburger Süden werden die weiteren Planungsleistungen (HOAI-Leistungsphase 2 und weitere) für die Straßenbahnstrecken Blankenburger Süden und Pankow - Heinersdorf - Weißensee aktuell ausgeschrieben. Die Strecken Alexanderplatz - Potsdamer Platz und Turmstraße - Jungfernheide befinden sich in der Vorplanungsphase. Für die Planungskosten von Straßenbahnneubaustrecken ab HOAI-Leistungsphase 2 ist im Haushaltsentwurf 2022-2023

der neue Titel 68253 geschaffen, so dass diese Planungsleistungen künftig nicht mehr aus dem Titel 54220 finanziert werden.

Die Straßenbahn-Grundlagenuntersuchung Jungfernheide - UTR - Kurt-Schumacher-Platz befindet sich vor dem Abschluss (Trassenbewertung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung). Für den sich anschließenden Korridor UTR - Insel Gartenfeld / Paulsternstraße - Spandau läuft die Grundlagenermittlung. Damit werden die Grundsteine gelegt, damit der Bezirk Spandau erstmals nach vielen Jahren wieder eine Straßenbahnanbindung bekommt und eine bessere Erschließung mit Schienenverkehrsmitteln erhält. Darauf aufbauend werden zu einem späteren Zeitpunkt die weiteren Elemente des künftigen Straßenbahnnetzes für Spandau (Teile von Netz Spandau I und Netz Spandau II) gleichermaßen zu betrachten sein.

Für die Straßenbahnverlängerung über Johannisthal hinaus wird aktuell die Grundlagenermittlung durchgeführt. Es ist vorgesehen, die aktuell in Johannisthal, Haeckelstraße endende Straßenbahnstrecke weiter in Richtung Gropiusstadt zu verlängern. Diese Strecke ist im ÖPNV-Bedarfsplan als dringlicher Bedarf mit Fertigstellung in 2028 vorgesehen. Derzeit laufen der Verkehrsmittelvergleich und der Trassenvergleich für die zwei möglichen Endstellen U-Bhf. Zwickauer Damm bzw. U-Bhf. Johannisthaler Chaussee. Im Anschluss wird für die identifizierte Vorzugstrasse die Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt.

Die weiteren Vorhaben werden nach der im ÖPNV-Bedarfsplan (Anlage 3 des Nahverkehrsplans) hinterlegten Bedarfskategorie und den Richtlinien der Regierungspolitik sukzessive in die Bearbeitung aufgenommen. Dies ist auch abhängig von den in der Senatsverwaltung vorhandenen Personalkapazitäten. Zu benennen sind hier bspw. die Maßnahmen vom Potsdamer Platz Richtung Schöneide oder Steglitz, von der Altstadt Spandau ins Falkenhagener Feld usw. Besondere Priorität haben dabei Vorhaben, die der Erschließung von Entwicklungsgebieten und Wohnungsneubauvorhaben in der wachsenden Stadt Berlin dienen. Ein weiteres besonderes Augenmerk wird auf Verbindungen im Außenbereich gelegt. Dies entspricht dem Ziel, attraktive Angebote im Umweltverbund für die Gesamtstadt zu schaffen.

Zu 2. U-Bahn-Neubaustrecken

In 2020 wurden technische Machbarkeitsstudien zur Realisierung der verschiedenen U-Bahnmaßnahmen im Wert von 161.254 € durchgeführt. Der Senat hat 2021 beschlossen, zur Erweiterung des U-Bahnnetzes weitere Untersuchungen durchzuführen. Dies betrifft die Linien U3 (Krumme Lanke - Mexikoplatz) und U7 (Rathaus Spandau - Heerstraße Nord/ Rudow - BER). Um dem Rechnung zu tragen, wurden gegenüber frühere entsprechend mehr Mittel für U-Bahn-Planungen unterstellt. Die Mittel sind vorgesehen, um Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen vornehmen zu können und anschließend die Vorplanung (HOAI-Leistungsphase 2) durchzuführen. Die konkreten Kosten ergeben sich anhand der Ausschreibungsergebnisse und im Falle des U 7 von der ausstehenden Klärung der Finanzierungsanteile mit der Gemeinde Schönefeld.

Zu 3-5. SPNV-Maßnahmen / i2030

Im Rahmen von i2030 werden Planungen zum Aus- und Neubau der Eisenbahninfrastruktur in acht Korridoren und dem gesamten S-Bahnnetz vorangetrieben. Die infrastrukturellen Planungen werden im Wesentlichen durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netze, Niederbarnimer Eisenbahn (Heidekrautbahn) und Havelländische Eisenbahn (S-Bahnverlängerung zur Falkenseer Chaussee) als Vorhabenträger durchgeführt und von den Ländern Berlin und Brandenburg in den Leistungsphasen 0/1 bis 2 der HOAI finanziert. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH übernimmt für die Länder Berlin und Brandenburg die koordinierenden Tätigkeiten in den übergeordneten Gremien und Arbeitskreisen, Unterstützung bei der Sicherung der Finanzierung der einzelnen Maßnahmen sowie die vorbereitenden Arbeiten für die Durchführung der Arbeiten im Rahmen der i2030-Projekte. Dies schließt auch die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen der Vorhaben mit ein.

Für die weiteren Maßnahmen des SPNV werden aus diesem Titel die Grundlagenuntersuchungen (Trassierungsstudien, Fahrplanstudien und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen) für die einzelnen Strecken finanziert.

Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für die S21 1.-3. Bauabschnitt wurde im Dezember 2021 gestartet und Mittel in Höhe von 200.000 € gebunden. Das Projekt soll Ende 2022 abgeschlossen sein.

zu 6.

Die Erschließung neuer Entwicklungsgebiete (Wohnen und Gewerbe) bleibt ein wichtiges Thema für die wachsende Stadt Berlin. Ziel ist eine synchronisierte Planung (neue Quartiere und Verkehrsentwicklung), in dem Zusammenhang ergeben sich in den jeweiligen Verfahren anlassbezogene Fragestellungen, die hierüber abgesichert werden, aber aktuell noch nicht bekannt sind.

Zu 8:

Auch die Errichtung neuer Bahnhöfe an bestehenden Strecken erfordert Voruntersuchungen. Die geltenden Planwerke geben mehrere Stationsmaßnahmen vor. So wurde in 2020 eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für die Errichtung eines neuen S-Bahnhalts an der Perleberger Brücke durchgeführt. Weitere Maßnahmen werden nach Ressourcen und Bedarf umgesetzt.

Bericht Nr.: 52

Vorbereitung Straßenbau

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV A 2/ IV B 1 (ff) / IV E 1

07.04.2022
925 1449

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730
- Verkehr -

Titel 54223 Vorbereitungskosten für den Straßenbau

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden umgesetzt? Welche Maßnahmen sind in 2022/23 geplant?

Warum sind die Ansätze 2022 und 2023 höher als das Ist 2020?

Bitte alle Maßnahmen die den Ausbau von Straßen beinhalten einzeln aufschlüsseln.“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

Hierzu wird berichtet:

Der Titel umfasst Ausgaben für Leistungen im Rahmen der Vorbereitung und Einleitung von Planungsprozessen, u. a. als Grundlage für die Entwicklung von Wohnungsbaustandorten und Entwicklungsgebieten, Planungsverfahren nach dem Berliner Straßen- und dem Bundesfernstraßengesetz und für Leistungen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren.

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021?“

259.992 €

„Welche Maßnahmen wurden umgesetzt?“

Die Realisierung von Straßen[neu]baumaßnahmen erfordert im Rahmen der Planverfahren eine große Anzahl von Einzelschritten mit Beteiligungsverfahren, Öffentlichkeitsarbeit und Untersuchungen. Daher sind die mit diesem Titel finanzierten Maßnahmen (z. B. Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchungen, Planfeststellungsverfahren) häufig überjährig, teilweise über viele Jahre verteilt zu

finanzieren bzw. verschiebt sich deren Beginn bzw. Abschluss aufgrund fachlicher oder politischer Gründe häufig auf folgende Jahre bzw. Haushalte. Derzeit gibt es nur laufende Verfahren.

„Warum sind die Ansätze 2022 und 2023 höher als das Ist 2020?“

Das Ist für 2020 beläuft sich auf 325.391 € und liegt damit deutlich unter dem Ansatz für 2020 von 500.000 €. U. a. wurden daher die Ansätze für die beiden Jahre 2022 bzw. 2023 mit 365.000 € bzw. 344.000 € entsprechend den für diesen Titel bekannten Projekten nach unten korrigiert.

„Welche Maßnahmen sind in 2022/23 geplant?“

„Bitte alle Maßnahmen die den Ausbau von Straßen beinhalten einzeln aufzulösen.“

Folgende Maßnahmen sind für 2022/23 geplant bzw. in dem Titel enthalten:

- Untersuchung Verkehrliche Erschließung Buch (Max-Burghardt-Straße)
- Untersuchung Umfahrung Lückstraße
- Verkehrsuntersuchung Straßennetzverknüpfungen zwischen B2 / OU Malchow nach Lichtenberg (Machbarkeits- und Variantenuntersuchung)
- Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Friedhofsumfahrung einschl Straßenbahn zwischen Michelangelostraße und Weißenseer Weg
- Untersuchung Verkehrslösung Baumschulenweg, Späthsfelde
- Untersuchung Nollendorfplatz
- Machbarkeitsstudie Verlängerung Paul-Stern-Straße
- Untersuchung Rückbau Relikt autogerechte Stadt (Projekt steht noch nicht fest)
- Planfeststellungsverfahren für die Westumfahrung Bahnhofstraße Köpenick (ehem. Ost-West-Trasse, OWT)

Bericht Nr.: 53

Zukunftsorientierte Maßnahmen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

04.04.2022

IV A

9025 1650

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 54604 Sächliche Ausgaben für zukunftsorientierte Entwicklungsmaßnahmen

Folgendes beschlossen:

„Zu 2.: um welche Demonstrationsprojekte handelt es sich? Wer trägt noch welche Anteile?

Zu 3.: Um welche Kommunikationsaufgaben handelt sich neben den anderen im Einzelplan veranschlagten Kommunikationsaufgaben?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Bitte die in der Tabelle aufgezählten Maßnahmen genauer erläutern.“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Der Titel dient zur Vorsorge von Komplementärmitteln des Landes Berlin bei Forschungsprojekten. Genaue Beträge sind zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht bekannt, d.h. es wird mit Platzhaltern gearbeitet, die genauen Beträge ergeben sich, wenn Projektanträge erfolgreich waren und die genauen Beträge bekannt sind. Korrespondierend gibt es einen Eingangstitel, in dem die Fördermittel verbucht werden. Grundlage sind die jeweiligen Förderprogramme der EU und des Bundes, danach richtet sich dann auch der jeweilige Landesanteil.

Dieser Titel ist thematisch dreigeteilt:

1. Mitarbeit in dem EU-Programm INTERREG VI B sowie interregionale Zusammenarbeit
2. Länderanteil für Demonstrationsprojekte im Bereich der Nachhaltigkeit und deren Evaluation, aus unterschiedlichen Förderprogrammen auf Bundesebene
3. Kommunikationsaufgaben im Kontext Verkehrspolitik und -sicherheit

Die INTERREG-Programme setzen das Ziel „Europäische Territoriale Zusammenarbeit“ der Strukturpolitik der EU um. Die Programme fördern die grenzüberschreitende bzw. transnationale Projektzusammenarbeit in Europa. Für das Land Berlin beteiligt sich die Senatsverkehrsverwaltung seit 1998 in INTERREG-Projekten, u.a. TransLogis, Rail Baltica, Via Regia, NSB CoRe und Scandria.

Die Beteiligung an INTERREG-Projekten ist relevant, um die Anbindung des Landes Berlin an den Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterfernverkehr weiter zu verbessern. Dadurch ist es auch möglich, Entwicklungsarbeiten durch EU-Fördermittel mitfinanzieren zu lassen. Die Umsetzung „Runder Tisch Verkehr der Oderpartnerschaft“ war in den Projekten jeweils ein bedeutender Baustein. Im Personenfernverkehr geht es um Verbesserung der Abstimmung der grenzüberschreitenden Fahrpläne, attraktive Tarife, die Beseitigung der Hemmnisse in den Grenzbahnhöfen und des Mangels an Schienenfahrzeugen, die für den grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen sind. Für den Güterfernverkehr ist auch die Vernetzung der Logistikzentren und Häfen wichtig. INTERREG-Projekte unterstützen zudem die Klimaschutzziele und die Erreichbarkeit der Hauptstadtregion auf der Schiene.

Seit 2020 laufen die Vorbereitungen für die Beteiligung an mindestens einem Nachfolgeprojekt im Rahmen des INTERREG-Programms der EU, die haushaltswirksam sein werden (z.B. Nachtzugnetz, Via Regia oder westlicher NSB-Korridor von Polen über Berlin bis Amsterdam). Das EU-Förderprogramm ist derzeit um 1 ½ Jahre verzögert, so dass sich die künftigen Projekte im Laufe der Legislatur ergeben und derzeit weder das konkrete Projekt noch die Fördersumme benannt werden können.

Analog zu INTERREG-Projekten beteiligt sich das Land Berlin auch an Forschungsprojekten anderer Fördermittelgeber auf EU- und Bundesebene (z.B. des Forschungs- oder Wirtschaftsministeriums). Im Kern des Titels stehen Forschungs- und Umsetzungsprojekte, die sich mit zukunftsfähigen Maßnahmen auseinandersetzen, und das Thema Wirkungsanalyse zum Inhalt haben. In der letzten Legislatur war dies bspw. das Projekt MobiStar, das sich mit der Frage von Mobilitätsstationen und deren Vernetzung mit dem ÖPNV gerade im Kontext von Wohnungsbau beschäftigt hat (siehe auch [Mobilitätsstationen auf Quartiersebene in städtischen Randlagen \(MobistaR\) - Berlin.de](#)). Die Projekte hängen immer von Förderprogrammen und entsprechenden Möglichkeiten für Anträge und deren Erfolg ab. Hierbei handelt es sich um einen Platzhalter für anstehende Förderprogramme und der möglichen Beteiligung des Landes Berlin.

Die vielfältigen Aktivitäten im Bereich der Mobilitätswende sowie die laufenden Forschungs- und Umsetzungsprojekte sowie die Aktivitäten zur Verkehrssicherheit bedürfen einer ergänzenden externen Kommunikation. Künftig ergibt sich dies aus den jeweiligen Projekten und ihren Kommunikationsbedarfen. Beispiele Aktivitäten vor der Corona-Pandemie 2020: Im April 2019 organisierte die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung eine Konferenz in Berlin zur Verbesserung der Eisenbahnverbindung Amsterdam - Berlin. Rund 60 Personen aus den Niederlanden und Deutschland beteiligten sich an der Konferenz (deutsche und niederländische Ministerien, Politik und Verwaltung auf regionaler und nationaler Ebene, Akteure des Eisenbahnverkehrs, Schienenfahrzeugindustrie und Verbände).

Bericht Nr.: 54

Mitfinanzierung P&R/B&R in Brandenburg

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

06.04.2022

IV A 1-5

9025 1560

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 63201 Ersatz von Verwaltungsausgaben an Länder

Folgendes beschlossen:

„Zu Nr. 3: Jährliche Mitfinanzierung von Park-and-Ride- / Bike-and-Ride-Anlagen im Brandenburger Umland. Bitte um Bericht über Vereinbarungen oder Pläne, geplante Standorte sowie Finanzierungsanteile. (Welche Maßnahmen sind geplant? Wie viele Park-and-Ride- / Bike-and-Ride-Anlagen mit wie vielen Parkplätzen sollen geschaffen werden? Wie hoch ist das Einsparpotential an gefahrenen MIV-Kilometern?) Welche Park-and-Ride-Projekte sind unter Nr. 3 konkret zur Mitfinanzierung geplant. Bitte einzeln aufzulösen.“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Lfd. Nr. 3: Welche Anlagen sollen in den Jahren 2022 und 2023 genau gefördert werden? Wie viel entfällt von den Mitteln auf B+R, wie viel auf P+R?“

(CDU)

„Welche Maßnahmen sind an welchen Standorten geplant?

Wie ist die Kostenteilung mit dem Land Brandenburg vereinbart?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Bei der Position 3 handelt es sich um eine neue Maßnahme, die im zurückliegenden Doppelhaushalt nicht geplant war. Hintergrund bildet die von Frau Senatorin Günther und Herr Minister Beermann vom MIL Brandenburg am 3. August 2020 geschlossene Absichtserklärung zur gemeinsamen Planung und Finanzierung von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen im Berliner Umland. Fördervoraussetzung ist u.a. ein hoher Anteil von Berlin-Pendlern und Pendlern.

Gemäß Absichtserklärung zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg (s.o.) wurde beschlossen, eine Verwaltungsvereinbarung zwischen den beiden Ländern zu erarbeiten und zu unterzeichnen, in der die Prüfungs-, Bewilligungs- und Auszahlungsmodalitäten vereinbart werden. Die konkrete

Ausgestaltung ist jedoch erst mit Vorliegen des Haushaltbeschlusses möglich. Die Verwaltungsvereinbarung soll daher nach Haushaltbeschluss unterzeichnet werden und in Kraft treten.

Vorgesehen ist eine Komplementärfinanzierung zum laufenden Förderprogramm des Landes Brandenburg. Antragsteller sind die Brandenburger Gemeinden, welche die laufenden Kosten danach selbst finanzieren. Das bedeutet u.a., dass nicht alle potenziellen Anträge jetzt schon bekannt sind, und somit auch der Anteil von P+R bzw. B+R jährlich variieren kann. Die Grundlage für das Förderprogramm bildet die Aktualisierung eines Gutachtens der VBB zum Bike-and-Ride-/ Park-and-Ride-Konzept für das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL). Aktuell laufen die Vorabstimmungen zwischen beiden Ländern zur Verfahrensweise in der Zusammenarbeit.

Mit der Unterzeichnung der Verwaltungsvereinbarung zur Umsetzung der Absichtserklärung will sich das Land Berlin für eine Laufzeit von 6 Jahren festlegen. Voraussetzung dafür ist eine Verpflichtungsermächtigung für die Jahre 2023 ff.

Gemäß den der Absichtserklärung vorgelagerten Gesprächen wird ein steter Planungsvorlauf und planbarer Mittelabfluss angestrebt. Der Finanzierungsanteil des Landes Berlin soll 2,0 Mio. € / Jahr für eine noch nicht festgelegte Dauer von mehr als vier Jahren betragen. Die Jahre 2022/23 bieten einen schrittweisen Einstieg (s.o.). Das Land Berlin beteiligt sich in diesem Fall mit einem Regelförderbetrag in Höhe von mindestens 20 % der zuwendungsfähigen Bauausgaben bei berlinrelevanten Projekten (hoher Anteil an Berlin-Pendlerinnen und Pendler). D. h. der Anteil kann bei Standorten mit besonderem Interesse erhöht werden.

Bericht Nr.: 55

Zuschuss an die BVG für sonstige Betriebsfremde Lasten

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher -
und Klimaschutz
IV C 53

05.04.2022
9025 1636

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 68213 Zuschuss an die BVG für sonstige betriebsfremde Lasten

Folgendes beschlossen:

„Wie viele Studierende profitieren pro Jahr von den Zuschüssen zum Semesterticket?“

(SPD / Grüne / Linke)

„Ist der Titel für das Jahr 2022 aus Sicht der BVG auskömmlich?“

(CDU)

„Wie setzt sich der Kostenaufwand für die „Brückelösung Semesterticket“ zusammen? Ist mit Mittelrückflüssen aus Einnahmen über die Rückmeldegebührenerhebung der Universitäten zu rechnen zwecks Refinanzierung?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Hinweis: Für die Zahlungen im Rahmen der Brückelösung wurde auf den in der Vergangenheit insb. für Tarifersatzleistungen genutzten Titel 68213 zurückgegriffen. Es wird vorgeschlagen, den Titel umzubenennen in „Tarifersatzleistungen“, da Zahlungen nicht nur an die BVG zu leisten sind und keine Ausgleiche für weitere betriebsfremde Lasten umfassen sollen.

Zur Frage „Wie viele Studierende profitieren pro Jahr von den Zuschüssen zum Semesterticket?“

Nach den Meldungen der Berliner Hochschulen im Rahmen der Brückelösung 2021 erhielten im Sommersemester 2021 155.754 Studierende einen Zuschuss über 6 Euro und im Wintersemester 2021/2022 waren es 171.424 Studierende.

Für die Anmeldung zum Doppelhaushalt wurde eine Steigerung der Studierendenzahlen im Jahr 2022 auf 168.200 Studierende zugrunde gelegt.

Zur Frage „Ist der Titel für das Jahr 2022 aus Sicht der BVG auskömmlich?“

Die Brückelösung zum Semesterticket ist bislang so gestaltet, dass die Zahlungen der Studierenden für das Semesterticket trotz gestiegener Preise lt. VBB-Tarif gleichbleiben. Die Hochschulen ziehen weiterhin nur 193,80 Euro/Semester für jedes ausgegebene Semesterticket bei den Studierenden ein, das Land zahlt die Differenz zum tatsächlichen Preis als Zuschuss:

Semester	Preis Berlin ABC	Preis verbundweit	Zuschuss Land Berlin
Wintersemester 2020/2021	193,80 Euro/Sem.	242,00 Euro/Sem.	–
Sommersemester 2021	199,80 Euro/Sem.	249,50 Euro/Sem.	6,00 Euro/Sem.
Wintersemester 2021/2022			11,40 Euro/Sem.
Sommersemester 2022	205,20 Euro/Sem.	256,20 Euro/Sem.	
Wintersemester 2022/2023			
Sommersemester 2023	210,30 Euro/Sem.	262,50 Euro/Sem.	16,50 Euro/Sem.
Wintersemester 2023/2024			

Für das Angebot eines verbundweiten Semesterticket hat sich bislang noch keine Studierendenschaft bzw. Hochschule entschieden.

Die Hochschulen führen dann im Zuge der üblichen Abrechnung der Zahlungen für das Semesterticket an ihr jeweiliges vertragshaltendes Verkehrsunternehmen die Summe aus von den Studierenden eingezogenen Betrag und Zuschuss des Landes ab. Vertragshaltende Unternehmen für die Berliner Hochschulen sind die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR sowie die S-Bahn Berlin GmbH.

Durch die Zuschusslösung bei den Hochschulen ändern sich für die Verkehrsunternehmen die Zahlungen aus den Semesterticketverträgen nicht. Insofern stellt sich die Frage nach der Auskömmlichkeit aus Sicht der BVG nicht.

Die dem Haushaltssatz zugrundeliegenden Annahmen berücksichtigen sowohl den gestiegenen Zuschussbedarf aufgrund des gestiegenen Semesterticketpreises im VBB-Tarif als auch einen Zuwachs bei den Studierendenzahlen von 3% p.a. Hinzu kommt ein kleiner Aufschlag, um initiale Überzahlungen an die Hochschulen im Rahmen der Abschlagszahlungen abfedern zu können. Diese Überzahlungen fließen im Rahmen der Sitzabrechnung der Brückelösung wieder an das Land zurück. Der Aufschlag wurde in Abstimmung mit der Senatsfinanzverwaltung mit ca. 5% (2022) bzw. 3% (2023) angesetzt.

Insofern ist davon auszugehen, dass die Ansätze für die Brückelösung auskömmlich sind.

Zur Frage „Wie setzt sich der Kostenaufwand für die „Brückenlösung Semesterticket“ zusammen? Ist mit Mittelrückflüssen aus Einnahmen über die Rückmeldegebührenerhebung der Universitäten zu rechnen zwecks Refinanzierung?“

Die bisherige Brückenlösung hat im Sommersemester 2021 und Wintersemester 2021/22 die Preise gegenüber dem Status Quo ante stabil gehalten. Bis einschließlich Wintersemester 2020/2021 kostete ein Semesterticket an Berliner Hochschulen 193,80 Euro/Semester. Da der Preis der Semestertickets für das SoSe 2021 und das WiSe 2021/22 auf 199,80 Euro/Semester gestiegen ist, wurde nach Abschluss einer Vereinbarung zwischen der Hochschule, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie der Senatskanzlei im Rahmen der Brückenlösung ein Zuschuss von 6 Euro/Semester je ausgegebenem Semesterticket gewährt.

Ursprünglich wurde auf Basis einer Schätzung des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) von rund 163.300 Studierenden ausgegangen und auf dieser Grundlage auch die Mittel i.H.v. 1,96 Mio. Euro auf Kapitel 0330 Titel 68483 veranschlagt.

Da im VBB-Tarif der Preis für das Semesterticket weiter steigt, steigt bei einer Fortführung der Brückenlösung auch der Zuschussbedarf (siehe Tabelle oben).

Da auch die Zahl der Studierenden – wie in der Vergangenheit – mutmaßlich weiter steigt, steigt der Zuschussbedarf entsprechend. Für das Jahr 2022 (Zuschuss für das Sommersemester 2022 und das Wintersemester 2022/2023) wird bei ca. 168.200 Studierenden von einem Zuschussbedarf von rund 3,835 Mio. Euro ausgegangen. Für das Jahr 2023 wird bei ca. 173.200 Studierenden (+3%) von einem Zuschuss von circa 5,717 Mio. Euro ausgegangen.

Die Hochschulen haben bei der bisherigen Lösung in einem zweistufigen Verfahren zuerst die Zahl ihrer ausgegebenen Semestertickets prognostiziert und dann im zweiten Schritt die tatsächlich ausgegebenen Semestertickets unter Berücksichtigung der nicht beitragspflichtigen und von der Zahlung befreiten oder teilbefreiten Studierenden sowie Urlaubssemestern und Exmatrikulationen gemeldet. Diese Zahl war die Grundlage der nachlaufenden Spitzabrechnung. Dadurch sind die Prognosen i.d.R. etwas höher als die am Ende tatsächlich abgerechneten Beträge. Um die Abschläge aufgrund der Prognosen dennoch auszahnen zu können, wurden in der Haushaltssammlung für die Fortführung der Brückenlösung die Ansätze mit 2022 4,0 Mio. Euro und 2023 5,9 Mio. Euro etwas höher angesetzt.

Die bei der Spitzabrechnung ggf. anfallenden Rückzahlungen an die Landeshauptkasse sind im Jahr 2021 wieder dem Ausgabettitel zugeordnet worden und nach Abschluss des Titels dem allgemeinen Haushalt zugeflossen.

Seitens der Hochschulen wurden bislang von den Studierenden trotz des auf 199,80 Euro/Semester gestiegenen Semesterticketpreises lediglich 193,80 Euro/Semester eingezogen. Diese Beträge wurden dann, zusammen mit dem an die Hochschulen gezahlten Zuschuss des Landes von 6 Euro/Semester an die jeweiligen vertragshaltenden Verkehrsunternehmen weitergereicht. Daher gibt es keine dahingehenden Rückflüsse aus Rückmeldegebühren von den Hochschulen zur Refinanzierung der Brückenlösung.

Bericht Nr.56:

Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

07.04.2022

IV C41

☎ 925-1623

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

**Titel 68253 Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben
(neu)**

Folgendes beschlossen:

„Für welche konkreten Projekte und Maßnahmen sowie Leistungsphasen sind jeweils welche Beträge und VE in 2022 und 2023 vorgesehen?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Welche Planungen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU)

„Welche Maßnahmen sind im Einzelnen geplant?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Der BVG werden die Planungskosten für die vom Land Berlin bestellten Neu- und Ausbaumaßnahmen finanziert. Dazu werden Planungsvereinbarungen für die einzelnen Maßnahmen zwischen dem Land Berlin und der BVG abgeschlossen.

Für das Projekt Turmstraße - Jungfernheide liegt eine mit der BVG abgeschlossene Planungsvereinbarung vor, die die Kostentragung für die Leistungsphasen 2-5 regelt.

Für die Jahre 2022 und 2023 ist nach derzeitigen Stand die Verteilung der erforderlichen Mittel auf die folgenden Leistungsphasen und Jahresraten vorgesehen:

Turmstraße - Jungfernheide

	2022	2023
Lph 2	830.400 €	
Lph 3	778.500 €	259.500 €
Lph 4		99.660 €

Aufgrund des Umfangs des geplanten Ausbauprogramms und des dafür mit der BVG abgestimmten Vorgehens zur Vergabe von Planungsleistungen durch die BVG sind für die Planung von Straßenbahnneubaustrecken weitere Planungsvereinbarungen zwischen dem Land Berlin und der BVG erforderlich. Für die Jahre 2022 und 2023 sind darüber hinaus nach derzeitigen Stand Mittelbedarfe für folgende Straßenbahnneubaustrecken und Leistungsphasen vorgesehen:

Warschauer Str. - Hermannplatz

	2022	2023
Lph 2	170.000 €	660.000 €

Blankenburger Süden

	2022	2023
Lph 2		1.210.000 €

Pankow - Weißensee

	2022	2023
Lph 2	310.000 €	1.570.000 €

Alexanderplatz - Kulturforum

	2022	2023
Lph 2	1.330.000 €	
Lph 3	420.000 €	1.250.000 €

Jungfernheide - UrbanTechRepublic - Kurt-Schumacher-Platz

	2022	2023
Lph 2		900.000 €

Johannisthal - Zwickauer Damm (- J.-Chaussee)

	2022	2023
Lph 2		900.000 €

Gartenfeld - Rathaus Spandau

	2022	2023
Lph 2		980.000 €

Bericht Nr.: 57

Leihfahrradsystem

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV A 3

07.04.2022
9025 1566

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 68353 Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems

Folgendes beschlossen:

„Um welche Maßnahmen handelt es sich, aufgelistet nach Bezirken?

Wie groß ist die Flotte des externen Anbieters? Bitte Angaben zur geplanten Erweiterung des Angebots nach Bezirk machen.

Welche Planungen verfolgt der Senat für die Zeit nach Auslaufen des Vertrages?

Bitte um Bericht zum Ergebnis der Neukonzeptionierung des Leihfahrradsystems in Berlin inklusive Ausdehnung auf die Außenbezirke (vgl. Rote Nummer 18/2953A).

Welche Mittel sind nötig, um das Leihfahrradsystem in der ganzen Stadt zu installieren?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Wie bewertet der Senat den aktuellen Stand des Projektes? Wie viele Fahrräder stehen zur Verfügung? In welchem Gebiet? Wie viele Nutzerinnen und Nutzer sind registriert?“

(CDU)

„Bericht“

(AfD)

„Was ist im Einzelnen geplant?

Wie viele Fahrräder werden außerhalb des S-Bahnringes angeboten?

Wie unterscheidet sich das Leihverhalten innerhalb und außerhalb des S-Bahnringes?“

Hierzu wird berichtet:

Über den Titel erfolgt die Finanzierung des öffentlichen Fahrradverleihsystems Berlins, für welches, auf Basis eines europaweiten wettbewerblichen Verfahrens, die Firma nextbike den Zuschlag erhielt. Die Ausdehnung des Systems erstreckt sich auf den S-Bahn-Ring (sogenanntes Kerngebiet), aber auch darüber hinaus. Eine bezirksscharfe Zuordnung von Mitteln ist vor dem Hintergrund dieser gesamtstädtischen Ausrichtung nicht möglich.

Im Jahr 2021 hatte das System rund 207.000 aktivierte Kundinnen und Kunden, die Fahrtenanzahl ist stetig steigend (2021: 953.622 Fahrten, 2020: 880.759 Fahrten, 2019: 647.920 Fahrten).

Momentan besteht die Berliner Flotte des öffentlichen Fahrradverleihsystems Berlins aus rund 5.000 Rädern (Dezember 2019: 2.708 Räder), die sich innerhalb des Systems, gemäß der Anforderungen der Nutzenden, bewegen. Das Angebot von Rädern, die außerhalb des S-Bahnringes verfügbar sind, schwankt daher täglich in Abhängigkeit der realisierten Fahrten.

Der momentane Fokus bei der Erweiterung der Stationsanzahl liegt in der Verdichtung des Bestandsnetzes im Kerngebiet, aber auch (hier zumeist in Kooperation mit den Jelbi-Standorten der BVG) jenseits des Kerngebiets (u.a. Steglitz-Zehlendorf, Marzahn-Hellersdorf, Spandau). Der jeweils tagesaktuelle Ausbauzustand ist über den Betreiber unter <https://www.nextbike.de/de/berlin/standorte/> einsehbar, inklusive der jeweiligen Verfügbarkeit der Räder. Die Erfahrungen zeigen, dass neue Stationen, gerade außerhalb des Kerngebiets, eine gewisse „Hochlaufzeit“ benötigen, um eine signifikante Nachfrage zu entwickeln. Vor diesem Hintergrund sind derzeit keine belastbaren Aussagen zum Leihverhalten außerhalb des S-Bahnringes bezogen auf neue Standorte möglich. Bei den sich länger in Betrieb befindlichen Standorten gibt es sowohl im Kerngebiet als auch darüber hinaus hoch und gering frequentierte Standorte. Dichte und Verknüpfungspunkte (sogenannte points of interest, also bspw. S- und U-Bahnstationen, kulturelle Einrichtung usw.) spielen hier eine maßgebliche Rolle. Insgesamt ist die Nachfrage und Nutzung im Kerngebiet deutlich höher.

Das System spielt schon jetzt eine wichtige Rolle in der Verkehrswende; dem öffentlichen Fahrradverleihsystem wird weiterhin ein signifikantes Potenzial für die Unterstützung einer Erreichung der Klimaschutzziele Berlins beigemessen.

Der aktuelle Vertrag hat eine Laufzeit bis Ende Juli 2024. Bis zu diesem Zeitpunkt ist, wiederum über ein wettbewerbliches Verfahren, ein Nachfolgekonzept auszuwählen. Dieses Vergabeverfahren ist entsprechend vorzubereiten und durchzuführen. Die Untersuchung „Neukonzeptionierung des Leihfahrradsystems in Berlin inklusive Ausdehnung auf die Außenbezirke“ (vgl. Rote Nummer 18/2953A) wird hierfür wichtige Grundlagen bereitstellen, die Arbeiten hierzu laufen allerdings noch.

Eine Mittelperson für die Ausdehnung des öffentlichen Fahrradverleihsystems auf die Gesamtstadt ist derzeit noch nicht qualifiziert darstellbar. Eine räumliche Ausdehnung bedingt aber deutli-

che Anstiege hinsichtlich der notwendigen Fahrzeugzahl sowie der - zur Einhaltung definierter Qualitätsziele notwendiger - Prozesse in Wartung und Logistik (bspw. Redistribution zwischen Standorten). Vor diesem Hintergrund ist von einem deutlich höheren Mittelbedarf auszugehen.

Bericht Nr.: 58

ZOB

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV C 42

07.04.2022
9025 1489

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 72005 Umbau und Kapazitätserweiterung des zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB)

Folgendes beschlossen:

„Welche Maßnahmen sind in den Jahren 2022 und 2023 konkret projektiert?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Bitte aktuellen Stand und bisherigen Projektverlauf genauer darlegen. Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU)

„Wird die Fertigstellung in 2022 wie geplant vollendet? Wann ist mit einer vollständigen Inbetriebnahme zu rechnen?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

In den Jahren 2022 und 2023 ist vor allen Dingen die Fertigstellung des Empfangsgebäudes projektiert. Dazu gehören zusammengefasst der Rohbau, Dach, Fassade, Innenausbau und Technische Gebäudeausrüstung (TGA). Zudem ist die anschließende Dachanlage für die Verkehrsfläche fertigzustellen.

In den Jahren 2020 und 2021 wurden der 2. Bauabschnitt mit Teilen der Verkehrsfläche und dem sogenannten Haus B im Wesentlichen fertiggestellt. Der Bestandsbau des Haus B wurde saniert und ein Anbau ergänzt. Die Verkehrsfläche wurde fertiggestellt und Dacharbeiten, inklusive Arbeiten am Blitzschutz, wurden vorgenommen. Am Haus B, welches nun die Leitstelle mit beinhaltet, sind noch Restarbeiten ausstehend. Insgesamt sind in 2020 und 2021 diesbzgl. Kosten inklusive Nebenkosten in Höhe von ca. 11,22 Mio. € angefallen.

Außerdem wurde im Jahr 2021 mit den Ausführungsarbeiten des 3. Bauabschnitts begonnen. Das alte Empfangsgebäude wurde im Jahr 2021 abgerissen und der Bau des neuen Empfangsgebäudes angefangen. Hierfür sind Kosten in Höhe von 3,6 Mio. € angefallen. In den Jahren 2022 und 2023 wird das neue Empfangsgebäude fertiggestellt und restliche Dacharbeiten ausgeführt. Hierfür sind nach derzeitigem Kenntnisstand noch Kosten in Höhe von ca. 3,9 Mio. € zu erwarten. Als öffentlicher Bauträger erfolgt außerdem noch die Ausführung des Kunstobjektes des Wettbewerbssiegers für Kunst am Bau. Hierfür sind entsprechend der Vorgaben rund 200.000 € berücksichtigt.

Bei der Kostendarstellung für den 3. Bauabschnitt ist neben dem Titel 0730/72005 auch die Finanzierung über die „Gemeinschaftsaufgabe ‚Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur‘ (GRW) Ausbau des Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) berücksichtigt. Der 3. Bauabschnitt wird im Wesentlichen mit GRW Mitteln finanziert. Die Investitionskosten belaufen sich auf maximal 20 Mio. €, wobei der GRW-Finanzierungsanteil sich auf 10 Mio. € beläuft (anteilige Finanzierung GRW 50,2% und Projektfinanzierung 49,8%).

Die Fertigstellung des neuen Empfangsgebäudes soll bis Ende 2022 erfolgen. Der Rohbau des Empfangsgebäudes wird bis Ende April 2022 fertiggestellt sein.

Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist es geplant das Empfangsgebäude mit den zukünftigen Mietern Ende erstes Quartal 2023 in Betrieb zu nehmen.

Bericht Nr.: 59

Verbesserung der Umsteigebeziehungen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV C 46

07.04.2022
☎ 9025 1532

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 72018 Verbesserung der Umsteigebeziehungen im ÖPNV

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden in 2021 umgesetzt? Welche Projekte sind für 2022/2023 geplant? Wie wird die Ausschöpfung des Titels künftig sichergestellt?“

(SPD/ GRÜNE/ LINKE)

„Welche Maßnahmen sind im Einzelnen vorgesehen?

Wie waren die IST-Ausgaben in 2021?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Vorgesehen ist eine Überdachung zwischen S-Bahnhof Charlottenburg und U-Bahnhof Wilmersdorfer Straße. Der Abfluss für 2021 beträgt 0 €, da der Bau noch nicht erfolgt ist. Bisher sind keine weiteren Vorhaben geplant.

Bericht Nr.: 60

Barrierefreie Bushaltestellen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV C 46

07.04.2022
9025 1532

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 72019 Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Warum liegt das IST bei 0 Euro?

Wie viele Bushaltestellen wurden in 2020/2021 umgebaut?

Der Umbau wie vieler Bushaltestellen kann mit der Veranschlagung jährlich finanziert gestaltet werden? Bis wann wird es dauern um mit diesem Ansatz alle Bushaltestellen barrierefrei auszubauen?

Welche Projekte sind 2022/2023 geplant?

Sind mit dem im Haushaltsentwurf eingeplanten Mitteln die Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes bzgl. Barrierefreiheit von Bushaltestellen zu erfüllen und welche Mittel und Personalstellen, insbesondere bei den Bezirken, wären dafür ggf. notwendig?

Kann die Umsetzung mit diesen Mitteln gesichert werden?“

(SPD/ GRÜNE/ LINKE)

„Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in 2021 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen? Welche Bushaltestellen (pro Bezirk listen) sind betroffen in welchem Jahr?“

(CDU)

„Welche Maßnahmen sind im Einzelnen vorgesehen?

Wie waren die IST-Ausgaben in 2021?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Der Mittelabfluss beträgt hier 0 €, da bisher die anderen Finanzierungsmöglichkeiten (SIWA und KlvFG) prioritätär in Anspruch genommen wurden.

Mit dem Ansatz von 5 Mio. € könnten jährlich etwa 20 Haltestellenpaare barrierefrei ausgebaut werden, wobei dies noch keine mittel- und langfristigen Inflationseffekte berücksichtigt. Auch wenn Bushaltestellen ebenfalls im Rahmen anderer Planungen umgebaut werden, würde der barrierefreie Ausbau somit noch einige Jahrzehnte andauern.

Für die Jahre 2022/ 2023 sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Spandauer Str./ Marienkirche (Bezirk Mitte)
- Marzahner Promenade 30 (Bezirk Marzahn-Hellersdorf)
- Bruno-Baum-Str./ Kiebitzgrund (Bezirk Marzahn-Hellersdorf)
- Oberfeldstr./ Cecilienstr. Süd (Bezirk Marzahn-Hellersdorf)
- Bruno-Baum-Str./ Pekrunstr. (Bezirk Marzahn-Hellersdorf)
- Oberfeldstr./ Buschiner Str. (Bezirk Marzahn-Hellersdorf)
- Oberfeldstr./ Eitelstr. (Bezirk Marzahn-Hellersdorf)
- Louis-Lewin-Str./ Branitzer Str. (Bezirk Marzahn-Hellersdorf)
- S+U Wuhletal (Bezirk Marzahn-Hellersdorf)
- Quedlinburger Str./ Oschatzer Ring (Bezirk Marzahn-Hellersdorf)
- Quedlinburger Str./ Naumburger Ring (Ri. Westen) (Bezirk Marzahn-Hellersdorf)
- Modersohnstr. Süd (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg)
- Wrangelstr. (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg)

Die mit dem Haushaltsentwurf eingeplanten Mittel zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen reichen nicht aus, um in absehbarer Zeit die vollständige Barrierefreiheit für die ca. 6.000 verbleibenden Richtungshaltestellen herzustellen.

Bei den Förderanfragen durch die Straßen- und Grünflächenämter der Berliner Bezirke sind Bauplanungsunterlagen (BPUen) einzureichen. Für die Erarbeitung dieser Unterlagen müssen in den Bezirken benötigte Personalressourcen zur Verfügung stehen.

Auch die Möglichkeit, Planungsmittel zum Zwecke der Erstellung einer Bauplanungsunterlage durch ein externes Büro zu beantragen, wird selten in Anspruch genommen.

Bericht Nr.: 61

Umsetzung eines Konzeptes zur Verkehrsorganisation des Reisebusverkehrs

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV D 313

06.04.2022
☎ 9025 1710

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 81214 Umsetzung eines Konzeptes zur Verkehrsorganisation des Reisebusverkehrs

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden in 2021 umgesetzt? Warum kein Ansatz für 2022? Welche Maßnahmen sind in 2023 geplant?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Wie ist der aktuelle Stand bei der Erstellung des Konzeptes? Welche Maßnahmen wurden 2021 bereits durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für 2023 vorgesehen?“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

2021 sind keine Mittel aus dem Titel verausgabt worden.

Es gibt für das Jahr 2022 keinen Ansatz, da im Moment kein mit allen Beteiligten abgestimmtes, umsetzungsfähiges Reisebuskonzept vorliegt. Aus diesem Grund wurden auch die ursprünglich eingeplanten investiven Mittel für die technische Umsetzung des Konzeptes noch nicht abgerufen. Da aktuell kein tragfähiges Reisebuskonzept vorliegt, können für 2023 noch keine konkreten Maßnahmen genannt werden.

Bericht Nr.: 62

Veranstaltungskalender

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 05.04.2022
IV D 312  9025 1707

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 81217 Aufbau und Betrieb eines berlinweiten Veranstaltungskalenders

Folgendes beschlossen:

Was wurde 2021 hier bereits getan? Wie ist der aktuelle Stand bei der Umsetzung? Wie setzen sich die bisherigen Kosten zusammen?

(CDU)

Wer soll in welcher Form diesen Kalender betreiben? Ab welcher Größenordnung einer Veranstaltung soll diese berücksichtigt werden? Wie erfahren die Veranstalter von diesem Kalender, bzw. wie sollen diese vorab zur Schaffung eingebunden werden?

(AFD)

Was ist im Einzelnen geplant?
Werden Aufbau und Betrieb als Leistung extern vergeben?
Wie hoch war das (vorläufige) IST 2021?

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Unter den Betreibern von Veranstaltungsflächen sowie den Berliner Behörden besteht das allgemeine Problem, dass Veranstaltungen größtenteils autark voneinander geplant werden. Aufgrund einer fehlenden gemeinsamen Plattform für Veranstaltungsinformationen müssen Informationen teilweise sehr zeitaufwändig bei den einzelnen Verantwortlichen angefragt werden. Ziel ist es daher, zur besseren gemeinsamen Koordinierung unter der Federführung der Abtl. Verkehr einen zentralen berlinweiten Veranstaltungskalender aufzubauen. Für den behördenübergreifenden Aufbau eines solchen Ereigniskalenders bedarf es einer umfassenden Kenntnis/Recherche der bestehenden Systeme der verschiedenen Koordinatoren von Veranstaltungen. Als Bsp. sollen hier BVG, S-Bahn, Polizei, Bezirksämter, visitBerlin, Messe Berlin, Olympiastadion etc. genannt werden.

Für diesen übergreifenden Systemaufbau sind entsprechende Ingenieurs- bzw. IT-Fachkenntnisse notwendig. Hinzu kommt der notwendige Einkauf der dazugehörigen Produktlizenzen. 2021 wurden keine Mittel ausgegeben. Der Aufbau und Betrieb sollen ausgeschrieben werden.

Bericht Nr.: 63

Aufbau und Betrieb eines digitalen Testfelds für automatisiertes und vernetztes Fahren

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

IV D 31

05.04.2022

📞 030 9025 1462

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 81218 Aufbau und Betrieb eines digitalen Testfelds für automatisiertes und vernetztes Fahren

Folgendes beschlossen:

Bitte um Bericht zum Konzept, Sachstand, zur Zeitplanung und einzelnen Projekten sowie Höhe der jeweiligen Teilveranschlagung.

Warum war das IST bei 0 Euro?

(SPD / GRÜNE / LINKE)

Wo soll in welcher Größe dieses Testfeld betrieben werden?

(AFD)

Hierzu wird berichtet:

Ein Testfeld existiert in Reinickendorf, es soll weiter ausgebaut werden. Die Ansätze resultieren aus der geplanten Erneuerung der stationären Verkehrsdetektion mit Road Side Units. Darüber hinaus wird im Zusammenhang mit dem Aufbau des Testfeldes für den Betrieb der Kommunikations- und Speichereinrichtungen (Unterhaltung der Road Side Units, Kosten der Vermietung der Clouds, Kosten für die Ausführung von Datenakquise und -Veredelung, Kosten für die Verwendung von Mobilfunk) sowie den Betrieb von Techniken und Prozessen zur Aufbereitung der eingehenden und ausgehenden Daten ein externer Dienstleister benötigt.

2021 wurden keine Mittel verausgabt. Dies resultiert aus Verzögerungen im Projektablauf bei der Erneuerung der stationären Verkehrsdetektion und der Verschiebung des Projektstarts ins Jahr 2022.

Weiterführende Informationen sind hier zu finden: <https://testfeldstadtverkehr.berlin/avf/>

Bericht Nr.: 64

Verkehrliche Maßnahmen zur lufthygienischen Verbesserung

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV D 311

05.04.2022
925 1467

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 81221 Verkehrliche Maßnahmen zur lufthygienischen Verbesserung

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Welche Maßnahmen wurden in 2021 umgesetzt? Sofern die Eigenmittel nicht ausgenutzt wurden, wie viele Bundesmittel konnten aus diesem Grund nicht in Anspruch genommen werden? Welche Maßnahmen sind in 2022/2023 geplant?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Welche weiteren Projekte und Maßnahmen zur Reduzierung der Luftbelastung sind notwendig und welche Kosten fallen hierfür an?“

(CDU)

„Welche weiteren Projekte und Maßnahmen sind geplant bzw. bereits in Umsetzung?“

(AfD)

„Welche Maßnahmen sind im Einzelnen vorgesehen? Wie waren die IST-Ausgaben in 2021? An welchen Standorten wurden 2021 – ggf. nach einer vorläufigen Auswertung – rechtlich verbindliche Luftqualitätsgrenzwerte verletzt?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Unter der Überschrift Verkehrliche Maßnahmen zur lufthygienischen Verbesserung summieren sich eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen. Während in den vergangenen Jahren der Fokus auf der Reduzierung der Geschwindigkeiten und Dieselfahrverboten lag, konzentriert man sich nun auf eine langfristig wirkende Reduzierung der Luftschadstoffbelastung, entsprechend der Ziele der Mobili-

tätswende und Berliner Luftreinhalteplanung. Besonderer Fokus der Maßnahmen liegt auf der Stärkung des Umweltverbunds (Rad, Fuß und ÖV), der Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie der Optimierung, Verlagerung und Vermeidung von Verkehr.

Hierfür werden verschiedene Verkehrs- und Umweltdaten aufgenommen, analysiert und teils prognostiziert. Auf Grundlage der Analysen werden geeignete verkehrliche Maßnahmen erarbeitet, bewertet und umgesetzt. Eine anschließende Evaluation zeigt die Wirksamkeit und ggf. Übertragbarkeit auf andere Gebiete.

2021 wurden Mittel i.H.v. 125.549 € abgerufen. Der geringe Betrag ist vorrangig auf Verzögerungen durch die Corona-Pandemie und die Vielzahl an umfangreichen Vergabeverfahren zurückzuführen. Zudem wurden im Jahr 2021 verstärkt Anforderungen erarbeitet und konzeptionelle Arbeiten durchgeführt. Es konnten trotzdem alle Bundesmittel in Anspruch genommen oder auf die Folgejahre geschoben werden.

Die Vielzahl an Daten und Analysen aus dem Bereich Verkehr und Umwelt sollen zu einem Gesamtsystem zusammengeführt werden und so der Verwaltung und Öffentlichkeit für Planungen und Entscheidungen langfristig zur Verfügung gestellt werden. Zudem stellt das Gesamtsystem die Grundlage für die Steuerung von umweltsensitiven Maßnahmen. Weitere umzusetzende Maßnahmen sind u.a. infrastrukturelle Anpassungen, umweltsensitive Routingvorschläge sowie eine verstärkte Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern zum Thema Verkehr und Luftschadstoffe.

Im Jahr 2021 konnten erstmals alle Grenzwerte eingehalten werden. Einige Standorte waren jedoch nur sehr knapp unter dem NO2-Grenzwert. Die neuen WHO-Richtwerte sind deutlich geringer als der aktuelle Grenzwert angesetzt, weshalb eine weitere Reduzierung der Luftschadstoffe auf Berliner Hauptstraßen auch in Zukunft sehr relevant sein wird.

In Summe sind unter diesem Haushaltstitel eine Reihe an Vorhaben und Maßnahmen zusammengefasst, die allesamt der Mobilitätswende und langfristigen Luftreinhaltung dienen. Die Ansatzhöhe wird für die vielen Vorhaben notwendig sein.

Bericht Nr.: 65

Ortsumfahrung Ahrensfelde

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV D 322 (V)

06.04.2022
925 1607

In der Besprechung zwischen Abgeordneten der Koalition im Ausschuss für Mobilität und der Verwaltung am 23.3.2022 (Vorbereitung der 1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) wurde übergreifend zu Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 88101 Anteil Berlins an der Vorbereitung und Durchführung von Verkehrswegebaumaßnahmen des Bundes

folgende Frage gestellt:

„Bitte um Bericht zum Stand der Ortsumfahrung Ahrensfelde.“
(*SPD/Grüne/LINKE*)

Wie ist der aktuelle Stand des Projektes?
(*CDU*)

Hierzu wird berichtet:

Die Ortsumfahrung Ahrensfelde wird im Bundesverkehrswegeplan als Maßnahme des Landes Brandenburg geführt.

In 2011 ist vom Land Brandenburg der Antrag zur Planfeststellung eingereicht worden, somit hat das formelle Planfeststellungsverfahren begonnen.

Aufgrund von Einsprüchen des Bundesrechnungshofes ruht das Verfahren seit Anfang 2013.

Die Straßenbauverwaltungen der Länder Berlin und Brandenburg haben sich bereits 2019 mit dem Bund auf eine einvernehmliche Lösung zur Fortsetzung des Vorhabens verständigt und dies im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung vertraglich fixiert.

Seitdem verantwortet der Vorhabenträger, das Land Brandenburg, die Wiederaufnahme/Weiterführung des Planfeststellungsverfahrens und aktualisiert die Planfeststellungsunterlagen.

Im Rahmen dieser Aktualisierung werden insbesondere die technischen Regelwerke entsprechend angepasst. Außerdem werden neue Anforderungen und Erkenntnisse in die Planungen mit aufgenommen, wie bereits vorliegende Einwendungen aus 2011, Stellungnahmen der Träger öffentlicher

Belange, die Aktualisierung bzw. Neukartierung der Flora und Fauna und die Aktualisierung der technischen Planung sowie schalltechnische und verkehrstechnischen Untersuchungen nach Vorlage der projektbezogenen Prognosedaten 2030.

Das Planfeststellungsverfahren soll noch in 2022 durch das Land Brandenburg fortgeführt werden.

Bericht Nr.: 66

Investitionen Straßenentwässerung

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV B 25

06.04.2022
9025 1284

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 89101 Zuschüsse an die BWB für die Straßenentwässerung

Folgendes beschlossen:

Welche Maßnahmen sind im Einzelnen vorgesehen?
Wie waren die IST-Ausgaben in 2021?
(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Die Zuschüsse sind zur Finanzierung bzw. anteiligen Finanzierung des Neu- und Umbaus von Straßenregenentwässerungsanlagen in Trenn- und Mischsystemen erforderlich, einschließlich Grundstückskäufen, insbesondere

- zur Umsetzung kommunaler Straßenbaumaßnahmen
- auf Grund betrieblicher Notwendigkeiten und
- im Zusammenhang mit Baumaßnahmen Dritter.

Die Erstellung der Bauprogramme 2022 und 2023 erfolgt in Kürze in enger Abstimmung mit den Straßen- und Grünflächenämtern der Bezirke zwischen den BWB und SenUMVK. Grundlage für die in den Bauprogrammen enthaltenen Straßenentwässerungsmaßnahmen wird der beschlossene Haushalt 2022/23 sein, insbesondere die hierin enthaltenen Straßenbaumaßnahmen einschließlich der vorgesehenen Rad- und Fußverkehrsvorhaben.

Das Bauprogramm besteht aus einer Vielzahl unterschiedlichster Maßnahmen von dem Neubau einzelner Gullys und Einstiegsschächten bis hin zum Neubau von Regen- und Mischwasserkanälen bzw. dem Bau von Versickerungsanlagen (z. B. Mulden) sowie von Auslaufbauwerken und Betriebswegen.

Beispielhaft seien hier ein paar größere Maßnahmen mit Baubeginn 2022/23 genannt:

- Neubau eines Auslaufbauwerkes im Zuge des Neubaus der Teubertbrücke in Tempelhof-Schöneberg für 860 T. €

- Neubau eines R-Kanal im Waldacher Weg in Marzahn-Hellersdorf für 1 Mio. €
- Verlegung von ca. 80 Abläufen in der Petersburger Straße in Friedrichshain-Kreuzberg im Zuge der Straßenerneuerung für 880 T. €
- Grunderwerb im Strohblumenweg in Treptow-Köpenick zur Errichtung eines Regenrückhaltebeckens für 300 T. €
- Erweiterung eines M-Kanals in der Dudenstraße in Friedrichshain-Kreuzberg wegen Überstaumeldungen der Feuerwehr für 1 Mio. €
- Neubau eines R-Kanals im Tempelhofer Damm im Zuge des Straßenbaus in Tempelhof-Schöneberg für 5 Mio. €
- Neubau u. a. von R-Kanälen im Bereich der Kurpromenade in Spandau im Zuge des Straßenbaus für 3,4 Mio. €
- Neubau u. a. von Versickerungsmulden in der Kastanienallee in Pankow für 1,2 Mio. €

Die Ausgaben 2021 beliefen sich auf 7.123.000 €.

Bericht Nr.: 67

Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

11.04.2022

IV C 3

9025 1535

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 89102 Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs

Folgendes beschlossen:

„Warum sind die Ansätze 2022 und 2023 geringer als der Ansatz 2021 bzw. das Ist 2020? Sind alle von der Senatsverwaltung vereinbarten Maßnahmen mit der jetzigen Ausstattung des Titels finanziert bzw. werden damit alle nötigen Maßnahmen finanziert? Die Umsetzung welcher konkreten Maßnahmen wurde gestreckt? Welche Auswirkungen auf den Verkehr und die Verkehrsplanung hat dies?“

Zu 1.S-Bahn:

Bitte den Punkt i2030 bezüglich der einzelnen Maßnahmen und deren Veranschlagung aufschlüsseln.

Bitte um Bericht zum Stand der Planung zu S21 hinsichtlich der Variantenfindung zur Vermeidung der Beeinträchtigung des Denkmals für die ermordeten Sinti und Roma.

Zu 3. Straßenbahn:

Bitte um detaillierten Stand der Planungen und weiteren Zeitplanung der Straßenbahnprojekte. Wie viel Personalstellen stehen für die Planung zur Verfügung?

4. Sonstige Maßnahmen: Busbeschleunigung

Sind die Maßnahmen zur Busbeschleunigung ausreichend finanziert, um den Busverkehr signifikant zu beschleunigen und wenn nein, warum nicht? Wie viele Busbeschleunigungsmaßnahmen lassen sich mit 500.000 Euro umsetzen? Wie viele wurden in den letzten 2 Jahren umgesetzt? Wie viele sind gegenwärtig in Arbeit?“

(SPD, Grüne, Linke)

„Bitte für die einzelnen Maßnahmen in einem Bericht den aktuellen Stand der Projekte ausführen, wofür die Kosten aufgelaufen sind und welche Teilleistungen noch erbracht werden müssen.“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Ansatzhöhe und Auswirkungen

Die Ansätze 2022 und 2023 sind im Wesentlichen aus zwei Gründen geringer als die Ansätze der Vorjahre:

- Mit der Fertigstellung des Neubaus der U5 hat sich eine wesentliche Position des Mittelbedarfs deutlich verringert.
- Darüber hinaus mussten zur anteiligen Auflösung der investiven pauschalen Minderausgaben im Einzelplan 07 Einsparungen vorgenommen werden. Einzelne Teilansätze von derzeit noch nicht begonnenen Vorhaben, wie z.B. U-Bahn Netzqualifizierung, Straßenbahn Netzausbau zur Netzausweitung für die „wachsende Stadt“ sowie die Straßenbahn-Netzqualifizierung, mussten daher zurückgestellt werden.

Mit den daher vorgesehenen Ansätzen können trotzdem nicht alle gemeldeten Bedarfe abgedeckt werden. Insbesondere vorgesehene Maßnahmen der Grunderneuerung U-Bahn und Straßenbahn müssen zeitlich gestreckt umgesetzt oder über alternative Finanzierungsmöglichkeiten abgedeckt werden.

Der Investitionsstau an den BVG Bestandsanlagen wird sich erhöhen. Die Verkehrssicherheit wird weiterhin gewährleistet sein. Die im Zusammenhang mit der Grunderneuerung verbundene Attraktivitätssteigerung und verbesserte Ausstattung an den vorhandenen Strecken und Stationen wird sich verzögern.

Als Kompensation werden dringende Maßnahmen verstärkt aus dem Infrastrukturentgelt des Verkehrsvertrages finanziert. Darüber hinaus ist die Beantragung weiterer Fördermittel aus dem GVFG-Bundesprogramm für Maßnahmen der Grunderneuerung in Vorbereitung. Neben den bereits laufenden Vorhaben zur U2 / U5 / U8 und seit 2021 zur U6 werden derzeit GVFG-Förderanträge für die U1 / U3 sowie die U7 erarbeitet.

i2030

Maßnahme	Teilansatz 2022	Teilansatz 2023
Reaktivierung Heidekrautbahn	2.500.000 €	300.000 €
Weichenverbindung Hauptbahnhof	-	5.700.000 €
Interimsanbindung Abstell - und Werkstatt-standort Schönerlinder Straße	310.000 €	3.060.000 €
Vorsorge EÜ Pölnitzweg	290.000 €	290.000 €
Vorsorge SÜ Moltkebrücke	250.000 €	250.000 €
Vorsorge SÜ Sellheimbrücke	100.000 €	100.000 €
Vorsorge SÜ Bucher Straße	100.000 €	100.000 €

Summe	3.550.000 €	9.800.000 €
--------------	--------------------	--------------------

S21

Die S21 stellt eine neue Nord-Süd-Strecke der Berliner S-Bahn im inneren Stadtgebiet dar. Sie verläuft vom nördlichen Ring (S-Bahnhof Westhafen und S-Bahnhof Wedding) über den Hauptbahnhof, Bahnhof Potsdamer Platz bis zu den S-Bahnhöfen Yorckstraße und Yorckstraße (Großgörschenstraße). Zudem sollen neue S-Bahnhöfe Gleisdreieck und Perleberger Brücke entstehen.

Die S21 ist ein sehr wichtiges Projekt für den ÖPNV in Berlin. Der vorhandene Nord-Süd-Tunnel und der Bahnhof Friedrichstraße sind überlastet. Durch die S21 werden hier erforderliche Kapazitäten geschaffen.

Hierbei soll insbesondere der Berliner Hauptbahnhof in Nord-Süd-Richtung an das S-Bahn-Netz angeschlossen werden. Zudem soll der Bahnhof Potsdamer Platz erreicht werden und der S-Bahnhof Gleisdreieck entstehen. Zum Bahnhof Perleberger Brücke wurde kürzlich eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung mit positiven Ergebnis durchgeführt.

Mit der Anbindung an den nördlichen Ring ergeben sich viele neue Möglichkeiten und Flexibilität für Streckenführungen. So kann beispielsweise die Siemensbahn mit dem Hauptbahnhof verbunden werden.

Der 1. Bauabschnitt (BA) zwischen nördlichem Ring und Hauptbahnhof befindet sich im Bau. Der 3. BA zwischen Potsdamer Platz und den Yorckstraße-Bahnhöfen befindet sich in der Vorplanung.

Der 2. BA liegt zwischen Hauptbahnhof und Potsdamer Platz. Die Planung ist aufgrund der komplexen Lage im Regierungsviertel mit zahlreichen bestehenden und geplanten Bauwerken, Denkmälern und Tunnels eine große Herausforderung. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Reichstagsgebäude wurde die Planung angepasst um eine frühzeitig Zustimmung durch den Ältestenrat des Bundestags zu erhalten.

Die angepasste Variante führt wiederum zu Betroffenheiten am Denkmal für die im Nationalsozialismus ermordeten Sinti und Roma Europas mit Beeinträchtigungen während der Bauzeit.

Es wurden intensive Abstimmungsgespräche mit Betroffenen geführt, um eine Lösung zu finden, die das Denkmal auch während der Bauphase bestmöglich schützt. Es konnten allerdings noch nicht alle Interessenvertretungen überzeugt werden.

Daher wird derzeit ein freiraumplanerisches Gutachten zur Gestaltung des Denkmals während und nach der Bauphase erarbeitet, um auf dieser Grundlage eine Abstimmung herbeiführen zu können, die für alle Betroffene annehmbar ist.

Straßenbahn

Die Straßenbahnneubaustrecke Karl-Ziegler-Straße bis Sterndamm (Adlershof II) ist baulich abgeschlossen und konnte am 30.10.2021 in Betrieb genommen werden.

Die Straßenbahnneubaustrecke Hauptbahnhof - U Turmstraße befindet sich in der baulichen Umsetzung. Die Vorhabenträgerin (BVG) strebt die Inbetriebnahme im 1. Halbjahr 2023 an.

Die Straßenbahnneubaustrecke Marktstraße - Ostkreuz - Wühlischplatz befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Die Vorhabenträgerin (BVG) bearbeitet die Einwendungen, die bisher im Verfahren erhoben wurden. Nach derzeitigem Stand der Planung soll zeitnah eine weitere öffentliche

Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erfolgen. Der weitere Verlauf des Planfeststellungsverfahrens wird maßgeblich davon abhängen, wie viele neue Einwendungen eingehen werden und welche Zeit die Vorhabenträgerin zu deren Erwiderung benötigt.

Der Terminplan wird mit Abschluss des Planfeststellungsverfahrens aktualisiert.

Beim zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnstrecke zum S-Bahnhof Mahlsdorf arbeitet die Vorhabenträgerin (BVG) derzeit an der Entwurfsplanung. Nach Auskunft der Vorhabenträgerin ist der Zeitpunkt der Umsetzung der Planung vom Planfeststellungsverfahren abhängig und lässt sich derzeit schwer prognostizieren.

Üblicherweise werden von Mitarbeitenden Projekte / Aufgaben in verschiedenen Arbeitsphasen betreut. Auf Grund der unterschiedlichen Planungs- und Realisierungsphasen der Projekte und der damit verbundenen Aufgabenvielfalt, kann keine belastbare Aussage zu den Personalstellen, die mit diesen Projekten betraut sind, gegeben werden.

Busbeschleunigung

Für eine signifikante Beschleunigung des Busverkehrs bedürfte es einer deutlichen Ausweitung der Anzahl bearbeiteter Störungsschwerpunkte, beeinflusster Lichtsignalanlagen oder auch realisierter Busspuren. Letzte werden jedoch nicht aus diesem Titel finanziert, sondern liegen in der Finanzierungsverantwortung der bezirklichen Straßenbaulastträger. Größere Umbaumaßnahmen (mit Versetzung von Straßenborden) können dabei leicht sechsstellige Beträge erreichen, so dass der Ansatz dafür nicht ausreichen würde.

Mit dem Verkehrsvertrag wurde für die aus diesem Titel zu finanzierten Maßnahmen insbesondere an LSA eine vollständige Finanzierung durch das Land vereinbart, so dass grundsätzlich der Bedarf höher angesetzt werden müsste. Bisher stellte die Maßnahmenfinanzierung aber nicht den Engpassfaktor dar.

Die Kosten für Beschleunigungs-Maßnahmen können je nach Art und Umfang der konkreten Anpassungsbedarfe sehr unterschiedlich ausfallen. Einfache Überarbeitungen und Optimierungen vorhandener LSA-Schaltungen mit ÖV-Priorisierung können ca. 25.000 € kosten. Bei einer Neuprojektierung einer LSA für die ÖV-Beschleunigung kann aber auch ein kompletter Ersatzbau einer LSA erforderlich sein, der dann schon 500.000 € oder mehr kosten kann.

In den vergangenen 2 Jahren wurden insgesamt 150.000 € an Zuwendungen für 3 laufende Maßnahmen an die BVG gezahlt; darüber hinaus wurden im Rahmen der Schlussverwendungsnachweisprüfung 24.265 € für die Restfinanzierung von 6 abgeschlossenen Maßnahmen aus diesem Titel an die BVG ausgezahlt. Dabei umfasst eine Maßnahme üblicherweise mehrere LSA im Linienverlauf der jeweils betrachteten Buslinie(n).

Überblick zum Stand weiterer wichtiger Projekte

Der 1. Bauabschnitt (BA) der **S21** vom Nordring zum Hauptbahnhof befindet sich seit 2011 im Bau. Der Rohbau der Brücken Eisenbahnüberführung (EÜ) Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal (BSSK), EÜ Perleberger Brücke, EÜ Berlin Hamburger und Lehrter Bahnhof (BHuL) und das Rampenbauwerk sind fertiggestellt. Derzeit wird an der Errichtung der Gleisanlagen gearbeitet.

Der Tunnel ist im Rohbau fertiggestellt, mit Ausnahme des Bereiches unter dem Hauptbahnhof / den Stadtbahnbrücken (südliche Baugruben B-Ost, C/D1-Ost und Humboldthafen).

Im Rohbau der Baugrube M' muss noch eine brandschutztechnische Ertüchtigung der Decke erfolgen.

Die bahntechnische Ausrüstung, die Leit- und Sicherungstechnik sowie der Ausbau der Verkehrsstation für den Interimszustand sollen voraussichtlich bis Mitte 2022 fertiggestellt werden.

Die Fertigstellung des Rohbaus der südlichen Baugruben im Bereich des Hauptbahnhofs soll bis 2024 erfolgen. Anschließend erfolgt dort die bahntechnische Ausrüstung inklusive des Baus der Leit- und Sicherungstechnik, Ausbau der Verkehrsstation und Rückbau des Interimszustandes.

S-Bahnhof Friedrichshagen, Südzugang

Es erfolgte der Neubau eines Personentunnels unter beiden Fernbahngleisen, ein Anschluss an das bestehende Gewölbe unter dem S-Bahngleis Richtung Erkner sowie der Neubau einer Stützwand vom vorhandenen Stellwerk bis an die Stützwand an der EÜ. Die Inbetriebnahme des Bauwerks erfolgte Anfang September 2018. Die endgültigen Bauabrechnungen stehen noch aus, so dass im Jahre 2021 noch Mittelabflüsse im Zuge der Schlussrechnung zu erwarten sind.

S-Bahnhof Schöneweide

Der Baufortschritt beim Umbau des Bahnhofes Schöneweide führt dazu, dass die bisherigen Aufzüge zur barrierefreien Erschließung der S-Bahnsteige nicht mehr genutzt werden können. Um die Erreichbarkeit dieses wichtigen Umsteigeknotens für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicherzustellen, ist eine temporäre Aufzugsanlage errichtet worden, mit deren Hilfe die Fahrgäste auch in der Bauphase ohne zeitintensive Umwege die Angebote des ÖPNV nutzen können. Nach Inbetriebnahme der Personenunterführung (PU) inklusive Aufzüge und Fahrstufen erfolgt der Rückbau der temporären Aufzugsanlage voraussichtlich 2023.

Regional-Bahnhof Köpenick

Für das Vorhaben wurde der Planfeststellungsbeschluss in 01/22 erteilt. Derzeit wird die öffentliche Ausschreibung der Bauleistungen vorbereitet. Der Realisierungszeitraum ist von 2022 bis 2026 geplant.

Reaktivierung der Heidekrautbahn zum Bahnhof Wilhelmsruh

Bisher wurde mit vorbereitenden Bautätigkeiten für den Bahnhof Wilhelmsruh (Verlegung Mauerweg) begonnen. Nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses für die Stammstrecke werden die Bauarbeiten für den zu reaktivierenden Streckenabschnitt beginnen.

Ausbau S-Bahn-Energieversorgung

Die S-Bahn-Energieversorgung muss zur Abdeckung des vorgesehenen Aufwuchses des Verkehrsangebotes sowie der höheren energetischen Anforderungen der neuen Fahrzeuge (BR 483 / 484) ertüchtigt werden. Dazu müssen im Kernnetz 27 zusätzliche Energieversorgungsanlagen errichtet werden. Die einzelnen Anlagen befinden sich derzeit noch in unterschiedlichen Planungsphasen. Für deren technische Ausstattung ist die Vergabe eines Rahmenvertrages in Vorbereitung, die im August 2022 abgeschlossen werden soll. Für die erste Teilmaßnahme, das Gleichrichterunterwerk (GUW) Rixdorfer Straße, soll der Abruf aus dem Rahmenvertrag im September 2022 erfolgen, so dass eine Fertigstellung des GUW 2024 erfolgen kann. Die Umsetzung der weiteren Teilmaßnahmen soll dann sukzessive bis 2029 erfolgen.

Neubau U5

Der Neubau der U5 wurde mit der Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnittes am 04.12.2020 sowie der nachfolgenden Inbetriebnahme der Station Museumsinsel am 09.07.2021 abgeschlossen. Nachlaufend zur baulichen Fertigstellung wird derzeit die Endabrechnung erstellt.

Grundinstandsetzung U-Bahn

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit sind die Grundinstandsetzung des Alttunnels zwischen Alexanderplatz und Rotem Rathaus, die Erneuerung der Zugsicherung Rosa-Luxemburg-Platz - Spittelmarkt, die Tunnelsanierung zwischen Alexanderplatz und Tierpark, die Viaduktsanierung für U1/U3, die Erneuerung der Zugsicherungsanlagen (U7, U9) sowie die Tunnelsanierung der U6.

Barrierefreier Ausbau von U-Bahnhöfen

Aktuell befinden sich 12 Aufzüge im Bau. 10 werden im nächsten Jahr voraussichtlich in Betrieb genommen, so dass in 2023 dann 90% der U-Bahnhöfe barrierefrei erreichbar sein werden.

Straßenbahn Grundinstandsetzung in verschiedenen Streckenabschnitten

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit sind derzeit der Ersatzbau der Gleichträgerwerke Kastanienallee, Friedrichshagen und Müggelheimer Straße.

Grundinstandsetzung Straßenbahn Nord-Süd-Tangente

Mit der baulichen Fertigstellung des 4. Bauabschnittes (BA) am S-Bahnhof Friedrichsfelde Ost in 07/2021 sowie des 8. BA am S-Bahnhof Karlshorst in 12/2020 konnten deutliche Verbesserungen der Umsteigesituation zur S-Bahn erreicht werden. Derzeit bildet der 11. BA am Bahnhof Schöneweide den Schwerpunkt der Bautätigkeit, die dort 2023 abgeschlossen werden sollen.

Bericht Nr.: 68

Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

07.04.2022

IV C 3

9025 1535

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 89102	Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs
Titel 89111	Zuschüsse an öffentliche Unternehmen für Investitionen
Titel 89113	Zuschuss für die Beschaffung von Elektrobussen zur Stärkung der schadstoffarmen und klimaschützenden Mobilität
Titel 89114	Zuschüsse an die BVG für Ersatzinvestitionen des ÖPNV (Verkehrsvertrag)
Titel 89118	Zuschüsse an die BVG für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen

Folgendes beschlossen:

„Hierzu bitte Bericht, insbesondere zu den geplanten Straßenbahnerweiterungsmaßnahmen und der U-Bahn-Ausbauplanung für neue Strecken und den Voruntersuchungen hierfür!“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Für Erweiterungsmaßnahmen im Straßenbahn- und U-Bahn-Netz sind im anstehenden Haushalt Mittel gemäß den aktuellen Beschlüssen des Senats veranschlagt. Die Untersuchungen im Rahmen der Grundlagenermittlung gemäß der Leistungsphasen 0/1 der HOAI werden aus dem Titel 0730 / 54220 finanziert. Sofern für die jeweiligen Projekte die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden konnte, können die Planungen über die Grundlagenermittlung hinaus fortgesetzt werden. Die Mittel dafür werden dann aus den für die weitere Planung und Realisierung vorgesehenen Titeln 0730 / 68253 „Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben“ und 0730 / 89102 „Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ bereitgestellt.

Im Zeitraum des Doppelhaushalts 22/23 ist die Weiterplanung folgender Straßenbahnneubaustrecken vorgesehen:

- Turmstraße – Jungfernheide
- Warschauer Str. – Hermannplatz
- Blankenburger Süden
- Pankow – Weißensee
- Alexanderplatz – Kulturforum

- Jungfernheide - UrbanTechRepublic - Kurt-Schumacher-Platz
- Johannisthal - Zwickauer Damm (- J.-Chaussee)
- Gartenfeld - Rathaus Spandau

Die weiteren Maßnahmen im Bereich Straßenbahn ergeben sich danach gemäß dem Fortschritt der Planungen; Orientierung gibt hier die Bedarfsermittlung im ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des Nahverkehrsplans 2019-2023 sowie die Richtlinien der Regierungspolitik.

Für den weiteren Ausbau des U-Bahn-Netzes sind zunächst die notwendigen Grundlagenuntersuchungen und Nachweise der Wirtschaftlichkeit erforderlich (Titel 0730 / 54220). Die künftigen weiteren Maßnahmen ergeben sich aus dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr sowie dem ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des Nahverkehrsplans, die durch die politischen Beschlusslagen und Verabredungen zu weiteren Prozessen (siehe z.B. U 7 zum BER) konkretisiert werden.

Bericht Nr.: 69

Kreuzungsrecht

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

07.04.2022

IV C 1

9025 1065

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730- Verkehr -

Titel 89110 Vorbereitung und Durchführung von Brückenbaumaßnahmen der Deutschen Bahn AG und der Wasserstraßenverwaltung

Folgendes beschlossen:

„Welche konkreten Maßnahmen plant die Senatsverwaltung 2022 und 2023 (Bitte tabellarisch mit den erwarteten Kosten darstellen)?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Der Anteil des Landes Berlin an den Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen anderer Baulastträger ist entsprechend den gesetzlichen Regelungen in jedem Einzelfall separat zu ermitteln und in einer Kreuzungsvereinbarung zwischen den Baulastträgern der beiden Verkehrswege festzulegen.

Der Mittelabfluss hängt vom jeweiligen Baubeginn und Baufortschritt der Einzelmaßnahmen ab, die von der Deutschen Bahn AG bzw. anderen Bahnunternehmen oder der Wasserstraßenverwaltung (WSV) als Baudurchführenden bestimmt werden.

Für 2022 sind folgende Abschlüsse von Kreuzungsvereinbarungen in Planung:

Maßnahme	Anteil Berlin	2022	2023	2024	2025	2026	2027ff
Attilastrasse	1.426.000,00		26.000,00	400.000,00	500.000,00	300.000,00	200.000,00
Pöhlitzweg	3.054.000,00		93.118,00	174.597,00	814.784,00	1.094.138,00	887.363,00
Bahnhofstraße Köpenick	10.594.320,00		358.520,00	819.080,00	1.675.280,00	3.882.180,00	3.859.260,00
Teltower Damm	8.800.000,00			12.000,00	950.000,00	4.101.000,00	2.856.000,00
Lessingstraße	1.000.000,00			50.000,00	500.000,00	250.000,00	200.000,00
Pankow Park	300.000,00			200.000,00	50.000,00	50.000,00	

Humboldspur	1.500.000,00				500.000,00	500.000,00	500.000,00
Friedhof Pan-kow/CVJM	1.500.000,00			500.000,00	400.000,00	400.000,00	200.000,00
Wilhelmsruher Damm	1.000.000,00			200.000,00	500.000,00	150.000,00	150.000,00
Quickborner Straße	1.000.000,00			200.000,00	500.000,00	150.000,00	150.000,00
Lübarscher Weg	700.000,00				200.000,00	200.000,00	300.000,00
Bahnhofstraße Blankenfelde	1.000.000,00			200.000,00	500.000,00	150.000,00	150.000,00
Wollankstraße	5.657.000,00		875.000,00	2.800.000,00	2.000.000,00		

Hinzu kommen die Maßnahmen Eisenbahnüberführung (EÜ) Hämmerlingstraße, EÜ Niemetzstraße, Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung BÜ Ahrensfelder Chaussee und Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung BÜ Oberspreestraße. Für diese Maßnahmen sind Mittel bereits festgelegt, die Vereinbarungen befinden sich im Unterschriftenlauf bei der DB Netz AG.

Maßnahme	Anteil Berlin	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Hämmerlingstraße	7.010.088,00	350.504,00	1.402.018,00	2.103.026,00	1.402.018,00	1.051.513,00	701.009,00
Niemetzstraße	6.524.043,00	1.957.213,00	3.262.021,00	652.404,00	326.202,00	326.202,00	
Ahrensfelder Ch.	130.526,00	130.526,00					
Oberspreestraße	113.422,00	113.422,00					

Für 2023 sind folgende Abschlüsse von Kreuzungsvereinbarungen in Planung:

Maßnahme	Anteil Berlin	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Roedernallee	10.000.000,00		500.000,00	3.000.000,00	3.000.000,00	400.000,00	100.000,00
Spanische Allee	10.000.000,00			1.000.000,00	4.000.000,00	1.500.000,00	500.000,00
Gürtelstraße.	30.000.000,00			7.500.000,00	7.500.000,00	5.000.000,00	2.500.000,00
Altglienicker Brücke	7.000.000,00			100.000,00	138.000,00	3.270.000,00	1.249.000,00
Teubertbrücke	7.000.000,00			100.000,00	138.000,00	3.270.000,00	1.249.000,00

Neben diesen Vereinbarungen sind weitere Kreuzungsvereinbarungen für Brücken der DB Netz AG, anderer Bahnunternehmen und der Wasserstraßenverwaltung, bei denen das Land Berlin keinen Kostenanteil zu tragen hat und für Straßenüberführungen, die von der Abteilung V der SenUMVK abgerechnet werden, abzuschließen.

Im Jahr 2020 wurden folgende Kreuzungsvereinbarungen abgeschlossen:

Maßnahme	Anteil Land Berlin	2022	2023	2024
Wiltbergstraße	5.245.937,00	1.868.488,00	2.594.947,00	782.502,00

Für die Kreuzungsmaßnahme Tegeler Brücke wurde eine Baudurchführungsvereinbarung mit der Bundes Wasserstraßenverwaltung abgeschlossen. Gem. dieser Vereinbarung sind im Jahr 2024 Kosten von 15.600.000 Euro vom Land Berlin an die Bundes Wasserstraßenverwaltung zu zahlen.

Im Jahr 2021 wurden folgende Kreuzungsvereinbarungen abgeschlossen:

Maßnahme	Anteil Berlin	2022	2023	2024	2025	2026	2027
BÜ Buckower Ch.	5.369.545,00	536.954,00	859.127,00	1.396.082,00	1.342.386,00	751.736,00	483.260,00
NT Ostritzer Straße	58.539,00	58.359,00					

Bericht Nr.: 70

Ausbau Stettiner Bahn

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

06.04.2022

IV A 3-2

9025 1229

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 89112 Anteil Berlins am zweigleisigen Ausbau der Stettiner Bahn zwischen Angermünde und Stettin

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Bericht zum Stand der Planung.“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Weshalb wird das Land Berlin hier finanziell in der genannten Höhe beteiligt? Was ist die vertragliche Grundlage hierfür?“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Der Titel umfasst den Anteil des Landes Berlin an den Kosten für den Ausbau der Stettiner Bahn zwischen Angermünde und der Staatsgrenze (nahe Stettin). Das Land Berlin hat sich aufgrund der außerordentlichen Bedeutung der Maßnahme für die Vernetzung mit der Metropolregion Stettin gemeinsam mit dem Land Brandenburg zu einer Finanzierung in Höhe von insgesamt 100 Mio. Euro (anteilig 50 Mio. Euro für das Land Berlin) verpflichtet. Diese dient insbesondere der Realisierung der durchgehenden Zweigleisigkeit, die in den ursprünglichen Planungen der DB Netz AG nicht vorgesehen war, für eine nachhaltige Entwicklung des Schienenverkehrs jedoch essentiell ist.

Die vertragliche Grundlage für die Beteiligung des Landes Berlin bildet insbesondere der Finanzierungsvertrag für die Infrastrukturmaßnahme „Durchgehender zweigleisiger Ausbau der Strecke Angermünde - Grenze D/PL“ der Länder Berlin und Brandenburg mit der DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH vom 17.12.2019. Weitere Grundlagen sind der Bundesverkehrswegeplan und die gemeinsame Absichtserklärung der Länder Berlin und Brandenburg, des BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) und der DB Netze vom 11.06.2018, wonach die beiden Länder ihre finanzielle Beteiligung zusichern, damit die durchgehende Zwei-

gleisigkeit ohne Verzögerung geplant und realisiert werden kann. Weiterhin liegt eine Absichtserklärung des polnischen Verkehrsministeriums vor, den Ausbau von der Staatsgrenze bis Stettin zeitgleich zu realisieren.

Die Umsetzung der Ausbaumaßnahme befindet sich aktuell im Zeitplan. Sie wird in zwei Abschnitten durchgeführt: Erster Planfeststellungsabschnitt (PFA 1) ist die Strecke Angermünde – Passow, zweiter Planfeststellungsabschnitt (PFA 2) ist die Strecke Passow – Grenze D/PL. Am 30.11.2021 haben die Bauarbeiten im PFA 1 begonnen; bisher sind erste Baumaßnahmen an Weichen und Oberleitungen im Bereich Angermünde erfolgt. Für den PFA 2 ist im zweiten Quartal 2022 die Auslegung der Planfeststellungsunterlage vorgesehen, wonach in 2023 bestandskräftiges Planrecht bestehen soll. Der Baubeginn für den PFA 2 ist für 2024 vorgesehen. Die Inbetriebnahme der zweigleisig ausgebauten, elektrifizierten Gesamtstrecke soll dann im Dezember 2025 (zunächst ohne ETCS (European Train Control System)) erfolgen. Der Infrastrukturbetreiber PKP PLK (PKP Polskie Linie Kolejowe / Polnisches Eisenbahninfrastrukturunternehmen) hat eine zeitgleiche Inbetriebnahme des polnischen Abschnitts der Ausbaustrecke bestätigt. Im Dezember 2026 soll die Inbetriebnahme inkl. ETCS erfolgen.

Bericht Nr.: 71

Zuschuss für die Beschaffung von Elektrobussen zur Stärkung der schadstoffarmen und klimaschützenden Mobilität

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

IV C 25

05.04.2022

☎ 9025 1167

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 89113 Zuschuss für die Beschaffung von Elektrobussen zur Stärkung der schadstoffarmen und klimaschützenden Mobilität

Folgendes beschlossen:

[169a] „Warum gibt es keinen Ansatz für 2022?“

[169b] „Wofür sollen konkret die 2,2 Mio. Euro in 2023 verwendet werden?“

[169c] „Sind die im Doppelhaushalt veranschlagten Mittel ausreichend um die Hochlaufphase nach Plan zu realisieren und ist Berlin auf dem Pfad das Ziel einer vollständigen Elektrifizierung der Busflotte bis 2030 zu erreichen?“

[169d] „Wie ist der Stand der Umstellung der Busflotte? Welche weiteren Schritte sind geplant? Welchen Kosten entstehen in welchen Jahren bis zum geplanten Abschluss der Umstellung, mit welchen Fördermöglichkeiten wird gerechnet und aus welchen weiteren Titeln wird die Umstellung finanziert?“

(SPD, Grüne, Linke)

[170] „Wie viele Busse wurden in den Jahren 2020 und 2021 zu welchen Kosten beschafft? Wie viele Busse sollen in den Jahren 2022 und 2023 zu welchen Kosten beschafft werden?“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Zu Frage 169a „Warum gibt es keinen Ansatz für 2022?“

Der Berliner ÖPNV soll gemäß § 26 Abs. 9 des Berliner Mobilitätsgesetzes bis 2030 vollständig auf alternative, nicht-fossile Antriebsenergien umgestellt werden. Bislang wurden bereits 227 Elektrobusse von der BVG beschafft bzw. befinden sich in der Beschaffung (210 Standard-12m-Busse und 17 Gelenkbusse), die insbesondere auf dem Betriebshof Indira-Gandhi-Straße in Weißensee stationiert sind. Es ist Ziel des Senats, bis 2030 die gesamten Busleistungen der BVG mit einer Flotte

von voraussichtlich über 1.600 Fahrzeugen zu dekarbonisieren und die dafür erforderliche Energieversorgungs-, Abstell- und Wartungsinfrastruktur bereitzustellen. Im Verkehrsvertrag 2020-2035 zwischen dem Land Berlin und der BVG sind sowohl der Prozess als auch Maßnahmenpakete für die nächsten Schritte zur Erreichung dieses Ziels hinterlegt.

Für das Jahr 2022 sind im Titel 89113 keine Mittel aufgeführt, da bereits alle Elektrobusse der (erweiterten) Hochlaufphase finanziert sind. Im Jahr 2022 liegt der Fokus auf dem Aufbau der für den Betrieb weiterer Busse notwendigen Infrastruktur. Planmäßig werden die nächsten Elektro-Gelenkbusse im Jahr 2024 beschafft.

Zu Frage 169b „Wofür sollen konkret die 2,2 Mio. Euro in 2023 verwendet werden?“

Die unter dem Titel 89113 im Jahr 2022 vorgesehenen Mittel in Höhe von 2,2 Mio. € sollen die Finanzierung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum initiieren, die für den Betrieb von ca. 140 weiteren Elektrofahrzeugen des Maßnahmenpaketes „Paket Elektromobilität 2025“ verwendet werden. Die Beschaffung und der Betrieb sind im § 24 Abs. 2 lit. c) des Verkehrsvertrags verankert. Das Gesamtvolumen für das Maßnahmenpaket beträgt 350 Mio. €.

Dieses durch eine Ergänzungsvereinbarung abzusichernde Maßnahmenpaket umfasst wesentliche Schritte für die Dekarbonisierung des Busverkehrs, deren Umsetzung das Land und die BVG bis Mitte der 2020er Jahre vereinbart haben. Es umfasst:

- Die Beschaffung und den Betrieb von ca. 120 Elektro-Gelenkbussen und zugehörige Ladeinfrastruktur gemeinsam mit dem Neubau von zwei neuen E-Bus-Betriebshöfen (Betriebshofverbund Süd-Ost und Betriebshof Säntisstraße)
- Einführung des Ladekonzepts der Streckenladung gemäß dem Nahverkehrsplan 2019-2023 mit der Beschaffung und dem Betrieb von 20 Elektro-Doppelgelenkbussen als Streckenlader und der Ladeinfrastruktur auf einem laststarken Buskorridor in Spandau sowie dem entsprechenden Teilumbau des Betriebshofs Spandau.

In Fokus steht der Aufbau einer leistungsfähigen Energieversorgungs- und Wartungsinfrastruktur für den Betrieb von Elektrobusen als Voraussetzung für die Anschaffung und den Betrieb von Elektrofahrzeugen in großer Anzahl. Es werden zudem vor allem Elektro-Gelenkbusse (ggf. auch Doppelgelenkbusse) mit hoher Fahrgastkapazität beschafft, da der Fahrzeugmix der BVG überwiegend aus diesem Fahrzeugtyp besteht, bisher aber erst siebzehn Gelenkbusse (Linie 200) elektrisch betrieben werden. Um die Fahrzeuge auch effizient einsetzen zu können, wird Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum für die Versorgung der Fahrzeuge an Endstellen oder während der Fahrt mit Oberleitungen (im Rahmen des geplanten Streckenladungs-Buskorridors in Spandau) benötigt.

Zu Frage 169c „Sind die im Doppelhaushalt veranschlagten Mittel ausreichend um die Hochlaufphase nach Plan zu realisieren und ist Berlin auf dem Pfad das Ziel einer vollständigen Elektrifizierung der Busflotte bis 2030 zu erreichen?“

Die Betriebsmehrkosten der erweiterten Hochlaufphase werden hingegen vollständig über das Baspaket finanziert, welches im jeweiligen Haushaltsjahr über den Titel 54045 abgerechnet wird. Hierzu zählt die notwendige Infrastruktur zu den Fahrzeugen sowie deren Betriebsmehrkosten bis zum Jahr 2035. Da diese Mittel in der im Verkehrsvertrag vereinbarten Vergütung ausgezahlt werden, ist die erweiterte Hochlaufphase nach Plan realisierbar.

Die Beschaffung der noch ausstehenden 90 Fahrzeuge wird im Rahmen des Sondervermögens Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) abgerechnet. Dieses ist nicht Teil des Doppelhaushalts 2022/23.

Zu Frage 169d „Wie ist der Stand der Umstellung der Busflotte? Welche weiteren Schritte sind geplant? Welchen Kosten entstehen in welchen Jahren bis zum geplanten Abschluss der Umstellung, mit welchen Fördermöglichkeiten wird gerechnet und aus welchen weiteren Titeln wird die Umstellung finanziert?“

Sowie zu Frage 170 „Wie viele Busse wurden in den Jahren 2020 und 2021 zu welchen Kosten beschafft? Wie viele Busse sollen in den Jahren 2022 und 2023 zu welchen Kosten beschafft werden?“

Derzeit sind 137 Elektrobusse der erweiterten Hochlaufphase im Einsatz, welche zu Mehrkosten gegenüber Dieselbussen von ca. 39,87 Mio. € im Jahr 2020 beschafft wurden. Für weitere 90 Busse besteht eine vertragliche Zusicherung des Herstellers, diese bis zum Ende dieses Jahres zu liefern, wodurch etwa 13 Prozent der Berliner Busflotte dekarbonisiert sein werden. Die Mehrkosten hierfür belaufen sich auf 24,73 Mio. €. Eine reine Beschaffungskostenbetrachtung verbietet sich bei Elektrobusen jedoch, da eine geringere Reichweite ggü. den zu ersetzenen Dieselbussen zu ganz erheblichen betrieblichen Mehrkosten über den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge führt. Deshalb wird mit dem Verkehrsvertrag ein 1:1-Ersatz angestrebt, der ganz wesentlich durch die Reichweite bestimmt wird. Der Erwerb von Bussen mit größeren und deshalb teureren Batterien mit einer höheren Reichweite führt also zu geringeren Lebenszykluskosten.

Im nächsten Schritt wird eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt, die die notwendige (Lade-)Infrastruktur im Stadtgebiet und auf Betriebshöfen bei Umsetzung des Leitindikators 1:1-Ersatz der Busse ermitteln soll. Aufbauend darauf erfolgt in nächsten Schritten der Um-/Neubau der acht notwendigen Betriebshöfe sowie die Installation der Ladeinfrastruktur auf Betriebshöfen und im Stadtgebiet, sodass ein Betrieb der neu anzuschaffenden Busse ermöglicht werden kann. Nachfolgende Tabelle stellt den vorläufigen Finanzierungsbedarf der Dekarbonisierung bis zum Jahr 2035 dar. Die Zahlen stammen aus der ersten Kalkulation der BVG zum Ergebnisbericht 2022 und sind daher noch nicht final mit dem Aufgabenträger abgestimmt.

Jahr	Chancenfokussiertes Szenario (Minimalbedarf) [in Mio. €]	Risikominimierendes Szenario (Maximalbedarf) [in Mio. €]
2020	85	85
2021	32	32
2022	76	80
2023	85	89
2024	133	161
2025	239	375
2026	168	242
2027	189	293
2028	240	398
2029	161	341
2030	157	306
2031	34	78
2032	99	174
2033	30	76
2034	62	129
2035	39	78
Summe	1.830	2.935

Die BVG erhielt Anfang des Jahres 2022 einen Förderbescheid aus einem Zuwendungsprogramm zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr über ca. 196 Mio. € für den Aufbau von Infrastruktur (Betriebshöfe und Ladepunkte) sowie für die Beschaffung von 350 Elektrobussen. Weitere Förderprogramme sind derzeit nicht veröffentlicht oder absehbar.

Die Umstellung auf alternative, nicht-fossile Antriebsenergien wird aus dem Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) sowie den Haushaltstiteln 54045 und 89113 finanziert.

Bericht Nr.: 72

Zuschüsse an die BVG für Ersatzinvestitionen des ÖPNV (Verkehrsvertrag)

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV C 53 /57

05.04.2022

☎ 9025 1636/1633

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 89114 Zuschüsse an die BVG für Ersatzinvestitionen des ÖPNV (Verkehrsvertrag)

Folgendes beschlossen:

[171] „Auflistung der konkreten Zuschüsse in entsprechenden Jahresscheiben“

(SPD, Grüne, Linke)

[172] Welche Ersatzinvestitionen sind hier perspektivisch zu leisten? Welche Maßnahmen wurden aus den Mitteln im Jahr 2021 finanziert? Welche sind für 2022 und 2023 bereits geplant?“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Zu Frage 171 „Auflistung der konkreten Zuschüsse in entsprechenden Jahresscheiben“

Der Erhalt der BVG-eigenen Infrastruktur ist eine Leistungspflicht des Verkehrsvertrags zwischen dem Land Berlin und der BVG (§ 33, § 50), welche durch das Land finanziert werden muss. In der vertraglichen Vergütung sind die aus § 33 Abs. 1 lit. a) und Abs. 2 entstehenden erwarteten Kosten (und Einnahmen) zum Erhalt (und den Betrieb) der Infrastruktur erfasst. Die erwarteten Kosten umfassen den Aufwand für Abschreibungen und Zinsen (sog. „Vertragsfinanzierung“), welcher Bestandteil der erwarteten Kosten für die Erbringung aller vertraglichen Leistungen ist. Die Summe aller erwarteten Kosten für die Erbringung der vertraglichen Leistungen wird mit den erwarteten Einnahmen verrechnet und so der Vergütungsbetrag an die BVG bestimmt. Daher wird, im Gegensatz zur Schienenfahrzeugbeschaffung (Titel 0730/89118), für die Ersatzinvestitionen kein direkter Ausgleich der angefallenen Abschreibungen und Zinsen geleistet. Die im Rahmen der vertraglich festgelegten Abstimmungsprozesse (Vorhabenplanung, Vorhabenklausur) vereinbarten und überwachten Infrastrukturvorhaben mit Vertragsfinanzierung sind somit als Bestandteil der vertraglichen Vergütung abgegolten. Im Anhang 8 des BVG-Verkehrsvertrags sind in den Jahren 2022 und 2023

erwartete Kosten im Umfang von 115,3 Mio. Euro bzw. 90,4 Mio. Euro für vertragsfinanzierte Ersatzinvestitionen eingeplant.

Da aus den vorgenannten Gründen keine separate Vergütung von vertragsfinanzierten Ersatzinvestitionen erfolgt, sondern dieser Bestandteil der vertraglichen Vergütung sind, wurden die im Jahr 2021 zur Verfügung stehenden Mittel im Rahmen der Deckungsfähigkeit dem Titel 0730/54045 zugeführt, aus dem die vertragliche Vergütung geleistet wird. Dieses Vorgehen ist auch in den Jahren 2022 und 2023 denkbar.

Wesentliche vertragsfinanzierte Ersatzinvestitionen sind in der Regel die Modernisierung von U-Bahnhöfen, die Erneuerung von Beleuchtungs-, Fahrstrom-, Fernmelde-, Zugsicherungs- und Gleisanlagen bei U-Bahn und Straßenbahn sowie die Modernisierung/Erneuerung von BVG-eigenen Gebäuden.

Zur Frage 172 „Welche Ersatzinvestitionen sind hier perspektivisch zu leisten? Welche Maßnahmen wurden aus den Mitteln im Jahr 2021 finanziert? Welche sind für 2022 und 2023 bereits geplant?“

Es wird zunächst auf die Antwort der Frage der Fraktionen von SPD, Grüne und Linke verwiesen.

Wesentliche vertragsfinanzierte Ersatzinvestitionen sind in der Regel die Modernisierung von U-Bahnhöfen, die Erneuerung von Beleuchtungs-, Fahrstrom-, Fernmelde-, Zugsicherungs- und Gleisanlagen bei U-Bahn und Straßenbahn sowie die Modernisierung/Erneuerung von BVG-eigenen Gebäuden. Jedes Jahr werden weit über 100 verschiedene vertragsfinanzierte Investitionsvorhaben mit einem Gesamtvolumen (i.d.R. über mehrere Jahre) von mehr als 2,5 Mio. Euro durchgeführt. Eine Auflistung aller Vorhaben ist daher an dieser Stelle nicht sinnvoll.

Vertragsfinanzierte Ersatzinvestitionen mit einem Volumen von mehr als 2 Mio. Euro im Jahr 2021 waren nach Angaben der BVG folgende:

- Modernisierung/Instandsetzung der U-Bahnhöfe Bismarckstraße, Rathaus Steglitz, Yorckstraße und Alexanderplatz
- Erneuerung der Videotechnik auf allen U-Bahnhöfen
- Erneuerung der Fahrzeugortung/-Identifikation U-Bahn (LISI)
- Erneuerung von Stellwerkstechnik bei der U-Bahn
- Gleisbau Straßenbahn in der Langhansstraße
- Ersatzneubau Verwaltungsgebäude Usedomer Str.

Im Rahmen der Deckungsfähigkeit wurde der Ansatz des Jahres 2021 dem Titel 0730/54045 zugeführt, da der Ausgleich für den Erhalt der BVG-eigenen Infrastruktur (Vertragsfinanzierung für Ersatzinvestitionen) Teil des vertraglichen Vergütungsanspruchs ist und im Rahmen monatlicher Abschlagszahlungen an die BVG ausgezahlt wird. Dieses Vorgehen ist auch für die Jahre 2022 und 2023 denkbar.

Bericht Nr.: 73

Zuschüsse an die BVG für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen (ZSFB)

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV C 53

05.04.2022
9025 1636

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 89118 Zuschüsse an die BVG für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen (ZSFB)

Folgendes beschlossen:

[173] „Auflistung der konkreten Zuschüsse in entsprechenden Jahresscheiben“

(SPD, Grüne, Linke)

[174] Wie viele Straßenbahnfahrzeuge sollen bis wann und zu welchen Kosten beschafft werden? Wie viele U-Bahnfahrzeuge sollen bis wann und zu welchen Kosten beschafft werden?

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Zur Frage 173 „Auflistung der konkreten Zuschüsse in entsprechenden Jahresscheiben“

Aus dem Titel werden Zahlungen an die BVG für Beschaffungen von U-Bahn- und Straßenbahnfahrzeugen auf Grundlage des im Dezember 2020 abgeschlossenen Vertragsvertrages mit der BVG von 1.9.2020 bis 31.8.2035 geleistet.

Die Ansätze umfassen im Wesentlichen die Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsen) der von der BVG angeschafften bzw. noch zu beschaffenden Schienenfahrzeuge. Weiterhin ist im geringen Umfang eine direkte, über Zuwendungen finanzierte Beschaffung von Fahrzeugen in bereits laufenden Beschaffungsprogrammen vorgesehen.

Die Kapitalkosten der gemäß abgestimmten Beschaffungsprogramm zulaufenden Fahrzeuge wurden für die Jahre 2022 bis 2035 durch die BVG kalkuliert und über die Vertragslaufzeit geglättet, sodass eine einheitliche Jahresbelastung für den Landeshaushalt entsteht.

Im Zuge der Vertragsrevisionen in den Jahren 2024 und 2028 sowie nach Vertragsende 2035 erfolgt eine Abrechnung der tatsächlich entstandenen Kapitalkosten inkl. einer Anpassung der Zahlbeträge für den darauffolgenden Zeitraum.

Angaben in Euro	2022	2023
Abschreibungen für Schienenfahrzeuge	55.238.000	55.238.000
Zinsen für Schienenfahrzeuge	18.488.000	18.488.000
Zuwendungen für Schienenfahrzeuge (Direktbeschaffung)	13.854.000	2.004.000
Summe	87.580.000	75.730.000

Zur Frage 174 „Wie viele Straßenbahnfahrzeuge sollen bis wann und zu welchen Kosten beschafft werden? Wie viele U-Bahnfahrzeuge sollen bis wann und zu welchen Kosten beschafft werden?“

Insgesamt sollen im Rahmen der im Verkehrsvertrag finanziell abgesicherten Beschaffungen 168 Straßenbahnfahrzeuge und 1.074 U-Bahn-Wagen im Zeitraum 2020 bis 2030 beschafft werden (Sockel). Erforderliche Fahrzeuge für die geplanten Straßenbahnneubaustrecken mit Inbetriebnahme ab Mitte der 2020er Jahre sind mit dem jeweiligen Beschluss zum Bau der Strecken zu beschaffen und zu finanzieren (Optionen).

Derzeit erfolgen weitere Abstimmungen zwischen der BVG und dem Aufgabenträger zum Fahrzeugzulauf der Straßenbahnbeschaffung, sodass sich hier noch Abweichungen ergeben können. Der mit Abschluss des Verkehrsvertrags vereinbarte Zulauf der Fahrzeuge stellt sich wie folgt dar:

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Summe
U-Bahn (Anzahl Wagen, nur Sockel)												
BR IK Direktbeschaffung	36	20										56
ZSFB Mindestabruf Kleinprofil			10	6	96	28			72	50		262
ZSFB Mindestabruf Großprofil			12	4	96	124	108					344
ZSFB 1. und 2. Lieferoption Großprofil							36	134	68	74	100	412
Summe	36	20	22	10	192	152	144	134	140	124	100	1.074
Straßenbahn (Anzahl Fahrzeuge, nur Sockel)												
4. Option Flexity	14 +5*	2										16 +5*
Zusatzbeschaffung Flexity		2	19									21
ZSFB Mindestabruf				5	6	6	15	15	15	15	3	80
Weitere Beschaffungen						7	20	18		1		46
Summe	19	4	19	5	6	13	35	33	15	16	3	168

* Zulauf von 5 Fahrzeugen bereits Ende 2019

ZSFB = Zukunftssichere Fahrzeugbeschaffung

Die damit einhergehenden Investitionskosten verteilen sich wie folgt:

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Summe
U-Bahn (in Mio. Euro, nur Sockel)												
BR IK Direktbeschaffung	51,1	28,4										79,4
ZSFB Mindestabruf Kleinprofil	14,1		15,1	10,13	157,9	46,6			130,1	89,4		463,3
ZSFB Mindestabruf Großprofil	29,3		19,9	6,56	169,1	223,8	207,7					656,4
ZSFB 1. und 2. Lieferoption Großprofil							70,2	252,0	131,6	149,1	204,7	807,7
Summe	94,4	28,4	34,9	16,7	327,0	270,4	278,0	252,5	261,7	238,5	204,7	2.006,8
Straßenbahn (in Mio. Euro, nur Sockel)												
4. Option Flexity	18,6	11,2										29,8
Zusatzbeschaffung Flexity	1,2	17,5	10,5									29,2
ZSFB Mindestabruf			25,0	23,5	28,7	29,27	74,6	57,7	54,2	55,2	11,3	359,4
Weitere Beschaffungen						34,2	84,8	77,8		4,5		201,2
Summe	19,8	28,7	35,50	23,5	28,7	63,4	159,4	135,5	54,2	59,7	11,3	619,6

Bericht Nr.: 74

Zweckgebundene Einnahmen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

04.04.2022

V A

☎ 90254 7050

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

Titel 33190 Zweckgebundene Einnahmen vom Bund für Investitionen

Folgendes beschlossen:

„Welche Maßnahmen sind mit den Fördermitteln geplant?“

(SPD, Die Grünen, Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Es werden für die Radschnellverbindung 3 - Königsweg Fördermittel des Bundes bereitgestellt und bei diesem Titel vereinnahmt werden. Der Förderbescheid liegt vor.

Darüber hinaus soll für die Radschnellverbindung RSV 9 - Ostroute - ein Förderantrag gestellt werden.

Ein Förderantrag für mobile Fahrradboxen aus dem Programm "Stadt und Land" wurde gestellt. Diese Fördermittel sollen künftig auch bei dem Titel 33190 vereinnahmt werden.

Bericht Nr.: 75

Unterhaltung von Brücken

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
V D i.V.m. V C

05.04.2022

☎ 90254 7520/7400

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 – Tiefbau –

Titel 52102 Unterhaltung von Brücken, Tunnel - und Ingenieurbauwerken im Zuge von Straßen und Wegen

Folgendes beschlossen:

„Bitte Bericht zu Sachständen der Projekte 1-10“

(CDU)

„Bitte die Prioritätenfestsetzung für die Unterhaltung dieser Bauwerke erläutern. Mit welcher Entwicklung wird hier mittelfristig gerechnet?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Nachfolgend wird der Sachstand zu den Projekten 1- 10 erläutert.

zu 1. Schlossbrücke

Das Bauvorhaben zur Umsetzung der baulich zwingend erforderlichen Instandsetzungen ist abgeschlossen. Der kaufmännische Projektabschluss wird im Jahr 2022 vollzogen.

zu 2. Wiesenbrücke

Die Baumaßnahme befindet sich in der Grundlagenermittlung. Aufgrund von Prioritätensetzung und fehlender Personalkapazitäten konnten bislang noch keine Planungsleistungen beauftragt werden. Die erforderlichen Planungsleistungen sollen in 2022 beginnen.

Die 1935 auf den Widerlagern der 1891 errichtete Wiesenbrücke überspannt im Zuge der Wiesenstraße die Gleisanlagen der S-Bahn am Bhf. Humboldthain im Bezirk Mitte, Ortsteil Wedding.

Es handelt sich um eine 3-feldrige Stahlbrücke mit einer Gesamtlänge v. 38,33 m und einer Gesamtbreite von 26,20 m.

Wesentliche Instandsetzungsmaßnahmen müssen durchgeführt werden:

- Erneuerung des Korrosionsschutzes an Längs- und Querträgern und Buckelblechen, an Stützen, den Geländern und Lagern, Instandsetzung des Lagers unter dem äußeren Hauptträger (Gehwegbereich),
- Betoninstandsetzung der Widerlager und der südlichen Stützenreihe,
- Neubau der Fahrbahnplatte (Einstufungsberechnung) und der Gehbahnen,
- Erneuerung der Übergangskonstruktion, Beläge, Vogeleinflugschutz, Beton-Gesimse

zu 3. Putlitzbrücke

Die Baumaßnahme befindet sich in der Planungsphase. Auf Grund der verschiedenen technischen und projektspezifischen Randbedingungen wird die Baumaßnahme in mehrere Lose aufgegliedert. Aktuell laufen die Planungen zur Erstellung der Ausschreibungs- und Vergabeunterlagen zum Ersatzneubau und zur Grundinstandsetzung einzelner Gewölbe- und Stützbauwerke in den westlichen Rampenbereichen, sowie zum Austausch der Übergangskonstruktion sowie zur Verfüllung des bestehenden Fußgängertunnels. Ein Baubeginn für dieses Los ist in 2022 vorgesehen. Parallel laufen die Planungen und Abstimmungen zur Bauwerksbegutachtung und Erstellung der Instandsetzungskonzeption für das eigentliche Brückenbauwerk.

Die Putlitzbrücke mit ihrer im Süden anschließenden Rampe verbindet als wichtige Nord-Süd-Tangente die Stadtteile Moabit und Wedding.

Los 1:

Die 130 m lange Rampe besteht aus 7 Gewölben des Vorgängerbauwerkes, einem Fußgängertunnel und 2 Stützbauwerken. Die Übergangskonstruktionen sind stark geschädigt und müssen erneuert werden; im Bereich der Längsfuge der beiden Überbauten ist das Dichtprofil ebenfalls defekt und muss ausgetauscht werden. Hauptschäden in den Gewölben sind die massiven Undichtigkeiten. Darüber hinaus sind die Lastverteilungsstütze in den Gewölben 1 und 3 stark korrodiert, es sind zahlreiche Risse vorhanden. Notwendig sind die Verstärkung der Gewölbe mit einer Lastverteilungsplatte aus Stahlbeton, Erneuerung Abdichtung und Beläge der Fahr- und Gehbahnen des Überbaus.

Die Fahrbahn über den Gewölben ist eine wichtige Strecke für die Schwerlasttransporte vom Westhafen zu den Produktionsstätten der Siemens AG.

Los 2:

Neben den Schäden in den Gewölben weist die Brücke selbst Defizite auf, die ggf. einen Ersatzbau der Brücke erforderlich machen. Die Bauwerksuntersuchungen der Brücke sind aufgrund der Konstruktionsart (nur unter extremen Bedingungen begehbarer Stahlhohlkästen) äußerst schwierig und zeitintensiv, so dass für die Maßnahme noch kein wirtschaftliches und nachhaltiges Instandsetzungskonzept entwickelt werden konnte. Hinzu kommt eine erforderliche Instandsetzung von festgestellten Schäden an Schweißnähten. Die Planungen können erst nach Vorlage der abgeschlossenen Grundlagenermittlung und Festlegung zum Umfang der Baumaßnahmen beginnen.

zu 4. Roßstraßebrücke (incl. provisorische Leitungsbrücke)

Die Baumaßnahme ist weitestgehend abgeschlossen. Es sind noch Restleistungen am Gewölbebo gen erforderlich, welche in Abhängigkeit zur Witterung und zur erforderlichen Sperrung der Wasserstraße in 2022 eingeplant sind. Darüber hinaus sind noch die erforderlichen vertragsrechtlichen und kaufmännischen Projektaufgaben, u. a. mit den verschiedenen Leitungsunternehmen abzuschließen, welche sich voraussichtlich noch ins Jahr 2023 erstrecken werden.

Die Roßstraßebrücke liegt im Stadtteil Berlin-Mitte und überführt die Roßstraße im Zuge der Straßen Fischerinsel und Neue Roßstraße über den Spreekanal. Sie verbindet das südöstliche Ende der Fischerinsel mit dem umliegenden Stadtgebiet Berlins.

Wesentliche Instandsetzungsarbeiten wurden durchgeführt:

- Komplette Gewölbesicherung,
- Beläge der Fahr- und Gehbahnen komplett erneuern, lastverteilende Stahlbetonplatte einbauen,
- Brüstungen: säubern, neu verfugen, Rissverpressung,
- Sandsteinverkleidung: Ersatz schadhafter Platten und Vierungen, Strahlen, Neuverfugung.

Für die bauzeitlichen Leitungsumverlegungen wurde eine provisorische Leitungsbrücke errichtet und zwischenzeitlich zurückgebaut.

zu 5. Nordhafenbrücke

Die Maßnahme soll weitergeführt werden. Auf Grund der verschiedenen technischen und projektspezifischen Randbedingungen wird die Baumaßnahme in mehrere Lose aufgegliedert. Einzelne Lose wurden in 2021 bereits ausgeführt. Aktuell werden die Ausschreibungs- und Vergabeunterlagen zur Grundinstandsetzung des eigentlichen Brückenbauwerkes erstellt, die Bauleistungen sollen in 2022 beginnen.

Die Nordhafenbrücke überspannt als dreifeldrige Stahl-Hohlkastenbrücke im Zuge der Heidestraße / Sellerstraße den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal. Sie hat eine Gesamtlänge von ca. 168 m und eine Gesamtbreite von ca. 19 m.

Nach umfangreichen Prüfungen der Planungsunterlagen und Gutachten durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt ist ein geringerer Handlungsbedarf festgestellt worden, so dass eine Überarbeitung der Ausschreibungsunterlagen unabdingbar ist.

Wesentliche Instandsetzungsmaßnahmen sind durchzuführen:

- Austausch der Übergangskonstruktionen am nördlichen und südwestlichen Widerlager;
- Lageraustausch am südöstlichen Mittelpfeiler;
- Erneuerung der Mastbeleuchtung;
- Geländererneuerung;
- Erneuerung der Entwässerungsleitungen;
- Korrosionsschutz der Stahlborde / Stahlgesimse und der Hohlkästen; (innen und außen)

- Instandsetzung der Risse und Abplatzungen im Beton der Widerlager, Beschichtung;
- Austausch des Bohlenbelags inkl. Trägerbohlen;
- Korrosionsschutz Geländer und Träger am Fußgängersteg

zu 7. Lange Brücke - Instandsetzung der Behelfsbrücken

Die Maßnahme soll weitergeführt werden. Auf Grund der verschiedenen technischen und projekt-spezifischen Randbedingungen wird die Baumaßnahme in mehrere Lose aufgegliedert. Einzelne Lose wurden in 2021 bereits ausgeführt. Aktuell werden die Ausschreibungs- und Vergabeunterlagen zur Instandsetzung der außenliegenden Behelfsbrücke erstellt, die Bauleistungen sollen in 2022 beginnen.

Die Lange Brücke in Berlin Treptow-Köpenick überführt die Müggelheimer Straße über die Dahme. Da die Bestandsbrücke zu stark belastet und dem jetzigen Verkehr nicht gewachsen ist, wird der in Ost-West-Richtung laufende Verkehr über Behelfsbrücken abgewickelt. Bis zur Verkehrsfreigabe des Ersatzneubaus der Langen Brücke müssen die Behelfsbrücken verkehrssicher betriebsfähig bleiben.

Wesentliche Instandsetzungsarbeiten sind durchzuführen:

- Korrosionsschutz
- Erneuerung der Übergangskonstruktionen,
- Erneuerung von Fahrbahnplatten
- Erneuerung von Querträgern

zu 8. Brücke An der Wuhlheide

Als ehemalige Protokollstrecke überführt die Brücke an der Wuhlheide in Berlin Treptow-Köpenick die Straße An der Wuhlheide über die Treskowallee.

Die Brücke weist gravierende Mängel auf (Spannungsrißkorrosion; AKR (Alkali-Kieselsäure-Reaktion); Schrägrisse an Überbauten und stark ausgebildetes Rissbild an den Endquerträgern; Übergangskonstruktion beschädigt, Lastbeschränkung 3,5 t). Die Untersuchungen nach der Richtlinie zur Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Rahmen von Instandsetzungs-/Erneuerungsmaßnahmen bei Straßenbrücken (RI-WI.BRÜ) zeigen die Wirtschaftlichkeit eines Neubaus gegenüber einer Instandsetzung auf. Die verkehrliche Notwendigkeit einer kreuzungsfreien Querung wurde jedoch bis dato nicht nachgewiesen, so dass hier vorerst lediglich die Rückbaukosten in Ansatz gebracht wurden.

zu 9. Admiralbrücke

Die Baumaßnahme befindet sich in der Grundlagenermittlung. Die erforderlichen Planungsleistungen sollen in 2022 beginnen. In 2022 und 2023 sind Planungsleistungen veranschlagt. Ein Beginn der Instandsetzungsarbeiten wird 2024 angestrebt.

Die Admiralbrücke, Baujahr 1882 in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg im Zuge der Admiralstraße / Grimmelstraße über den Landwehrkanal weist gravierende Mängel (Lagerschäden; korrodierte Buckelbleche; Abplatzungen und Ausblühungen am Verblendmauerwerk, Durchfeuchtung der Widerlagerwände) auf.

zu 10. Lindentunnel - Abbruch/Verfüllung + Instandsetzung

Die Maßnahme soll weitergeführt werden. Auf Grund der verschiedenen technischen und projektspezifischen Randbedingungen wird die Baumaßnahme in mehrere Lose aufgegliedert. Einzelne Lose wurden in 2021 bereits ausgeführt.

Der Lindentunnel wurde in den Jahren 1914 bis 1916 als Straßenbahntunnel erbaut. Das Bauwerk unterquert die Straße Unter den Linden im Stadtbezirk Mitte. Er beginnt heute rund 80 Meter südlich der Dorotheenstraße. Der Haupttunnel (nördlicher Teil) führt zwischen der Humboldt-Universität und dem Maxim-Gorki-Theater zur Straße und teilte sich Unter den Linden in einen Ost- und Westtunnel. Der Tunnel hatte ab 1952 keine verkehrliche Bedeutung mehr. Seit 1992 befindet sich der Tunnel in der Vermögensträgerschaft der SenUMVK. Teile des Tunnels werden heute als Kulissenlager des Maxim-Gorki-Theaters und als Entrauchungskanal der Tiefgarage unter dem Bebelplatz genutzt.

Die Zustandsnote gemäß den Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 liegt bei 3,5. Die Standsicherheit und Dauerhaftigkeit des Tunnels sind beeinträchtigt. Zurzeit wird der Tunnel im Straßenbereich durch eine Notabstützung gesichert. Es mussten Verkehrsbeschränkungen auf 18 t angeordnet werden. Aktuell erfolgt eine Bewertung der weiteren Maßnahme insbesondere zur aktuellen Standsicherheitsproblematik als kurzfristige Maßnahme sowie die Klärung der weiteren Maßnahmen insbesondere in Verbindung mit der Nutzung des Tunnels.

„Bitte die Prioritätenfestsetzung für die Unterhaltung dieser Bauwerke erläutern. Mit welcher Entwicklung wird hier mittelfristig gerechnet?“

Die Prioritäten in der Unterhaltung ergeben sich in erster Linie aus der regelmäßigen Bauwerksprüfung nach DIN 1076, die den äußeren Zustand der Ingenieurbauwerke bewertet. Die Bewertung erfolgt nach den Hauptmerkmalen Standsicherheit, Verkehrssicherheit, Dauerhaftigkeit.

Weiteres Kriterium ist der sogenannte Traglastindex, der die strukturellen Eigenschaften eines Tragwerks beurteilt. Der Traglastindex ergibt sich aus dem Vergleich zwischen Soll- und Ist-Tragfähigkeit einer Brücke. Mit der „Richtlinie für die Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand (Nachrechnungsrichtlinie)“ werden die Bauwerke hinsichtlich der Tragfähigkeit untersucht, ob ein Bauwerk den heutigen Verkehrsanforderungen gerecht wird und dem Ziellastniveau/ der Soll-Tragfähigkeit gegenübergestellt. Es fließen die Verkehrsbelastung, der Verkehrszusammensetzung, der Schwerverkehrsanteil und die Lage im Verkehrsnetz ein.

Weitere Anhaltspunkte für eine Priorisierung sind baustoffliche Defizite, wie Spannungsrisskorrosion, Alkali-Kieselsäure-Reaktion, Koppelfugen oder rechnerische Defizite, die sich erst mit der Fortentwicklung der technischen Regelwerke herauskristallisiert haben.

Alle diese Sachverhalte werden von den Brückingenieuren der SenUMVK zusammengetragen, bewertet und zu einer Projektliste zusammengefasst. Die Abarbeitung erfolgt in Abhängigkeit finanzieller und personeller Kapazitäten neben den Projekten des Ersatzneubaus und Investitionen in neue Bauwerke.

Derzeit befindet sich ein Erhaltungsmanagementsystem für Ingenieurbauwerke (EMS-I) in der Entwicklung, mit dem die vorgenannten Eingangsparameter automatisiert einfließen und eine objektive Reihung notwendiger Erhaltungsmaßnahmen ausgegeben wird. Die digitale Anwendung befindet sich der Testphase.

Eingangsparameter sind:

- Bauwerkszustandsnote
- Traglastindex
- Lage im Straßennetz nach StEP (Stadtentwicklungsplan)-Kategorie
- Verkehrsbelastung
- ÖPNV
- Wirtschaftsverkehr
- Radverkehrsplan

Nachfolgend werden die Gründe für eine Priorisierung erläutert:

- Wiesenbrücke - Priorisierung aufgrund des Bauwerkszustandes und des Brückenalters.
- Putlitzbrücke - Priorisierung aufgrund des Bauwerkszustandes, der Lage in Hauptstraßennetz und Anbindung für Schwertransporte.
- Nordhafenbrücke - Priorisierung aufgrund des Bauwerkszustandes und der Lage in Hauptstraßennetz.
- Lange Brücke - Instandsetzung der Behelfsbrücken - Priorisierung aufgrund des Bauwerkszustandes, der Lage in Hauptstraßennetz und der Nutzung durch den ÖPNV, sowie der Nutzung von zwei Behelfsbrücken seit 1994.
- Brücke An der Wuhlheide - Priorisierung aufgrund von baustofflichen Defiziten und einer Lastbeschränkung von 3,5 t.
- Admiralbrücke - Priorisierung aufgrund des Bauwerkszustandes, der historischen Bauwerkssubstanz der 1882 errichteten Brücke und einer Lastbeschränkung von 2,8 t.
- Lindentunnel - Priorisierung aufgrund des Bauwerkszustandes und Lastbeschränkung auf 18 t.

Im Zuge von Organisationsänderungen wurden in der für die Ingenieurbauwerke des Landes Berlin zuständigen Tiefbauverwaltung Voraussetzungen geschaffen, um die enormen Aufgaben zum Abbau des eingetretenen Instandhaltungsrückstaus im Brückenbau zielgerichtet angehen zu können. Dazu bedarf es einer kontinuierlichen und stetigen Bereitstellung von Finanzmitteln sowohl für die Bauwerkserhaltung und für Ersatzinvestitionen. Gleichzeitig ist den Anforderungen des Berliner Mobilitätsgesetzes Rechnung zu tragen.

Weiter bedarf es einer gezielten Erweiterung der personellen Ausstattung und der langfristigen Personalbindung, um dem demografischen Wandel des Personalbestandes entgegenzuwirken. Darüber hinaus besteht ein sehr hoher Druck bezüglich der Personalbindung und Personalgewinnung,

da bei den verschiedenen anderen privaten und öffentlichen Arbeitgebern ein erheblicher Fachkräftemangel an Bauingenieuren/-innen herrscht.

Bericht Nr.: 76

Gewässerunterhaltung

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

05.04.2022

V B

90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

Titel 52103 Unterhaltung von wasserwirtschaftlichen Anlagen in Gebieten Berlins mit hohen Grundwasserständen

Folgendes beschlossen:

„Bitte genauere Erläuterung der Sachstände zu den Projekten 1-4“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Es handelt sich nicht um Projekte, sondern um Unterhaltungsaufgaben an den Gewässern in der Zuständigkeit der Abteilung Tiefbau.

Die Notwendigkeit ist gesetzlich begründet: Berliner Wassergesetz (BWG), Berliner Naturschutzgesetz (NatSchGBln), Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/AbfG Bln) und ergibt sich aufgrund der auszuführenden gesetzlichen Verpflichtungen nach dem AZG als Aufgabe der Hauptverwaltung und der dringend durchzuführenden unabsehbaren Erhaltungsmaßnahmen an der Gewässerunterhaltung.

Ohne die erforderlichen Instandsetzungen kann es infolge von Havarien (z.B. Rückstau und Überflutung in den angeschlossenen Gewässern) zu Schäden an Grundstücken und Anlagen Dritter kommen und damit zu Folgeschäden durch Schadensersatzforderungen gegen das Land Berlin führen. Auch Anlagen des Landes Berlin können aufgrund von Havarien Schaden nehmen, was direkte Auswirkungen auf die infrastrukturelle Beschaffenheit der jeweiligen Umgebung hätte (z.B. Sperrung von Wegen und Querungen).

Infolge des jahrelangen Instandhaltungsrückstaus und um Schadensersatzforderungen gegen das Land Berlin abzuwenden, ist es dringend geboten, die seenartigen Gewässer und Becken zu entschlammten, damit deren Rückstaufunktion sowie der ungehinderte Abfluss weiterhin und jederzeit gewährleistet wird.

Die notwendigen Haushaltskonsolidierungen führten im Haushaltsjahr 2022 zu einem Ansatz von 8.800.000 €.

Die ermittelten Ansätze 2022/2023 ergeben sich aus der Notwendigkeit der unabweisbaren Unterhaltungspflicht an den fließenden Gewässern 1. und 2. Ordnung gemäß §§ 39-49 Berliner Wassergesetz (hier u.a. Räumung des Gewässerbetts, Erhaltung des ordnungsgemäßen Zustandes für den Wasserabfluss, Freihaltung, Schutz und Unterhaltung der Ufer(-befestigungen) infolge des nicht weiter aufschiebbaren Instandhaltungsrückstands, der erreichten maximalen Standzeit von Uferbefestigungen und -anlagen, vorzunehmender Sicherungsmaßnahmen an Uferwänden der Gewässer 1. Ordnung, der aktuellen Marktpreise und Mehraufwendungen infolge von verstärkten Starkregen- und Sturmereignissen sowie Hitzeperioden (Fischsterben) sowie aus gesteigerten Gestaltungs- und Unterhaltungsanforderungen an Gewässern, ihren Ufern und Uferrandstreifen aus den europaweit abgestimmten Bewirtschaftungszielen wie der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)).

Beispiele für nicht weiter aufschiebbare Maßnahmen sind die seit langem angekündigte Entschlammlung des Hermsdorfer Sees (Baufeldfreimachung erfolgt, Bauleistung bereits submittiert, Beauftragung in 2022), die laufende Entschlammlung des Bäketeichs (Teilabrechnung in 2022), die Sofortsicherung von standsicherheitsgefährdeten Uferbereichen am Neuköllner Schifffahrtskanal (Bauleistung beauftragt, weitere Abschnitte folgen), die Entschlammlung des Neuköllner Schifffahrtkanals zur Sicherung der Befahrbarkeit und vorlaufend zum Neubau der Schleuse und von Uferbefestigungen.

Auch ist von erheblichen Kostensteigerungen in der (Bau-)Wirtschaft auszugehen sowie von höheren Entsorgungskosten beispielsweise für Baggergut aus Gewässern.

Bericht Nr.: 77 mit Anlage

Bauvorbereitungsmittel

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
V A B 2 i.V.m. V B, V C

04.04.2022

 90254 7075

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 – Tiefbau –

Titel 54040 Bauvorbereitungsmittel

Folgendes beschlossen:

„Warum sind die Ansätze 2022 und 2023 höher als das Ist 2020 bzw. wie begründet die Senatsverwaltung den Mehrbedarf (bitte Projekte tabellarisch mit jeweiligen Kosten auflisten)? Können Restmittel für andere Tiefbaumaßnahmen verwandt werden?

Bitte um Sachstandsbericht zum Vorhaben Gertraudenbrücke.

Bitte um Darstellung der Maßnahmen zum Ausbau der Wuhle inklusive Zeitplan.“

(SPD, Die Grünen, Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Der Mehrbedarf gegenüber den Ansätzen der vergangenen Jahre begründet sich in der Notwendigkeit des Abbaus des Instandhaltungsrückstaus der verkehrlichen Infrastruktur (Straße, Ingenieurbau, Wasserbau). Der Ansatz ist zwingend erforderlich.

Die stetig ansteigenden Ausgaben sind zum einen durch die durchzuführenden Leistungsumfänge der jeweiligen Maßnahmen und zum anderen durch die aktuelle Preisentwicklung der zu beauftragenden Planungsleistungen verursacht. Dieses erfordert eine Erhöhung der Ansätze für die Haushaltsjahre 2022 und 2023.

Im Zuge der Haushaltskonsolidierung wurden die Ansätze auf jeweils 5.000.000 € gekürzt. Eine tabellarische Auflistung der einzelnen Maßnahmen finden Sie in der Anlage.

Planungen für Maßnahmen, die zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zum Abbaus des Instandhaltungsrückstaus erforderlich sind, können - nach Zustimmung der Senatsverwaltung für Finanzen - eingeleitet werden können.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Titel 54040 mit dem Einnahmetitel 26109 „Erstattungen von Bauvorbereitungsmitteln“ korrespondiert. Beide Titel weisen Ansätze in Höhe von 5.000.000 Mio. € /Haushaltsjahr auf. Minderausgaben führen in Folgejahren zu Mindereinnahmen in gleicher Höhe.

Die Projekte mit den jeweiligen Kosten sind der Anlage zu entnehmen.

„Bitte um Sachstandsbericht zum Vorhaben Gertraudenbrücke.“

Im Zuge des Straßenzuges Leipziger Straße-Spittelmarkt-Gertraudenstraße (B 1) im Bezirk Mitte zu Berlin liegt die Neue Gertraudenbrücke. Die Brücke wurden im Zuge der Neuordnung des Straßenzuges in den 1970 er Jahren errichtet.

Die Neue Gertraudenbrücke überspannt als Einfeldbrücke mit ca. 35 m Spannweite den Spreekanal. Die getrennten Überbauten sind 15,5 m bzw. 18 m breit. Das Tragwerk besteht aus Stahlträgerrosten mit orthotropen Fahrbahnplatten. Die unter der Brücke befindlichen Uferwege (Fuß- und Radverkehr) werden neben der Brücke durch Rampen erschlossen. Die dazugehörigen Schwerge wichtsmauern gehen in die Widerlager über und sind dem Brückenbauwerk zugeordnet.

Die Neue Gertraudenbrücke wurde 2019 auf Basis der Nachrechenrichtlinie berechnet. Es wurden Defizite in den Ermüdungsnachweisen, bei der Restnutzungsdauer und der Tragfähigkeit der Widerlager erkennbar, die Sofortmaßnahmen erforderlich machten.

Aufgrund der umfänglichen rechnerischen Defizite und im Hinblick auf die zusätzlich aus dem Straßenbahnverkehr zu erwartenden zusätzlichen Verkehrslasten muss die Neue Gertraudenbrücke durch einen Ersatzneubau ersetzt werden.

Aktuell wird auf Grundlage des vorliegenden Senatsbeschlusses 08/2021 der Realisierungswettbewerb mit integrierten Ideenteil vorbereitet.

Die Neue Gertraudenbrücke soll den wachsenden Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten gerecht werden. Dabei soll die neue Gertraudenbrücke ein hohes Maß an Anpassungsfähigkeit bezüglich der Nutzung und Flexibilität, unter Berücksichtigung künftiger Verkehrsentwicklungen aufweisen.

Wesentliche Anforderung stellt die Umverteilung der vorhandenen Verkehrsflächen, hin zu einer verkehrswendetauglichen Brücke mit einer deutlichen Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes dar. Optimale Anbindung der Verkehrsbeziehungen, die Berücksichtigung der geplanten Straßenbahnanlage, die Schaffung von attraktiven Fuß- und Radverkehrsanlagen und die städtebauliche Gestaltung unter Beachtung der denkmalschutzrechtlichen Randbedingungen sind wesentliche Zielsetzungen dieser komplexen Infrastrukturmaßnahme in Berlins Mitte.

Parallel wird ein Traglastgutachten erstellt, welches den Zustand der alten Gertraudenbrücke darlegt und die weiteren Nutzungsmöglichkeiten beschreibt.

„Bitte um Darstellung der Maßnahmen zum Ausbau der Wuhle inklusive Zeitplan.“

Planungen zum Ausbau der Wuhle sind aktuell nicht vorgesehen. Die konzeptionelle Vorplanung soll bis voraussichtlich 2024 vorliegen. Der weitere Zeitablauf wird im Anschluss in Abhängigkeit von den vorgesehenen Umbaumaßnahmen bestimmt.

Anlage 1

Die prognostizierten Ausgaben der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz sind für die Inanspruchnahme von Bauvorbereitungsmitteln für die folgenden Maßnahmen eingeplant:

Maßnahme	Baubeginn	2022		2023	
Straßenbaumaßnahmen Titel 720 01					
120 Erneuerung der Charlottenstraße zwischen Dorotheen- straße und der Straße Unter den Linden	2024		20,0		20,0
128 Erneuerung der Fahrbahn der Karl-Liebknecht-Straße zw. Torstraße bis Memhardtstraße und Erneuerung der Memhardtstraße	2024 (verschoben von 2023)		120,0		0,0
140 Straße des 17. Juni zwischen Ytzhak- Rabinstraße und Großer Stern	2024		150,0		150,0
151 Umbau von Quartierstraßen im Klosterviertel (Bereich Molkenmarkt, Klosterviertel)	2024		50,0		80,0
152 Erneuerung der Fahrbahn der Krausenstraße zwischen Axel-Springer- Straße und Friedrichstraße	2023		100,0		0,0

	Maßnahme	Baubeginn	2022		2023
153	Erneuerung der Zimmerstraße zwischen Friedrichstraße und Jerusalemer Straße	2023	100,0	0,0	
xxx	Erneuerung der Straße Unter den Linden von Pariser Platz bis Schloßbrücke	2025	200,0	200,0	
xxx	Erneuerung der Rochstraße zwischen Dirksenstraße und An der Spandauer Straße	2024	10,0	20,0	
xxx	Erneuerung der Lichtenberger Straße zwischen Holzmarktstraße und Strausberger Platz	2025	50,0	50,0	
Zwischensumme Titel 720 01			800,0	520,0	
Titel 720 02					
102	Heidestraße Süd v. Minna-Cauer Str. bis Jean-Monnet-Straße	2025	10,0	10,0	
172	Umbau von Abschnitten der B 96a (Schnellerstraße, Michael-Brückner-Straße, Adlergestell) von Rixdorfer Straße bis Köpenicker Straße	2024	50,0	80,0	
183	Grundhafte Erneuerung der Prenzlauer Promenade (B 109) zwischen Am Steinberg bis Rothenbachstraße	2024	150,0	650,0	

	Maßnahme	Baubeginn	2022		2023	
			2022	2023	2022	2023
190	Erneuerung / Umbau der Berliner Allee zwischen Pistoriusstraße und Rennbahnstraße (B 2)	2024			100,0	120,0
191	Neubau eines Straßenabschnittes zwischen Romain-Rolland-Straße und Blankenburger Straße	2025			50,0	100,0
192	Erschließung Gartenfeld	2024	200,0	300,0		
xxx	Netzelement N1-Heinersdorf	2025	100,0	120,0		
xxx	Verlegung / Neubau der Michelangelostraße	2024	150,0	150,0		
xxx	Erneuerung der Königstraße (B 1) zwischen Friedenstraße und Kronprinzessinnenweg	2024	300,0	200,0		
xxx	Erneuerung der Schloßstraße / Unter den Eichen (B1) zwischen Thielallee und Wolfensteindamm	2025	300,0	250,0		
xxx	Folgemaßnahme im Zusammenhang mit dem Neubau der A 100, 16. BA, Umbau Knotenbereich Puschkinallee / Am Treptower Park / Bouchestraße und S-Bahnhof Treptow	2024	50,0	50,0		
xxx	Grundhafte Erneuerung der B1/ B5 zwischen Bezirksgrenze Friedrichshain - Kreuzberg	2025	200,0	200,0		

Maßnahme	Baubeginn	2022	2023
/ Lichtenberg bis Rhinstraße			
Zwischensumme Titel 720 02		1.660,0	2.230,0
Summe Straßenbau Gesamt		2.460,0	2.750,0
Straße und Brücke			
720xx Ostumfahrung Bahnhofstraße	noch unklar	150,0	250,0
Wasserbaumaßnahmen			
723 33 Ausbau der Wuhle	2024	150,0	150,0
Neu Neubau der Uferbefestigung der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) von Mühlendammschleuse (km 17,8) bis zur Elsenbrücke (km 22,0)	2024	500,0	500,0
Neu Neubau der Uferbefestigung der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) von Elsenbrücke (km 22,0) bis zum Britzer- Verbindungskanal (km 26,5) inkl. Schifffbare Nebengewässer	2026 (verschoben von 2024)	500,0	500,0
Neu Neubau der Uferbefestigung der Spree-Oder- Wasserstraße (SOW) von Britzer-Verbindungskanal	2026 (verschoben von 2025)	500,0	500,0

Maßnahme	Baubeginn	2022	2023
(km 26,5) bis zur Altstadt Köpenick (km 33,2)			
Summe Wasserbau Gesamt		1.650,0	1.650,0
Brückenbaumaßnahmen			
727 03 Dunckerbrücke	2024	50,0	0,0
727 05 Ossietzkybrücke	2025	20,0	20,0
727 07 Lange Brücke	2024	200,0	300,0
727 11 Östlicher Eichwerdersteg	2024	50,0	50,0
727 12 Schönfließer Brücke	2024	30,0	50,0
727 16 Schönhauser Allee-Brücke	2024	200,0	200,0
727 17 Mühlendammbrücke (10%iger Eigenanteil veranschlagt)	2024	50,0	50,0
727 74 Nördliche Rialtoringbrücke	2024	20,0	20,0
727 80 Köpenicker-Allee-Brücke	2024	100,0	100,0
727 88 Gertraudenbrücke	2024	200,0	300,0
727 89 Spittelmarktbrücke	2024	100,0	100,0

Maßnahme	Baubeginn	2022	2023
722xx Fußgängerbrücke Europacity	2025	10,0	50,0
727xx Brücke in Hellersdorf	2025	10,0	10,0
727xx Schulenburgbrücke	2025	100,0	400,0
Summe Brückenbau Gesamt		1.140,0	1.650,0
Gesamt Bauvorbereitung 540 40 zum Zeitpunkt der Haushaltsanmeldung		5.400,0	6.300,0
72001 127 *Torstraße (Maßnahme verschoben von 2022 auf	2024	50,0	50,0
72002 118 *Westumfahrung Bahnhofstraße (Maßnahme verschoben von 2022 auf	2024	100,0	100,0
Gesamt Bauvorbereitung 540 40 mit verschobenen Maßnahmen		5.550,0	6.450,0
Festsetzung Senatsbeschluss		5.000,0	5.000,0

Bericht Nr.: 78

Straßen im zentralen Bereich

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

06.04.2022

V B

☎ 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 – Tiefbau –

Titel 72001 Maßnahmen des Straßenbaus im Zentralen Bereich und im Bereich des Potsdamer/Leipziger Platzes

Folgendes beschlossen:

„Bitte Sachstandsbericht zu allen Projekten bis Seite 196“

(CDU)

Folgendes beschlossen:

„Warum wurde der Ansatz erhöht?

Sind unter den aufgeführten Straßenbaumaßnahmen Projekte, die die Leistungsfähigkeit der Straßen für den motorisierten Individualverkehr erhöhen und welche sind dies ggf.? Mit welcher Zunahme an CO2-Emissionen durch motorisierten Verkehr wird ggf. durch die jeweiligen Maßnahmen pro Jahr gerechnet?“

(SPD, Grüne, Linke)

Zu Folgendes beschlossen:

„Bitte Sachstandsbericht zu allen Projekten bis Seite 196“

Hierzu wird berichtet:

Sachstand:

UK 125 – Tourismusnahe Umgestaltung des Umfeldes der Museumsinsel –

Die Ausstattung und die Gehwegsituation im Umfeld der Museumsinsel sind für ein touristisches Hauptzentrum Berlins nicht zeitgemäß und entsprechen nicht den Anforderungen an diesen Ort als Weltkulturerbe.

Die Fahrbahnen und Gehwege / Nebenanlagen und die Beleuchtungsanlagen der Abschnitte Planckstraße und Bodestraße sowie die ufernahen Straßenbauabschnitte Am Weidendamm, Am Kupfergraben und Am Zeughaus müssen aufgrund des sehr schlechten Zustandes grundhaft erneuert werden.

Die Baumaßnahme gliedert sich in vier Straßenbauabschnitte:

Teil 1: Planckstraße,

Teil 2: Bodestraße,

Teil 3: Am Weidendamm (Spreeufer) und Am Kupfergraben (Spreeufer zwischen Ebertsbrücke und Monbijoubrücke) und

Teil 4: Am Kupfergraben zwischen Monbijoubrücke und Eiserne Brücke sowie Am Zeughaus zwischen Eiserne Brücke und Schloßbrücke (Spreekanalufer).

mit unterschiedlichen Planungs- und Ausführungszeiträumen.

Für den Straßenbauabschnitt Planckstraße soll im Haushaltsjahr 2022 mit der Bauausführung begonnen werden.

Die Planung der Bodestraße wird weitergeführt. Nachdem die Teil-BPU vorliegt, wird vor Einstieg in die Ausführungsplanung ein Abgleich mit den aktuellen Rahmenbedingungen (Modifikation Verkehrskonzept / neues Regelwerk / Baumaßnahmen des Bundes) vorgenommen.

Für die Straßenabschnitte Teil 3 und 4 „Am Weidendamm zwischen Ebertbrücke und Monbijoubrücke“ sowie „Am Kupfergraben zwischen Monbijoubrücke und Eiserne Brücke sowie Am Zeughaus und Schloßbrücke“ sind zunächst umfangreiche Uferinstandsetzungsmaßnahmen bzw. Neubau von Uferwänden erforderlich. Die weiteren Planungen für diese Straßenabschnitte werden zum gegebenen Zeitpunkt fortgeführt.

Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 24. September 2012 in Höhe von 9.820.000 € liegen vor. Eine Überarbeitung in Form der 1. geprüften Teil-Bauplanungsunterlagen vom 10. September 2019 in Höhe von 1.570.000 € ist in diesem Betrag kostenneutral bereits enthalten.

Die Maßnahme wird im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert (vgl. Kapitel 1330, Titel 88307). In den Gesamtkosten sind förderfähige Gesamtkosten in Höhe von 2.679.041,74 € enthalten. Somit ist bei der Berechnung der 10%ige Eigenanteil des Landes Berlin in Höhe von 267.904,17 € (10 v. H. der förderfähigen Kosten) zzgl. der nicht förderfähigen Kosten in Höhe von 7.140.958,26 € zu berücksichtigen, sodass die Veranschlagung in Höhe von 7.408.862,43 € erfolgt.

UK 127 – Erneuerung der Torstraße zwischen Chausseestraße und Karl-Liebknecht-Straße

Die Befestigung der Torstraße und der angrenzenden Seitenbereiche befinden sich in einem unzureichenden Bauwerkszustand. Der Fahrbahnaufbau entspricht keiner Standardbauweise und ist für den herrschenden Verkehr nicht bemessen. Weitere Ursachen für die vorhandenen Schäden sind Rissbildungen in dem gealterten Asphalt, die wiederum durch Wassereintritt und Frost-Tau-Wechsel zu Hohllagen zwischen Asphalt und Pflaster und somit zu Aufbrüchen in der Fahrbahn führen. Durch

die punktuellen Sanierungen durch den Bezirk im Rahmen der Unterhaltungspflicht kann die Verkehrssicherheit nicht mehr dauerhaft gewährleistet werden. Derzeit gibt es in der Torstraße keine Radverkehrsanlagen, was weder dem entsprechenden Verkehrsbedürfnis noch den verkehrspolitischen Zielen entspricht.

Aufgrund dessen hat der Bezirk Mitte die grundhafte Erneuerung der Torstraße zwischen Chausseestraße und Karl-Liebknecht-Straße im Rahmen der Zuständigkeit gem. § 4 Abs. 1 AZG i. V. m Nr. 10 Zuständigkeitskatalog bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz angemeldet.

Neben der grundhaften Erneuerung werden durchgehende Radverkehrsanlagen angeordnet.

Aufgrund der Vielzahl bereits im Vorfeld erkennbarer Betroffener erweist sich das Vorhaben als äußerst komplex. Hierbei stellt der öffentliche Personennahverkehr das größte Abstimmungs- und Klärungspotential da. Dieses hat weitreichende Folgen für die Planung und auch die Ausführung der Baumaßnahme und werden Maßnahmen Dritter (BVG, BWB, NBB, Vattenfall etc.) beinhalten.

Es liegen Vorplanungsunterlagen vom 28.10.2020 über 19.790.000 € vor.

UK 128 – Erneuerung der Fahrbahn der Karl-Liebknecht-Straße zwischen Torstraße bis Memhardstraße und Memhardstraße

Baubeginn der Maßnahme ab dem Haushaltjahr 2024 | Im Zuge der Haushaltsplanberatung wurde die Maßnahme bereits von 2023 (-500.000 €) nach 2024 verschoben.

Die östliche Fahrbahnseite der Karl-Liebknecht-Straße wurde bereits im Jahr 2011 grundhaft ausgebaut und umgestaltet. Die vom Bauvorhaben betroffene westliche Seite der Karl-Liebknecht-Straße besteht derzeit aus drei asphaltierten Fahrspuren, wovon eine der Spuren als eine Busspur ausgewiesen ist, auf die gleichzeitig der Radfahrverkehr geführt wird und entsprechend auch ein reger Radfahrverkehr stattfindet, ohne dass eine geeignete verkehrssichere Radfahrerverkehrsführung existent ist. Die Memhardstraße besteht derzeit aus zwei asphaltierten Fahrspuren je Richtung, wovon eine der Spuren als eine Busspur je Richtung ausgewiesen ist. Der Radfahrverkehr wird auf der Fahrbahn mittels markiertem Radfahrerschutzstreifen geführt.

Die Fahrbahnen zeigen eine Vielzahl an Längs-, Quer- und Netzrissen bis hin zu Fahrbahneinbrüchen und -versackungen auf. Es ist daher davon auszugehen, dass die Haltbarkeit der Asphaltflächen nur noch zeitlich begrenzt ist. Diese Schadenbilder lassen auf einen schadhaften Unterbau schließen. Neben diversen Schlaglöchern mit Rissbildungen unterschiedlicher Art, sind Spurrinnen und vereinzelte Asphaltaufschiebungen bzw. -aufquellungen zu verzeichnen. Diese Bilder lassen zum einen auf eine Ermüdung des Asphaltes in den einzelnen Schichten und zum anderen auf eine verkehrliche Überbeanspruchung des derzeit dimensionierten Straßenaufbaus schließen. Hinzu kommt, dass aufgrund des Verschleißes der Oberflächengriffigkeit der Asphaltfahrbahndeckschichten es zur Gefahr des Aquaplanings bzw. zum Rutschen von Verkehrsteilnehmern mit schwerwiegenden verkehrssicherheitstechnischen Folgen kommen kann. Da der Fahrradverkehr in beiden Straßen über die Asphaltfahrbahnen geführt wird, stellen die beschriebenen Schadenbilder neben

den für motorisierte Verkehrsteilnehmer insbesondere eine Verkehrsgefährdung für den Fahrradverkehr dar.

UK 131 - Umbau der Invalidenstraße von Gartenstraße bis Heidestraße -

Der Baubeginn war im Mai 2011 und die Verkehrsfreigabe erfolgte im August 2015.

Die Erneuerung der Verkehrsader Nordbahnhof - Hauptbahnhof verbindet die Straßenbaumaßnahme „Ausbau der Invalidenstraße von Gartenstraße bis Heidestraße“ mit der Straßenbahnneubaumaßnahme „Nordbahnhof - Hauptbahnhof einschließlich Wendeschleife Alt Moabit“.

Die Straßenbahn wurde vom Nordbahnhof zum Hauptbahnhof verlängert. Die (Straßen-)Fahrbahn wurde auf zwei Fahrstreifen je Richtung ausgebaut. Es entstanden beidseitig gesonderte Radfahrstreifen. Gehwege ergänzen den Querschnitt.

Bedingt durch den Straßen- und Gleisbau wurden umfangreiche Leitungsverlegungen nötig. Darüber hinaus wurde die Straßenbaumaßnahme genutzt, alte Leitungen auszutauschen.

Die Invalidenstraße erhielt auf beiden Seiten eine neue Beleuchtung. Die vorhandenen Lichtsignalanlagen (LSA) wurden ebenfalls erneuert und zu fällende Straßenbäume wurden ersetzt.

Darüber hinaus gehören zu den Gesamtkosten der Bauplanungsunterlagen Kosten für Entschädigungen von Grundstücksanspruchnahmen und passive Schallschutzmaßnahmen.

An der Kreuzung Chausseestraße / Invalidenstraße wurde im Zuge der Baumaßnahme durch die BVG die Abdichtung des U-Bahntunnels der Linie U 6 saniert und der vorhandene Durchlass der Panke instandgesetzt.

Die ermittelten Ansätze für 2022/023 sind für den passiven Lärmschutz vorgesehen. Der Umfang der Kosten ist durch die Beantragung der Anwohner abhängig und somit nicht vorhersehbar und steuerbar. Es wird davon ausgegangen, dass weitere Anträge für notwendige Schallschutzmaßnahmen erfolgen werden. Der Umfang der Kosten ist durch die Beantragung der Anwohner abhängig und somit nicht vorhersehbar und steuerbar.

UK 141 - Neubau der Leipziger Straße von Charlottenstraße bis Mauerstraße (B 1) -

Die ausstehende Straßenbaumaßnahme im Bereich Leipziger Straße wird zurückgestellt und in Abhängigkeit von der Umsetzung der Straßenbahn fortgeführt.

Derzeit werden nur Maßnahmen des passiven Lärmschutzes abgewickelt.

Geprüfte Teil-Bauplanungsunterlagen vom 4. Juli 1996 über 1.401.000 € liegen vor. Weitere Anträge auf passiven Schallschutz werden erwartet.

Die veranschlagten Ansätze für die Haushaltsjahre 2022 / 2023 von jeweils 50 T€ sind für Erstattungsleistungen berechtigter Ansprüche des passiven Lärmschutzes vorgesehen.

UK 145 - Umbau der Holzmarktstraße von Alexanderstraße bis Lichtenberger Straße -

Die Baumaßnahme ist bauseitig fertiggestellt.

Infolge der hohen Verkehrsbelastung (Hauptverkehrsstraße) und des Alters der Verkehrsanlage war der bauliche Zustand von Fahrbahnen und Seitenbereichen sehr schlecht. Oberflächenschäden in Form von Längs-, Quer- und Netzrissen sowie Versackungen belegten eine erhebliche Schädigung der unteren Tragschichten. Die Gehwegbereiche wiesen erhebliche Frostschäden und defekte Plattenbeläge auf.

Bestandteil der Maßnahme waren Leistungen des Straßen- und Leitungsbau, der Neubau der Beleuchtung, die Fällung und Ersatzpflanzung von Bäumen sowie der Ersatzneubau einer LSA.

Nach bauseitiger Fertigstellung der Straße musste der Radfahrstreifen als geschützter Radfahrtweg mit Pollern und Farbmarkierungen nachträglich entsprechend der Sicherheitsmaßnahmen infolge des Mobilitätsgesetzes angepasst werden.

Da die zusätzlichen Leistungen nicht in der Bauplanungsunterlage enthalten waren, erfolgte die Finanzierung aus Kapitel 0730, Titel 521 08, UK 209.

Die Ermittlung des Ansatzes für das Haushaltsjahr 2022 ist für die Schlussabrechnungen der Ingenieurverträge vorgesehen.

UK 147 - Umbau der Karl-Marx-Allee von Otto-Braun-Straße bis Strausberger Platz -

Die Maßnahme ist bauseitig fertiggestellt.

Im Haushaltsjahr 2022 erfolgen unter anderem die Schlussabrechnung der Bauhauptleistungen.

Der Baubeginn erfolgte im Haushaltsjahr 2018 und wurde im Oktober 2020 fertiggestellt.

Die Karl-Marx-Allee ist eine Bundesstraße in der Ortsdurchfahrt (B 1/5) und gehört zum Netz der Hauptverkehrsstraßen. Sie ist eine der wichtigen Achsen, die den Osten der Stadt mit der Stadtmitte verbinden. Aufgrund des altersbedingten schlechten Zustandes der Fahrbahnen und speziell der Gehwege war ein grundhafter Straßenneubau erforderlich.

Der Straßenraum wurde grundsaniert, dabei wurde die Verkehrsfläche neu aufgeteilt: Für den Radverkehr wurden beidseitig bis zu vier Meter breite geschützte Radfahrstreifen geschaffen, die ein sicheres Radfahren ermöglichen. Für den Kfz-Verkehr verbleiben in beiden Fahrrichtungen zwei statt bisher drei Fahrspuren. Für Fußgänger*innen wird die Überquerung der Straße mit

vier Gehwegvorstreckungen und abgesenkten Bordsteinen erleichtert. Für Blinde und Sehbehinderte wurden vor den Fußgängerüberquerungen zur besseren Orientierung Rillenplatten angebracht und die Ampeln mit akustischen Signalen ausgestattet.

Auf dem zehn Meter breiten Mittelstreifen wurde statt Parkplätzen eine Begrünung angelegt. Die Grünfläche trägt dazu bei, das Wohnquartier klimarobuster zu machen. Hier kann Regen versickern und in sommerlichen Hitzeperioden zur Abkühlung beitragen. Für eine höhere Aufenthaltsqualität sorgen entlang der Karl-Marx-Allee 29 neu gepflanzte Bäume, neu angelegte Hecken und Schmuckbeete sowie 35 Sitzbänke. Die Straßenbeleuchtung wurde auf energiesparende Leuchten umgerüstet; zur Verringerung der Lärmbelastung der Anwohner*innen wurde lärmoptimierter Asphalt verwendet.

Die veranschlagten Ansätze für die Haushaltjahre 2022 / 2023 dienen zur Abrechnung von beauftragten Auftragnehmern und für weitere Aufträge der Grün- und Landschaftspflege (Entwicklungspflege).

UK 148 - Neubau östlicher Gehweg Alex-Wedding-Straße/Wadzeckstraße und der Keibelstraße

-

Die Baumaßnahme ist bauseitig fertiggestellt. Die Mittel werden für die Abrechnung mit dem Investor benötigt.

Das Vorhaben wurde um den Neubau der Keibelstraße ergänzt.

In diesem Zusammenhang wurde die Beteiligung von Investoren mit 50% der Kosten für den Bau der Keibelstraße durch einen entsprechenden Änderungsvertrag zum städtebaulichen Vertrag aus dem Jahre 1999 ausgearbeitet und am 16.12.2013 unterzeichnet.

Die Kostenanteile der Investoren wurden auf einem Verwahrkonto (9407-100 20) vereinnahmt, so dass die beauftragten Leistungen direkt aus diesen Einnahmen finanziert werden konnten.

Die Ermittlung der Ansätze für die Haushaltjahre 2022 / 2023 sind für die Endabrechnung mit dem Investor vorgesehen.

UK 150 - Umbau des Straßenzuges Mühlendamm/Molkenmarkt/Grunerstraße von Mühlendammbrücke bis Littenstraße -

Die Baumaßnahme wurde Ende 2019 begonnen.

Die Fläche des Plangebietes beträgt insgesamt rund 82.000 m². Neben rund 27.000 m² Flächen für eine Neubebauung sollen rund 41.600 m² für Verkehrsflächen zur Verfügung stehen. Der gegenwärtig überdimensionierte Straßenraum wird durch die Verlegung der Grunerstraße in den Verlauf der Gustav-Böß-Straße nach historischem Vorbild umgebaut. Erst nach der Widmung des neuen Straßenzuges kann die innerstädtische Bebauung im Bereich Molkenmarkt beginnen.

Der Bau der neuen Straßenführung in der Grunerstraße zwischen Straßentunnel Alexanderplatz und Spandauer Straße (vor Rotes Rathaus) ist weitestgehend abgeschlossen. Es werden Restleistungen

u.a. Deckschicht Fahrbahn, Pflasterarbeiten Gehweg durchgeführt. Darüber hinaus sind auch die nördliche Fahrbahn und der nördliche Gehweg Mühlendamm, sowie die Westseite Spandauer Straße (vor Nikolaiviertel) fertig gestellt.

Geplant ist zum Jahresende 2022 die Inbetriebnahme der neuen Verkehrsführung auf der Nordseite (Richtung Leipziger Straße). Voraussetzungen sind hier die Fertigstellung der Spandauer Straße und Teile der Stralauer Straße, sowie die Herstellung des Anschlusses der Grunerstr. an den Straßen-tunnel Höhe Alexanderplatz.

Derzeit erfolgen großflächig Leitungs- und archäologische Grabungsarbeiten in der Spandauer Straße, der Stralauer Straße, sowie der Südseite Mühlendamm. Vor allem in der Stralauer Straße wurde u.a. ein Holzbohlendamm aus der Gründungszeit von Berlin gefunden, welcher derzeit sehr aufwendig und zeitintensiv geborgen wird.

Durch Verspätung bei Abdichtungsarbeiten der BVG (Tunneldecke Linie U 2) und insbesondere durch die sehr umfangreichen archäologischen Grabungen bei der bisherigen Durchführung der Baumaßnahme, welche so im Vorfeld nicht absehbar waren, besteht ein derzeitiger Bauverzug von ca. 8 Monaten. Die Gesamtfertigstellung der Straßenbaumaßnahme ist im III. Quartal 2024 geplant.

Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 15. November 2017 über 18.000.000 € liegen vor. Eine Er-gänzungsunterlage mit Kosten in Höhe von 6.530.000 € vom 06.11.2021 wurden zur Prüfung ein gereicht. Die Gesamtkosten erhöhen sich damit auf 24.530.000 €.

UK 152 - Erneuerung der Fahrbahn der Krausenstraße zwischen Axel-Springer-Straße und Fried- richstraße

Die Krausenstraße soll über eine Länge von ca. 700 m und einer Straßenraumbreite von rund 23 m grundhaft erneuert und umgestaltet werden.

Die vorhandene Fahrbahn ist in einem sehr schlechten Zustand, der nur mit unwirtschaftlich hohem Aufwand verkehrssicher gehalten werden kann. In der Fahrbahn ist es zu Grundbrüchen gekommen, die nur durch eine grundhafte Erneuerung zu beheben sind. Netzrisse und Schlaglöcher sind auf dem gesamten Abschnitt in großer Anzahl vorhanden. Es muss ein vollständig neuer Unterbau hergestellt werden.

Damit soll dieser Straßenabschnitt, der sich baulich in einem schlechten Zustand befindet und von parkenden Autos dominiert wird, dem Berliner Mobilitätsgesetz entsprechend zu einer attraktiven Straße mit einer hohen Aufenthaltsqualität werden.

Die Straßenaufteilung der Krausenstraße wird zukünftig zugunsten der Fußgänger*innen erfolgen: Die Gehwege werden komfortabler, der Raum für den ruhenden Verkehr wird reduziert und zusätzliches Stadtgrün verbessert die Aufenthaltsqualität.

Die Gehwege werden beidseitig mit Breiten von mindestens 6 m hergestellt. Hiervon werden beispielsweise für Rollstühle oder auch Kinderwagen 2,75 m breite und ebene Plattenbahnen zur Verfügung stehen. Parallel zur Fahrbahn angelegte Parkbuchten und Gehwegvorstreckungen wechseln sich auf eine Breite von 2,25 m im Straßenquerschnitt ab. Für die Fahrbahn verbleibt eine 5,50 m breite asphaltierte Fläche für den Zweirichtungsverkehr.

Geprüfte Vorplanungsunterlagen vom 14.04.2021 über 4.440.000 € liegen vor. Die BPU wurden in 02/2022 zur Prüfung eingereicht.

UK 153 - Erneuerung der Zimmerstraße zwischen Jerusalemer Straße und Wilhelmstraße

Die vorhandene Fahrbahn ist in einem sehr schlechten Zustand, der nur mit unwirtschaftlich hohem Aufwand verkehrssicher gehalten werden kann. In der Fahrbahn ist es zu Grundbrüchen gekommen, die nur durch eine grundhafte Erneuerung zu beheben sind. Netzrisse und Schlaglöcher sind auf dem gesamten Abschnitt in großer Anzahl vorhanden. Es muss ein vollständig neuer Unterbau hergestellt werden. Wegen des sehr schlechten Zustandes und der zentralen Lage hat diese Maßnahme erhöhte Priorität.

Es ist vorgesehen, die Zimmerstraße zwischen Jerusalemer Straße und Wilhelmstraße grundhaft zu erneuern und als Fahrradstraße (unter Zulassung des Kfz-Verkehrs) anzurufen.

Die Gesamtkosten werden auf 5.562.000 € geschätzt.

Vorplanungsunterlagen werden im 2. Quartal 2022 erwartet.

UK 168 - Umbau der Straße Reichstagsufer von Friedrichstraße bis Dorothea-Schlegel-Platz -

Das Reichstagsufer ist im Abschnitt zwischen Friedrichstraße und Neustädtische Kirchstraße Bestandteil des Konzeptes zur Umfahrung der Friedrichstraße und somit als Teil des übergeordneten Netzes (Verbindungsfunktionsstufe II) eingeordnet. Nach der Aufhebung der temporären Sperrung der Neustädtischen Kirchstraße mit dem Umzug der Amerikanischen Botschaft zum Pariser Platz (2008) wurde die verkehrliche Funktion des Reichstagsufers wiederhergestellt.

Die überalterte, stark geschädigte Verkehrsanlage wird den städtebaulichen und verkehrlichen Anforderungen nicht gerecht.

Das Reichstagsufer wurde in vorhandener Breite grunderneuert. Für die Fahrbahn wurde eine Breite von 9 m, für die Gehwege eine Breite von ca. 3,75 m bzw. 3,0 m vorgesehen.

An der Kreuzung Friedrichstraße / Reichstagsufer / Am Weidendamm ist der Neubau einer Lichtsignalanlage geplant. Dazu sind die Einmündungsbereiche des Reichstagsufers und des Weidendamms an der Friedrichstraße sowie alle Gehwege in der Friedrichstraße den Anforderungen der Lichtsignalanlage (LSA) baulich anzupassen.

Der Neubau der LSA steht aus. Hintergrund ist der geplante Umbau „Am Weidendamm“ die den 4. Knotenarm des betroffenen Knotenpunkts (KP) darstellt. Dieser ist Bestandteil der Maßnahme 0740 / 72001 / 125 - „Tourismusnahe Umgestaltung des Umfeldes der Museumsinsel“

Die Maßnahme ist straßenbauseitig fertiggestellt. In Abhängigkeit des geplanten Umbaus „Am Weidendamm“ kann erst der ausstehende Neubau der LSA erfolgen.

Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 20. Juni 2007 über 674.000 € liegen vor.

UK 185 – Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße –

Die Baumaßnahme ist bauseitig fertiggestellt. Die Ansätze werden für die Erstattung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Der Baubeginn war in 2011 und die Fertigstellung erfolgte in 2012.

Die Durchbindung der Axel-Springer-Straße von der Krausenstraße bis zur Leipziger Straße ist als Wiederherstellung der unterbrochenen Ost-West-Straßenverbindung Bestandteil der städtebaulichen Umgestaltung des Spittelmarktes gemäß Planwerk Innenstadt.

Die Axel-Springer-Straße wurde mit einem Querschnitt von zwei Fahrspuren je Richtung, einem Mittelstreifen, beidseitig Baum- / Parkstreifen sowie Anlagen des Fußgänger- und Fahrradverkehrs hergestellt.

Nach Vorliegen der Lärmschutzgutachten für das Planfeststellungsverfahren wurde erkennbar, dass insbesondere im Bereich der Leipziger Straße erhebliche Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen anfallen werden.

Die Verfahren zur Erstattung dieser Aufwendungen sowie für zu leistende Entschädigung wurden eingeleitet. Es wurden jedoch weniger Anträge auf passiven Schallschutz gestellt als erwartet. Der Baubeginn war in 2011 und die Fertigstellung erfolgte in 2012.

Geprüfte Teil-Bauplanungsunterlagen vom 5. März 2007, 12. Dezember 2007 und 21. April 2009 über insgesamt 11.453.000 € liegen vor. Die Gesamtkosten verringern sich voraussichtlich durch Einsparungen bei der Baudurchführung auf 9.551.000 €.

Die veranschlagten Mittel für die Haushaltsjahre 2022 / 2023 werden für den passiven Lärmschutz eingestellt.

Zu Folgendes beschlossen:

„Warum wurde der Ansatz erhöht?

Sind unter den aufgeführten Straßenbaumaßnahmen Projekte, die die Leistungsfähigkeit der Straßen für den motorisierten Individualverkehr erhöhen und welche sind dies ggf.? Mit welcher Zunahme an CO2-Emissionen durch motorisierten Verkehr wird ggf. durch die jeweiligen Maßnahmen pro Jahr gerechnet?“

Hierzu wird berichtet:

Die Ansatzerhöhung in 2022 ist auf die Baumaßnahmen „Mühlendamm/ Molkenmarkt / Grunerstraße“ zurückzuführen, da aufgrund der höheren Gesamtkosten der Teilansatz angehoben werden musste. Die Leistungsfähigkeit für den MIV wird bei keiner Maßnahme erhöht, so dass keine Zunahme der CO2-Emissionen durch die Maßnahmen zu erwarten ist.

Grundsätzlich werden bei allen Straßenbaumaßnahmen die Vorgaben des Mobilitätsgesetzes beachtet, so dass die Infrastruktur bei grundhafter Erneuerung und Neubau vor allem für die Verkehre des Umweltverbundes (zu Fuß Gehende, Radfahrende, ÖPNV) verbessert wird.

Eine Verschiebung von Straßenbaumaßnahmen führt deshalb nicht nur zu einem weiteren Aufwuchs des Instandsetzungs- und Investitionsrückstaus und gefährdet die Verkehrssicherheit, sondern auch dazu, dass die Verwirklichung der Ziele des Mobilitätsgesetzes, der Umbau zur klimagerechten Stadt, die Erschließung von Wohnungsbaustandorten und städtebauliche Entwicklung gefährdet sind.

Bericht Nr.: 79

Maßnahmen im Zusammenhang von Bundesstraßen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

06.04.2022

V B

☎ 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 – Tiefbau –

Titel 72002 Maßnahmen im Zusammenhang von Bundesstraßen und des Straßenbaus des zentralen Bereichs

Folgendes beschlossen:

„Warum wurde der Ansatz so deutlich erhöht?

Sind unter den aufgeführten Straßenbaumaßnahmen Projekte, die die Leistungsfähigkeit der Straßen für den motorisierten Individualverkehr erhöhen und welche sind dies ggf.? Mit welcher Zunahme an CO2-Emissionen durch motorisierten Verkehr wird ggf. durch die jeweiligen Maßnahmen pro Jahr gerechnet?“

(SPD, Grüne, Linke)

Hierzu wird berichtet:

Die Erhöhung der Ansätze sind auf die zu beginnenden Maßnahmen „Erneuerung der Petersburger Straße“ sowie „Verkehrslösung Mahlsdorf – Straße An der Schule“ zurückzuführen, zusätzlich zu den laufenden Straßenbaumaßnahmen. Die Leistungsfähigkeit für den MIV wird bei keiner Maßnahme erhöht, so dass keine Zunahme der CO2-Emissionen durch die Maßnahmen zu erwarten ist.

Bei der „Erneuerung der Petersburger Straße“ ist neben der Beseitigung der tiefergehenden Substanzmängel in der Straße die Neuordnung der Straßenverkehrsanlagen für den fließenden Verkehr sowie die Umorganisation des ruhenden Verkehrs erklärtes Planungsziel. Das beinhaltet, dass die Straßennebenbereiche verkehrssichere, leistungsfähige Radverkehrsanlagen gemäß Mobilitätsgesetz erhalten, sowie zusätzliches Straßenbegleitgrün und Anlagen für den fußläufigen Verkehr.

Bei der Maßnahme „Verkehrslösung Mahlsdorf – Straße an der Schule“ wird die Zielstellung verfolgt, mittels Verlagerung der Verkehrsströme auf eine leistungsfähige Trasse östlich der jetzigen, sehr stark belasteten Verkehrsachse zwischen Mahlsdorf-Nord und Mahlsdorf-Süd Möglichkeiten für die notwendige Reorganisation und verkehrliche Entlastung des historischen Ortskerns zu bewirken. Gleichzeitig werden dadurch die Defizite im Verkehrsfluss beseitigt und eine Verbesserung der

Verkehrssicherheit erreicht. Die bisherige eingleisige Straßenbahntrasse soll zweigleisig ausgebaut werden, dieses ist jedoch abhängig vom Bau der neuen Straßenverbindung "Straße An der Schule". Ein Verzicht auf die einzelne Maßnahme gefährdet die Umsetzung der städtebaulichen und verkehrlichen Ziele.

Bericht Nr.: 80

TVO

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

05.04.2022

V B

 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

**Titel 72003 Neubau einer Straßenverbindung An der Wuhlheide bis Märkische Allee
(Weiterbau der TVO - Tangentialverbindung Ost)**

Folgendes beschlossen:

„Bitte den geplanten Bauablauf zeitlich und kostenmäßig ab 2026 genauer darstellen.“

(AfD)

„Für wie lange ist die Förderung durch die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gesichert?
Wie ist der Mittelabfluss in 2021?“

(SPD, Grüne, Linke)

Hierzu wird berichtet:

„Bitte den geplanten Bauablauf zeitlich und kostenmäßig ab 2026 genauer darstellen.“

Aussagen zum Bauablauf sind wegen der Unsicherheiten des bevorstehenden Planfeststellungsverfahrens nicht möglich.

„Für wie lange ist die Förderung durch die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gesichert?
Wie ist der Mittelabfluss in 2021?“

Auf Hinweis von der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe muss von einer Fortsetzung der GRW-Förderung ausgegangen werden.

Aus formellen Gründen ist die Förderung derzeit bis zum 31.12.2023 befristet. Es wird sukzessiv Förderverlängerung beantragt.

Im Haushaltsjahr 2021 sind aus Titel 72003 Mittel in Höhe von 9.767,52 € verausgabt worden. Hinzu kommt die Sperre in Höhe des Eigenanteils (Verfügungsbeschränkung in Höhe von 10 % der IST-Ausgaben aus dem GRW-Titel im Kapitel 1330) in Höhe von 197.805,26 €.

Bericht Nr.: 81

Öffentliche Beleuchtung

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

06.04.2022

V B

90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

Titel 72014 Neubau von elektrischen Straßenbeleuchtungsanlagen

Titel 72015 Ersatz und Umbau von Gasstraßenbeleuchtungsanlagen

72014

Folgendes beschlossen:

„Wie viele Beleuchtungsanlagen wurden von den Mitteln in den Jahren 2020 und 2021 modernisiert und neu geschaffen (pro Bezirk) und wie viele sollen in den Jahren 2022 und 2023 wo neu geschaffen werden?“

(CDU)

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch war das (vorläufige) IST 2021?
Welche Maßnahmen sind mit den Mitteln für Mitlaufendes Licht geplant?“

(FDP)

72015

Folgendes beschlossen:

„Wie viele Gasstraßenbeleuchtungsanlagen werden in den Jahren 2022 und 2023 jeweils für eine elektrische Beleuchtung umgebaut?
Gibt es eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, ob ein beschleunigter Umstieg sinnvoll ist?“

(FDP)

Zu 72014

„Wie viele Beleuchtungsanlagen wurden von den Mitteln in den Jahren 2020 und 2021 modernisiert und neu geschaffen (pro Bezirk) und wie viele sollen in den Jahren 2022 und 2023 wo neu geschaffen werden?“

Hierzu wird berichtet:

- Die Schaltung der Gasleuchten erfolgt durch Dämmerungsschalter an jeder Leuchte mit Helligkeitssensor. Die Brenndauer je Leuchte beträgt ca. 4200 h im Jahr. Eine zentrale Steuerung ist nicht möglich, da an den Leuchten kein Strom anliegt.
- Bereits umgerüstet sind ca. 20.000 von ehemals 40.000 Gasleuchten. Die Umrüstung könnte durch erhöhte Mittel beschleunigt werden. Derzeit werden 2000 Leuchten pro Jahr für 6.000-10.000 € je Standort umgerüstet. In den Gaserhaltungsgebieten sollen 3.300 Leuchten aus denkmalschutzrechtlichen Gründen gasbetrieben erhalten bleiben. Ein technischer Grund für den Erhalt von gasbetriebenen Beleuchtungsanlagen besteht nicht. Die Kostenprognose liegt bei künftigen Umrüstungskosten bei mindestens ca. 10.000 € pro Standort. In 2022/ 2023 ist von einem drastischen Anstieg der Energiekosten auszugehen. Die Energie im Land Berlin wird zentral von der Energiewirtschaftsstelle des Landes Berlins Da.V.i.D GmbH beschafft. Die veranschlagten Ansätze für die Gaskosten unter 51701 in Höhe von 6.590.000€ in 2022 und 6.210.000€ in 2023 beinhalten die prognostizierte Steigerung ausdrücklich nicht, sodass bereits jetzt von einer Unterdeckung des Ansatzes ausgegangen werden muss.
- Entsprechend dem §7(5) Berliner Straßengesetz sind die öffentlichen Straßen sind in ihrer Gesamtheit zu beleuchten, soweit es im Interesse des Verkehrs und der Sicherheit erforderlich ist. Außerhalb der geschlossenen Ortslage ist eine Beleuchtung der öffentlichen Straßen in der Regel nicht erforderlich. Hinsichtlich des notwendigen Ausleuchtungsgrades wird auf das Lichtkonzept des Landes Berlin unter Wertung der DIN EN 13201 verwiesen.
- Wirtschaftlichkeit

Eine 6-flammige Gasreihenleuchte hat einen Anschlusswert von (6×266 W) 1.596 W. Bei einer Brenndauer von 4.200 Stunden jährlich verbraucht diese Leuchte 6.703 kWh. Der jährliche Gasverbrauch einer 4flammigen Gasleuchte liegt bei 4.470kWh, eine 9flammige Gashängeleuchte verbraucht 10.055kWh.

Eine elektrische Leuchte hat beim Beleuchtungsniveau einer 6-flammigen Gasleuchte einschl. Vorschaltgerät und Funkempfänger einen Anschlusswert von insgesamt 46 W und somit einen Energieverbrauch von 193 KWh bei einer Brenndauer von ebenfalls 4.200 Stunden.

Beim Verbrennen des Erdgases werden 201,4 g CO₂/kWh, bei der Erzeugung des elektrischen Stromes 545,2 g CO₂/kWh freigesetzt. (beide Werte lt. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg).

Pro Jahr entstehen damit folgende CO₂-Emissionen:
am Standort einer 6-flammige Gasreihenleuchte:
 $6.703 \text{ kWh} \times 201,4 \text{ g/kWh} = 1.349.984 \text{ g} = 1,35 \text{ t}$

am Ort der Stromerzeugung für eine Elektroleuchte mit Gesamtanschlusswert von 46 W:
 $193 \text{ kWh} \times 545,2 \text{ g/kWh} = 105.224 \text{ g} = 0,11 \text{ t}$

Die jährlichen Gaskosten betragen bei den aktuellen Preisen für 2022 bei der 4flammigen Gasleuchte 230€, bei einer 9flammigen Gashängeleuchte 512€.

In 2021 wurden 2,7Mio € bei 540 49 UK 114 ausgegeben, hier sind die Gasersatzmaterialien, die Gasleckstellen usw. enthalten. Insgesamt wurden somit 120€/Leuchte aufgewendet.

Die jährlichen Betriebskosten (Wartung + Energie + Instandhaltung) 4flammige Gasleuchte: 216€ + 230€ + 120€ = 566€

Die jährlichen Betriebskosten (Wartung + Energie + Instandhaltung) 9flammige Gasleuchte: 216€ + 512€ + 120€ = 848€

Die jährlichen Betriebskosten (Energie + Wartung) LED-Leuchte als Ersatz der 4flammigen Gasleuchte: 20€ + 20€ = 40€

Sofern die Gasleuchten dauerhaft betrieben werden sollten, ist davon auszugehen, dass in den kommenden Jahren alle Standorte grundhaft zu erneuern sind. Die Anlagen stammen aus den 1950er Jahren und sind verschlissen. Je Lichtpunkt ist mit durchschnittlichen Kosten von 3.000€ für die Erneuerung von Mast, Leuchte und Lichtmastanschlussleitung zu rechnen. Diese mittelfristig erforderlichen Investitionen werden bei der Betrachtung der Amortisation berücksichtigt und nur die 5.800€ Mehrkosten für die Umrüstung angesetzt. In 11 Jahren rechnet sich die Maßnahme.

Der Wirkungsgrad der Gasbeleuchtung ist in Relation zu LED-Leuchten sehr gering, ca. 95-96 Prozent der Energie wird in Wärme umgewandelt und nicht in Licht. Die Gasleuchte hat einen Anschlusswert von 1.000W (Gas), die vergleichbar leuchtende LED-Leuchte 16W (Strom).

- **Umsetzung 2020/2021:**

	insg	davon Gasumrüstung	Elektrobeleuchtung mit Masterneuerung	Elektrobeleuchtung nur Leuchtentausch
Charlottenburg-Wilmersdorf	2.599	1.984	143	472
Friedrichshain-Kreuzberg	436	95	50	291
Lichtenberg	798	-	277	521
Marzahn-Hellersdorf	915	78	540	297
Mitte	1.198	470	234	494
Neukölln	899	299	91	509
Pankow	891	-	279	612
Reinickendorf	1.224	592	125	507
Spandau	909	7	135	767
Steglitz-Zehlendorf	1.428	202	76	1.150
Tempelhof-Schöneberg	1.096	435	64	597
Treptow-Köpenick	3.081	6	1.082	1.993
Summe	15.487	4.168	3.096	8.210

- **Planung 2022/2023:**

	Elektro	Gasumrüstung gem. aktueller Beauftragung / Ausschreibung
Charlottenburg-Wilmersdorf		155
Friedrichshain-Kreuzberg		153
Lichtenberg		0
Marzahn-Hellersdorf		5
Mitte		689
Neukölln		732
Pankow		0
Reinickendorf		698
Spandau		7
Steglitz-Zehlendorf		160
Tempelhof-Schöneberg		123
Treptow-Köpenick		1
Komplettes Stadtgebiet	10.000/Jahr	700
Summe	10.000	3.423

Zu 72014

„Wie hoch war das (vorläufige) IST 2021?

Welche Maßnahmen sind mit den Mitteln für Mitlaufendes Licht geplant?“

Hierzu wird berichtet:

Ist-Ausgaben Titel 72014 9.846.857,69 €

Sperrbetrag bei 72014 wg. Beteiligung des Landes Berlin zu
50 % an dem BENE-Programm (Komplementäranteil) 4.301.450,76 €

Faktische Ausgaben 2021 in Titel 72014: 14.148.308,45 €

Gesamtausgaben: 14.148.308,45 € zzgl. 4.301.450,75 € Fördermittel

→ Ca. 18 Mio €

Mitlaufendes Licht: hier ist ein Pilotprojekt in der Hasenheide geplant.

72015

„Wie viele Gasstraßenbeleuchtungsanlagen werden in den Jahren 2022 und 2023 jeweils für eine elektrische Beleuchtung umgebaut?

Gibt es eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, ob ein beschleunigter Umstieg sinnvoll ist?“

Hierzu wird berichtet:

In den vom Landesdenkmalamt festgelegten Erhaltungsbereichen sollen die Gasleuchten dauerhaft erhalten bleiben. Infolge von Überalterung sind punktuell Leuchten und Maste zu erneuern. Die Ansätze für 2022 / 2023 sind für die punktuelle Erneuerung von verschlissenen Gasleuchten zur Gewährleistung der Betriebssicherheit vorgesehen und sind infolge des Umsetzungsgrades der Vorjahre fortgeschrieben.

Die Gasumrüstung wird aus Titel 720 14 finanziert.

In den Ansätzen bei 720 14 ist die Umrüstung von ca. 2000 Gasleuchten / Jahr enthalten. Die Umrüstungskosten betrugen bisher 6000 €- 10.000 € / Standort, Tendenz steigend.

Unter diesen Randbedingungen ist davon auszugehen, dass die Umrüstung der noch vorhandenen Gasleuchten (ca. 20.000 von ehemals ca. 40.000) weitere 10 Jahre dauern wird.

In den Gaserhaltungsgebieten sollen 3.300 Leuchten aus denkmalschutzrechtlichen Gründen erhalten bleiben.

Die Umrüstung erfolgt entsprechend der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Ein beschleunigter Umstieg wäre wirtschaftlich sinnvoll, ist jedoch wegen der vorhandenen Ressourcen (Mittel, Kapazitäten bei den Firmen, Materialengpässe) derzeit nicht umsetzbar. Es wird eingeschätzt, dass eine Erhöhung auf maximal 3000 Leuchten pro Jahr aufgrund der derzeitigen Marktlage denkbar wäre.

Bericht Nr.: 82

Diverse Brückenneubauten

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
V C

04.04.2022
☎ 90254 7400

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

Titel 72221 bis Diverse Brückenneubauten 72787

Folgendes beschlossen:

„Bitte zu den Projekten in den genannten Titeln genauer den aktuellen Stand erläutern, welche Maßnahmen in 2022 und 2023 finanziert werden müssen, wann mit einer Fertigstellung zu rechnen ist, ob bisher Kostensteigerungen eingetreten sind und ob ggf. mit (weiteren) Steigerungen zu rechnen ist.“

(CDU)

Titel 72715 Neubau der Elsenbrücke (neu)

Folgendes beschlossen:

„Welche Maßnahmen der Beschleunigung dieses wichtigen Brückenbauvorhabens hat der Senat ergriffen, wie ist der Zeitplan ab 2026 ausgestaltet?“

(AfD)

Titel 72701 Neubau der Kynastbrücke über Bahnanlagen - Friedrichshain

Folgendes beschlossen:

„Wie soll die Situation für den Fahrradverkehr an der Kynastbrücke verbessert werden?“

(SPD, Die Grünen, Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

„Bitte zu den Projekten in den genannten Titeln genauer den aktuellen Stand erläutern, welche Maßnahmen in 2022 und 2023 finanziert werden müssen, wann mit einer Fertigstellung zu rechnen ist, ob bisher Kostensteigerungen eingetreten sind und ob ggf. mit (weiteren) Steigerungen zu rechnen ist.“

72211 Neubau eines Straßentunnels von Reichpietschufer bis Heidestraße einschließlich Straßenbrücke über den Landwehrkanal

Die Maßnahme ist baulich fertiggestellt. Es erfolgen noch Ausfinanzierungen von Altverträgen.

Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 26. Mai 1994 und geprüfte Ergänzungsunterlagen vom 26. Februar 2002 und vom 16. September 2010 über insgesamt 389.400.000 € liegen vor.

Die Gesamtkosten verringern sich voraussichtlich durch Einsparungen bei der Baudurchführung auf 380.905.000 €.

72221 Neubau einer Straßenbrücke über die Spree im Zuge der geplanten Süd-Ost-Verbindung einschließlich Stützwänden (Treptow-Köpenick)

Die Baumaßnahme soll weitergeführt werden. Die Hauptbauleistungen der Brückenkonstruktion sind abgeschlossen. Im Zusammenhang mit dem Neubau der Minna-Todenhagen-Brücke und der angrenzenden Minna-Todenhagen-Straße sind mehrere übergeordnete Beschilderungen zur Wegebeziehung erforderlich. Diese Beschilderung muss an mehreren Verkehrszeichenbrücken und Kragarmen montiert werden.

Derzeit wird der Neubau von Verkehrszeichenbrücken und Kragarmen an den neu entstandenen Kreuzungen umgesetzt. Die Bauleistungen sollen mit einer Bauzeit von voraussichtlich 12 Monaten erfolgen und somit in 2023 abgeschlossen werden. Zeitliche Verzögerungen sind auf Grund von Umplanungen an einem Standort in der Köpenicker Landstraße entstanden, wo die aktuellen Planungen zur Errichtung eines neuen BVG-Betriebshofes berücksichtigt werden mussten. Eine geprüfte Ergänzungsunterlage „Verkehrszeichenbücken“ über 2.226.292 € liegt vor. Wie auch die bisherigen Brückenbauleistungen wurden die Verkehrszeichenbrücken als förderfähig festgestellt. Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 11. Mai 2007, geprüfte Ergänzungsunterlagen vom 29. Oktober 2014 und geprüfte Ergänzungsunterlagen vom 30.07.2018 über insgesamt 51.931.292 € liegen vor.

72222 Neubau der Straßenüberführung Buckower Chaussee über Bahnanlagen in Tempelhof - Schöneberg

Ursprünglich sollte die Realisierung der Maßnahme durch das Land Berlin erfolgen. Die Kosten der Maßnahme wurden daher unter diesem Titel berücksichtigt. Durch die nunmehr vereinbarte Durchführung der Maßnahme durch die DB Netz AG wird der vom Land Berlin zu tragende Kostenanteil unter Kapitel 0730/ Titel 89110 erfasst.

Die Bauarbeiten der vielen Leitungsbetriebe u.a. der Berliner Wasserbetriebe halten noch an und werden auch parallel zu den eigentlichen Brückenbaumaßnahmen erforderlich. Das Gesamtbauvorhaben wird durch die DB AG koordiniert.

72243 Neubau der Nord- und Südseite der Brücke Am Bahndamm über die Wuhle in Treptow-Köpenick - Planungsleistungen

Die Brückenbaumaßnahme „Neubau der Nord- und Südseite der Brücke Am Bahndamm über die Wuhle in Treptow-Köpenick“ steht im engen Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme „Neubau der Westumfahrung Bahnhofsstraße“ (ehemals Ost-West-Trasse).

Die bisher vorhandenen Planungen müssen aufgrund geänderter konzeptioneller Rahmenbedingungen grundlegend überarbeitet werden.

Dabei sind die Planungen von Dritten (BWB und DB AG) sowie die beabsichtigte Inbetriebnahme des S- Bahnhofs Köpenick in 2026 zwingend technisch und zeitlich zu berücksichtigen.

Vor Abschluss der Planungen und Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses kann mit dem Brückenbauwerk nicht begonnen werden. Auf Bitte des Bezirksamtes wurde die Erarbeitung der planrechtlichen Unterlagen zwischenzeitlich von der Hauptverwaltung übernommen.

Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 15. April 2011 über 1.230.000 € liegen vor. Eine Ergänzungsunterlage mit geschätzten Kosten von 3.285.000 €, die den Neubau der Südseite beinhaltet, ist in Vorbereitung. Die geschätzten Gesamtkosten erhöhen sich damit auf 4.515.000 €.

Die in Vorbereitung befindliche Ergänzungsunterlage, die den Neubau der Südseite beinhaltet, ruht aufgrund der Überarbeitung der Brückenplanung.

Die Antragstellung für einen Planfeststellungs-Beschluss (PlaFe-Beschluss) wird nunmehr in 2022 angestrebt.

Ein bestandskräftiger PlaFe-Beschluss kann somit in 2023 vorliegen, sodass erste Bauraten in 2023 vorgesehen sind.

Die Fertigstellung ist für 2027 vorgesehen.

72704 Neubau der Östlichen Bucher-Straßen - Brücke über Bahnanlagen im Zuge der Bucher Straße in Pankow

Die Brücke muss wegen ihres schlechten baulichen Zustandes durch einen Neubau ersetzt werden. Die Gesamtkosten werden auf 21.700.000 € geschätzt.

Es wird erwartet, dass geprüfte Teil-Bauplanungsunterlagen im 3. Quartal 2022 vorliegen.

Der Erläuterungsbericht vom 17. März 2013 liegt vor.

Die Östliche-Bucher-Straßen-Brücke im Zuge der Bucher Straße wurde 1974 aus Einfeldspannbetonfertigteilen über zwei Felder mit Einzelstützweiten von 14,20 m und 17,20 m errichtet und überspannt die Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG und der S-Bahn Berlin GmbH.

Sie hat eine Gesamtlänge von 32,10 m und eine Breite zwischen den Geländern von 10,50 m.

Das Brückenbauwerk besteht aus BT 70 N. Bei dieser Bauweise handelt es sich um vorgespannte Fertigteilträger, die nach der Montage auf den Unterbauten mit einem schwach bewehrten Aufbeton von ca. 70 mm Stärke sowie mit einem Fahrbahnbelag versehen wurden. Der verwendete Hennigsdorfer Spannstahl St 140/160 des VEB Stahl- und Walzwerk Hennigsdorf gilt als "stark gefährdet" gegenüber wasserstoffinduzierter Spannungsrißkorrosion.

Zur Erhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit und der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit ist es zwingend erforderlich, die östliche Bucher-Straßen-Brücke durch einen Neubau zu ersetzen. Zunächst ist der Verkehrsfluss mittels eines Behelfsumfahrungskonzeptes zu gewährleisten, um den Abbruch des Bestandsbauwerkes sowie den Neubau ohne Verkehrsbeeinträchtigung durchführen zu können.

Damit der Ersatzneubau dem zukünftigen Verkehrsaufkommen der östlichen Bucher-Straße gerecht werden kann, ist vorgesehen, den Straßenquerschnitt der östlichen Bucher-Straßen-Brücke auf drei Fahrbahnstreifen à 3,50 m mit beidseitig anschließenden Radverkehrsanlagen à 2,00 m sowie Gehwege einschließlich Sicherheits-, Beleuchtungsstreifen à 2,50 m zu erweitern.

Der neue Straßenquerschnitt ist von der Anschlussstelle der A 114 bis zum Knotenpunkt Pankgrafenstraße fortzuführen.

Auf Grund erforderlicher Änderungen der Brückenabmessungen unter Berücksichtigung der geplanten Anbindung an die Gleis- und Bahnhofsanlagen mussten die Vorplanungsunterlagen überarbeitet werden. Die Vorplanungsunterlagen liegen nach der vertieften Überarbeitung vor und wurde an die verschiedenen Beteiligten zur Stellungnahme übermittelt.

Die Baumaßnahme wird in mehrere Baulose aufgeteilt. Die geprüfte Bauplanungsunterlage zur Errichtung einer Behelfsumfahrung sollen im 3. Quartal 2022 vorliegen. Die geprüften Vorplanungsunterlagen zum Abbruch- und Neubau der östlichen Bucher-Straßen-Brücke sollen im 3. Quartal 2022 vorliegen.

Die Fertigstellung ist für 2026 vorgesehen.

72706 Neubau der Sellheimbrücke über Bahnanlagen im Zuge des Karower Damms/Blankenburger Chaussee sowie der Laakebrücke in Pankow

Die Sellheimbrücke wurde 1958 als einfeldrige Stahlbetonplattenbrücke mit einer Stützweite von 13,05 m errichtet. Sie überspannt im Zuge des Karower Damms / Blankenburger Chaussee die Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG. Ihre Gesamtlänge beträgt 13,05 m, die Breite zwischen den Geländern 18,60 m.

Die Sellheimbrücke ist flach gegründet. Der Fahrbahnbelag, der Schutzbeton und die darunterliegende Abdichtung sind schadhaft.

Die Hauptschäden (Risse und Betonabplatzungen) befinden sich vorwiegend an den Widerlagern und den Flügelwänden. An den Flügelwänden liegen stellenweise großflächig die

Bewehrungsstäbe frei und sind bereits stark korrodiert. Aufgrund der stellenweise geringen Betonüberdeckung ist aber das alkalische Millieu um die äußere Bewehrungslage kaum noch vorhanden, d.h. der Betonstahl ist verstärkt angegriffen und korrodiert. Dieses kann zu erheblichen Einschränkungen der Tragfähigkeit führen. Die Zustandsnote gem. der Richtlinie zur Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der bereits im Haushaltjahr 2011 durchgeführten Bauwerksprüfung nach DIN 1076 liegt laut Prüfbericht bei 2,9. Ab 3,0 wird von einem "kritischen Bauwerkszustand" gesprochen.

Insofern ist im Rahmen der Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht und zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur ein Ersatzneubau unabdingbar erforderlich.

Im Zuge der Aufstellung der Vorplanungsunterlage (VPU) zur Sellheimbrücke ergab sich, dass sich das Planungsgebiet über die Laake hinaus erstrecken muss. Die Sellheimbrücke und die Laakebrücke liegen im selben Straßendamm und sind beide angeschlossen bzw. eingebettet in dieselben Stützbauwerke zur Abfangung des Straßendamms. Aufgrund der engen technischen und logistischen Abhängigkeiten zwischen beiden Brückenbauwerken ist für die weitere Planung vorgesehen, die Planung der Laakebrücke gleichzeitig mit der Überarbeitung der VPU Sellheimbrücke entsprechend den vorliegenden Stellungnahmen der Beteiligten durchzuführen.

Die Gesamtbaumaßnahme zur Sellheimbrücke und Laakebrücke wird im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zur „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) mit einem Anteil von 90 v. H. aus Kapitel 1330, Titel 883 07 gefördert. Eine entsprechende Förderzusage liegt vor. Die Komplementärfinanzierung (10%) erfolgt aus 0740 / 727 06.

Die abschließende Variantenentscheidung zur Vorplanungsunterlage ist erfolgt. Die geprüften Vorplanungsunterlagen vom 02.07.2020 mit Gesamtkosten für beide Brücken in Höhe von 20.121.000 Euro liegt vor. Es wird erwartet, dass die Bauplanungsunterlagen im III. Quartal 2022 vorliegen.

72708 Neubau der Südlichen Blumberger Damm Brücke über Gleisanlagen im Zuge des Blumberger Damms in Marzahn-Hellersdorf

Die Brücke muss wegen ihres schlechten baulichen Zustandes durch einen Neubau ersetzt werden. Geprüfte Teil-Bauplanungsunterlagen vom 18.11.2019 und geprüfte Teil-Bauplanungsunterlagen vom 12.05.2020 über insgesamt 19.229.153 € liegen vor.

Die Maßnahme wird im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert (vgl. Kapitel 1330, Titel 88307).

Veranschlagung des Landesanteils von 10 % der förderfähigen Gesamtkosten (1.881.091 €) zuzüglich der nicht förderfähigen Ausgaben von 418.243 € über insgesamt 2.299.334 €, rd. 2.300.000 €

Der Bau

Die ersten Bauleistungen im Mai 2021 fanden zunächst an den Bahnanlagen statt, welche durch die Südliche Blumberger Damm Brücke überspannt werden. Hier waren zwei S-Bahnstromkabelsysteme vom Typ 30kV rückzubauen und in geänderter Trasse einschließlich Kabeltiefbau neu herzustellen.

Nach Erbringung der bauvorbereitenden Arbeiten konnten die Bauleistungen im 1. Bauabschnitt (1.BA) nach Einrichtung der bauzeitlichen Verkehrsführung (1.BA) im Juni 2021 beginnen. Der Verkehr wurde auf das westliche Teilbauwerk (2.TBW) umgeleitet, um den Rückbau des östlichen Teilbauwerkes (1.TBW) durchführen zu können. Das schlussendliche Ausheben der Spannbetonfertigteilträger erfolgte in der Sperrpause vom 04.09.2021 bis 05.09.2021.

Zum Ende des Jahres 2021 konnte der vollständige Abbruch des Bestandsbauwerkes (1.TBW) mit dem Rückbau der Bewehrten-Erde-Widerlager abgeschlossen werden.

Gegenwärtig sind bereits die Fundamente sowie Widerlager- und Flügelwände des Ersatzneubaus (1.BA) fertiggestellt worden. Der Einbau der neuen Überbaufertigteilträger des 1. Teilbauwerkes ist zwischen dem 21.05.22 und dem 23.05.22 vorgesehen.

72710 Neubau der Moltkebrücke im Zuge der Enzianstraße über Bahnanlagen in Steglitz-Zehlendorf

Aufgrund von Schäden am Haupt- und Nebentragwerk der Moltkebrücke ist ein Ersatzneubau der über 100 Jahre alten Brücke dringend erforderlich.

Aufgrund großer Schäden in der Tragkonstruktion der Gehwegbereiche der Moltkebrücke ist seit Dezember 2017 auf der Brücke eine Einbahnstraße eingerichtet. Für die aktuelle Verkehrsführung ist nur eine Fahrspur in Richtung Norden für den Pkw-Verkehr freigegeben. Auf dem für den Pkw-Verkehr gesperrten Fahrstreifen wird der Fußgänger- und Radverkehr geführt.

Geprüfte 1. Teil-Bauplanungsunterlagen vom 06.11.2019 und geprüfte 2. Teil-Bauplanungsunterlagen vom 04.02.2020 über insgesamt 10.363.457 €, rund 10.364.000 € liegen vor.

Die Bauleistungen haben im Jahr 2021 begonnen. Parallel wurden die erforderlichen Bauleistungen der verschiedenen Leitungsunternehmen eingeplant und baulich begonnen. Aktuell finden die Bauleistungen zur Errichtung von zwei bauzeitlichen Behelfsbrücken statt. Ende April 2022 finden im Rahmen von Sperrzeiten der DB AG / S-Bahn die Abbruch- und Rückbauarbeiten des Bestandsbauwerkes statt.

72714 Neubau der Wuhletalbrücke im Zuge der Märkischen Allee in Marzahn-Hellersdorf

Der bei der Brücke verwendete Hennigsdorfer Spannstahl St 140/160 gilt als "stark gefährdet" gegenüber wasserstoffinduzierter Spannungsrisskorrosion.

Aufgrund massiver Schäden an den Bauteilen ist das Bauwerk in seiner Standsicherheit beeinträchtigt und für den Verkehr nicht mehr nutzbar. Der beidseitige Richtungsverkehr auf der Märkischen Allee wird, aufgrund der Vollsperrung der Brücke, derzeitig von der Märkischen Allee kommend über die Ab- und Auffahrtsrampen wieder auf die Märkische Allee geleitet. Der Verkehr wird ampelgeregelt geführt und quert dabei niveaugleich die Wuhletalstraße.

Die Zustandsnote gem. der Richtlinie zur Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der regelmäßig durchgeführten Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 liegt bei 2,9 bzw 3,0. Ab 3,0 wird von einem "kritischen Bauwerkszustand" gesprochen.

Infolge der rechtlichen Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht unter Berücksichtigung des schadhaften baulichen Zustandes sowie zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur und zur Sicherstellung der unabdingbar erforderlichen Schwertransportstrecke soll die bestehende Brücke durch einen Neubau ersetzt werden.

Die Beauftragung der Bauleistungen zum Abbruch des Bestandsbauwerkes konnte Ende 2021 erfolgen. Die ersten bauvorbereitenden Maßnahmen konnten ebenfalls Ende 2021 beginnen. Die eigentlichen Bauleistungen zum Abbruch des Bestandsbauwerkes erfolgten ab Anfang 2022

Es liegen geprüfte 1. Teil-Bauplanungsunterlagen vom 04.05.2021 in Höhe von 2.003.000 € für den Abbruch der Wuhletalbrücke vor.

Für die Maßnahme wurde mit Datum vom 28.01.2021 eine Förderung aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ beantragt. Der Antrag wurde mit Datum vom 14.05.2021 durch die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe bewilligt, daher erfolgt hier die Veranschlagung des korrespondierenden Eigenanteils in Höhe von 10 v. H.

Der Hauptausschuss hat in seiner 3. Sitzung am 19.01.2022 nachträglich den Bericht zur Inanspruchnahme außerplanmäßiger Ausgaben zur Kenntnis genommen (siehe rote Nummer 0079 vom 26.10.2021).

Die Baumaßnahme soll fortgesetzt werden. Die Baumaßnahme wird auf Grund verschiedener technischer und projektspezifischer Randbedingungen in mehreren Losen umgesetzt.

Die Abbruch- und Rückbauarbeiten konnten bereits vorfristig weitestgehend abgeschlossen werden. Es laufen die Planungen und Abstimmungen mit den verschiedenen Leitungsunternehmen sowie die Schnittstellen zur angrenzenden Straßenbaumaßnahme im Zuge der Märkischen Allee werden final abgestimmt. Die notwendigen Planungen zur Baulogistik und Verkehrsführung während der Bauzeit befinden sich in der Abstimmung.

72715 Neubau der Elsenbrücke

Die Maßnahme hat im Haushaltsjahr 2020 vorzeitig begonnen. Jeweils für die Haushaltsjahre 2020/2021 wurden durch die Senatsverwaltung für Finanzen außerplanmäßige Ausgaben in Höhe des Landesanteils zugelassen.

Die Baumaßnahme untergliedert sich in vier wesentliche Hauptbauphasen:

1.	Bauabschnitt
Abriss südöstliche Bestandsbrücke	
2.	Bauabschnitt
Herstellung einer Behelfsbrücke	
3.	Bauabschnitt
Abriss südwestliche Bestandsbrücke und Herstellung westlicher Ersatzneubau	
4.	Bauabschnitt
Rückbau Behelfsbrücke und Herstellung südöstlicher Ersatzneubau	
Geprüfte 1. Teil-Bauplanungsunterlagen vom 04.02.2020 und geprüfte 2. Teil-Bauplanungsunterlagen vom 24.03.2021 über insgesamt 35.662.394 € liegen vor. Eine weitere 3. Teil-Bauplanungsunterlage mit geschätzten Gesamtkosten in Höhe von 2.312.875 € befindet sich derzeit in der Aufstellung.	
Es liegen geprüfte Teil-Vorplanungsunterlagen (TP 2) vom 21.06.2021 in Höhe von 27.796.000 € und geprüfte Teil-Vorplanungsunterlagen (TP 3) vom 21.06.2021 in Höhe von 34.245.000 € vor.	

Die Gesamtkosten werden auf 100.017.000 Euro geschätzt. Die Baumaßnahme wird im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert. Die Bauabschnitte 1 und 2 sind abgeschlossen. Der Abbruch des westlichen Teilbauwerkes wurde beauftragt und die Leistungen sollen Anfang 2023 abgeschlossen sein. Anschließend beginnt der Neubau des westlichen Teilbauwerkes, welcher Anfang 2025 abgeschlossen sein soll.

72769 Neubau der Südlichen Rhinstraßenbrücke über Bahnanlagen

Die Baumaßnahme wurde weitestgehend abgeschlossen. Am 5. Juli 2021 erfolgte die offizielle Verkehrsfreigabe der südlichen Rhinstraßenbrücke nebst Haltestellen der Straßenbahn und Treppenanlagen zum S-Bahnhof Friedrichsfelde Ost. Es laufen die Bewertungen zum kaufmännischen Projektabschluss und die damit verbundenen vertragsrechtlichen Bewertungen.

Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 11. September 2015 und geprüfte Ergänzungsunterlagen vom 25. April 2016 und vom 30. Juli 2018 über insgesamt 21.877.000 € liegen vor.

An den Gesamtkosten beteiligt sich die BVG mit 8.683.000 €.

Die Maßnahme wird im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert (vgl. Kapitel 1330, Titel 88307).

72770 Neubau des Verkehrsknotens Landsberger Allee/Märkische Allee mit 3 Straßenbrücken und zugehörigen Rampen- und Verbindungsfasrbahnen sowie Instandsetzung des Fußgängertunnels

Es liegen geprüfte Vorplanungsunterlagen vom 6. Oktober 2017 in Höhe von 82.000.000 € vor. Bauplanungsunterlagen vom 14. Dezember 2021 über 151.463.004 € liegen vor und wurden zur Prüfung eingereicht. Die Bauplanungsunterlagen wurde in sechs Teil-BPU aufgegliedert. Es liegt eine geprüfte 1.Teil-BPU (Ingenieurbauwerke Brückenknoten 1) vom 29.03.2022 mit Kosten in Höhe von 38.535.705 Euro vor. Es liegt eine geprüfte 2.Teil-BPU (Bahngewerke) vom 29.03.2022 mit Kosten in Höhe von 4.409.223 Euro vor.

Eine 3. Teil-BPU (Ingenieurbauwerke der Brückenknoten 2+3) und 4. Teil-BPU (Verkehrsanlagen) werden im 2. Quartal 2022 vorliegen und zur Prüfung eingereicht.

Die Maßnahme wird im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe (GRW) „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ mit einem Anteil von 90 % aus Kapitel 1330, Titel 883 07 gefördert. Eine entsprechende Förderzusage liegt vor.

Die im Kapitel 0740, Titel 727 70 veranschlagten Ansätze beinhalten den zu erbringenden korrespondierenden Eigenanteil in Höhe von 10 %.

72771 - Neubau Schiffbauer Damm - Brücke über die Panke

Die Maßnahme soll beendet werden und wird ausfinanziert.

Die Baumaßnahme ist fertiggestellt. Der veranschlagte Ansatz 2022 dient zur finanziellen Abrechnung von bereits in Vorjahren eingegangenen Verpflichtungen.

Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 4. August 2017 und geprüfte Ergänzungsunterlagen vom 4. November 2019 über insgesamt 2.661.000 € liegen vor.

72772 Neubau der Löffelbrücke über die Panke

Die Maßnahme soll beendet werden und wird ausfinanziert.

Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 26. März 2013 und geprüfte Ergänzungsunterlagen vom 28. Oktober 2019 über insgesamt 4.570.000 € liegen vor.

An den Gesamtkosten beteiligt sich die BVG mit 865.981 €.

Die Maßnahme wird im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert (vgl. Kapitel 1330, Titel 88307). Die förderfähigen Gesamtkosten betragen 3.703.162,20 €.

Veranschlagung des Landesanteils von 10 % (370.316 €), zuzüglich der nicht förderfähigen Ausgaben von rd. 900 €, insgesamt 371.216 (rd. 372.000 €).

Die Maßnahme ist baulich fertiggestellt.

Die hier veranschlagten Ansätze beinhalten den zu erbringenden korrespondierenden Eigenanteil in Höhe von 10 % und die nichtförderfähigen Ausgaben.

72773 Neubau der Zimmermannstraßenbrücke über die Wuhle -

Die Baumaßnahme ist beendet.

Bei dem Vorhaben erfolgt nur noch die finanzielle Abrechnung der Gewährleistungsverfolgung (Lph 9 HOAI).

Nach Beseitigung aller Mängel, erfolgt die Zahlung im Haushaltsjahr 2022.

Ferner erfolgen im Haushaltsjahr 2022 weitere Erstattungen der Leitungsbetriebe von Aufwendungen des Straßenbaulastträgers aufgrund von Sondernutzungen.

Die Auszahlung der Gewährleistungsverfolgung (Verpflichtung aus Vorjahren) erfolgt noch, sodass in 2022 ein Ansatz gem. § 11 Abs. 2 LHO. erforderlich ist.

Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 28. Oktober 2011 über 1.270.000 € liegen vor.

72775 Neubau der Schmöckwitzer Fußgängerbrücke über den Oder- Spree-Kanal

Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 22. Juni 2017 über 2.743.000 € liegen vor. Eine Ergänzungsunterlage mit geschätzten Kosten in Höhe von 2.100.000 € befindet sich in der Vorbereitung.

Das Bauwerk ist immer ein Notbehelf gewesen. Der Ersatzbau kann unter bauzeitlicher Beibehaltung der Fußgängerbrücke in direkter Verlängerung der Straßenflucht erfolgen.

Eine Grundinstandsetzung ist unter Verwendung der vorhandenen Stahlkonstruktion, die bereits im Jahr 1956 aus Altstahl zusammengesetzt wurde, nicht möglich.

Die letzte im Haushaltsjahr 2016 durchgeführte abgeschlossene Bauwerksprüfung gemäß DIN 1076 ergab eine Zustandsnote von 2,7.

Im Haushaltsjahr 2021 konnten die Brückenpfeiler für das neue Brückenbauwerk einbetoniert werden, sodass im 2. Quartal 2022 die Stahlbaukonstruktion eingehoben werden kann. Im weiteren Bauablauf wird nach Freigabe der neuen Fußgängerbrücke das alte Brückenbauwerk abgerissen.

Es ergeben sich erhebliche Mehrkosten in Höhe von 2,1 Mio. € im Zuge der vorliegenden Submissionsergebnisse für den Brückenbau mit Stahl- und Stahlbetonverbundüberbauten. Das wirtschaftlichste Angebot nur für den Ersatzneubau lag bei 3,0 Mio. € und ist somit einzeln betrachtet mit 0,9 Mio. € über dem Ansatz der in den Bauplanungsunterlagen berücksichtigten Kosten.

Aufgrund der aktuellen Marktsituation, insbesondere im Brückenbau mit Stahl- und Stahlbetonverbundüberbauten, waren und sind die Stahlbauunternehmen weiterhin weitestgehend ausgebucht, was zu erheblichen Verzögerungen, aber auch zu höheren Kosten führt.

Da die Mehrkosten erst im Haushaltsjahr 2021 mit Bekanntgabe der Submissionsergebnisse klar geworden sind, sind diese Mehrkosten nachträglich ab dem Haushaltsjahr 2026 veranschlagt worden.

Die Baumaßnahme befindet sich in der baulichen Umsetzung. Die Gründungen, die Widerlager und Pfeiler sind bereits fertig gestellt. Am 30.03.2022 konnte der Stahlüberbau des sogenannten Stromfeldes mittels Kranmontage eingehoben werden.

72776 Technische Erneuerung der Überbauung Schlangenbader Straße (ÜBS)

Geprüfte Teil-Bauplanungsunterlagen vom 13. August 2012, 27. August 2012, 11. September 2012, 3. Dezember 2012 und vom 7. Dezember 2012 über insgesamt 23.555.000 € liegen vor. Teile der Maßnahme (verkehrstechnische und betriebstechnische Ausstattung) in Höhe von 10.400.000 € werden im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert (vgl. Kapitel 1330, Titel 88307). Veranschlagung des Landeseigenanteils von 10 % (1.040.000 €) zuzüglich der nicht förderfähigen Ausgaben (13.155.000 €).

Die Ansätze wurden auf der Grundlage der geprüften Gesamtkosten und infolge des geplanten Baufortschritts eingeschätzt.

Für die förderfähigen Teilmaßnahmen der verkehrstechnischen und betriebstechnischen Ausstattung in Höhe von insgesamt 10.400.000 € wurde bei den Ansatzbildungen nur der 10 %ige Komplementäranteil berücksichtigt.

Die Baumaßnahmen stehen im unmittelbaren Zusammenhang mit den laufenden Bewertungen zum Rückbau der Brücken im Zuge des Breitenbachplatzes.

72778 Neubau der Pyramidenbrücke über die Wuhle in Köpenick

Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 12. Februar 2015 über 2.500.000 € liegen vor. Ergänzungsunterlagen in Höhe von 4.387.878 € sind in Vorbereitung. Die Gesamtkosten erhöhen sich damit auf 6.887.878 €.

An den Gesamtkosten beteiligt sich die BVG mit 1.376.387 €.

Die Maßnahme wird im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert (vgl. Kapitel 1330, Titel 88307).

Veranschlagung des Landesanteils von 10 % der förderfähigen Gesamtkosten (551.072,10 €) zuzüglich der nichtförderfähigen Ausgaben von 770,00 € über insgesamt 551.842,10 €, rd. 552.000 €.

Im Haushaltsjahr 2021 sind die Bauleistungen für die Erstellung der zwei Behelfsbrücken als Los 1 ausgeschrieben und beauftragt worden. Die Behelfsbrücken werden 2022 errichtet. Parallel werden 2022 durch die Berliner Wasserbetriebe zwei (BWB 2) neue Einleitbauwerke als Voraussetzung für den Ersatzneubau gebaut. Die Bauleistungen zum Ersatzneubau werden dann nachfolgend als Los 2 ausgeschrieben. Hierfür werden aktuell die Ausschreibungsunterlagen zusammengestellt.

72781 Neubau der Salvador-Allende- Brücke über die Müggelspree

Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 18. April 2016 über 37.000.000 € liegen vor.

Die Maßnahme wird im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert (vgl. Kapitel 1330, Titel 88307).

Veranschlagung des Landesanteils von 10 % (3.700.000 €)

Bautenstand 2022

Das südliche Widerlager sowie die Pfeiler in der Wasserstraße sind fertiggestellt.

Beim Ersatzneubau der Salvador-Allende-Brücke wurden die vormontierten Stahlsegmente des östlichen Überbaus auf der Südseite der Spree miteinander verschweißt und mit einem Korrosionsschutz versehen.

Ab 14.02.2022 wurde die fertig montierte Brücke über die Spree bis auf das neue Widerlager der Nordseite vorgeschoben.

Auf Grund der Komplexität der Arbeiten musste die Wasserstraße für den Vorschub und das Absenken des Überbaus vom 14.02.2022 bis 04.03.2022 im Bereich der Salvador-Allende-Brücke voll gesperrt werden.

Derzeit werden unter der Brücke die Leitungstrassen der Medienträger montiert. Weiterhin wird auf der Nordseite die Rampenstützwand hergestellt.

72783 Neubau der Fußgängerbrücke Waldbacher-Weg-Brücke über Bahnanlagen in Marzahn-Hellersdorf

Die Maßnahme ist baulich fertiggestellt.

Das neue Bauwerk wurde als Fußgängerbrücke barrierefrei für die Nutzung von Geh- und Sichtbehinderten und Rollstuhlfahrern, errichtet. Hiermit wurde den Anforderungen aus dem Berliner Mobilitätsgesetz Rechnung getragen. Zusätzlich zu den Rampen erhielt das Bauwerk beidseitig Treppenaufgänge für die fußläufige Nutzung. Das neue Bauwerk kreuzt die einspurige elektrifizierte Strecke der Deutschen Bahn AG.

Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 13. Mai 2016 und geprüfte Ergänzungsunterlagen vom 6. Juni 2019 über insgesamt 4.778.330 € liegen vor.

Die Gesamtkosten in Höhe von 4.779.000 € verringern sich voraussichtlich um 383.000 € auf 4.466.000 € durch Einsparungen bei der Baudurchführung.

72785 Neubau einer Fußgängerbrücke über die Panke im Schloßpark Niederschönhausen in Pankow (Schloßparkbrücke III)

Der Baubeginn verzögert sich, aufgrund weiterführender Planungsmaßnahmen, es wird erwartet, dass Bauplanungsunterlagen im I. Quartal 2023 vorliegen.

Aufgrund von Mängeln am Brückenüberbau der Schloßparkbrücke III ist bereits die Tragfähigkeit und Standsicherheit des Bauwerks eingeschränkt.

Im Rahmen der Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht und zur weiteren Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen ist ein Ersatzneubau aufgrund des baulichen Zustandes erforderlich.

Die vorhandenen Mängel am Brückenüberbau (großflächige Betonabplatzungen mit freiliegender stark korrodiertener Bewehrung an den Betonfertigteilen; großflächige Blattroststellen an den Randträgern und Trägeruntergurten; Längsrisse, Ausblühungsschäden und Betonabplatzungen an

den Widerlagerwänden, vor allem in der Wasserwechselzone) haben zu Einschränkungen der Tragfähigkeit und Standsicherheit des Bauwerks geführt.

Im Rahmen der Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht und zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur ist ein Ersatzneubau erforderlich.

72786 Neubau der Löwenbrücke (Fußgängerbrücke) über das Tiergartengewässer in Mitte

Die Schäden an der 1957 wieder errichteten denkmalgeschützten Löwenbrücke haben in Qualität und Quantität ein Ausmaß erreicht, dass die Kriterien Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit zur Sperrung und einem notwendigen Teilrückbau der Brücke geführt haben.

Die Brücke muss wegen ihres schlechten baulichen Zustandes durch einen Neubau ersetzt werden. Die Löwenbrücke als eingetragenes Denkmal des Landes Berlin hat eine erhebliche historische und überregionale Bedeutung.

Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 24. August 2020 über 1.444.410 € (rd. 1.445.000 €) liegen vor.

Die Ausschreibungs- und Vergabeunterlagen mit freigegebener Ausführungsplanung liegt fertig gestellt vor.

72787 Neubau der Neuen Fahlenbergbrücke über den Gosener Kanal im Zuge der Gosener Landstraße in Treptow-Köpenick

Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 4. August 2017 über 5.702.000 € liegen vor. Eine Ergänzungsunterlage mit geschätzten Kosten in Höhe von 4.854.210 € befindet sich in der Vorbereitung. Die Gesamtkosten erhöhen sich damit auf 10.555.847 € (rd. 10.556.000 €). Die Mehrkosten sind im Wesentlichen auf Grund der angespannten Marktsituation, den gestiegenen Materialpreisen und infolge der damit verbundenen Erhöhung der Nebenkosten verbunden.

Aktueller Stand der Baumaßnahme

- Rodungsarbeiten (Baumfällungen und Wildwuchsbesitzigungen) während des vegetationsarmen Zeitraums im Bereich der Bauwerksböschungen sowie im Bereich der Umfahrungsstrecke sind abgeschlossen.
- provisorische Umverlegungen von Kabel- und Kabelschutzrohrtrassen der Berliner Wasserbetriebe (BWB) sind abgeschlossen
- Umverlegung der Niederspannungskabel von Stromnetz Berlin ist abgeschlossen
- Das Vergabeverfahren zum Vergabepaket 2 „Ersatzneubau der Neuen Fahlenbergbrücke mit Behelfsbrücke“ ist abgeschlossen. Der Bauvertrag wurde Mitte Juni 2021 erteilt. Die ersten Bauarbeiten vor Ort haben begonnen.
- Das Vergabeverfahren zum Vergabepaket 3 „Straßenbau- und Verkehrssicherungsarbeiten – Behelfsumfahrung“ ist abgeschlossen. Der Bauvertrag wurde Anfang September 2021 erteilt. Die Ausführung der Leistungen ist in der Vorbereitung- bzw. Beantragungsphase.
- Durchführung von natur- und artenschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Hierzu wird berichtet:

„Welche Maßnahmen der Beschleunigung dieses wichtigen Brückenbauvorhabens hat der Senat ergriffen, wie ist der Zeitplan ab 2026 ausgestaltet?“

Die Vergabeverfahren für die ersten Leistungen zum Ersatzneubau der Elsenbrücke wurden unter Ausnutzung der Möglichkeiten des Vergaberechts beschleunigt. Die Gesamtbaumaßnahme wurde in verschiedene Lose aufgegliedert. Im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung wurden mit dem jeweiligen AN-Bau Möglichkeiten zur Beschleunigung geprüft, bewertet und in Teilen angeordnet. Die verschiedenen Leistungen der Versorgungsbetriebe wurden koordiniert und priorisiert bearbeitet. Aktuell befindet sich das Los Abbruch des westlichen Teilbauwerkes im Beauftragungsvorgang. Ab 2026 erfolgen gemäß aktueller Terminplanung der Neubau des östlichen Teilbauwerkes. Wie bereits in der 1. Lesung des Mobilitätsausschusses erläutert, begründet sich die Bauzeit in dem Ersatzneubau von 3 Brückenbauwerken einschl. des erforderlichen Rückbaus unter Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen und der notwendigen Leitungsinfrastruktur.

Hierzu wird berichtet:

„Wie soll die Situation für den Fahrradverkehr an der Kynastbrücke verbessert werden?“

Die Baumaßnahme ist beendet. Nach Beseitigung aller Mängel im Mangelanspüchezeitraum erfolgt die finanzielle Abrechnung der extern vergebenen HOAI-Leistungsphase 9 im Haushaltsjahr 2022. Weitere Leistungen zur Verbesserung der Situation des Fahrradverkehrs waren nicht Bestandteil der schlussgerechneten Maßnahme.

Bericht Nr.: 83

Ausbau der Panke

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

05.04.2022

V B

☎ 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

Titel 72332 Ausbau der Panke in Berlin Mitte und Pankow (Phase II)

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist das (vorläufige) IST 2021? Welche Maßnahmen sind im Einzelnen wann geplant?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

- Ist 2021: 161.741 €

Die Maßnahme umfasst den linienhaften Ausbau der kompletten Panke nach WRRL von der Landesgrenze nach Brandenburg bis zur Mündung in den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal über eine Länge von rd. 17 km mit Ausnahme der durch die Maßnahme 0740 / 723 31 Ausbau der Panke in Berlin Pankow (Phase I) erfassten Leistungen.

Erste Baumaßnahmen im Planungsabschnitt (Pa) Pa01 befinden sich seit 2021 in der Umsetzung. Bis Ende Februar 2022 wurden zudem notwendige Baumfällarbeiten in den Pa13 bis Pa16 ausgeführt. Für diese Abschnitte soll im Haushaltsjahr 2022 die Vergabe weiterer Bauleistungen erfolgen. Für den Pa12 ist die Vergabe der Bauleistungen für 2023 in Vorbereitung.

Bericht Nr.: 84

Schleuse Neukölln

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

05.04.2022

V B

90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

Titel 72850 Neubau der Schleuse Neukölln sowie brücken náher Uferwände des Neuköllner Schifffahrtskanal im Bereich der Teupitzer-, Treptower-, Wildenbruch- und der Lohmühlenbrücke

Folgendes beschlossen:

„Bitte aktuellen Stand erläutern. Wann ist mit einer Fertigstellung zu rechnen?“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur ist der Neubau der Schleuse Neukölln sowie brückennaher Uferwände des Neuköllner Schifffahrtskanal im Bereich der Teupitzer -, Treptower-, Wildenbruch- und der Lohmühlenbrücke unabdingbar erforderlich.

Etwa 0,5 km der Uferbefestigung sind infolge der standsicherheitsgefährdenden Schädigung durch Sofortsicherung zu stabilisieren. Die Sofortsicherungen sind für den Neubau der Uferbefestigungen nutzbar.

Eine geprüfte Teil-Bauplanungsunterlage für Baggerarbeiten, Teilarbrissarbeiten und Sofortsicherung liegt vor. Weitere Planungsleistungen für die Uferwände unterhalb der Schleuse sollen im Haushaltsjahr 2022 vergeben werden. Für den Neubau der Schleuse laufen derzeit die vorbereitenden Untersuchungen und Aufnahmen des Bestandes. Konkrete Aussagen zu beabsichtigten Sperrungen sind aufgrund des derzeitigen Planungsstandes noch nicht möglich.

Die Fertigstellung ist für 2032 geplant.

Bericht Nr.: 85

Umsetzung der Maßnahmen aus der Organisationsuntersuchung

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
VI AbtL

05.04.2022

☎ 030 902594 671

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) übergreifend zu Kapitel 0770 - Integratives Verkehrsmanagement –

Titel übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Wie ist der Umsetzungsstand und weitere Zeitplan bei der Umsetzung der Maßnahmen aus der Organisationsuntersuchung“

(Fraktionen SPD / GRÜNE / LINKE)

Hierzu wird berichtet:

Von den in der Organisationsuntersuchung abgegebenen 58 Empfehlungen befinden sich noch dreizehn in der Bearbeitung. Die sich noch in der Bearbeitung befindlichen Empfehlungen erfordern angesichts der davon betroffenen inhaltlichen Themen weiterhin einen hohen Abstimmungsbedarf mit den beteiligten Stellen. Weiterhin liegt die Umsetzungsverantwortung, Federführung oder Entscheidungsbefugnis teilweise außerhalb der SenUMVK, was eine verlässliche Aussage zum zeitlichen Ablauf nicht zulässt.

Von den dreizehn sich noch in der Bearbeitung befindlichen Empfehlungen beziehen sich fünf Empfehlungen auf die Personalausstattung für die Abt SenUMVK VI, so dass hierzu das Verfahren zum anstehenden Haushaltsgesetz abgewartet werden muss.

Zu zwei Empfehlungen befinden sich die zuständigen Senatsverwaltungen in Abstimmung zur Entwicklung einer gesetzlichen bzw. verordnungsrechtlichen Vorgabe für die Sicherheitskonzeption bei der Durchführung von Großveranstaltungen im Land Berlin.

Eine weitere Empfehlung zur vereinfachten Bearbeitung des bundesweit einheitlichen Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwerlasttransporte (VEMAGS) mit Hilfe eines Geoinformationssystems wird durch das Land Hessen als Befreiber für die Implementierung vorbereitet.

Vier Empfehlungen zielen auf die Verbesserung der internen Datenhaltung sowie Vorgangsablage und auf die Entwicklung von entsprechenden Vorgangs- und Dokumentenmanagementsystemen

ab. Für eine elektronische Datenhaltung und die Etablierung einheitlicher Bearbeitungsprozesse besteht eine unmittelbare Abhängigkeit zum landesweiten Projekt für die Einführung der E-Akte. Die Empfehlung, ein zentrales und gemeinsames Dienstgebäude für die Abt. SenUMVK VI bereit zu stellen, wird durch die geplante Errichtung eines mit der Polizei Berlin gemeinsam zu nutzenden Dienstgebäude in der Friesenstraße verfolgt. Die nötigen Vorabstimmungen dazu sind erfolgt.

Für weitere Informationen zur bisherigen Umsetzung von Empfehlungen der Organisationsuntersuchung wird auf den halbjährlichen Bericht zum „Transformationsprozess der SenUVK Abt. VI – Verkehrsmanagement –“ an den Hauptausschuss gem. Drucksache Nr. 18/2400 (II. B. 40) Auflagenbeschlüsse 2020/2021 mit der roten Nummer 0058 G bis 0058 Q verwiesen.

Bericht Nr.: 86

Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Straßen

6. April 2022

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

VI E

📞 030 902594 5840

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0770 - Integratives Verkehrsmanagement -

**Titel 11155 Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Straßen
(neu)**

Folgendes beschlossen:

„Für welche stationslosen Mietfahrzeuge werden hier Einnahmen zukünftig generiert? Werden pauschale Leistungen mit den Anbietern vereinbart? Wieso sind im Jahr 2023 keine Mehreinnahmen zu erwarten?“

(AfD)

„Wie wurden die Einnahmen ermittelt und welche Einnahmeerwartung besteht mit Blick auf die angestrebten Änderungen?“

(FDP)

Hierzu wird berichtet:

Der Gebührenansatz bezieht sich auf den im September dieses Jahres in Kraft tretenden § 11a Berliner Straßengesetz. Dieser erfasst das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen, die selbstständig reserviert und genutzt werden können, einschließlich des Anbietens von Carsharingfahrzeugen im Sinne des § 2 Nummer 1 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das zuletzt durch Artikel 328 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung. Diese Regelung sieht keine Beschränkung auf bestimmte Mietfahrzeugtypen vor, sondern erfasst grundsätzlich alle Fahrzeuge, die in dem von der Regelung tatbestandlich beschriebenen Modell angeboten werden. Derzeit werden in Berlin stationslos Elektrokleinstfahrzeuge (sog. E-Tretroller), Fahrräder, Kleinkrafträder, Pkw sowie Transporter gewerblich angeboten.

Pauschale Leistungen bzw. Gebühren mit den Anbietenden sind nicht beabsichtigt.

Die genaue Ausgestaltung der diesem Titel zugrundeliegenden Tarifstellen der Sondernutzungsgebührenverordnung sowie die Novellierung der Verordnung insgesamt befinden sich derzeit noch in senatsinternen Abstimmungsprozessen, weshalb zunächst aus Gründen der Rechtssicherheit lediglich der Mindestansatz für die Jahre 2022 und 2023 berücksichtigt wird.

Bericht Nr.: 87

Bewirtschaftungsausgaben

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
VI B1

04.04.2022

☎ 030 92594 673

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0770 – Integratives Verkehrsmanagement –

Titel 51701 Bewirtschaftungsausgaben

Folgendes beschlossen:

„Wie weit ist die Umstellung der LSA (Lichtsignalanlagen) auf energiesparende und wartungsarme LED-Technik vorangekommen? Welche weiteren Bemühungen zur Energieeinsparung, z. B. Nachabsenkung / Nachabschaltung sind erfolgt?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Derzeit sind 1.540 von 2.136 LSA (72 %) auf LED umgerüstet.

Hinsichtlich weiterer Bemühungen zur Energieeinsparung: Berlin ist deutschlandweit führend bei der Einführung der noch energiesparenderen „1-W-Technologie“, einer neuartigen LED-Technik eines Signalbauers, welche bisher an 20 LSA-Knotenpunkten beauftragt und teilweise schon eingerüstet wurde.

Die Energiesparpotenziale einer Nachabschaltung sind insbesondere bei LED-Technik sehr begrenzt, da auch im abgeschalteten Zustand der Anlage das Steuergerät weiterläuft. Die Nachabschaltungs-Möglichkeiten von Lichtsignalanlagen sind überdies aus Gründen der Verkehrssicherheit sehr begrenzt. Eine Nachabsenkung (Dimmung) der Anlagen wie in anderen Ländern praktiziert, ist gemäß den deutschlandweiten Vorgaben nicht zulässig.

Bericht Nr.: 88

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
VI B1

04.04.2022

☎ 030 92594 673

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0770 – Integratives Verkehrsmanagement –

Titel 52121 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Folgendes bzw. folgende Fragen beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Wie viele und welche Maßnahmen konnten in 2020/21 umgesetzt werden? Welche Maßnahmen sind in 2022/2023 geplant? Wie viele Maßnahmen wird man voraussichtlich mit dem neuen Ansatz umsetzen können? Welche Planungen bestehen bereits?“

„Welche Unfallschwerpunkte gemäß § 21, Abs. 3 Mobilitätsgesetz sind in 2020 und 2021 verschärft worden? Welche sind in 2022 und 2023 vorgesehen?“

„Wie viele JVS gibt es gegenwärtig in den Bezirken und wie sind sie ausgestattet? Welcher Standard ist für die Ausstattung und Qualitätsentwicklung der JVS maßgeblich?“

„Wie viele Verkehrsschulen, in den einzelnen Bezirken, werden mit welchen Mitteln sachlich wie personell gefördert?“

(SPD, GRÜNE, LINKE)

„Welche Maßnahmen wurden an welchen Unfallschwerpunkten zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU)

„Wie hoch ist das (vorläufige) IST 2021? Welche Maßnahmen sind im Einzelnen wann geplant?“

(FDP)

„Welche Projekte sind geplant, welche in Umsetzung?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Im Haushaltsjahr 2020 sind für die Umsetzung der Maßnahmen Mittel in Höhe von rd. 1.830.000 EUR abgeflossen.

Im Haushaltsjahr 2021 sind für die Umsetzung der Maßnahmen Mittel in Höhe von rd. 2.270.000 EUR abgeflossen.

Für das Haushaltsjahr 2022/23 sind für die Umsetzung der Maßnahmen Mittel in Höhe von 3.200.000 EUR pro Jahr angesetzt.

Im Jahr 2020/2021 jeweils von Juni bis Juni (Zeitraum orientiert sich am Zeitpunkt des Inkrafttretens des Mobilitätsgesetzes) konnten insgesamt 20 Maßnahmen gemäß § 21 Abs. 3 Mobilitätsgesetz an folgenden Knotenpunkten umgesetzt werden:

01. Alexanderstraße - Karl-Marx-Allee / Alexanderstraße - Otto-Braun-Straße
02. Am Juliusturm / Carl-Schurz-Straße - Hoher Steinweg
03. Sonnenallee / Hertzbergstraße - Treptower Straße
04. Eichborndamm / Am Nordgraben
05. Oranienplatz (Ost und West)
06. Kaiserdamm / Königin-Elisabeth-Straße - Messedamm
07. Bulgarische Straße / Am Treptower Park / Neue Krugallee
08. Spandauer Damm (Kastanienallee)
09. Reuterstraße / Lenastraße
10. Blankenburger Chaussee
11. Hultschiner Damm/Erich-Baron-Straße
12. Brunsbütteler Damm / Klosterstraße
13. Hermannstraße
14. Karower Chaussee / Wiltbergstraße
15. Gertraudenstraße - Mühlendamm / Breite Straße
16. Invalidenstraße zwischen Gartenstraße und Brunnenstraße
17. Caprivi-brücke
18. Ullsteinstraße / Volkmarstraße
19. Gotthardstraße
20. Hultschiner Damm / Rahnsdorfer Straße

Für den Zeitraum 2021/22 (wieder Juni bis Juni) sind gemäß § 21, Abs. 3 Mobilitätsgesetz folgende UK-Maßnahmen geplant bzw. bereits umgesetzt:

01. Rudi-Dutschke-Straße / Markgrafenstraße
02. Warschauer Straße / Kopernikusstraße
03. Warschauer Straße / Grünberger Straße

04. Kottbusser Tor
05. Potsdamer Brücke - Potsdamer Straße / Schöneberger Ufer
06. Potsdamer Straße / Reichpietschufer
07. Drakestraße - Königsberger Straße / Goerzalllee - Hindenburgdamm
08. Mehringdamm / Tempelhofer Ufer
09. Mehringdamm Brücke - Wilhelmstraße / Hallesches Ufer
10. Karl-Marx-Allee / Straße der Pariser Kommune
11. Oderstraße
12. Hultschiner Damm / Akazienallee - Bergedorfer Straße
13. Prenzlauer Allee / Erich-Weinert-Straße
14. Potsdamer Straße / Goebenstraße - Pallasstraße
15. Am Friedrichshain / Friedenstraße
16. Strausberger Platz
17. Argentinische Allee / Onkel-Tom-Straße
18. Fürstenwalder Allee / Fahnenbergstraße
19. Oberspreestraße (Bärenlauchstraße)
20. Groß-Berliner Damm/Igor-Erich-Straße
21. Salvador-Allende-Straße / Bellevuestraße - Fürstenwalder Damm
22. Landsberger Allee / Rhinstraße
23. Brunsbütteler Damm / Nennhauser Damm
24. Bornholmer Straße / Osloer Straße / Grüntaler Straße
25. Theodor-Heuss-Platz / Kaiserdamm
26. Antonienstraße / Eichborndamm / Mirastraße
27. Wilhelmstraße / Unter den Linden
28. Greifswalder Straße / Prenzlauer Berg.

Mit dem neuen Ansatz sind für den Zeitraum 2022/23 (wieder Juni bis Juni) maximal 30 Maßnahmen gemäß § 21 Abs. 3 Mobilitätsgesetz geplant, jedoch können sich durch notwendige Priorisierungen noch Veränderungen ergeben.

Die Jugendverkehrsschulen befinden sich nicht in der Zuständigkeit der SenUMVK.

Bericht Nr.: 89

Verkehrserziehung

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
VI D (V)

4. April 2022

☎ 030 902594 5840

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0770 - Integratives Verkehrsmanagement -

Titel 52512 Verkehrserziehung

Folgendes beschlossen:

„Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt?
Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

In 2020 und 2021 ist ein Mitmachprogramm zur Verkehrserziehung in Kitas finanziert worden, dessen Kosten in 2020 8.820,00 EUR und in 2021 5.292,00 EUR betrugen. Sollte dieses Programm in 2022 erneut beauftragt werden, sind Kosten von etwa 8.100,00 EUR zu erwarten. Aus 0770/ 52512 werden im Übrigen die Kosten für die Haftpflichtversicherung für den Schülerlotsendienst an Berliner Privatschulen beglichen; die Kosten betrugen im Haushaltsjahr 2020 etwa 420 EUR und in 2021 285 EUR. Eine weitere maßgebliche Ausgabenposition zu 0770/ 52512 ist in 2022 der Vertrag mit einem externen Dienstleister zum Betrieb der Internetplattform „Berlin-Sicher-Mobil“ sowie einem Informationsaustausch und die Vernetzung der Mitglieder der Charta Berlin-Sicher-Mobil und anderer Verkehrssicherheitsakteure. Die Kosten hierfür betrugen für 2020 32.910,00 EUR, für 2021 44.515,00 EUR. 2022 sind etwa 22.470 EUR zu erwarten.

Bericht Nr.: 90

Ausschreibungen, Bekanntmachungen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher-
und Klimaschutz
III SE 1

05.04.2022

 030 9025 2645

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0770 – Integratives Verkehrsmanagement –

Titel 53111 Ausschreibungen, Bekanntmachungen

Folgendes beschlossen:

„Auf welchen Plattformen werden welche Maßnahmen zur Personalgewinnung durchgeführt?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Alle Stellenausschreibungen werden gemäß AV (Ausführungsvorschriften) Stellenausschreibung veröffentlicht. Dabei werden vorwiegend das Karriereportal/Jobportal des Landes Berlin, die Plattform Bund.de und das Stellenportal der Bundesagentur für Arbeit genutzt. Darüber hinaus werden bei speziellen oder herausragenden Aufgabengebieten verschiedene Online-Portale von Printmedien oder kostenpflichtige Jobbörsen im Internet zur Veröffentlichung verwendet.

Bericht Nr.: 91

Dienstleistungen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

04.04.2022

VI B1

☎ 030 92594 673

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0770 – Integratives Verkehrsmanagement –

Titel 54010 Dienstleistungen

Folgendes bzw. folgende Fragen beschlossen:

„Zu 1: Entwicklung und Änderung von Regelungsprogrammen der Lichtsignalanlagen (LSA)

Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Inwiefern sind Mittel für eine Extra-Grünphase für rechtsabbiegenden Verkehr (getrennt vom Fuß- und Radverkehr) eingeplant? Gibt es einen Tätigkeitsbericht des Auftragnehmers? Wenn ja, bitte zur Verfügung stellen.“

(Fraktionen SPD, GRÜNE, LINKE)

„Lfd. Nr. 1: an welchen Stellen wurden in den Jahren 2020 und 2021 Anpassungen zu- gunsten einer grünen Welle vorgenommen, insbesondere an Stellen, an denen Tempo 30 angeordnet wurde? Wo soll dies 2022 und 2023 geschehen?“

(Fraktion CDU)

„Welche Maßnahmen sind geplant zur flüssigeren und sichereren Verkehrsführung, grüne Wellen, energieeinsparenden und emissionssenkende Führung der Verkehrsströme und der Vermeidung von Staus durch Entzerrung und Lenkung über Alternativrouten?

Zu 1.

Welche Dienstleistungen müssen im Rahmen der Anpassungen an die LSA-Infrastruktur erbracht werden?

Zu 2.

Wie viele Radverkehrszählungen sind an welchen Orten geplant?

Was kostet eine Radverkehrszählung unter Berücksichtigung verschiedener Jahreszeiten und Uhrzeiten im Einzelnen? Werden dafür Externe beauftragt und werden diese Maßnahmen ausgeschrieben?“

(Fraktion AfD)

Hierzu wird berichtet:

Zu 1.:

In 2021 sind rd. 530.000 EUR abgeflossen.

Es handelt sich hier insgesamt um Programmierungs-Dienstleistungen zur Anpassung der im Steuergerät und im Verkehrsrechner hinterlegten Steuerungs-Software der Lichtsignalanlagen aus verschiedenen Gründen. Gesonderte Mittel für eine Extra-Grünphase für rechtsabbiegenden Verkehr (getrennt vom Fuß- und Radverkehr) sind nicht vorgesehen, da eine Prüfung und ggf. Umsetzung separater Signalisierung im Zuge der regulären Projektbearbeitung und unter Beachtung aller Anforderungen an einem Knotenpunkt erfolgen muss; vergleichbares gilt auch für die Koordinierung von mehreren Anlagen eines Straßenzuges, die standardmäßig berücksichtigt wird. Grenzen werden dabei vor allem durch konkurrierende Verkehrsströme und Verkehrsarten sowie tageszeitlich schwankende Verkehrslasten gesetzt.

Ein Tätigkeitsbericht des privaten Generalübernehmers für die Lichtsignalanlagen -Infrastruktur analog zur Berichterstattung durch landeseigene Unternehmen liegt nicht vor.

Umprogrammierungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen wurden in den Jahren 2020/21 an folgenden Örtlichkeiten umgesetzt:

1. Bismarckstraße (Selerweg)
2. Berliner Straße / Veltheimstraße - Burgfrauenstraße
3. Berliner Straße / Hermsdorfer Damm
4. Berliner Straße / Bertramstraße - Wachsmuthstraße
5. Berliner Straße / Almutstraße
6. Am Friedrichshain (Bötzowstraße)
7. Treskowallee / Waldowallee
8. Möckern Brücke - Tempelhofer Ufer / Möckernstraße
9. Möckernbrücke - Hallesches Ufer / Möckernstraße
10. Proskauer Straße / Rigaer Straße
11. A 111 - General-Ganeval-Brücke / Saatwinkler Damm
12. Treskowallee / Gregoroviusweg
13. Treskowallee / Römerweg
14. Hedwig-Dohm-Straße - Wilhelm-Kabus-Straße / Hildegard-Knef-Platz - Tempelhofer Weg
15. Prellerweg / Grazer Damm - Munsterdamm
16. Bundesallee / Hildegardstraße
17. Gürtelstraße / Scharnweberstraße
18. Schönhauser Allee / Bornholmer Straße - Wisbyer Straße
19. Julie-Wolffthorn-Straße / Caroline-Michaelis-Straße
20. Spandauer Damm (Meiningenallee)
21. Groß-Berliner-Damm / Nieberstraße
22. Neuköllner Straße / Stubenrauchstraße - Zwickauer Damm
23. Breite Straße / Charlottenstraße
24. Köpenicker Landstraße / Eichbuschallee
25. Roedernallee - Teichstraße / Lindauer Allee

26. Lindauer Allee / Aroser Allee
27. Drakestraße / Ringstraße
28. Sachsendamm (Nr. 75 - Priesterweg)
29. Herzbergstraße / Vulkanstraße
30. Gitschiner Straße / Prinzenstraße
31. Hauptstraße / Hildegard-Marcusson-Straße
32. Landsberger Allee / Rhinstraße
33. Weißenseer Weg / Hohenschönhauser Straße - Konrad-Wolf-Straße
34. Straße vor Schönholz / Klemkestraße = TK1
35. Schloßstraße / Braillestraße - Hindenburgdamm
36. Alt-Mahlsdorf / B1 Center
37. Hubertusallee / Delbrückstraße
38. Hubertusallee / Bismarckallee
39. Lietzenburger Straße / Passauer Straße
40. Lietzenburger Straße / Ansbacher Straße
41. Hubertusallee - Teplitzer Straße / Berkaer Straße
42. Blumberger Damm / Kienbergstraße
43. Jülicher Straße (Klever Straße - Mönkeberger Straße)
44. Birkbuschplatz: Schloßstraße - A103 / Schloßstraße - Wolfensteindamm = TK1
45. Martin-Luther-Straße / Barbarossastraße
46. Siemensstraße / Birkbuschstraße
47. Salvador-Allende-Straße / Müggelschlößchenweg - Pablo-Neruda-Straße
48. Bernauer Straße - Julie-Wolftorn-Straße / Gartenstraße
49. Heerstraße / Flatowallee - Kranzallee
50. Kantstraße / Savignyplatz (Ost)
51. Alexanderplatz / Gleisquerung
52. Warschauer Straße / Boxhagener Straße
53. Neuendorfer Straße - Streitstraße / Askanierring - Havelchanze
54. Dietzgenstraße / Blankenburger Straße
55. Bismarckstraße / Am Schillertheater - Marie-Elisabeth-Lüders-Straße
56. Weißenseer Weg / Landsberger Allee
57. Am Kiesteich - Klosterbuschweg / Seegefelder Weg
58. Marktstraße / Schreiberhauer Straße
59. Breite Straße / Berliner Straße
60. Bahnhofstraße / Friedrichshagener Straße
61. Landsberger Allee / Arendsweg
62. Treskowallee / Marksburgstraße
63. Ebertstraße / Platz des 18. März - Straße des 17. Juni
64. Joachimsthaler Straße / Kantstraße
65. Reinickendorfer Straße / Schererstraße - Wiesenstraße
66. Danziger Straße (Dunckerstraße)
67. Kantstraße (Wilmersdorfer Straße)
68. Petersburger Straße / Straßmannstraße
69. Petersburger Straße / Mühsamstraße
70. Sonnenallee / Weichselstraße
71. Hönower Straße / Am Rosenhag

- 72. Lückstraße / Weitlingstraße
- 73. Neue Kantstraße (Witzlebenstraße)
- 74. Hohenzollerndamm / Fasanenstraße - Nikolsburger Straße
- 75. Argentinische Allee / Riemeisterstraße
- 76. Sonnenallee / Roseggerstraße
- 77. Richterstraße / Bruno-Taut-Straße
- 78. Minna- Todenhagen-Straße / Nalepastraße (SOV)
- 79. Gallitzallee / Eiswaldtstraße
- 80. Landsberger Allee / Storkower Straße
- 81. Segefelder Weg / Hackbuschstraße - Straße 603
- 82. Kolonnenstraße / Czeminstraße - Leberstraße
- 83. Torstraße / Alte Schönhauser Straße - Rosa-Luxemburg-Straße - Schönhauser Allee
- 84. Gallitzallee / Eiswaldtstraße
- 85. Breite Straße / Berliner Straße
- 86. Strausberger Platz - Karl-Marx-Allee / Lichtenberger Straße
- 87. Hohenzollerndamm / Fasanenstraße - Nikolsburger Straße
- 88. Landsberger Allee / Storkower Straße
- 89. Gallitzallee / Havensteinstraße - Mühlenstraße
- 90. Richterstraße / Bruno-Taut-Straße
- 91. Minna- Todenhagen-Straße / Nalepastraße (SOV)
- 92. Reichsstraße / Platanenallee - Marathonallee
- 93. Reichsstraße / Ebereschenallee - Olympische Straße = TK2
- 94. Dominicusstraße / Martin-Luther-Straße / Freiherr-von-Stein-Straße
- 95. Dominicusstraße (Fritz-Elsas-Straße)
- 96. Dominicusstraße - Martin-Luther-Straße / Belziger Straße
- 97. Bismarckstraße / Leibnizstraße
- 98. Oranienburger Chaussee / Rauentaler Straße - Zeltinger Straße
- 99. Sonnenallee / Roseggerstraße
- 100. Argentinische Allee / Riemeisterstraße
- 101. Sonnenallee / Weichselstraße
- 102. Platz der Vereinten Nationen - Landsberger Allee / Lichtenberger Straße

Umprogrammierungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen werden zudem schrittweise an folgenden Örtlichkeiten abgearbeitet:

- 1. Romain-Rolland-Straße / Blankenburger Straße = TK1
- 2. Neuköllner Straße / Fritz-Erler-Allee
- 3. Müggelheimer Straße 19
- 4. Spandauer Damm / Sophie-Charlotten-Straße
- 5. Schichauweg / Wünsdorfer Straße
- 6. Westfälische Straße / Nestorstraße
- 7. Am Juliusturm / Breite Straße
- 8. Landsberger Allee / Matthiasstraße
- 9. Goerzallee / Altdorfer Straße - Bremer Straße
- 10. Marienfelder Chaussee / Grauwackeweg
- 11. Chausseestraße / Invalidenstraße

12. Kurfürstenstraße (Ansbacher Straße - Burggrafenstraße)
13. Kurfürstenstraße / Keithstraße
14. Heerstraße / Am Staakener Kirchengelände - Nennhauser Damm
15. Petersburger Straße / Kochhannstraße + angrenzende 2 LSA
16. Rennbahnstraße / Parkstraße
17. Kaiser-Wilhelm-Straße (Amalienstraße)
18. Torstraße / Ackerstraße
19. Köthener Brücke / Reichpietschufer - Hallesches Ufer
20. Ruhlebener Straße / Pichelswerder Straße - Schulenburgstraße
21. Landsberger Allee / Conrad-Blenkle-Straße - Ebertystraße
22. Gürtelstraße / Scharnweberstraße
23. Hauptstraße (Helmstraße - Vorbergstraße)
24. Kaiserin-Augusta-Allee / Ilsenburger Straße
25. Lützowplatz / Lützowufer
26. Nettelbeckplatz-Reinickendorfer Straße / Gerichtstraße
27. Nettelbeckplatz - Pankstraße / Reinickendorfer Straße
28. Potsdamer Brücke-Potsdamer Platz / Schöneberger Ufer
29. Hermannstraße (Karlsgartenstraße)
30. Wilhelmstraße / Metzer Straße
31. Berliner Allee / Langhansstraße (Antonplatz)
32. Hermannstraße Nr. 42-43 (U-Bhf. Boddinstraße)
33. Danziger Straße / Prenzlauer Allee
34. Eberswalder Straße - (Nr.6-9 / Gleisschleife)
35. Columbiadamm (Nr. 160 / Schwimmbad Neukölln)
36. Paul-Schneider-Straße / Mühlenstraße
37. Müggelheimer Damm / Salvador-Allende-Straße - Mayschweg
38. Pasewalker Straße / A 114 AS Pankow (Schloßallee)
39. Frankfurter Allee / Rathausstraße
40. Gartenfelder Straße / Berthold-Schwarz-Straße - Haselhorster Damm
41. Gartenfelder Straße / Saatwinkler Damm
42. Gartenfelder Straße / Zufahrt Gewerbepark
43. Neuköllner Straße (Nr.315)
44. Großer Stern / Spreeweg
45. An der Urania - Schillstraße / Kurfürstenstraße
46. Goebenstraße / Kulmer Straße
47. Ernst-Barlach-Straße (Schweriner Ring)
48. Westfälische Straße / Joachim-Friedrich-Straße
49. Großer Stern / Hofjägerallee
50. Kantstraße / Leibnizstraße
51. Karolinenstraße / An der Mühle - Waidmannsluster Damm
52. Seestraße (Antwerpener Straße)
53. Mariendorfer Damm / Friedenstraße - Reißeckstraße
54. Köpenicker Landstraße - Minna-Todenhagen-Straße (SOV)
55. Bernauer Straße - Wolliner Straße
56. Machnower Straße / Schönower Straße
57. Mariendorfer Damm / Alt-Mariendorf

58. Karl-Liebknecht-Straße (Schlossplatz - Am Lustgarten)
59. Segefelder Straße / Nauener Straße - Zeppelinstraße
60. Schloßstraße (Feuerbachstraße) = TK1
61. Schloßstraße / Gutsmuthsstraße
62. Bundesallee / Lefévrestraße
63. Bundesallee (Stubenrauchstraße - Handjerystraße)
64. Jafféstraße / Harbigstraße - Zufahrt Messe
65. Theodor-Heuss-Platz (Südost) - Pommernallee = TK2
66. Choriner Straße / Schwedter Straße
67. Bülowstraße / Steinmetzstraße
68. Konrad-Wolf-Straße / Gärtnerstraße
69. Mariendorfer Damm / Kruckenbergstraße
70. Mariendorfer Damm / Stallgasse - Glärmischweg
71. Mariendorfer Damm / Säntisstr. - Tauernallee
72. Mariendorfer Damm / Ankogelweg
73. Bitterfelder Straße / Wolfener Straße
74. Gartenfelder Straße - Paulsternstraße / Gartenfelder Straße
75. Hellersdorfer Straße / Alte Hellersdorfer Straße
76. Wilhelmstraße / Dorotheenstraße
77. Dorotheenstraße / Scheidemannstraße / Ebertstraße
78. Kladower Damm (General-Steinhoff-Kaserne)
79. Danziger Straße / Knaackstraße - Lychener Straße
80. Landsberger Allee (Otto-Marquardt-Straße)
81. Badensche Straße / Bundesallee
82. Klosterstraße / Altonaer Straße
83. Knausstraße/ Lenbachstraße - Thorwaldsenstraße
84. Heerstraße/Magistratzweg - Semmelländerweg
85. Breite Straße/Charlottenstraße
86. Bellermannstraße /Zufahrt Gesundbrunnencenter
87. Platz der Vereinten Nationen - Landsberger Allee / Lichtenberger Straße
88. Danziger Straße / Hagenauer Straße - Schliemannstraße
89. Siegfriedstraße / Rüdigerstraße
90. Berliner Straße / Esplanade - Westerlandstraße
91. Westfälische Straße / Paulsborner Straße
92. Westfälische Straße / Eisenzahnstraße
93. Filandastraße / Bergstraße = TK1
94. Martin-Luther-Straße (Wartburgstraße)
95. Landsberger Allee / Schalkauer Straße
96. Greifswalder Straße - Otto-Braun-Straße / Friedenstraße - Prenzlauer Berg = TK1
97. Hermannplatz: Hasenheide - Karl-Marx-Straße / Hermannstraße
98. Hauptstraße / Albertstraße - Eisenacher Straße
99. Landsberger Allee / Conrad-Blenkle-Straße - Ebertystraße
100. Landsberger Allee / Liebenwalder Straße - Siegfriedstraße
101. Langhansstraße / Roelckestraße
102. S/MIME Zertifikate
103. Prendener Straße Nr. 15 (Eingang der 27 - Grundschule)

- 104. Rhinstraße / Gärtner Straße - Marzahner Str.
- 105. Landsberger Allee / Ferdinand-Schultze-Straße
- 106. Danziger Straße / Kollwitzstraße - Senefelderstraße
- 107. Sewanstraße / Dolgenseestraße
- 108. Dietzgenstraße / Blankenburger Straße
- 109. Martin-Luther-Straße (Heylstraße)
- 110. Scharnweberstraße / Jessnerstraße
- 111. Teltower Damm - Kleinmachnower Weg / Beeskowdamm
- 112. Hermannstraße (Karlgartenstraße)
- 113. Andreasstraße / Singerstraße
- 114. Siemensstraße / Birkbuschstraße
- 115. Beusselstraße - Saatwinkler Damm / A100 (Nord)
- 116. Beusselstraße - Saatwinkler Damm / A100 (Süd)
- 117. Hauptstraße / Albertstraße - Eisenacher Straße
- 118. B96 - Minna-Cauer-Straße / Invalidenstraße
- 119. Teplitzer Straße / Hagenstraße = TK2
- 120. Blumberger Damm (Hohensaaten Straße - Rudolf-Leonhard-Straße)
- 121. Kurt-Schumacher-Damm/A111

Zu 2.:

Seit 1983 finden einmal monatlich Pegelzählungen des Radverkehrs an 12 festen Standorten statt. Die technologische Entwicklung erlaubte es ab 2012 bisher nicht erfasste jahreszeitliche Schwankungen mit der Einrichtung von automatischen Raddauerzählstellen abzubilden. Derzeit sind insgesamt 19 Dauerzählstellen in Betrieb, weitere sind in Planung. Die Standorte der Pegelzählungen und der Raddauerzählstellen sind veröffentlicht unter

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrastruktur/zählstellen-und-fahrradbarometer/>.

Darüber hinaus werden für die Behörden des Landes Berlin kontinuierlich ca. 800-900 Verkehrserhebungen pro Jahr im öffentlichen Straßennetz durchgeführt. Neben dem Kfz-Verkehr wird dabei stets die Anzahl der Fahrräder erfasst. Die Standorte sind im Voraus nicht bekannt, da diese Verkehrszählungen meist erst durch Veranlassung der Fachbereiche angefordert werden.

Für die Organisation und Durchführung der Verkehrserhebungen ist ein externer Dienstleister über einen mehrjährigen Rahmenvertrag beauftragt worden, der EU-weit ausgeschrieben wurde. Die Kosten von Einzelzählungen variieren stark je nach Aufwand (Erhebungszeitraum, örtliche Gegebenheiten, zu erfassende Fahrzeug- und Verkehrsarten etc.). Jahres- und Uhrzeiten haben dabei keinen Einfluss auf die Kosten.

Bericht Nr.: 92

Dienstleistungen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

VI B1

04.04.2022

☎ 030 92594 673

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0770 – Integratives Verkehrsmanagement –

Titel 54022 Leistungen für Lichtsignalanlagen

Titel 72017 Neu- und Umbau von Lichtsignalanlagen zur ÖPNV-Beschleunigung

Folgendes bzw. folgende Fragen zu **Titel 54022 „Leistungen für Lichtsignalanlagen“** beschlossen:

„Bitte um Bericht zur Rekommunalisierung des Betriebs der LSA. Welcher Anteil der LSA ist mit Blindeneinrichtungen ausgestattet? Wie viele Lichtsignalanlagen können mit den veranschlagten Mitteln mit Blindenleiteinrichtungen ausgerüstet werden?“

(Fraktionen SPD, GRÜNE, LINKE)

„Wie viel sind innerhalb dieses Titels Maßnahmen für den Neu- und Ersatzbau im Rahmen des behindertengerechten Ausbaus veranschlagt? Gibt es eine Prioritätenliste? Wenn ja, bitte vorlegen.“

(Fraktion AfD)

„Wie hoch ist das (vorläufige) IST 2021? Welche Maßnahmen sind im Einzelnen wann geplant?“

(Fraktion FDP)

Folgendes bzw. folgende Fragen zu **Titel 72017 „Neu- und Umbau von Lichtsignalanlagen zur ÖPNV-Beschleunigung“** beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021?“

Wie viele und welche Maßnahmen konnten in 2020/21 abgeschlossen werden? Welche Maßnahmen sind in 2022/2023 geplant?

Wie viele LSA können mit den veranschlagten Mitteln für die Beschleunigung erneuert werden, welche sind bereits geplant?“

(Fraktionen SPD, GRÜNE, LINKE)

„Welche Maßnahmen sind geplant zur bevorzugten Einschleusung von Taxen, Bussen und Straßenbahnen in weitere staugefährdete Kreuzungsbereiche (Sondersignale, automatische Signalanforderung bei Annäherung, Schleusenspur)?“

(Fraktion AfD)

„Wie hoch ist das (vorläufige) IST 2021?
Welche Maßnahmen sind im Einzelnen wann geplant?“

(Fraktion FDP)

Zu Titel 54022 wird berichtet:

Das IST 2021 liegt bei 18.192.574 EUR.

Zum Rekommunalisierungsvorhaben wird auf den Bericht zur laufenden Nummer 13 verwiesen.

Hinsichtlich der Frage, wie viele Lichtsignalanlagen (LSA) mit den veranschlagten Mitteln mit Blindenleiteinrichtungen ausgerüstet werden, wird wie folgt berichtet:

Derzeit sind 1.550 von 2.136 LSA (73%) barrierefrei ausgestattet. Darin enthalten sind 107 LSA mit Rippenplatten, jedoch ohne Blindenakustik und Vibrationstaster sowie 239 LSA mit Blindenakustik und / oder Vibrationstastern, jedoch ohne Rippenplatten.

Mit dem vorhandenen Budget und Personal können jährlich etwa 22 Anlagen pro Jahr behindertengerecht ausgestattet werden.

Es sind 2,5 Mio. EUR / Jahr eingeplant für den behindertengerechten Ausbau (BGA) von Lichtsignalanlagen. Maßnahmen für den behindertengerechten Ausbau von Lichtsignalanlagen werden an folgenden Örtlichkeiten schrittweise umgesetzt:

1. Oranienburger Straße/Eichborndamm
2. Oranienburger Straße/Tessenowstraße
3. Oranienburger Straße/Jansenstraße
4. Oranienburger Straße/Roedernallee
5. Hohenstaufenstraße - Pallasstraße / Goltzstraße
6. Hohenstaufenstraße / Eisenacher Straße
7. Leonorenstraße Nr. 70 (Rathaus)
8. Mariendorfer Damm / Eisenacher Straße - Kurfürstenstraße
9. Märkische Allee / Poelchastraße
10. Martin-Luther-Straße / Motzstraße
11. Rathausstraße / Kaiserstraße
12. Reißeckstraße / Am Heidefriedhof
13. Saatwinkler Damm / Jungfernheideweg - Mäckeritzbrücke
14. Tempelhofer Damm / Kaiserin-Augusta-Straße
15. Lützowplatz (Einemstraße)
16. Alt-Mariendorf/Reißeckstraße/ Rixdorfert Straße

17. Heerstraße (Buschower Weg)
18. Bergmannstraße / Zossener Straße - Friesenstraße
19. Brunsbütteler Damm/Magistratweg
20. Marchstraße/Einsteinufer (Marchbrücke)
21. Sachsendamm / A 100 AS - Alboinstraße
22. Spandauer Damm (Lindenallee)
23. Karl-Marx-Alle / Straße der Pariser Kommune
24. Grunewaldstraße / Eisenacher Straße
25. Askanischer Platz 1 - Stresemannstraße / Schöneberger Straße
26. Knobelsdorffstraße / A100 (OST)
27. Knobelsdorffstraße / A 100 (WEST)
28. Adligestell / Glienicker Weg - Köpenicker Straße = TK1
29. Tempelhofer Weg / Gotenstraße
30. Buckower Damm / Alt-Buckow - Johannisthaler Chaussee
31. Olivaer Platz - Württembergische Straße / Olivaer Platz
32. Argentinische Allee (Altkanzlerstraße)
33. Heinrich-Grüber-Straße / Hellersdorfer Straße
34. Habelschwerdter Allee / Altensteinstraße - Ladenbergstraße
35. Scholzplatz-Heerstraße / Am Postfenn-Schirwindter Allee
36. Wilhelmsruher Damm (Nr.81)
37. Brückenstraße - Heinrich-Heine-Straße / Köpenicker Straße
38. Bahnhofstraße / Seelenbinderstraße
39. Bahnhofstraße / Riedingerstraße
40. Brunsbütteler Damm / Nauener Straße
41. Grenzstraße / Gerichtstraße - Gartenstraße
42. Werbellinstraße (Morusstraße)
43. Berkaer Straße (Sulzaer Straße)
44. Alt-Treptow (Nr. 14)
45. Hohenzollerndamm / A100
46. Bahnhofstraße - Mahlsdorfer Straße / Am Bahndamm - Stellingdamm
47. Hohenzollerndamm / Rudolstädter Straße - Seesener Straße
48. Blankenfelder Chaussee - Schildower Straße / Hauptstraße
49. Attilaplatz-Attilastraße-Manteuffelstraße
50. Residenzstraße / Amendestraße
51. Alt-Biesdorf / Brausendorfstraße
52. Englerallee / Schorlemerallee - Spilstraße
53. Roedernallee / Am Nordgraben
54. Mariendorfer Damm / Ullsteinstraße
55. Tempelhofer Damm / Friedrich-Wilhelm-Straße
56. Tempelhofer Damm / Kaiserin-Augusta-Straße
57. Tempelhofer Damm / Albrechtstraße
58. Bahnhofstraße / Mellener Straße
59. Berliner Straße - Pasewalker Straße / Bahnhofstraße - Rosenthaler Straße
60. Rennbahnstraße / Gustav-Adolf-Straße
61. Berliner Allee / Langhansstraße (Antonplatz)
62. Pablo-Picasso-Straße / Seehausener Straße

- 63. Köpenicker Straße / Rudolf-Rühl Allee / Rudolf-Rühl-Allee
- 64. Französische Straße / Markgrafen Straße
- 65. Fehrbelliner Platz - Brandenburgische Straße / Hohenzollerndamm
- 66. Potsdamer Straße / Fürstenstraße
- 67. Frankfurter Allee / Ruschestraße - Schulze-Boysen-Straße
- 68. Friedrich-Engels-Straße (Wilhelm-Wolff-Straße)
- 69. Gothaer Straße / Eisenacher Straße
- 70. Darßer Straße (Borner Straße)
- 71. Berliner Straße - Potsdamer Straße / Clayallee - Teltower Damm
- 72. Hohenzollerndamm / Berkaer Straße
- 73. Wilhelmsruher Damm / Königshorster Straße
- 74. Großbeerenerstraße / Wilhelm-von-Siemens-Straße
- 75. Neuendorfer Straße / Eiswerderstraße
- 76. Klosterstraße / Altonaer Straße
- 77. Klosterstraße / Altonaer Straße
- 78. Breite Straße / Charlottenstraße
- 79. Sonnenallee / Roseggerstraße
- 80. Baumschulenstraße / Sonnenallee - Südostallee
- 81. Rennbahnstraße / Roelckestraße
- 82. Potsdamer Straße / Goebenstraße / Pallasstraße
- 83. Martin-Luther-Straße (Heylstraße)
- 84. Blumberger Damm (Hohensaaten Straße - Rudolf-Leonhard-Straße)
- 85. Heinrich-Grüber-Straße / Bausdorfstraße
- 86. Urbanstraße / Jahnstraße - Schönleinstraße
- 87. Alt-Biesdorf / Braunsdorfstraße
- 88. Prenzlauer Promenade (Elsa-Branström-Straße)
- 89. Karl-Liebknecht-Straße (Schlossplatz - Am Lustgarten)

Zu Titel 72017 wird berichtet:

In 2021 sind rd. 870.000 EUR abgeflossen.

Es konnten 20 Maßnahmen in 2020/21 umgesetzt werden bzw. sind in Umsetzung mit teilweisem Mittelabfluss an folgenden Knotenpunkten:

- 01. Neuendorfer Straße / Eiswerderstraße
- 02. Pichelsdorfer Straße / Adamstraße - Betckestraße
- 03. Neuköllner Straße / Groß-Ziehener Chaussee
- 04. Neuköllner Straße (Nr. 340-342)
- 05. Neuendorfer Straße / Schäferstraße
- 06. Am Juliusturm - Nonnendammallee / Daumstraße - Ferdinand-Friedensburg-Platz
- 07. Am Juliusturm - Nonnendammallee / Ferdinand-Friedensburg-Platz
- 08. Waltersdorfer Chaussee / Neuhofer Straße
- 09. Waltersdorfer Chaussee / Ostburger Weg
- 10. Waltersdorfer Chaussee / Timmendorfer Weg - Liselotte-Berger-Straße
- 11. Unter den Linden (Humboldt Universität)
- 12. Neuendorfer Straße / Schäferstraße

13. Hohenstaufenstraße - Nachodstraße / Bamberger Straße
14. Neuendorfer Straße / Llynarstraße - Parkstraße
15. Wittenbergplatz - Kleiststraße / Bayreuther Straße
16. Neuköllner Straße / Alt-Rudow
17. Neuköllner Straße (Bildhauerweg)
18. Turmstraße / Oldenburger Straße - Ottostraße
19. Kaiserdamm / Königin-Elisabeth-Straße - Messedamm
20. Malteserstraße / Kamenzer Damm - Paul-Schneider-Straße

Im DHH 22/23 können mit den veranschlagten Maßnahmen über die zwei Jahre insgesamt 32 Maßnahmen (teil-)finanziert werden. Diese erfolgen nach derzeitigem Stand an folgenden Örtlichkeiten:

01. Pichelsdorfer Straße / Weißenburger Straße
02. Waltersdorfer Chaussee / Timmendorfer Weg - Liselotte-Berger-Straße
03. Badstraße / Pankstraße - Prinzenallee
04. Charlottenburger Chaussee / Rominter Allee
05. Kaiserin-Augusta-Allee / Ilsenburger Straße
06. Wilhelmstraße / Pichelsdorfer Straße
07. Sachsendamm / A 100 AS - Alboinstraße
08. Spandauer Damm / Wiesendamm
09. Spandauer Damm / Reichsstraße
10. Segefelder Straße / Nauener Straße - Zeppelinstraße
11. Charlottenburger Chaussee / Stendelweg
12. Charlottenburger Chaussee / Zufahrt Polizei
13. Alt-Mariendorf / Am Heidefriedhof
14. Otto-Suhr-Allee (Warburgzeile)
15. Schönwalder Straße / Llynarstraße - Hügelschanze
16. Frankfurter Tor - Frankfurter Allee - Karl-Marx-Allee / Warschauer Straße
17. Unter den Linden (Humboldt Universität)
18. Neuendorfer Straße / Schäferstraße
19. Heerstraße / Am Zeppelinpark - Fahrlander Weg
20. Nennhauser Damm / Am Zeppelinpark
21. Nettelbeckplatz - Reinickendorfer Straße / Gerichtstraße
22. Nettelbeckplatz - Pankstraße / Reinickendorfer Straße
23. Karl-Liebknecht-Straße (Schlossplatz - Am Lustgarten)
24. Klosterstraße - Wilhelmstraße / Seeburger Straße
25. Falkenberger Chaussee / Welsestraße
26. Reißbeckstraße / Am Heidefriedhof
27. Hofjägerallee - Klingelhöferstraße / Tiergartenstraße
28. Gartenfelder Straße - Paulsternstraße / Gartenfelder Straße
29. Malteserstraße / Kamenzer Damm
30. Adlergestell / Otto-Franke-Straße
31. Platz der Vereinten Nationen (Büschingstraße)
32. Danziger Straße - Petersburger Straße / Landsberger Allee

Bericht Nr.: 93

Verkehrssicherheitsprojekte/ Zuwendungen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
VI D (V)

8. 04.2022

☎ 030 902594 5840

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0770 - Integratives Verkehrsmanagement -

Titel 68569 Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zwecke im Inland

Folgendes bzw. folgende Fragen beschlossen:

„Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt?
Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(Fraktion CDU)

„Welche Maßnahmen werden gefördert? Werden externe mit Maßnahmen zur Verkehrserziehung beauftragt?“

(Fraktion AfD)

„Wie hoch ist das (vorläufige) IST 2021? Welche Maßnahmen sind im Einzelnen wann geplant?“

(Fraktion FDP)

Hierzu wird berichtet:

Die Ausgaben in 0770/ 68569 dienen der projektbezogenen Förderung gemeinnütziger Träger und anderer Organisationen, die Maßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung anbieten bzw. mit Unterstützung des Senats durchführen. Hierbei konzentriert sich die Förderung auf Projekte im Zusammenhang mit besonders gefährdeten Personengruppen (Kinder, Jugendliche, Fahranfänger und ältere Menschen). Allgemein gilt für den Ausblick auf die Jahre 2022 und 2023, dass die vorläufige Haushaltswirtschaft die Möglichkeiten für die Zuwendungsgewährung für Verkehrssicherheitsprojekte beschränkt. Im Übrigen ist für allgemeingültige Aussagen die Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms abzuwarten.

Das Ist beträgt in 2020 = 219.712 € und in 2021 = 167.735 €.

Verkehrssicherheitsprojekte/ Zuwendungen:

Projektgegenstand	2020		2021	
	Bewilligte Mittel	Abgeflossene Mittel	Bewilligte Mittel	Abgeflossene Mittel
Mobile Radfahrtrainings für Fortgeschrittenen und Fahrsicherheitstrainings mit begleiteten Anwendungstouren für (geflüchtete) Frauen	21.760 €	21.760 €		
Unfallprävention 2020 für Senioren für mehr Sicherheit im Straßenverkehr	14.973 €	4.000	17.975 €	17.975 €
Fahrradchecks im Sommer und Herbst	34.282 €	30.000 €	36.045 €	34.245 €
Unterstützungsleistungen für das Radfahren lernen von Berliner Kindern	43.500 €	40.400 €	7.400 €	7.400 €
Verkehrs-, Mobilitäts-, Umwelt-, Persönlichkeits-, Sozialerziehung- und Gesundheitserziehung an Berliner Schulen	104.400 €	51.746 €		
Projekte für die Verkehrserziehung rund um die Fuß-Mobilität zur Schule und zur Kita	71.806 €	71.806 €	108.115 €	108.115 €

Die Ist-Abflüsse im Haushaltstitel entsprechen teilweise nicht den im Rahmen der Zuwendungentscheidung bewilligten Mitteln für die Verkehrssicherheitsprojekte. Aufgrund von nicht abgerufenen Mitteln durch die Zuwendungsträger oder Rückforderungen können sich somit Differenzen zwischen der Mittelbewilligung und dem Ist im Haushalt 2020 und 2021 ergeben.

Bericht Nr.: 94

Unterhaltung von Brunnenanlagen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
G R 3

06.04.2022
925 1884

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 2707 -Aufwendungen der Bezirke – Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz –

Titel 52132 Unterhaltung von Brunnenanlagen

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2021? Wie hoch ist der Anteil der von den BWB (Berliner Wasserbetriebe) unterhaltenen Brunnenanlagen an allen Brunnenanlagen? Wie hoch ist die Quote funktionstüchtiger Brunnen bei den BWB und wie hoch die Quote bei den Bezirken?“

(SPD/GRÜNE/LINKE)

Hierzu wird berichtet:

Im Jahr 2021 sind insgesamt 1.511.613,65 € für den Betrieb der Brunnenanlagen durch die BWB verausgabt worden.

Der Anteil der von den BWB unterhaltenen Brunnenanlagen an allen Brunnenanlagen liegt bei etwa 60,2 %.

Die Quote funktionstüchtiger Brunnen bei den BWB liegt im Jahr 2022 bei etwa 98,8 %, wobei als funktionstüchtig auch solche Brunnen gezählt werden, die noch dieses Jahr in Betrieb genommen werden sollen, also noch entsprechend erfüchtigt werden.

Die Quote funktionstüchtiger Brunnen, die von anderen als den BWB betrieben werden, liegt bei 80,4 %.

Bericht Nr.: 95

Bezirksprojekte

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
IV AbtL

05.04.2022

☎ 9025 1042

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 5. Sitzung am 30.3.2022 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 2707 – Maßnahmen der Bezirke –

Titel 54010 Dienstleistungen

Folgendes beschlossen:

„Zu 1: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

Wie hoch war der Mittelabfluss in 2021. Welche Maßnahmen wurden realisiert?

Zu 3: Schulisches Mobilitätsmanagement: Wie hoch war der Mittelabfluss in 2021. Welche Maßnahmen wurden realisiert? Warum gibt es eine Mittelkürzung von über 50 % in 2022/23?

Zu 1. (Parkraumbewirtschaftung): Wie ist das IST 2021? Wie kann die Nutzung des Titels verbessert werden? Auf welcher Basis vermutet SenUMVK eine dem gestiegenen Ansatz folgende bessere Inanspruchnahme des Ansatzes?

Zu 2. (Verkehrskonzepte): Welche Konzepte/Untersuchungen wurden 2020/21 erstellt? Welche sind geplant?

Zu 3. (schulisches Mobilitätsmanagement): Wie ist das IST 2021? Bitte um Bericht zu den Modellprojekten und deren Ergebnissen. Warum erfolgt eine Kürzung des Ansatzes?

Wie ist der Stand zur Erarbeitung des Konzepts für schulisches Mobilitätsmanagement gemäß § 17a MobG?

Welche 10 Projekte nach § 17a Abs.6 MobG sind in 2022/23 geplant und wo etatisiert?

Wie ist der Stand bei der Erarbeitung der Schulwegpläne und welche Unterstützung kann das Land hierzu leisten?

Welche ressortübergreifenden Aktivitäten gibt es mit der für Bildung zuständigen Senatsverwaltung?

Zu. 2 und 3: Warum sind die Ansätze 2022 und 2023 geringer als der Ansatz 2021? Ist die Grundlage der Ansätze 2022 und 2023 das Ist 2020? Welche Gründe existieren, dass die Mittel nicht abgerufen wurden?“

(SPD / GRÜNE / LINKE)

„Lfd. Nr. 1: Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?“

Lfd. Nr. 2: Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2022 und 2023 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU)

„Punkt 1. Welche Parkraumbewirtschaftungszonen befinden sich in den Bezirken in Vorbereitung für 2022 und 2023, warum der erhöhte Ansatz?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Der Abfluss im Titel insgesamt in 2021 betrug 928.557,09 € bei einem Ansatz von 2 Mio. €. Die Mittel wurden eingesetzt für Projekte zur Schaffung neuer Parkraumbewirtschaftungszonen (Nr. 1), für autoreduzierte Kieze (Nr. 2). Das Thema schulisches Mobilitätsmanagement war bisher in Kapitel 0730 - Titel 54010 abgesichert und wird an dem Doppelhaushalt 2022/23 über diesen Titel abgesichert. Unter anderem hieraus ergibt sich die Erhöhung der Befräge.

Zu 1.

Im Bereich der Parkraumbewirtschaftung werden die Berliner Bezirke mit den Mitteln finanziell bei der angestrebten flächenhaften Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, insbesondere im stark verdichteten S-Bahnring, unterstützt. Die Mittel werden den Bezirken dafür zur auftragsweisen Bewirtschaftung für notwendige Machbarkeitsstudien, Verkehrszeichenpläne und begleitende Dienstleistungen zur Verfügung gestellt. Ergänzend zu den SIWA (Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt) V-Mitteln zur Beschaffung von Parkscheinautomaten und Verkehrszeichen, ermöglichen sie ein schnelleres Vorankommen (Liquidität) im Vorfeld neuer Einnahmen.

Da die Einführung, Umsetzung und der Betrieb von Parkzonen Aufgabe der Bezirke ist, kann der Titel nur stimulierend wirken. Pandemiebedingt kam es zu starken Verschiebungen im Zeitplan, welche durch die anhaltende vorläufige Haushaltswirtschaft als Folge der Wahlen in 2021 verstärkt wurden. Letztere wird 2022 zu mehr als 8 Monaten Zeitverlust führen, da seit Ende 2021 keine Mittel

für neue Projekte mehr genehmigt werden. Erste Ausschreibungen können erst nach Haushaltsbeschluss, HWR und danach erfolgender Mittelbeantragung starten.

Nadelöhr bei der Planung neuer Parkzonen sind die Personalkapazitäten der Straßen- und Grünflächen-, aber auch der Ordnungsämter, welche gemeinsam die Studien begleiten und umsetzen. Dennoch ist die Parkraumbewirtschaftung bereits mittelfristig gewinnbringend, so dass durch die großen Verspätungen dem Land Berlin auch wichtige Einnahmen entgehen.

Pandemiebedingt wurden 2020 keine Mittel für die Parkraumbewirtschaftung beantragt. 2021 wurden entsprechende Mittel an die Bezirke Tempelhof-Schöneberg, Charlottenburg-Wilmersdorf, Friedrichshain-Kreuzberg und Neukölln übertragen, welche jedoch – bedingt durch die erwähnten Verzögerungen – nicht gänzlich in 2021 abflossen. Für 2022/23 benötigen die Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf, Friedrichshain-Kreuzberg und Neukölln weitere finanzielle Unterstützung für die Erstellung von Verkehrszeichenplänen und ggf. begleitenden Dienstleistungen. Die Machbarkeitsstudien sind innerhalb des S-Bahnringes vollständig abgeschlossen. Die Bewirtschaftung des gesamten S-Bahnringes (aktuell 50 %) bis Ende 2023 ist eine wichtige Zielsetzung des Berliner Luftreinhalteplans. Trotz genannter Verzögerungen wird dennoch eine vollständige Bewirtschaftung in den nächsten Jahren angestrebt.

Zu 2.

Wegen weitreichender pandemiebedingter Verzögerungen und fehlendem Personal in den Bezirksämtern konnten die für 2020/ 21 bewilligten Mittel nur in geringem Umfang abgerufen werden. Fünf Bezirke haben in Summe 572 T€ abgerufen.

In den Jahren 2022 / 2023 ist die Fortführung der begonnenen Maßnahmen geplant. Beispielsweise werden die Projekte Erstellung eines Leitfadens zur Entwicklung von „autoarmen Kiezen“ sowie Bellermannkiez, Blumenviertel (Pankow), Arminkiez (Pankow), Gartenstadt Neu-Tempelhof und Kaskelkiez und Viktoriastadt (beide Lichtenberg) genannt. Die Kosten für die bereits angemeldeten Maßnahmen für den Doppelhaushalt 2022/23 betragen ca. 470 T€. So erklärt sich der reduzierte Ansatz.

Zu 3.

Für das Jahr 2021 wurden im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements Maßnahmen in der Höhe von 815.919 Euro beantragt und bewilligt, wovon bis Jahresende 450.604 Euro abgerufen wurden. Die Mittel flossen z. B. in folgende Projekte:

- Manteuffelstr. vor der Hunsrück-Grundschule (F-K): Schulumfeldgestaltung, Einrichtung einer „Schulstraße“
- Admiralstraße nördlich der Jens-Nyda-HS (F-K): Freihaltung von Sichtbeziehungen in verkehrsberuhigtem Bereich
- Geodatengestützte Schulweganalyse durch FixMyBerlin (F-K)
- Verkehrszeichen/Piktogramme (Ch-W): Erneuerung der Piktogramme
- Holtzendorffstraße/Friedbergstraße und Sömmerringstraße (Ch-W): Planung FGÜ
- Campus Marienfelde (T-S): Modellprojekt schulisches Mobilitätsmanagement

- Schulwege Hermann-Nohl-GS/Britz: Optimierung Querungshilfen (N)
- Richardkiez: Optimierung Querungshilfen (N)

Aus Kapazitätsgründen bei den Bezirken und aufgrund von nicht beeinflussbaren Verzögerungen bei der Durchführung und Abrechnung von Teil-Arbeiten der Leitungsbetriebe, konnten nicht alle bewilligten Mittel verausgabt werden.

Gem. § 17a MobG ist durch die für Bildung und Mobilität zuständige Senatsverwaltungen bis Februar 2023 ein umsetzungsbezogenes Konzept für schulisches Mobilitätsmanagement zu entwickeln. Verwaltungsintern wurde der gesetzliche Auftrag um Kindertagesstätten erweitert. Die Konzepterstellung wird von Modellprojekten an Schulen und Kitas begleitet, in denen standortspezifische Mobilitätskonzepte (Schul-/Kitamobilitätspläne) erstellt werden. Das erste Modellprojekt startete in 2021 am Campus Marienfelde. Abhängig vom Doppelhaushalt 2022/23 sollen zum nächsten Schuljahr 2022/23 drei weitere Projekte starten und dann gestaffelt bis zu sechs weitere.

Mit der Erarbeitung des Konzepts für ein Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas wurde im Dezember 2021 ein Dienstleistungskonsortium beauftragt; die Bearbeitung startete im Januar 2022. Das Konzept wird in enger Abstimmung mit den vielfältigen zentralen Beteiligengruppen dieses Themenfelds entwickelt. Das Beteiligungsverfahren wurde am 3. März 2022 im um weitere Expertinnen und Experten aus den Bereichen Schule, Kita und Bildung erweiterten Gremium Fußverkehr gestartet.

Die Umsetzung der zehn Projekte nach § 17a Abs.6 MobG liegt in der Zuständigkeit der Bezirke. Entsprechend § 17a Abs.6 MobG unterstützt das Land Berlin auf Anforderung der Bezirke konkrete Projekte zur Förderung der Schulwegsicherheit über die vorhandenen Rad- und Fußverkehrsmittel nach Verfügbarkeit. Einen eigenen Titel gibt es nicht.

Die Erstellung der Schulwegpläne liegt in der Zuständigkeit der Bezirke. Im Zuge der Konzept- und Programmentwicklung zum schulischen Mobilitätsmanagement wird gegebenenfalls eine Aktualisierung der Empfehlungen zur Erstellung von Schulwegplänen erarbeitet. Das Land Berlin förderte in 2021 die Schulweganalyse im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg (Kapitel 0730, Titel 54010).

Gemeinsam von den für Bildung und Mobilität zuständigen Berliner Senatsverwaltungen wird bis Februar 2023 ein umsetzungsbezogenes Konzept für schulisches Mobilitätsmanagement entwickelt. Die Zusammenarbeit wird auch eine daran anschließende Programmentwicklung umfassen, in der die Festlegungen des Konzepts in die Umsetzung überführt werden.

Darüber hinaus gibt es einen regelmäßig tagenden Fachaustausch der mit Fragen der Verkehrssicherheit betrauten Verwaltungen (SenBJF, SenInnDS, SenUMVK, Polizei).

Die Reduktion der Ansätze entspricht den haushaltsseitigen Möglichkeiten und Erfahrungen der Abflüsse in den vergangenen Jahren.

Die Finanzierung von Maßnahmen zur Schulwegsicherung war im Doppelhaushalt 2020/21 im Kapitel 0730 Titel 54010 verortet. Im Doppelhaushalt 2022/23 erfolgte die Anmeldung von Maßnahmen zur Schulwegsicherung im Kapitel 2707 Titel 54010.