

Senatsverwaltung für Mobilität,
Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
Z F 1

Berlin, den 5. Oktober 2023
9025 (intern 9025) 1915
Matthias.Schaarschmidt@SenUMVK.berlin.de

ZF 1-Ço

9025 (intern 9025) 1917
Dilan.Çoban@SenUMVK.berlin.de

An den

Vorsitzenden des Ausschusses für Mobilität und Verkehr

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses

**Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans von Berlin für die Haushaltsjahre 2024 und 2025
(Haushaltsgesetz 2024/2025 - HG 24/25)
Drs. 19/1100**

24. Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehr am 20. September 2023

Anlagen: 167 Berichte z. T. mit Anlagen

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr 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, 0740 (alle Titel mit Bezug zu Mobilität und Verkehr), 0770 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707 - Aufwendungen der Bezirke - Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (alle Titel mit Bezug zu Mobilität und Verkehr)

Kapitel	Titel	Bezeichnung	Bericht
Einzelplan 07 - Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt - Übergreifende Berichtsaufträge -			
Übergreifend		Radverkehr	1 4 Anlagen
Übergreifend		Fußverkehr	2
Übergreifend		29-Euro-Ticket	3
Übergreifend		Pauschale Minderausgabe (zentral)	4

Übergreifend		Innovationsförderfonds (IFF), Wirtschaftsförderung	5 1 Anlage
Übergreifend		Verkehrsverträge und Nahverkehrsplan (NVP)	6
Übergreifend		Allgemeine Fragen zu Gebäuden und Liegenschaften	7
Übergreifend		Personal	8
Übergreifend		Parkraumbewirtschaftung allgemein	9
Übergreifend		Digitale Parkraumbewirtschaftung	10
Übergreifend		Schulwegsicherheit	11
Übergreifend		Barrierefreiheit	12
Übergreifend		Rücklagen	13
Übergreifend		SIWA	14 1 Anlage
Übergreifend		Ausbildungsplätze	15
Übergreifend		E-Mobilität / Ladesäulen	16
Übergreifend		Dienstfahrzeuge	17
Übergreifend		Rückbau der autogerechten Stadt	18
Übergreifend		Verkehrsberuhigung	19
Übergreifend		Baukostensteigerung	20 und 21
Übergreifend		Baukapazitäten im Tiefbau	21 (siehe Bericht 20)
Übergreifend		Wirtschaftsverkehr	22
Übergreifend		i2030	23
Übergreifend		Dienstreisen	24
Übergreifend		Veranstaltungen	25
Übergreifend		Öffentlichkeitsarbeit	26
Übergreifend		Bürgerbeteiligung	27
Übergreifend		Busspuren	28
Übergreifend		Gutachten	29
Übergreifend		Sondervermögen Klimaschutz, Resilienz und Transformation	30
Übergreifend		Schulungsmaßnahmen zu Antidiskriminierung, Partizipation und migrationsgesellschaftlicher Kompetenz für Beschäftigte der Senatsverwaltung	31
Übergreifend		Gender Budgeting	32

0700 Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt - Politisch-Administrativer Bereich und Service –			
0700	51803	Mieten für Maschinen und Geräte	33
0700	51925	Nutzerspezifische Nebenkosten im Rahmen des Facility Managements	34
0700	53101	Veröffentlichungen und Dokumentationen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit	35
0700	54003	Geschäftsprozessoptimierung	36
0700	54010	Dienstleistungen	37
0700	88401	Zuführung an das Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA)	38
0700	97114 (neu)	Pauschale Mehrausgaben im Zusammenhang mit gesamtstädtischen Zielvereinbarungen nach § 6a AZG	39
0700	97203	Pauschale Minderausgaben	40
0700	MG32 51135	Digitalisierung optimierter Geschäftsprozesse nach dem EGovG Bln	41
0705 Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt - Grundsatz -			
0705	übergreifend u.a.: 11133, 11155, 11961 54083	Toiletten	42
0705	11155	Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Straßen	43
0705	54010	Dienstleistungen	44

**0730 Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
- Verkehr -**

0730	übergreifend	Kulturzug von Berlin nach Polen	45
0730	übergreifend	Deutschlandticket	46
0730	übergreifend	Personalkapazitäten Nahverkehr	47
0730	übergreifend	Verkehrsanbindung Neubaugebiete	48
0730	übergreifend	U-Bahn-Ausbau	49
0730	übergreifend	Straßenbahn-Ausbau	50
0730		U-Bahn	51
0730	16290	Zinsen aus Zuschüssen für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs	52
0730	23110	Zuweisungen des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz	53
0730	33103	Zuweisungen aus dem Mineralölsteueraufkommen	54
0730	33190	Zweckgebundene Einnahmen vom Bund für Investitionen	55
0730	35903	Entnahme aus der Rücklage nach § 62 LHO	56
0730	35916	Entnahme aus der Rücklage Verstärkungsmittel	57
0730	35918	Entnahme aus der Rücklage Schienengebundener Verkehr und schienengebundener ÖPNV	58
0730	52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	59 3 Anlagen
0730	42201, 42701, 42801, 42811, 42890	Personalausgaben	60
0730	52115	Unterhaltungsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen	61
0730	52121	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	62
0730	52122, 72020	Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs	63
0730	52133 (neu)	Maßnahmen zum Wirtschaftsverkehr	64
0730	52512 (neu)	Verkehrserziehung	65
0730	52602	Sitzungsgelder, Kostenentschädigungen	66
0730	52609	Thematische Untersuchungen	67
0730	52703	Dienstreisen	68

0730	53108	Betreuung von Besucherinnen und Besuchern	69
0730	53111	Ausschreibungen, Bekanntmachungen	70
0730	53121	Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an Planungen	71
0730	54010	Dienstleistungen	72
0730	54045	Leistungen des innerstädtischen ÖPNV	73
			1 Anlage
0730	54053	Veranstaltungen	74
0730	54056	Leistungen für die Verkehrsinformationszentrale Berlin	75
0730	54059	Leistungen zur Errichtung und den Betrieb von Infrastruktur für Elektromobilität	76
0730	54060	Aufwendungen für das Deutschlandticket	77
0730	54061	Maßnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements	78
0730	54071	Leistungen zur vermessungstechnischen Erfassung des Berliner Straßennetzes	79
0730	54072	Leistungen zur Zustandsermittlung von Verkehrsflächen	80
0730	54080	Leistungen des Regionalbahnverkehrs	81
0730	54081	Leistungen des S-Bahnverkehrs	82
0730	54220, 68253	Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr	83
0730	54223	Vorbereitungskosten für den Straßenbau	84
0730	54604	Sächliche Ausgaben für zukunftsorientierte Entwicklungsmaßnahmen	85
0730	63201	Ersatz von Verwaltungsausgaben an Länder	86
0730	67101, 72005	Ersatz von Ausgaben	87
			1 Anlage
0730	68213	Zuschüsse an die BVG für sonstige betriebsfremde Lasten und an die Jobcenter	88
0730	68234	Zuschüsse für Planungsleistungen	89
0730	68235	Zuschuss an die Deutsche Bahn AG aus Finanzierungsvereinbarungen für Neubauvorhaben	90
			2 Anlagen
0730	68252	Zahlungen an die Landesschienenfahrzeuganstalt (LSFB)	91
0730	68253	Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben	92

0730	68353	Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems	93
0730	68357	Förderung des Wirtschaftsverkehrs	94
0730	68365	Zuschuss zur Deckung des Betriebsverlustes des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg	95
0730	68569	Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zecke im Inland	96
0730	72005	Umbau und Kapazitätserweiterung des Zentralen Omnibusbahnhof ZOB	97 1 Anlage
0730	72016	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr	98 1 Anlage
0730	72018	Verbesserung der Umsteigebeziehungen im ÖPNV	99
0730	72019	Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	100
0730	72020	Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr	101
0730	81212	Aufbau eines gemeinsamen Verkehrsinformations- und Steuerungssystems	102
0730	81213	Technische Ausstattung für die Verkehrsinformationszentrale	103
0730	81214	Umsetzung eines Konzeptes - Reisebusverkehr	104
0730	81217	Aufbau und Betrieb eines berlinweiten Veranstaltungskalenders	105
0730	81218	Aufbau und Betrieb eines digitalen Testfelds für automatisiertes und vernetztes Fahren	106
0730	81219	Aufbau und Betrieb einer barrierefreien Leit- und Informations-App	107
0730	81221	Verkehrliche Maßnahmen zur lufthygienischen Verbesserung	108
0730	81279	Geräte, technische Einrichtungen, Ausstattungen	109
0730	88101	Anteil Berlins an der Vorbereitung und Durchführung von Verkehrswegebau-maßnahmen des Bundes	110
0730	89102, 89111, 89113, 89114, 89118	Zuschüsse für Investitionen des ÖPNV, Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs	111 1 Anlage
0730	89110	Vorbereitung und Durchführung von Brückenbaumaßnahmen der Deutschen Bahn AG und der Wasserstraßenverwaltung	112
0730	89112	Anteil Berlins am zweigleisigen Ausbau der Stettiner Bahn zwischen Angermünde und Stettin	113

0730	89113	Zuschuss für die Beschaffung von Elektrobussen zur Stärkung der schadstoffarmen und klimaschützenden Mobilität	114
0730	89114	Zuschüsse an die BVG für Ersatzinvestitionen des ÖPNV (Verkehrsvertrag)	115
0730	89118 54045	Zuschüsse an die BVG für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen	116
0730	89211	Zuschuss für Investitionen zur barrierefreien Querung der Spree am Spreetunnel	117
0730	übergreifend, S. 181 HHpl 24/25	Zuwendungsbescheide zum ÖPNV-Förderprogramm	118
0732 Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg			
0740 Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt - Tiefbau -			
0740	übergreifend	Brücken	119
0740	übergreifend	Straßenbau- und Brückenprojekte	120
0740	33190	Zweckgebundene Einnahmen vom Bund für Investitionen	121
0740	52102	Unterhaltung von Brücken, Tunnel- und Ingenieursbauwerken im Zuge von Straßen und Wegen 5. Brücke an der Wuhlheide	122
0740	52106	Sanierung Rummelsburger Bucht	123
0740	52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	124
0740	52117	Ufersanierung	125
0740	54040	Bauvorbereitungsmittel	126
0740	54049	Leistungen für die öffentliche Beleuchtung	127
0740	68228	Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten	128
0740	68229	Zuschuss an die GB infraVelo GmbH	129
0740	übergreifend	infraVelo - Personal	130
0740	68569	Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zwecke	131
0740	72001	Maßnahmen des Straßenbaus im Zentralen Bereich und im Bereich des Potsdamer/ Leipziger Platzes	132

0740	72001	UK 125 -Tourismusnahe Umgestaltung des Umfeldes der Museumsinsel	133
0740	72001	Umbau des Straßenzuges Mühlendamm/ Molkenmarkt/ Grunnerstraße von Mühlendammbrücke bis Littenstraße	134
0740	72002	Maßnahmen des Straßenbaus im Zusammenhang mit Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen und des Straßenbaus außerhalb des zentralen Bereichs	135
0740	72003	Neubau TVO	136
0740	72014	Neubau von elektrischen Straßenbeleuchtungsanlagen	137
0740	72022, 72022 (neu)	Umbau der Friedrichstraße, Umbau der Friedrichstraße zwischen Französischer Straße und Leipziger Straße in Mitte	138
0740	72052	B 96 Stadtprojekt Tempelhofer Damm von Platz der Luftbrücke bis Borussiastraße in Tempelhof-Schöneberg	139
0740	72059 (neu)	Erneuerung der Märkischen Allee zwischen Mehrower Allee und S Ahrensfelde in Marzahn-Hellersdorf	140
0740	72221 bis 72789	Diverse Brückenneubauten	141
0740	72715	Neubau der Elsenbrücke	142
0740	72717	Neubau der Mühlendammbrücke im Zuge der B1 über die Spree in Berlin Mitte	143
0740	72733	Ersatzneubau der Hellersdorfer Brücken im Zuge der Eisenacher Straße in Berlin Marzahn-Hellersdorf	144
0740	72776	Technische Erneuerung der ÜBS, Technische Erneuerung der Überbauung Schlangebader Straße (ÜBS)	145
0740	72788	Neubau der Gertraudenbrücke	146
0740	72789	Neubau der Spittelmarktbrücke	147
0740	72830	Neubau der Uferbefestigung	148
0740	72850	Neubau der Schleuse Neukölln sowie brückennaher Uferwände des Neuköllner Schifffahrtskanal im Bereich der Teupitzer-, Treptower-, Wildenbruch- und der Lohmühlenbrücke	149
0740	89115	Bau von Radschnellwegen	150

0740	89116, 68228, 68229, 89116, 89115	Zuschüsse an die GB infraVelo GmbH, Fahrradverkehr Infravelo, Zuschüsse an die GB InfraVelo GmbH von investiven Maßnahmen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radwegeinfrastruktur	151
0740	übergreifend	Abschluss Kapitel 0740	152
0770 Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt - Integratives Verkehrsmanagement –			
0770	11155	Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Straßen	153
0770	51701	Bewirtschaftungsausgaben	154
0770	52121	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	155
0770	54010	Dienstleistungen	156
0770	54022	Leistungen für Lichtsignalanlagen	157
0770	72017	Neu- und Umbau von Lichtsignalanlagen zur ÖPNV-Beschleunigung	158
Einzelplan 27			
Kapitel 2707- Aufwendungen der Bezirke - Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt –			
2707	23192 33193 52108	Förderprogramm Stadt und Land	159, 160, 161, 163
2707	23192	Zweckgebundene Einnahmen vom Bund für konsumtive Zwecke im Rahmen von Sonderprogrammen	160 (siehe Bericht 159)
2707	33193	Zweckgebundene Einnahmen vom Bund im Rahmen von Sonderprogrammen für Investitionen	161 (siehe Bericht 159)
2707	51900	Unterhaltung der Grundstücke und baulichen Anlagen	162 und 166
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	163 (siehe Bericht 159)
2707	52121	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	164
2707	52131	Maßnahmen für die Stadtverschönerung	165

2707	52132	Unterhaltung von Brunnenanlagen	166 (siehe Bericht 162) 167
2707	54010	Dienstleistungen	

Ich bitte, die Beschlüsse damit als erledigt anzusehen.

In Vertretung



Dr. Claudia Elif Stutz
Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Bericht Nr.: 1

Radverkehr

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV F 1

25.09.2023

☎ 030/9025-1368

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

a)

„Bitte um Übersicht über alle Titel zum Radverkehr. Wie hoch sind die Gesamtsummen, die dafür seit 2018 zur Verfügung standen und der Ausschöpfungsanteil der Mittel?“

(CDU/SPD)

b)

„Bitte um vollständige Übersicht aller für den Radverkehr im SIWA veranschlagten Mittel und Darstellung der daraus zu finanzierenden Maßnahmen.“

(Grüne)

c)

„Bitte um vollständige Übersicht aller für den Radverkehr im Einzelplan 07 und im SIWA veranschlagten Titel und Mittel.

In welcher Höhe sollen Bundesförderprogramme die Finanzierung ergänzen?

Bitte Bericht über die Zuständigkeiten der einzelnen Akteure (Senatsverwaltung, Infra Velo, Velo GmbH) mit Personalstellen und ggf. Stellenzuwachs.

Wie viele km des Radverkehrsnetzes wurden 2020 bis 2023 jeweils fertiggestellt?

Wie viele km des Radverkehrsnetzes können voraussichtlich in 2024 und 2025 fertig gestellt werden? Kann der Ausbaupfad des Radverkehrsplans und des Mobilitätsgesetzes § 40 Nummer 1) eingehalten werden? Falls nicht, woran scheitert dies?

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 2024/2025 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.

Bitte um Darstellung der gemäß geltenden Rechts Radverkehrsplan notwendigen und den geplanten Mitteln für den Radverkehr. Welche Projekte werden verschoben bzw. nicht durchgeführt und warum? Wie wird die Umsetzung des Radverkehrsplan koordiniert bzw. welche Arbeiten fallen auf die einzelnen Akteure und welche auf die Bezirke?

Warum erfolgt kein Mittelaufwuchs für den Radverkehrsausbau?

Welche zusätzliche Personalausstattung ist notwendig um die Realisierung des Vorrangnetzes, geschützter Radinfrastruktur an Hauptstraßen und des Radverkehrsplans innerhalb der gesetzten Fristen zu realisieren und ist diese Personalausstattung im Haushaltsplanentwurf berücksichtigt?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Zu a)

Die Ansätze und Gesamtmittelabflüsse für die Titel 0730/52108 und 0730/72016 können der folgenden Anlage entnommen werden.

Anlage: Bericht 01 für MV 2. Lsg 24-25_Anlage 01

Die jeweiligen Titelansätze wurden zur haushaltsrechtlichen Absicherung derjenigen Mittelfestlegungen herangezogen, die zur Bewilligung und Beauftragung neuer Maßnahmen benötigt wurden, aber aufgrund von Verzögerungen bei Vergabe, Bau oder Abrechnung der Maßnahmen bis zum Ende des Haushaltsjahres noch nicht zu kassenwirksamen Mittelabflüssen geführt haben.

Zu Kapitel 0740:

Nachstehender Tabelle sind die

- Radverkehrstitel im Einzelplan 07 beim Kapitel 0740
- Höhe der Gesamtausgaben (Mittelanätze als „Soll“ und tatsächliche Ausgaben als „Ist“ in Mio. € dargestellt) sowie der Ausschöpfungsgrad (in %)

zu entnehmen.

Hinweis: Die Titel 68228, 68229, 89115 sowie 89116 waren vor dem aktuellen Doppelhaushalt im Kapitel 0730 Verkehr etatisiert.

Finanzierung	2018	2019	2020	2021	2022	2023
0740/52108	0	0	0	0	0	0,3 Soll (0 Ist)

0740/68228	2,0 Soll (1,0 Ist) = 50 %	3,0 Soll (2,3 Ist) = 77 %	3,903 Soll (1,9 Ist) = 49 %	4,303 Soll (1,65 Ist) = 38 %	2,950 Soll (1,57 Ist) =53%	3,5 Soll (1,0 Ist) =29%
0740/68229	2,0 Soll (2,4 Ist) = 120 %	3,0 Soll (3,2 Ist) = 107 %	8,0 Soll (4,7 Ist) = 59 %	9,0 Soll (6,25 Ist) = 69 %	7,5 Soll (6,32 Ist) = 84 %	7,5 Soll (3,5 Ist) = 47 %
0740/89115	0	0	0,41 Soll (0,1 Ist) = 24 %	0,41 Soll (0,1 Ist) = 24 %	0,41 Soll (0,2 Ist) = 49 %	0,41 Soll (0,15 Ist) = 37 %
0740/89116	0,5 Soll (0,1 Ist) = 20 %	0,5 Soll (0,1 Ist) = 20 %	0,5 Soll (0,2 Ist) = 40 %	0,5 Soll (0,4 Ist) = 80 %	2,5 Soll (0,41 Ist) = 16 %	2,5 Soll (0,4 Ist) = 16 %

Zu b)

Eine Übersicht der für den Radverkehr im SIWA IV (Kapitel 9810 Titel 73030) veranschlagten Mittel und den daraus finanzierten Maßnahmen kann der folgenden Anlage entnommen werden.

Anlage: Bericht 01 für MV 2. Lsg 24-25_Anlage 02

Zu SIWA III und V (Kap. 9810 / Titel 84027 und 82034):

Die SIWA-Mittel sind bei Kapitel 9810 Titel 84027 und Kapitel 9810 Titel 82034 veranschlagt. Der Vollständigkeit halber und für eine Gesamtübersicht bezüglich der eingesetzten Mittel für die Radverkehrsinfrastruktur wird über die Berichte zum Einzelplan 07 hinaus auch zu den SIWA-Mitteln berichtet.

Maßnahmen	2024	2025
RadParken an ÖPNV-Stationen	2,311 Mio. €	4,856 Mio. €
Zugangs- und Buchungssystem	0,450 Mio. €	0,465 Mio. €
Fahrradparkhäuser	4,018 Mio. €	8,214 Mio. €
Radschnellverbindungen	7,343 Mio. €	6,437 Mio. €
Fahrradbarometer	0,311 Mio. €	---
Summe	14,433 Mio. €	19,972 Mio. €

Zu c)

Bitte um vollständige Übersicht aller für den Radverkehr im Einzelplan 07 und im SIWA veranschlagten Titel und Mittel.

In welcher Höhe sollen Bundesförderprogramme die Finanzierung ergänzen?

Zu Kapitel 0730:

Nachfolgend ist die Übersicht der für den Radverkehr im Kapitel 0730 veranschlagten Titel und Mittel enthalten.

Titel	Mittel 2024	Mittel 2025
0730/52108	7.500.000 €	7.500.000 €
0730/52609 (anteilig)	405.000 €	405.000 €
0730/54010 (anteilig)	525.000 €	525.000 €
0730/54223 (anteilig)	300.000 €	300.000 €
0730/68353	1.500.000 €	1.500.000 €
0730/68357	2.100.000 €	2.100.000 €
0730/72016	6.000.000 €	6.500.000 €

Zu Kapitel 0740:

Die SIWA-Mittel sind bei Kapitel 9810 Titel 84027 und Kapitel 9810 Titel 82034 veranschlagt. Der Vollständigkeit halber und für eine Gesamtübersicht bezüglich der eingesetzten Mittel für die Radverkehrsinfrastruktur wird über die Berichte zum Einzelplan 07 hinaus auch zu den SIWA-Mitteln berichtet.

Übersicht aller für den Radverkehr im Kapitel 0740 sowie in SIWA III und V veranschlagten Titel und Mittel:

Titel	Mittel 2024	Mittel 2025
0740/52108	5.000 €	5.000 €
0740/68228	10.650.000 €	13.800.000 €
0740/68229	9.255.000 €	10.320.000 €
0740/89115	320.000 €	310.000 €
0740/89116	5.735.000 €	6.735.000 €
9810/84027, 82034	14.433.000 €	19.972.000 €

Die genauen Höhen der Co-Finanzierung können erst nach Abrechnung und Prüfung der Fördermittelgeber benannt werden. Bei allen Maßnahmen wird eine Inanspruchnahme von Fördergeldern angestrebt. Nachfolgend sind die entsprechenden Bundesförderprogramme aufgelistet:

- Förderprogramm „Stadt und Land“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr - Förderung bis zu 75 % der förderfähigen Kosten
- Bike&Ride-Offensive im Rahmen der Kommunalrichtlinie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz - Förderung bis zu 70 % der förderfähigen Kosten
- Förderprogramm Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr - Förderung bis zu 75 % der förderfähigen Kosten
- Finanzhilfen zum Bau von Radschnellwegen im Rahmen einer länderübergreifenden Verwaltungsvereinbarung (VV Radschnellwege 2017-2030) mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr - Förderung bis zu 75 % der förderfähigen Kosten
- Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz - Förderung für touristische Radinfrastruktur bis zu 60 % und unter besonderen Voraussetzungen 90 % der förderfähigen Kosten

Bitte Bericht über die Zuständigkeiten der einzelnen Akteure (Senatsverwaltung, Infra Velo, Velo GmbH) mit Personalstellen und ggf. Stellenzuwachs.

Die folgende Tabelle beinhaltet die Anzahl besetzter Stellen mit einem Anteil von radverkehrsbezogenen Aufgaben von mindestens 50%. Über einen möglichen zukünftigen Stellenzuwachs können zum aktuellen Zeitpunkt keine Aussagen getroffen werden. Der infraVelo können von den zuständigen Stellen Aufgaben übertragen werden.

Akteur	Zuständigkeiten u.a.	Personalstellen Stand 31.12.2022	Personalstellen Stand 15.9.23
SenMVKU KRF	Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr, Gesamtsteuerung Umsetzung des Radverkehrsplans, Leitung Bündnis für den Radverkehr	3	4
SenMVKU IV	Konzeptionelle Grundlagen, Radverkehrsplan inkl. Radnetz, Finanzierung bezirklicher Projekte, überbezirkliche Projekte, zukünftig Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr	10	12
SenMVKU V	Zuwendungsgeber für infraVelo, Vorhabenträger für überbezirkliche und touristische Radwege, übergeordnete Unterstützungsleistungen der Bezirke an Hauptverkehrsstraßen, Maßnahmen Projekteinheit Radverkehr	7*	18*
SenMVKU VI	Projekteinheit Radwege, verkehrsrechtliche Anordnungen, Lichtsignalanlagen, Unfallkommission	3	3
GB infraVelo GmbH	Ausbau der Radinfrastruktur	54,5**	54,5**

* VZÄ-Stellen lt. Stellenplan für die Fachbereiche V E 2, V E 3 und V E 4.

** VZÄ-Stellen lt. Stellenplan

Wie viele km des Radverkehrsnetzes wurden 2020 bis 2023 jeweils fertiggestellt?

Methodische Vorbemerkung: Ab dem Jahr 2022 erfolgte für streckenbezogene Auswertungen von Radverkehrsmaßnahmen eine Umstellung der Maßeinheit, um den Stand der Umsetzung des 2021 beschlossenen Radverkehrsnetzes darstellen zu können. Anders als in den Vorjahren wird seit 2022 bei allen streckenbezogenen Auswertungen die neue Maßeinheit „Streckenlänge“ verwendet. Das bedeutet, dass eine beidseitige Radverkehrsanlage an einem 1 Kilometer langen Streckenabschnitt als 1 Kilometer umgesetzte Strecke „gemessen“ und kommuniziert wird. In der Vergangenheit wurde 1 Kilometer pro Richtung gezählt und für den Streckenabschnitt entsprechend 2 Kilometer umgesetzte Radverkehrsanlagen kommuniziert. Die Zahlen als Streckenlänge erscheinen so niedriger als eine Darstellung der KM Radverkehrsanlagen. Die Zahlen für 2022 sind insofern nicht mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

In den Jahren 2020 bis 2022 wurden folgende Kilometer Radverkehrsanlagen umgesetzt:
2020: 53,3 km Radverkehrsanlagen
2021: 39,1 km Radverkehrsanlagen
2022: 26,5 km Streckenlänge (Achtung: veränderte Maßeinheit, s.o.)

Für das Jahr 2023 kann zum derzeitigen Zeitpunkt noch keine valide Aussage getroffen werden.

Wie viele km des Radverkehrsnetzes können voraussichtlich in 2024 und 2025 fertig gestellt werden? Kann der Ausbaupfad des Radverkehrsplans und des Mobilitätsgesetzes § 40 Nummer 1) eingehalten werden? Falls nicht, woran scheitert dies?

Die Umsetzung des Radverkehrsnetzes wird maßgebend von den zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen beeinflusst. Doch auch externe Faktoren, wie die stark steigenden Baukosten, der Fachkräftemangel in der Baubranche und die komplexen Planungsprozesse, lassen derzeit keine seriöse Prognose für den Radnetzausbau in den Jahren 2024 und 2025 zu.

Welche Maßnahmen sind geplant, um die im Haushalt 2024/2025 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.

Die konkreten Maßnahmen im Bereich Radverkehr für die Jahre 2024/2025 sind abhängig von den gemäß Richtlinien der Regierungspolitik noch vorzunehmenden Priorisierungen sowie im Übrigen vom jeweiligen Projektfortschritt, der im Regelfall in der Verantwortung der Bezirke liegt und ggf. in Abhängigkeit des Mittelabflusses bei einzelnen Maßnahmen unterjährig nachzusteuern ist. Eine maßnahmenscharfe Darstellung ist vor diesem Hintergrund aktuell nicht möglich.

Eine entsprechende Projektliste für die Titel 0730/52108 und 0730/72016 mit bereits begonnenen und mit Mitteln des DHH 22/23 anteilig oder vollständig finanzierten Radverkehrsmaßnahmen kann folgenden Anlagen entnommen werden:

Anlage: Bericht 01 für MV 2. Lsg 24-25_Anlage 03

Anlage: Bericht 01 für MV 2. Lsg 24-25_Anlage 04

Investive Maßnahmen, die mit Mitteln des SIWA IV-Programms finanziert werden, können der folgenden Anlage entnommen werden.

Anlage: Bericht 01 für MV 2. Lsg 24-25_Anlage 02

Zu Kapitel 0740:

Folgende investive Maßnahmen sind im Haushalt 2024/2025 veranschlagt (alle Angaben in Mio. €, Ausnahme: Werte in Klammern):

0740/89115				
Projekt	Von	Bis	Mittel 2024	Mittel 2025
RSV 3	2018	2030	0,3	0,3

0740/89116				
Projekt	Von	Bis	Mittel 24	Mittel 25
RadP FAA Bike+Ride-Offensive	2023	2027	0,6	0,2
RFW - Spree-Radweg (West)	2018	2029	0,8	1,1
RFW - Neubau Wasserweg am Spreepark	2018	Fertigstellung bis 2023 zus. 3 Jahre Entwicklungspflege bis 2026	(1.514 €)	(2.856 €)
RVA - Weitere Maßnahmen Verkehrswege/RadP	2024	2030	1,1	1,2
Summe 89116			2,5	2,5

9810/84027, 82034				
Projekt	Von	Bis	Mittel 24	Mittel 25
RadParken an ÖPNV-Stationen	2021	2030	2,311	4,856
Zugangs- und Buchungssystem	2021	2030	0,450	0,465
Fahrradparkhäuser	2021	2030	4,018	8,214
Radschnellverbindungen	2018	2030	7,343	6,437
Fahrradbarometer	2021	2024	0,311	-
Summe SIWA-Mittel			14,433	19,972

Die SIWA-Mittel sind bei Kapitel 9810 Titel 84027 und Kapitel 9810 Titel 82034 veranschlagt. Der Vollständigkeit halber und für eine Gesamtübersicht bezüglich der eingesetzten Mittel für die Radverkehrsinfrastruktur wird über die Berichte zum Einzelplan 07 hinaus auch zu den SIWA-Mitteln berichtet.

Bitte um Darstellung der gemäß geltenden Rechts Radverkehrsplan notwendigen und den geplanten Mitteln für den Radverkehr. Welche Projekte werden verschoben bzw. nicht durchgeführt und warum?

Eine konkrete Darstellung der Mittel und Projekte kann aufgrund der gemäß Richtlinien der Regierungspolitik noch vorzunehmenden Priorisierung sowie weiteren abschließend noch nicht zu determinierenden Faktoren (u. a. Leistungsfähigkeit externer Auftragnehmer) und noch zu allozierenden Haushaltsmitteln nicht aufgezeigt werden.

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

Warum erfolgt kein Mittelaufwuchs für den Radverkehrsausbau?

Welche zusätzliche Personalausstattung ist notwendig um die Realisierung des Vorrangnetzes, geschützter Radinfrastruktur an Hauptstraßen und des Radverkehrsplans innerhalb der gesetzten Fristen zu realisieren und ist diese Personalausstattung im Haushaltsplanentwurf berücksichtigt?

Die Aufgaben der jeweiligen Akteure sind in der obigen Tabelle dargestellt.

Neben ausreichenden personellen und finanziellen Ressourcen auf verschiedenen Ebenen der Berliner Verwaltung hängt die Zielerreichung 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 (Leitungsbetriebe, Wohnungsbau, etc.) im Land Berlin. Im Übrigen wird auf den Berliner Radverkehrsplans (RVP) verwiesen.

Die Schätzung des Personalbedarfs zur Umsetzung des Radverkehrsplans wurde durch die SenMVKU gemäß Kapitel 7.3.2 durchgeführt.

Dies beinhaltet folgende zusätzlichen Personalstellen für die Umsetzung des Radvorrangnetzes bis 2030:

	SenMVKU	Bezirke
2024	38	24
2025	38	24
2026	67	48
2027	67	48
2028	67	48
2029	67	48
2030	67	48

Ansätze und Abflüsse für den Zeitraum 2015-2022

		Landesmittel			
Kapitel 0730		Titel 72016		Titel 52108	
		<i>investiv</i>	<i>in %</i>	<i>konsumtiv</i>	<i>in %</i>
2018	Ansatz	5.000.000,00 €		6.406.000,00 €	
	Abfluss	3.391.913,60 €	67,84%	4.300.303,84 €	67,13%
2019	Ansatz	4.000.000,00 €		6.303.000,00 €	
	Abfluss	1.867.674,52 €	46,69%	4.182.358,78 €	66,36%
2020	Ansatz	9.500.000,00 €		8.000.000,00 €	
	Abfluss	3.387.534,66 €	35,66%	5.394.825,90 €	67,44%
2021	Ansatz	8.500.000,00 €		9.000.000,00 €	
	Abfluss	4.110.767,64 €	48,36%	10.750.235,28 €	119,45%
2022	Ansatz	5.200.000,00 €		9.800.000,00 €	
	Abfluss	2.832.663,78 €	54,47%	6.140.668,61 €	62,66%

Kapitel 9810 Titel 73030 - SIWA IV -Globaltitel

laufende Projekt	Gesamtkosten	Mittelabfluss 2023 Stand 18.09.23	Mittelabfluss gesamt
Kapitel 9810 Titel 73030 - SIWA -Globaltitel			
Kapitel 9810 Titel 73032 -Friedrichshain-Kreuzberg			
Erneuerung des Radwegs auf der Ostseite des Mehringdamms zw. Schwiebusser Straße und Bergmannstraße	577.108,99 €	- €	570.028,74 €
Sanierung des Radweges in der Karl-Marx-Allee zw. Dem Kino Kosmos und der Straße der Parieser Kommune	750.000,00 €	- €	386.776,46 €
Ausbau der Radwege der Karl-Marx-Allee zwischen der Lebuser Straße und der Straße der Pariser Kommune	710.000,00 €	230.632,15 €	294.624,79 €
Kapitel 9810 Titel 73033 -Pankow			
Neumannstraße	1.400.000,00 €	- €	28.293,97 €
Ausbau des Weges am Fließgraben inklusive Radweganbindung an die LSA Heinersdorfer Straße – Krugstege/Bahnhofstraße und Asphaltierung der Parkstraße westlich der Gernroder Straße	758.000,00 €	119.238,55 €	128.300,60 €
Kapitel 9810 Titel 73034 -Charlottenburg-Wilmersdorf			
Asphaltierung der Rönnestraße zwischen Dernburgstraße und Stuttgarter Platz	1.200.000,00 €	- €	- €
Kapitel 9810 Titel 73035 -Spandau			
Radweg der Sympathie	538.000,00 €	- €	9.945,43 €
Kapitel 9810 Titel 73038 -Neukölln			
Weserstraße	3.080.000,00 €	5.986,18 €	625.895,78 €
Braunschweiger Straße	850.000,00 €	157.611,48 €	772.507,15 €
Kapitel 9810 Titel 73040 -Marzahn-Hellersdorf			
Bau eines Radweges, Bau von Querungsstellen und Unterführungssicherung für Radfahrer östlich parallel zur Wuhle	737.000,00 €	975,24 €	734.501,11 €
Verbindung des Radwegs TR6 und des Radwegs TR7 – Bau eines Radweges von der Bitterfelder Brücke bis zur Ludwig-Renn-Straße	1.569.000,00 €	- €	1.168.811,07 €
Kapitel 9810 Titel 73041 -Lichtenberg			
Herstellung eines Radwegs in der Schottstraße und der Rüdigerstraße zwischen Atzpodienstraße und Roedeliusplatz (Südseite)	220.000,00 €	- €	- €
Kapitel 9810 Titel 73042 -Reinickendorf			
Neubau eines Radwegs am Borsigdamm zwischen Eisenhammerweg und Neheimer Straße (östliche Seite)	525.000,00 €	162.081,85 €	266.371,67 €
Radverkehrsanlagen in der Waldstraße zwischen Eichborndamm und Ollenhauerstraße	730.000,00 €	257.396,48 €	261.556,25 €
Summe	20 13.645.108,99 €	933.921,93 €	5.247.613,02 €

Übersicht zu Kapitel 0730 52108

Stand: finanzierte Maßnahmen DHH 22/23

Bericht 01 für MV 2. Lsg 24-25_Anlage 03

Kapitel	Titel	Einzelmaßnahme	Bezirk	Stand der Maßnahme	Gesamtkosten der Maßnahme	Beginn der Maßnahme	Ende der Maßnahme	Mittelabfluss bis 31.08.2023	Prognostizierter Mittelabfluss für 2023	Ansatz (Senatsbeschluss) 2024	Ansatz (Senatsbeschluss) 2025	Finanzbedarf 2026	Bemerkungen
0730	52108	Radverkehrsanlagen Hohenzollerndamm zwischen Fehrbelliner Platz und Sächsische Straße	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	509.522,00 €	21.02.2020	2023/2024 (Abrechnung)	12.750,17 €		496.771,83 €			
0730	52108	Verbreiterung der Bussonderfahrstreifen in der Hardenbergstraße zwischen Jebensstraße und Ernst-Reuter-Platz und Erweiterung der	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	48.000,00 €	05.08.2020	2023/2024 (Abrechnung)	12.791,98 €		35.208,02 €			
0730	52108	Sanierung des Radwegs der Hardenbergstraße zw. Jebensstraße und Joachimsthaler Straße (Richtung Joachimsthaler Straße)	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	25.000,00 €	09.07.2018	2023/2024 (Abrechnung)	- €		25.000,00 €			
0730	52108	Planungsleistungen für die Sanierung des Radwegs Spandauer Damm zwischen Sophie-Charlotten-Straße und Nithackstraße	Charlottenburg-Wilmersdorf	Maßnahme abgeschlossen	14.790,00 €		2023	14.790,00 €		- €			
0730	52108	Sanierung der Radwege im Knotenpunktbereich Bundesallee/Hohenzollerndamm/Nachodstraße/Pariser Straße/Regensburger Straße	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	531.957,82 €	03.07.2018	2023/2024 (Abrechnung)	516.957,82 €		15.000,00 €			
0730	52108	Planung Sanierung der Radwege in der Detmolder Straße zwischen Blissestraße und Mecklenburgische Straße	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	56.220,09 €	10.08.2017	2023/2024 (Abrechnung)	29.556,92 €		26.663,17 €			
0730	52108	Errichten von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 10 Standorten	Charlottenburg-Wilmersdorf	Maßnahme abgeschlossen	49.385,00 €		2022	49.385,00 €					
0730	52108	Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Straße „Salzufer“ (Aufstellen von Sperrpfosten zur Verhinderung von vorschriftswidrigem Parken)	Charlottenburg-Wilmersdorf	Maßnahme abgeschlossen	93.367,96 €		2022	93.367,96 €		- €			
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Wexstraße zwischen Bundesplatz und Prinzregentenstraße (Südseite)	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	136.000,00 €	27.07.2022	2023/2024 (Abrechnung)	65.605,29 €	70.394,71 €	- €			
0730	52108	Errichtung einer Fahrradstraße in der Fasanenstraße zwischen Lietzenburger Straße und Hohenzollerndamm	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	200.000,00 €	14.09.2022	2024/2025 (Abrechnung)	65.490,02 €	134.509,98 €	- €			
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Kantstraße zwischen Wilmersdorfer Straße und Joachimsthaler Straße	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.350.000,00 €	19.04.2023	2024/2025	- €		350.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	
0730	52108	Lückenschluss RR 10 in der Dresdener Straße von der Dresdener Straße 176 und 177	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	60.040,14 €	09.01.2019	2023/2024 (Abrechnung)	1.899,72 €		58.140,42 €			
0730	52108	Fahrradstraße Südsterne-Mariannenplatz	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	208.662,02 €		2022	208.662,02 €					
0730	52108	Markierung der Radverkehrsanlagen an der Straße Hallesches Ufer	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	316.187,00 €		2022	316.187,00 €					
0730	52108	Asphaltierung eines Rad- und Gehwegs im Zuge der Wannseeroute zwischen Wilhelmstraße und Stresemannstraße (Ergänzung Beleuchtung)	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	30.000,00 €		2022	30.000,00 €					
0730	52108	Markierung von überwiegend durch Sperrpfosten geschützten Radfahrstreifen im Straßen-zug Kleiststraße-Bülowstraße zwischen	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	906.384,08 €		2022	906.384,08 €					
0730	52108	LSA-Knoten Blücherstr./Zossener Str.	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	34.059,85 €		2022	34.059,85 €					
0730	52108	Fahrradstraßen Palisanderstraße - Weiderweg - Rigaer Straße	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	199.143,37 €		2022	199.143,37 €					

0730	52108	Sanierung des Radwegs in der Möckernstraße von Yorckstraße bis Hornstraße (Seitenraum auf der östlichen Straßenseite) Zusatz nur für uns	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	165.454,68 €		2022	165.454,68 €				
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen auf dem Kottbusser Damm zwischen Maybachufer und Hermannplatz – beidseitig (ehemals Geschützter	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	461.000,00 €		2022	461.000,00 €				
0730	52108	Sanierung des Radwegs auf der Ostseite des Mehringdamms zwischen Bergmannstraße und Gneisenaustraße	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	524.774,69 €	04.12.2020	2023	524.774,69 €			- €	
0730	52108	Bauliche Protektion im Bereich Oberbaumstraße und - brücke	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	268.420,21 €	27.04.2021	2023	268.420,21 €			- €	
0730	52108	Sanierung des Radweges in der Oranienstraße zwischen Alte Jakobstraße und Stallschreiberstraße (Seitenraum auf der	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	706.483,86 €	17.05.2019	2023/2024 (Abrechnung)	501.754,00 €		204.729,86 €		
0730	52108	Markierung von RVA in der Hasenheide	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	631.159,94 €		2022	631.159,94 €				
0730	52108	Radverkehrsanlagen und Schaffung von Liefer- und Kurzparkmöglichkeiten im Ortsteil Friedrichshain Nord	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	238.851,82 €	10.05.2019	2023/2024 (Abrechnung)	202.205,71 €	36.646,11 €		- €	
0730	52108	Markierung der Radverkehrsanlagen an den Straßen Schöneberger Ufer, Tempelhofer Ufer und Waterloo Ufer	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	896.818,83 €	19.10.2020	2023/2024 (Abrechnung)	863.438,88 €	33.379,95 €		- €	
0730	52108	Radverkehrsanlagen und Schaffung von Liefer- und Kurzparkmöglichkeiten im Ortsteil Friedrichshain Süd	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	216.922,20 €	10.05.2019	2023/2024 (Abrechnung)	212.732,71 €	4.189,49 €		0,00 €	
0730	52108	Geschützte Radverkehrsanlagen in der Tamara-Danz-Straße (beidseitig)	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	110.418,19 €	13.06.2019	2023/2024 (Abrechnung)	85.418,19 €	25.000,00 €		- €	
0730	52108	Markierung der Radverkehrsanlage in der Frankfurter Allee zwischen Niederbarnimstraße und Jessener Straße (Seitenraum auf der	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	406.492,31 €	03.07.2019	2023/2024 (Abrechnung)	395.157,56 €	11.334,75 €		- €	
0730	52108	Markierung von Geschützten Radfahrstreifen in der Prinzenstraße zwischen Ritterstraße und Moritzplatz	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	149.685,00 €	28.07.2022	2023/2024 (Abrechnung)	143.685,00 €		6.000,00 €		
0730	52108	Markierung von Geschützten Radfahrstreifen am Stralauer Platz	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	454.284,93 €	03.08.2022	2023/2024 (Abrechnung)	302.984,38 €	151.300,55 €		- €	
0730	52108	Verstetigung des Popup - Radwegs Frankfurter Allee	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	330.000,00 €	28.07.2022	2023/2024 (Abrechnung)	326.915,08 €	3.084,92 €		0,00 €	
0730	52108	Errichtung von Geschützten Radfahrstreifen auf der Michaelbrücke (Phase 1+2)	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	80.000,00 €	14.03.2023	2024/2025 (Abrechnung)	- €		80.000,00 €		
0730	52108	Markierung von RVA in der Scharnweberstraße zwischen Weichselstraße und Gürtelstraße	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	300.000,00 €	15.03.2023	2023/2024 (Abrechnung)	68.868,79 €	100.000,00 €		131.131,21 €	
0730	52108	Radfahrstreifen Revaler Straße zwischen Warschauer Straße und Modersohnstraße	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	436.673,36 €	19.04.2023	2023/2024 (Abrechnung)	- €	100.000,00 €		336.673,36 €	
0730	52108	Markierung und Sanierung der Fläche von Radfahrstreifen in der Friedenstraße zwischen Weinstraße und Am Friedrichshain (Nordseite)	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	94.740,42 €	13.07.2023	2023	94.740,42 €				
0730	52108	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Stallschreiber Straße	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	85.000,00 €	07.06.2023	2023/2024 (Abrechnung)	- €		85.000,00 €		
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen (fortlaufend mit zunehmend neuen Standorten)	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	600.825,41 €	2021 fortlaufende Maßnahme	2023/2024 (Abrechnung)	529.372,43 €	71.452,98 €		- €	
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen 2-2023 (fortlaufend mit zunehmend neuen	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	80.000,00 €		2023		80.000,00 €		- €	

0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 1 Standort	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	135.000,00 €	02.02.2023	2024	- €		135.000,00 €		
0730	52108	Sanierung des Radwegs in der Falkenberger Chaussee von S-Bahnhof Hohenschönhausen bis Pablo-Picasso-Straße (Südseite)	Lichtenberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	126.000,00 €	13.02.2015	abhängig von BVG Rückbau Busspur	30.145,28 €		95.854,72 €		
0730	52108	Planung Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Scheffelstraße im Anschluss an die Straßenbahnerneuerung	Lichtenberg	Maßnahme abgeschlossen	72.609,04 €			72.609,04 €				
0730	52108	Sanierung des Radwegs in der Zingster Straße (Westseite) zwischen Barther Straße und Falkenberger Chaussee (Verbreiterung und	Lichtenberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	131.100,00 €	18.07.2022	2023/2024 (Abrechnung)	5.327,75 €		125.772,25 €		
0730	52108	Sanierung der Radwege in der Gülzower Straße	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	170.000,00 €	09.08.2018	2023/2024 (Abrechnung)	139.583,59 €		30.416,41 €		
0730	52108	Sanierung des Radwegs am Knotenpunkt Märkische Allee / Alt-Biesdorf (Markierung von Radfahrstreifen, Bau von Auf- und	Marzahn-Hellersdorf	Maßnahme abgeschlossen	192.587,28 €		2022	192.587,28 €				
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Bitterfelder Straße (Brückenbereich, südliche Richtungsfahrbahn, Fahrtrichtung Ost)	Marzahn-Hellersdorf	Maßnahme abgeschlossen	31.448,40 €		2022	31.448,40 €				
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an div Standorten	Marzahn-Hellersdorf	Maßnahme abgeschlossen	265.033,13 €		2022	265.033,13 €				
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an div Standorten	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	61.153,00 €		2023		61.153,00 €			
0730	52108	Sanierung des Radwegs TR7 zwischen Mehrower Allee und Havemannstraße nördlicher Abschnitt	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	848.151,99 €	21.04.2017	2023/2024 (Abrechnung)	833.418,14 €		14.733,85 €		
0730	52108	Planung Sanierung des Radwegs in der Föhler Straße (Nordwestseite)	Mitte	finanzierte Maßnahme (Planung)	8.806,00 €			8.806,00 €		- €		
0730	52108	Planung San. Radweg Stromstraße zw. Lessingbrücke und KP Stromstr/Alt-Moabit	Mitte	finanzierte Maßnahme (Planung)	85.964,97 €	08.10.2018	2023/2024 (Abrechnung)	70.964,97 €		15.000,00 €		
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Amrumer Straße	Mitte	finanzierte Maßnahme (Bau)	217.000,00 €	21.01.2020	2023/2024 (Abrechnung)	155.329,18 €	61.670,82 €	- €		
0730	52108	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Triftstraße/Gerichtsstraße zwischen Torfstraße und Nettelbeckplatz	Mitte	finanzierte Maßnahme (Bau)	446.000,00 €	28.07.2022	2023/2024 (Abrechnung)	276.073,38 €	60.000,00 €	109.926,62 €		
0730	52108	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Charlottenstraße zwischen Unter den Linden und Leipziger Straße (9010100)	Mitte	finanzierte Maßnahme (Bau)	215.975,41 €	08.08.2022	2023/2024 (Abrechnung)	96.846,10 €	25.000,00 €	94.129,31 €		
0730	52108	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Lyнарstraße zwischen Tegeler Straße und Müllerstraße	Mitte	finanzierte Maßnahme (Bau)	107.000,00 €	27.09.2022	2024/2025 (Abrechnung)	- €		50.000,00 €	57.000,00 €	
0730	52108	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Kleine Hamburger Straße zwischen Linienstraße und Torstraße	Mitte	finanzierte Maßnahme (Bau)	37.000,00 €	30.08.2023	2023		37.000,00 €			
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 16 Standorten	Mitte	finanzierte Maßnahme (Bau)	167.788,50 €	09.01.2023	2023/2024 (Abrechnung)	1.844,67 €	65.943,83 €	100.000,00 €		
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 8 Standorten	Mitte	finanzierte Maßnahme (Bau)	109.359,55 €	09.01.2023	2023/2024 (Abrechnung)	- €		109.359,55 €		
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Hermannstraße zwischen Thomasstraße und Werbellinstraße	Neukölln	finanzierte Maßnahme (Bau)	295.000,00 €	21.03.2023	2024/2025 (Abrechnung)	- €		95.000,00 €	200.000,00 €	
0730	52108	Markierung von RVA in der Blaschkoallee beidseitig zwischen Britzer Damm und Riesestraße (Nordseite bzw. Buschkrugallee	Neukölln	Maßnahme abgeschlossen	151.857,48 €		2022	151.857,48 €				

0730	52108	Markierung von Radfahrstreifen in der Karl-Marx-Straße zwischen Weichselstraße und Hermannplatz	Neukölln	Maßnahme abgeschlossen	180.184,31 €		2022	180.184,31 €				
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Hermannstraße zwischen Glasower Straße und Leinestraße	Neukölln	finanzierte Maßnahme (Bau)	448.447,00 €	23.06.2021	2023/2024 (Abrechnung)	302.509,30 €		145.937,70 €		
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung dazugehörigen Verkehrsflächen an diversen Standorten	Neukölln	finanzierte Maßnahme (Bau)	49.000,00 €	29.08.2022 fortlaufende Maßnahme	2023/2024 (Abrechnung)	18.205,81 €		30.794,19 €		
0730	52108	Errichtung einer Fahrradstraße in der Ossietzkystraße einschließlich einer Baubegleitmaßnahme	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	223.970,79 €	16.10.2019	2023/2024 (Abrechnung)	223.970,79 €		- €		
0730	52108	Mehrkosten Ossietzkystraße	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	47.104,37 €	07.06.2023	2023/2024 (Abrechnung)	- €		47.104,37 €		
0730	52108	Markierung von Radfahrstreifen in der Berliner Straße und in der Pasewalker Straße zwischen Schönhauser Straße und Eweststraße	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	255.162,38 €	10.10.2017	2023/2024 (Abrechnung)	250.403,04 €		4.759,34 €		
0730	52108	Fahrradstraße Oderberger Straße	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	92.953,69 €	25.08.2021	2023/2024 (Abrechnung)	92.703,31 €		250,38 €		
0730	52108	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Bizetzstraße	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	236.101,34 €	14.06.2021	2023/2024 (Abrechnung)	194.192,97 €	41.908,37 €	- €		
0730	52108	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Stargarder Straße zwischen Schönhauser Allee und Prenzlauer Allee	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	276.967,44 €	04.03.2021	2023/2024 (Abrechnung)	152.301,70 €		124.665,74 €		
0730	52108	Radwegeverbindung zwischen der Sackgasse Falkenberger Straße und der HansasträÙe	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	55.000,00 €	28.03.2023	2023/2024 (Abrechnung)	2.656,44 €	52.343,56 €	- €		
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an diverse Standorten, Arbeitspaket 1-2021	Pankow	Maßnahme abgeschlossen	159.033,48 €		2022	159.033,48 €				
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 2 Standorten, Arbeitspaket 5-2020	Pankow	Maßnahme abgeschlossen	77.072,24 €		2022	77.072,24 €				
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung dazugehörigen Verkehrsflächen an diversen Standorten	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	342.470,86 €	14.11.2022 fortlaufende Maßnahme	2023/2024 (Abrechnung)	158.685,83 €		183.785,03 €		
0730	52108	Sanierung der Radwegeverbindung zwischen dem Tornower Weg und dem Wilhelmsruher Damm, incl. Ersatzbaumpflanzung und	Reinickendorf	Maßnahme abgeschlossen	110.155,94 €		2022	110.155,94 €				
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Ollenhauerstraße zwischen Humboldtstraße und Blunckstraße (9120061)	Reinickendorf	Maßnahme abgeschlossen	70.098,75 €		2022	70.098,75 €				
0730	52108	Markierung der Radverkehrsanlagen in Berlin-Tegel, Bernauer Straße, Höhe Supermarkt (EDEKA)	Reinickendorf	Maßnahme abgeschlossen	10.794,66 €		2022	10.794,66 €				
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 6 Standorten	Reinickendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	43.317,73 €		2023	38.726,65 €	4.591,08 €	- €		
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen an mehreren Standorten	Spandau	Maßnahme abgeschlossen	35.323,99 €		2022	35.323,99 €				
0730	52108	Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Streitstraße zwischen Rauchstraße und Mertensstraße einschließlich Herstellung einer	Spandau	Maßnahme abgeschlossen	4.926,60 €		2022	4.926,60 €				
0730	52108	Sanierung RVA in der Falkenseer Chaussee zw. Zeppelinstraße und Germersheimer Weg (Südseite)	Spandau	Maßnahme abgeschlossen	72.112,57 €		2022	72.112,57 €				
0730	52108	Sanierung der Radverkehrsanlagen im Magistratsweg	Spandau	Maßnahme abgeschlossen	12.245,10 €		2022	12.245,10 €				

0730	52108	Sanierung der Radwege im Siemensdamm und in der Nonnendammallee von Rohrdamm bis Nikolaus-Groß-Weg	Spandau	Maßnahme abgeschlossen	8.806,00 €		2022	8.806,00 €				
0730	52108	Sanierung der Radverkehrsanlagen Dahlemer Weg zwischen Mörchinger Straße und Curtiusstraße (Anlage von Schutzstreifen und	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	408.476,68 €	12.02.2015	2023/2024 (Abrechnung Wartung)	390.289,29 €	18.187,39 €	- €		
0730	52108	Sanierung des Radwegs in der Clayallee zwischen Finkenstraße und Pücklerstraße (Seitenraum auf der östlichen Straßenseite)	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	180.951,29 €	09.07.2020	2023/2024 (Abrechnung)	175.022,55 €	5.928,74 €	0,00 €		
0730	52108	Radfahrstreifen entlang des Straßenzugs Kaiser-Wilhelm-Straße – Attilastraße zwischen Leonorenstraße und Steglitzer Damm	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	70.000,00 €	27.09.2021	2023/2024 (Abrechnung)	56.951,68 €	13.048,32 €	- €		
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Potsdamer Chaussee - Potsdamer Straße zwischen Lindenthaler Allee und ca. 100m hinter	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	195.464,42 €	28.07.2022	2023	195.464,42 €		- €		
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Albrechtstraße zwischen Steglitzer Damm und Neue Filandastraße (Nordostseite)	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	82.000,00 €	28.09.2022	2023/2024 (Abrechnung)	65.368,74 €	16.631,26 €	- €		
0730	52108	Radfahrstreifen entlang des Steglitzer Damms zwischen Bismarckstraße und Munsterdamm (Markierung, Beschilderung und	Steglitz-Zehlendorf	Maßnahme abgeschlossen	117.589,49 €		2022	117.589,49 €				
0730	52108	Sanierung des Radwegs in der Clayallee zwischen Im Dol und Starstraße (Verbreiterung und zum Teil Ersatz von Radfahrstreifen)	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	220.000,00 €	09.08.2022	2024 (Abrechnung)	- €		220.000,00 €		
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen an diversen Standorte	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	152.097,56 €	12.06.2018 fortlaufende Maßnahme	2023/2024 (Abrechnung)	131.106,93 €	20.990,63 €	- €		
0730	52108	Radverkehrsanlagen in der Zehrendorfer Straße – Sântisstraße von Buckower Chaussee bis Richard-Tauber-Damm	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	239.000,00 €	11.01.2018	2023/2024 (Abrechnung)	10.027,00 €		228.973,00 €		
0730	52108	Einrichtung einer Querungshilfe und Asphaltierung der Fahrbahnflächen im Bereich des Knotenpunkts Alt-Tempelhof /	Tempelhof-Schöneberg	Maßnahme abgeschlossen	19.400,00 €		2022	19.400,00 €				
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Kolonnenstraße zwischen Leberstraße und Loewenhardtamm sowie im benachbarten	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	210.000,00 €	02.10.2020	2023/2024 (Abrechnung)	150.802,59 €	59.197,41 €	- €		
0730	52108	Sanierung des Radwegs in der Goebenstraße von Bülowstraße bis Kulmer Straße (Seitenraum auf der nördl. Straßenseite)	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	85.000,00 €	13.10.2020	2023/2024 (Abrechnung)	80.690,70 €	4.309,30 €	- €		
0730	52108	Radfahrstreifen entlang des Mariendorfer Damms zwischen Ullsteinstraße und Alt-Mariendorf (Anpassung der im Zuge des	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	460.000,00 €	02.06.2021	2023/2024 (Abrechnung)	180.001,36 €	100.000,00 €	179.998,64 €		
0730	52108	Planung Radwegverbindung entlang Teltowkanal zwischen Maulbronner Ufer und Ringstraße und entlang der Dresdner Bahn und Marienpark	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Planung)	15.850,00 €	22.02.2017	2024	8.613,22 €		7.236,78 €		
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 3 Standorten	Tempelhof-Schöneberg	Maßnahme abgeschlossen	574.847,38 €		2022	574.847,38 €				
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an diversen Standorten	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	170.000,00 €	28.03.1923	2023/2024 (Abrechnung)	- €		170.000,00 €		
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 20 Standorten	Treptow-Köpenick	finanzierte Maßnahme (Bau)	71.200,00 €	14.06.2021	2023/2024 (Abrechnung)	34.484,86 €		36.715,14 €		
0730	52108	Markierung der Radverkehrsanlagen in der Müggelheimer Straße von Wendenschlossstraße bis Pablo-Neruda-Straße	Treptow-Köpenick	Maßnahme abgeschlossen	24.222,46 €		2022	24.222,46 €				
0730	52108	Farbliche Einfärbung der vorhandenen Radverkehrsanlage in der Schnellerstraße zwischen Fennstraße und Bruno-Bürgel-Weg	Treptow-Köpenick	Maßnahme abgeschlossen	188.623,65 €		2022	188.623,65 €				
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Edisonstraße und in der Spreestraße in Schöneeweide	Treptow-Köpenick	finanzierte Maßnahme (Bau)	160.000,00 €	12.03.2018	2023/2024 (Abrechnung)	133.728,95 €		26.271,05 €		

0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Michael-Brückner-Straße/Adlergestell von Brückenstraße bis Rudower Chaussee (9090075)	Treptow-Köpenick	finanzierte Maßnahme (Bau)	300.000,00 €	15.07.2022	2023/2024 (Abrechnung)	233.283,80 €		66.716,20 €			
0730	52108	Neue Radwegfurten Holzhauser Str./A 111 (13023/17)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	320.381,79 €		2023/2024 (Abrechnung)	- €		320.381,79 €			
0730	52108	LSA Potsdamer Str/Alvenslebenstr-Winterfeldtstr (14181/18)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	115.853,64 €		2023/2024 (Abrechnung)	- €		115.853,64 €			
0730	52108	Alrutz Begleituntersuchung	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	910.607,58 €		2023/2024 (Abrechnung)	858.927,03 €		51.680,55 €			
0730	52108	Sammelaufträge			54.344,78 €			54.344,78 €		- €			
0730	52108	Furten zur Querung des Kaiserdamms (13580/17)			5.207,90 €			5.207,90 €		- €			

Zwischensumme: 24.043.927,79 € 16.531.096,52 € 1.469.197,15 € 4.786.634,12 € 757.000,00 € 500.000,00 €

Übersicht zu Kapitel 0730 72016

Stand: finanzierte Maßnahmen DHH 22/23

Bericht 01 für MV 2. Lsg 24-25_Anlage 04

Kapitel	Titel	Einzelmaßnahme	Bezirk	Stand der Maßnahme	Gesamtkosten der Maßnahme	Anteil Fördermittel in Euro	Beginn der Maßnahme	Ende der Maßnahme	Mittelabfluss bis 31.08.2023	Prognostizierter Mittelabfluss für 2023	Ansatz (Senatsbeschluss) 2024	Ansatz (Senatsbeschluss) 2025	Finanzbedarf 2026	Bemerkungen
0730	72016	Bau von Zweirichtungswegen im Zuge der Prinzregentenstraße im Bereich Volkspark und an der Durlacher Straße zur Verhinderung von	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	92.566,77 €		11.01.2018	2023/2024 (Abrechnung)	73.158,92 €		19.407,85 €			
0730	72016	Planung Ausbau der Radwege am Goerdelerdamm zwischen Jakob-Kaiser-Platz und Seestraße Umsetzung steht noch aus	Charlottenburg-Wilmersdorf	Planung abgeschlossen Umsetzung noch nicht finanziert	46.331,61 €		31.07.2017	2023/2024 (Abrechnung)	46.331,61 €		- €			
0730	72016	Radverkehrsanlagen im Zuge der Fahrradrouten TR 5 zwischen Friedrichshaller Straße und Warnemünder Straße	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	285.503,78 €		27.04.2015	2023/2024 (Abrechnung)	8.946,42 €		276.557,36 €			
0730	72016	Planung Markierungs-, Beschilderungs- und Schutzarbeiten in der Kantstraße zwischen Joachimsthaler Straße und Wilmersdorfer Straße	Charlottenburg-Wilmersdorf	Maßnahme abgeschlossen	165.777,89 €			2023	165.777,89 €					
0730	72016	Öffnung der Fasanenstraße für Radfahrer (Freigabe der Einbahnstraße für Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen)	Charlottenburg-Wilmersdorf	Maßnahme abgeschlossen	103.941,49 €			2022	103.941,49 €					
0730	72016	Lichtenberger Straße Nord	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	417.149,10 €			2022	417.149,10 €					
0730	72016	Radverkehrsanlagen Stralauer Allee zwischen Ehrenbergstraße und Eisenbrücke (Südseite) Umsetzung noch nicht eingereicht	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	934.992,39 €		27.02.2018	2023/2024 (Abrechnung)	673.804,76 €	100.000,00 €	161.187,63 €			
0730	72016	BVG-Konto Anlage von Radfahrstreifen in der Gitschiner Straße und in der Skalitzer Straße von Lindenstraße/Zossener Brücke bis Kottbusser Tor	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.696.000,00 €		20.12.2016	2024/2025 (Abrechnung)	1.292.573,12 €	50.000,00 €	150.000,00 €	203.426,88 €		
0730	72016	Anlage von Radfahrstreifen in der Gitschiner Straße und in der Skalitzer Straße von Lindenstraße/Zossener Brücke bis Kottbusser Tor	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.260.000,00 €		20.12.2016	2024/2025 (Abrechnung)	583.899,88 €	50.000,00 €	300.000,00 €	326.100,12 €		
0730	72016	Grunderneuerung Jugendverkehrsschule Wiener Straße	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	503.635,96 €		21.02.2020	2023/2024 (Abrechnung)	498.515,96 €		5.120,00 €			
0730	72016	Planung Geschützter Radfahrstreifen Mühlenstraße zwischen Straße der Pariser Kommune und Oberbaumbrücke (vor East-Side-	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Planung)	107.001,82 €		15.05.2018	Planung 2023/2024	91.092,74 €		15.909,08 €			
0730	72016	Herstellung von Radverkehrsanlagen Paul- und Paula-Ufer mit Anschluss Kynaststraße	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	287.000,00 €		07.08.2020	2024/2025 (Abrechnung)	- €		100.000,00 €	187.000,00 €		
0730	72016	Radwegverbindung Hornstraße-Yorckstraße einschließlich Markierungsergänzung in der Großbeerenstraße im LSA-Bereich und	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	173.000,00 €		15.03.2021	2024/2025 (Abrechnung)	- €		73.000,00 €	100.000,00 €		
0730	72016	Radverkehrsanlagen Karlshorster Straße zwischen Hauptstraße und Türschmidtstraße	Lichtenberg	Maßnahme abgeschlossen	445.304,62 €			2022/2023 (Abrechnung)	445.304,62 €					
0730	72016	Planung Bau eines Radwegs zwischen der Seefelder Straße und dem Knotenbereich Wartenberger Straße / Malchowener Weg	Lichtenberg	finanzierte Maßnahme (Planung)	7.426,36 €		22.03.2017	2024/2025 (Abrechnung)	5.765,22 €		1.661,14 €			
0730	72016	Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Scheffelstraße im Anschluss an die Straßenbahnerneuerung	Lichtenberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	881.000,00 €		09.07.2021	2024/2025 (Abrechnung)	- €		700.000,00 €	181.000,00 €		
0730	72016	Radverkehrsanlagen Siegfriedstraße zwischen Rüdigerstraße und Bornitzstraße	Lichtenberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.038.000,00 €		10.02.2023	2024/2025 (Abrechnung)	- €		700.000,00 €	338.000,00 €		
0730	72016	Planung Radverkehrsanlagen in der Marzahner Chaussee zwischen Bezirksgrenze und Allee der Kosmonauten	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	46.642,50 €		22.03.2017	Planung 2023/2024	35.908,67 €		10.733,83 €			
0730	72016	Planung Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Landsberger Allee zwischen Dingelstädter Straße und Brücke über den Berliner Außenring	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	56.978,77 €		16.10.2019	Planung 2023/2024	22.232,75 €		34.746,02 €			
0730	72016	Planung Erneuerung des Rad- und Gehwegs in der Menzelstraße parallel zur Ostbahneinschließung Anbindungsstraße und	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	54.997,24 €		31.07.2019	Planung 2023/2024	23.101,24 €	30.000,00 €	1.896,00 €			

0730	72016	Planung von Radverkehrsanlagen in der Allee der Kosmonauten zwischen Eitelstraße und Elisabethstraße	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	103.883,39 €		19.04.2017	Planung 2023/2024	67.536,08 €		36.347,31 €		
0730	72016	Planungskosten Anbindung der Fahrradroute TR6 und TR7 Umsetzung steht noch aus	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	85.013,24 €		15.07.1905	2023	85.013,24 €		- €		
0730	72016	Querung Hellersdorfer Straße und Anschluss Ernst-Bloch-Straße	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	126.000,00 €		20.03.2023	2023/2024 (Abrechnung)	- €	26.000,00 €	100.000,00 €		
0730	72016	Bau eines Rad- und Gehwegs im Münsterberger Weg von Myslowitzer Straße bis Neuenhagener Straße	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	189.877,91 €		28.04.2023	2023/2024 (Abrechnung)	169.877,91 €	20.000,00 €	- €		
0730	72016	Planung Asphaltierung der Gartenstraße/ Gerichtsstraße zwischen Hochstraße und Liesenstraße zur Verbesserung der	Mitte	finanzierte Maßnahme (Planung)	14.070,10 €			Planung abgeschlossen	14.070,10 €		- €		
0730	72016	Errichtung von geschützten Radfahrstreifen und sonstigen Radverkehrsanlagen in der Müllerstraße zwischen Seestraße und	Mitte	Maßnahme abgeschlossen	43.188,15 €			2022	43.188,15 €				
0730	72016	Planung BPU RVA Hermannstr zw Hermannplatz und Juliusstr HOAI gesamter Abschnitt 1-2 Erhöhung Bereich süd+mittler Abschnitt HOAI 3-	Neukölln	finanzierte Maßnahme (Planung)	145.999,30 €		16.03.2018	2023/2024 (Abrechnung)	120.578,89 €		25.420,41 €		
0730	72016	Neubau LSA 06135 Hermannstraße/Thomasstraße und Demontage LSA 06035 Hermannstr.(St.Thomas-Friedhof)	Neukölln	finanzierte Maßnahme (Bau)	320.000,00 €		25.04.2023	2024/2025 (Abrechnung)	- €		120.000,00 €	200.000,00 €	
0730	72016	Planung Radverkehrsanlagen in der Hermann-Hesse-Straße östlich Pastor-Niemöller-Platz und Asphaltierung des Güllwegs einschließlich	Pankow	finanzierte Maßnahme (Planung)	63.440,25 €		30.04.2020	Planung 2023/2024	39.725,55 €	23.714,70 €	- €		
0730	72016	Planung Radverkehrsanlagen in der Mühlenstraße	Pankow	finanzierte Maßnahme (Planung)	49.341,52 €		24.09.2019	Planung 2023/2024	27.580,48 €		21.761,04 €		
0730	72016	Planung Radverkehrsanlagen Weg am Fließgraben, OT Blankenburg	Pankow	finanzierte Maßnahme (Planung)	43.403,48 €		27.11.2018	Planung 2023/2024	30.797,51 €		12.605,97 €		
0730	72016	Planung Erneuerung der Radverkehrsanlagen in der Storkower Straße zwischen Kniprodestraße und Landsberger Allee	Pankow	finanzierte Maßnahme (Planung)	51.399,98 €		09.11.2018	Planung 2023/2024	37.110,23 €	14.289,75 €	- €		
0730	72016	Herstellen von Radverkehrsanlagen in der Danziger Straße zwischen Prenzlauer Allee und Haus-Nr. 142 (100m westlich Bötzowstraße)	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.850.000,00 €		11.06.2020	2024/2025 (Abrechnung)	697.181,61 €	20.000,00 €	500.000,00 €	632.818,39 €	
0730	72016	Asphaltierung Schönholzer Weg zwischen Angerweg und Kastanienallee	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.145.000,00 €		23.09.2022	2024/2025 (Abrechnung)	- €	- €	445.000,00 €	700.000,00 €	
0730	72016	Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Oranienburger Straße bzw. im Oraniendamm zwischen Wittenauer Straße und Zabel-Krüger-	Reinickendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.385.500,00 €		11.03.2020	2024/2026 (Abrechnung)	25.771,99 €	- €	400.000,00 €	450.000,00 €	509.728,01 €
0730	72016	Asphaltierung der Fahrbahn in der Ernststraße zwischen Brückenauffahrt („Spindel“) und Berliner Straße	Reinickendorf	Maßnahme abgeschlossen	205.300,48 €			2022	205.300,48 €				
0730	72016	Asphaltierung der Schulendorfer Straße zwischen Hermsdorfer Damm und Zieselweg	Reinickendorf	Maßnahme abgeschlossen	265.132,18 €			2022	265.132,18 €				
0730	72016	Asphaltierung der Fahrbahn in der Jörsstraße zwischen Beatestraße und Thesenweg	Reinickendorf	Maßnahme abgeschlossen	223.427,92 €			2022	223.427,92 €				
0730	72016	Radverkehrsanlagen in der Kisselallee zwischen Pionierstraße und Radelandstraße	Spandau	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.217.010,15 €		14.10.2021	2024/2025 (Abrechnung)	11.505,72 €	- €	550.000,00 €	655.504,43 €	
0730	72016	Leistung Radweg (Teil 2)im Zuge LSA-Umbau Ferdinand-Friedensburg-Platz	Spandau	Maßnahme abgeschlossen	175.355,56 €			2022	175.355,56 €				
0730	72016	Ausbau des Radwegs im Wilhelm-von-Siemens-Park parallel zur Dihlmannstraße in Siemensstadt	Spandau	Maßnahme abgeschlossen	202.873,45 €		08.08.2022	2023	202.873,45 €		- €		
0730	72016	Asphaltierung des Königswegs zwischen Hohentwielsteig und Anhaltiner Straße zur Herstellung einer Ergänzungsrouten für den	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	648.000,00 €		20.07.2018	2024/2025 (Abrechnung)	46.437,80 €	50.000,00 €	250.000,00 €	301.562,20 €	

0730	72016	Planung Vervollständigung der Radverkehrsanlagen im Bereich der Knotenpunkte Königsberger Straße - Lankwitzer	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	100.145,61 €		17.05.2017	Planung 2023/2024	28.574,75 €		71.570,86 €		
0730	72016	Verkehrsversuch/ Radverkehrsanlagen Tempelhofer Damm zw. Alt-Tempelhof und Ullsteinstraße	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.903.000,00 €		22.11.2018	2024/2025 (Abrechnung)	788.496,03 €	200.000,00 €	400.000,00 €	514.503,97 €	
0730	72016	Planung Bezirkliche Fahrradnebenroute NR2 – von Alt-Tempelhof bis FriedensplatzStraßenabschnitte Schönburgstraße	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Planung)	108.775,00 €		30.01.2018	Planung 2023/2024	66.888,27 €		41.886,73 €		
0730	72016	Fahrradfreundlicher Umbau der Parkstraße und Blumenthalstraße zwischen Parkanlage, Bosesstraße und Friedensplatz (bezirkliche)	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	237.000,00 €		08.04.2019	2023/2024 (Abrechnung)	74.066,05 €	25.000,00 €	137.933,95 €		
0730	72016	Bau eines Zweirichtungswegs in der Straße Alt-Mariendorf zwischen Forddamm und Rathausstraße	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	332.900,01 €		17.05.2018	2023/2024 (Abrechnung)	2.690,00 €	300.000,00 €	30.210,01 €		
0730	72016	Planung Radfernweg Berlin-Leipzig 2. Bauabschnitt 3. Teilabschnitt Anschlüsse an die Monumentenbrücke	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Planung)	33.400,00 €		25.02.2014	Planung 2023/2024	23.534,98 €		9.865,02 €		
0730	72016	Bau eines Radwegs auf der Ostseite der Rummelburger Straße und der Rummelsburger Landstraße zwischen Treskowallee und	Treptow-Köpenick	finanzierte Maßnahme (Bau)	207.000,00 €		05.05.2015		120.890,57 €		86.109,43 €		
0730	72016	Planung Schaffung einer Radverkehrsanlage auf der Nordseite der Oberspreestraße zwischen Ende Nebenfahrbahn (gegenüber Silbergrasweg)	Treptow-Köpenick	finanzierte Maßnahme (Planung)	5.425,40 €			2022	5.425,40 €				
0730	72016	Planung RVA in der Fürstenwälder Allee zwischen Rialtoring und Lagunenweg	Treptow-Köpenick	finanzierte Maßnahme (Planung)	5.795,30 €		abgeschlossen		5.649,20 €		146,10 €		
0730	72016	Sammelauftrag Planungen	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	316.765,31 €			2024/2025 (Abrechnung)	5.848,65 €		100.000,00 €	210.916,66 €	Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	Planung Markierung und Protektion von Radverkehrsanlagen in der Lichtenberger Straße	SenMVKU		85.912,46 €			2022	85.912,46 €		- €		
0730	72016	RVA Pasewalker Straße	SenMVKU		197.900,00 €			2022	197.900,00 €		- €		
0730	72016	LSA An der Wuhlheide-Lindenstr (Pyramidenbrücke) (13076/17)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	141.783,27 €			2024/2025 (Abrechnung)	30.827,67 €		110.955,60 €		Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	LSA Blumberger Damm/Altertreptower Str. und Frankenholzer Weg (16338/18, 16339/18)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	5.594,26 €			2024/2025 (Abrechnung)		5.594,26 €			Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	LSA Schöneberger Str/A100-Alboinstr (11710/16)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	185.000,00 €			2024/2025 (Abrechnung)			185.000,00 €		Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	LSA Schöneberger Str/Ringbahnstr (11711/16)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	55.187,92 €			2024/2025 (Abrechnung)			55.187,92 €		Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	Ausbau Radwege Strausberger Platz (13133/17, 12329/17)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	898.687,12 €			2024/2025 (Abrechnung)	797.466,20 €		101.220,92 €		Direktbeauftragung für LSA und ähnliches, Mehrkosten
0730	72016	Verbreiterung Blumberger Damm vor Glambecker Ring (12334/17)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	226.119,52 €			2024/2025 (Abrechnung)			226.119,52 €		Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	Radverkehrsbindung Torgauer Str./Dominicusstr. (16795/19)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	208.076,73 €			2024/2025 (Abrechnung)	- €		208.076,73 €		Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	BPU Erstellung GA Radwege und Fernradweg R1 Kofinanzierung	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	8.000.000,00 €	7.200.000,00 €		2024 (Abrechnung)			3.431.735,98 €		im Moment zu 100 % vorfinanziert, GRW Förderung vorgesehen

Zwischensumme: 30.410.935,27 € 7.200.000,00 € 12.641.875,45 € 909.004,45 € 5.949.857,92 € 5.832.205,42 € 509.728,01 €

Bericht Nr.: 2

Fußverkehr, Verkehrssicherheit, Infrastruktur

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV F 31

25.09.2023

☎ 9025 1215

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

a)

„Bitte um Übersicht über alle Titel zum Fußverkehr.“

„Wie hoch sind die Gesamtsummen, die dafür seit 2018 zur Verfügung standen und Ausschöpfungsanteil der Mittel?“

(CDU/SPD)

b)

„Bitte um vollständige Übersicht aller für Fußverkehrs- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen im SIWA veranschlagten Mittel und Darstellung der daraus zu finanzierenden Maßnahmen.“

(Bündnis 90/Die Grünen)

c)

„Bitte um vollständige Übersicht aller für die Umsetzung des Fußverkehrsteils des Mobilitätsgesetzes im Einzelplan 07 und im SIWA veranschlagten Mittel.“

„Bitte um Darstellung der konkret geplanten Maßnahmen und dem jeweils veranschlagten Betrag soweit bereits möglich. Bitte um Darstellung, welche Mittel den Bezirken für Fußverkehr zur Verfügung steht. Inwiefern ist eine Verstärkung der SGA in den Bezirken vorgesehen.“

„Bitte um Übersicht der Modellprojekte in den Bezirken mit Angabe der Gesamtkosten und der Kosten in Jahresscheiben. Bitte um detaillierten Bericht zum Stand und der weiteren Zeitplanung der Modellprojekte?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Haushaltstitel zur Förderung des Fußverkehrs

Nachfolgende Tabelle bietet eine Übersicht über die Haushaltstitel zum Fußverkehr und deren Ausschöpfung seit 2018 (M€ = Mio. €):

		2018	2019	2020	2021	2022	2023
52121 Maßnahmen zur Erhöhung der Ver- kehrssicherheit	Ansatz	3 M€	3 M€	3,5 M€	3,5 M€	3,5 M€	5,650 M€
	Ist	1,528 M€	2,200 M€	2,413 M€	2,254 M€	1,674 M€	
	in %	50,9%	73,3%	69,0%	64,4%	47,9%	
52122 Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs	Ansatz	2,5 M€	2,5 M€	4 M€	5 M€	4,3 M€	4,900 M€
	Ist	2,107 M€	1,992 M€	2,044 M€	4,109 M€	3,680 M€	
	in %	84,3%	79,7%	51,1%	82,2%	85,6%	
72020 Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr	Ansatz			0,5 M€	0,5 M€	2 M€	3 M€
	Ist			0,00 €	0,050 M€	0,621 M€	
	in %			0,0 %	10,1%	31,1%	
9810/75030 Verbesserung der Fußverkehrsinfra- struktur (SIWA)	Ansatz	5 Millionen € (bisheriger Abfluss 0,00 €)					
	Ist						
	in %						

Im Doppelhaushalt 2024/2025 sind folgende Mittel veranschlagt:

	2024	2025
52121 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	1 Mio. €	1 Mio. €
52122 Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs	3,9 Mio. €	3,9 Mio. €
72020 Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr	3,0 Mio. €	3,0 Mio. €
SIWA	5 Millionen €	

Die konkreten Maßnahmen für den Fußverkehr für die Jahre 2024/2025 sind abhängig von den gemäß Richtlinien der Regierungspolitik noch vorzunehmenden Priorisierungen sowie der noch zu finalisieren Allokation der Haushaltsmittel. Ferner besteht eine Abhängigkeit zu den im Haushaltsjahr 2023 noch fertigzustellenden und abzurechnenden Maßnahmen. Hierzu wird auf die Berichte 62, 63 und 101 verwiesen.

SIWA

Im SIWA-Titel 75031 (Kapitel 9810) stehen überjährig 5 Millionen Euro für die Umsetzung von Fußverkehrsmaßnahmen zur Verfügung.

Die zur Verfügung gestellten SIWA-Mittel sollen für investive Maßnahmen, die zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur dienen, eingesetzt werden. Investive Maßnahmen[pakete] ergeben sich hierbei für das Land Berlin u. a. aus den geltenden Anforderungen des Abschnittes 4 (Fußverkehr) des Berliner Mobilitätsgesetzes, insbesondere § 58 Abs. 3. Aufgrund der noch offenen Bearbeitung der Planungsunterlagen durch die Bezirke ist eine Auflistung der durch SIWA-Mitteln finanzierten Projekte nicht darstellbar.

Es wird zudem angestrebt, weitere Maßnahmen aus dem Bereich Querungsstellen über das SIWA zu finanzieren (vgl. hierzu Bericht Nr. 62).

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

Zum Sachstand der Modellprojekte Fußverkehr wird auf den Bericht Nr. 101 verwiesen.

Bericht Nr.: 3

29-Euro-Ticket

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 53

28.09.2023

☎ 9025-1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Wo ist das 29-Euro-Ticket budgetiert?“

(CDU/SPD)

Hierzu wird berichtet:


Die geplanten Ausgleichszahlungen für das 29-Euro-Ticket sind für die Jahre 2024 und 2025 mit einem Volumen von bis zu 300 Mio. Euro/Jahr in Kapitel 0730, Titel 68213 veranschlagt.

Bericht Nr.: 4

Pauschale Minderausgabe (zentral)

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z F

2609.2023

 9(0)25 1910

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707)

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Anteil der zentralen, im Epl. 29 veranschlagten Pauschalen Minderausgabe (PMiA), die auf den Epl. 07 entfällt bzw. dort aufgelöst werden muss? Wie erfolgt die Auflösung der PMiA durch den Senat im Haushaltsvollzug in 2024 und 2025? Bitte um Darstellung nach den beiden Haushaltsjahren, einzelnen Ansätzen und der jeweiligen Höhe der Einsparung.“

(Grüne)

Hierzu wird berichtet:

Es ist zurzeit nicht bekannt, welchen Anteil an der Auflösung der zentral veranschlagten Pauschalen Minderausgabe (ZPMA) die SenMVKU zu erbringen haben könnte. Inwieweit u.a. im Einzelplan 07 veranschlagte Ausgaben zum Ausgleich der ZPMA herangezogen werden könnten, wird sachgerecht unter Berücksichtigung verwaltungsübergreifender Prioritäten nach entsprechender Abstimmung unter Federführung der Senatsverwaltung für Finanzen im Rahmen der Haushaltswirtschaft ermittelt.

Bericht Nr.: 5

Innovationsförderfonds

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z F 31

28.09.2023

☎ 9025-1931

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707)

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Bitte um eine integrierte Darstellung und Übersicht von allen Maßnahmen bzw. Finanzierungsvorgängen im Zusammenhang mit dem Innovationsförderfonds (IFF). Ferner Bitte um Darstellung aller sonstigen Maßnahmen der Wirtschaftsförderung sowie im Bereich Betriebe, Energie, Innovation und Digitalisierung, deren (Ko-)Finanzierung aus dem IFF in 2024 ff. geplant ist bzw. für die es eine entsprechende Belegung im IFF gibt.“

(Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Die Maßnahmen des Innovationsförderfonds (IFF) für das Ressort der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sind der Anlage zu diesem Bericht zu entnehmen.

Im IFF vorgesehene Maßnahmen der Wirtschaftsförderung sowie im Bereich Betriebe, Energie, Innovation und Digitalisierung bzw. deren (Ko-)Finanzierung, die im Zuständigkeitsbereich anderer Senatsverwaltungen liegen, sind hier nicht bekannt.

Anlage zu Bericht Nr. 5

Übersicht IFF-Projekte der SenMVKU

Projekt	Kapitel	Titel	IST bis 2022	Betrag 2023	Ansatz 2024	Ansatz 2025	2026 ff.
Grundhafte Erneuerung und Ausbau der Toiletteninfrastruktur	0705	54083	83.278 €	1.790.438 €	762.000 €	0 €	0 €
Leuchtturmprojekt zur Klimaschutz- und Ressourcenwende im kommunalen Wohnungsbau	0710	89111	144.206 €	910.964 €	880.000 €	66.000 €	0 €
Berliner Agentur für Ressourcenschonung	0710	54010	113.172 €	185.000 €	300.000 €	200.000 €	201.828 €
NEU: Zero Waste Agentur	0710	68569	0 €	0 €	1.500.000 €	1.500.000 €	0 €
Sensornetzwerk Klimaanpassung	0720	54010	0 €	80.000 €	645.000 €	600.000 €	75.000 €
Förderung der Wärmewende mittels innovativer geothermischer Lösungen für die Fernwärmeversorgung	0720	54010	26.593 €	148.407 €	3.350.000 €	2.775.000 €	0 €
Digitale Instrumente für ein ganzheitliches operationelles Wasserressourcenmanagement (DIgoW)	0720	54010	0 €	200.000 €	450.000 €	550.000 €	0 €
Informationsplattform Elektromobilität	0730	54059	0 €	290.000 €	110.000 €	100.000 €	0 €
Innovative Projekte zur Umgestaltung von Straßen oder Plätzen zur Förderung des Fußverkehrs	0730	72020	0 €	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	0 €

Projekt	Kapitel	Titel	IST bis 2022	Betrag 2023	Ansatz 2024	Ansatz 2025	2026 ff.
Investive Maßnahmen zur Umsetzung des Masterplans "Mobilität 4.0 - IVS Strategie Berlin" Verzicht zu Gunsten von 0710/68569	0730	81220	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Pilotprojekt "Mitlaufendes Licht" im Zuge von Fuß- und Radwegen in Grünanlagen bzw. übergeordneten Radverbindungen	0740	72014	36.888 €	1.255.112 €	1.379.000 €	1.329.000 €	0 €
Innovationen im Zuge von Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere der Radschnellverbindungen und der Radfernwege (konsumtiv)	0740	68228	0 €	0 €	500.000 €	500.000 €	0 €
Innovationen im Zuge von Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere der Radschnellverbindungen und der Radfernwege (investiv)	0740	89116	0 €	529.550 €	1.735.000 €	1.735.000 €	0 €
Dekarbonisierung der Berliner Forsten (BF) in Kooperation mit den Berliner Stadtwerken	0751	54010	513.845 €	680.000 €	600.000 €	400.000 €	827.347 €
Dekarbonisierung der Berliner Forsten (BF) in Kooperation mit den Berliner Stadtwerken	0751	67101	0 €	0 €	1.700.000 €	1.285.000 €	2.503.141 €

Projekt	Kapitel	Titel	IST bis 2022	Betrag 2023	Ansatz 2024	Ansatz 2025	2026 ff.
Dekarbonisierung der Berliner Forsten (BF) in Kooperation mit den Berliner Stadtwerken	0751	81179	0 €	0 €	200.000 €	400.000 €	890.667 €
Dekarbonisierung der Berliner Forsten (BF) in Kooperation mit den Berliner Stadtwerken	0751	81279	0 €	0 €	500.000 €	0 €	0 €
Umsetzung eines Modellprojekts zur digitalen Parkraumbewirtschaftung	2707	54010	0 €	1.500.000 €			0 €
Gesamt:			917.983 €	8.569.471 €	15.611.000 €	12.440.000 €	4.497.983 €

Bericht Nr.: 6

Verkehrsverträge und Nahverkehrsplan

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 57

28.09.2023

☎ 9025-1633

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Bitte um eine integrierte (im besten Fall synoptische und nach Jahresscheiben gegliederte) Darstellung bzw. Gegenüberstellung der vorgesehenen Ausgaben im Rahmen der Verkehrsverträge und des Nahverkehrsplans (NVP) mit den Plan-Ansätzen sowie Verpflichtungsermächtigungen im Haushaltsplanentwurf für 2024 ff. - Welche bereits vertraglich vereinbarten oder in der Fortschreibung des NVP vorgesehenen Ausgaben für Verkehrsleistungen und -investitionen sind in welcher Höhe über ihre Gesamtlaufzeit ausfinanziert, welche (noch) nicht?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Zur Darstellung der vorgesehenen Ausgaben im Rahmen der Verkehrsverträge in den Jahren 2024 und 2025 sowie der angemeldeten Verpflichtungsermächtigungen wird auf die Berichte 73 (Kapitel 0730, Titel 54045), 81 (Kapitel 0730, Titel 54080), 82 (Kapitel 0730, Titel 54081), 111 (Kapitel 0730, Titel 89102) und 114 (Kapitel 0730, Titel 89113) verwiesen.

Maßnahmen des derzeit in der Bearbeitung befindlichen NVP 2024 bis 2028 können im Entwurf zum Doppelhaushalt 2024/2025 nur zu einem kleinen Teil finanziell abgesichert werden, da einerseits die konkrete Anzahl und Ausgestaltung der Maßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend bekannt ist und andererseits die allermeisten Maßnahmen aufgrund des für die Umsetzung notwendigen Vorlaufs erst mit dem Doppelhaushaltsplan 2026/2027 eingeplant werden können.

Bericht Nr.: 7

Gebäude und Liegenschaften

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z P 51

22.09.2023

☎ 9025-1952

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0700 - Politisch-Administrativer Bereich und Service -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Inwieweit ist eine Ausweitung oder Reduktion der Anmietung von Liegenschaften geplant (wann und wo)?

Welche Pläne zur energetischen Sanierung der eigenen Liegenschaften gibt es und welche?“

(Grüne)

Hierzu wird berichtet:

Eine Ausweitung oder Reduktion der Anmietung von Liegenschaften ist für den Doppelhaushalt 2024/2025 nicht geplant.

Aktuell gibt es keine Pläne zur energetischen Sanierung der eigenen Liegenschaften.

Bericht Nr.: 8

Personal

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z P 1

25.09.2023

☎ 925 1961

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) -übergreifend-

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„a) Bitte die geplanten Stellenaufwüchse oder -reduzierungen im Einzelplan 07 darstellen, aufgeschlüsselt nach Referaten und Gruppen.“

(Grüne)

„b) Welche Stellenaufwüchse oder -reduzierungen sind im Einzelplan 7 in jeweils welchen Referaten jeweils mit welchen Aufgaben geplant?

Bitte um detaillierte Darstellung zu der planbaren Altersfluktuation und den eingeleiteten Maßnahmen / Projekten zur Personalentwicklung.

Bitte alle Änderungen der Personalausgaben

- im Rahmen von Tram-Projekten
- im Rahmen von U-Bahnprojekten
- im Rahmen von Radverkehrsprojekten
- im Rahmen von Fußverkehrsprojekten
- im Rahmen von Straßenbauprojekten
- im Rahmen von Regionalbahn-Projekten

aufschlüsseln.

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Stellenaufwüchse im Einzelplan 07

Im Rahmen der Haushaltsverhandlungen erhielten die Hauptverwaltungen insg. 200 Stellen für die Jahre 2024 und 2025. Der Anteil der SenMVKU daran beträgt 2 x 17 Stellen. Die Stellen wurden im Haushaltsplanentwurf vorerst zentral bei Kapitel 0700 veranschlagt und werden derzeit priorisiert und auf die einzelnen Abteilungen verteilt.

Eine genaue Zuordnung zu einzelnen Referaten und ggf. den verschiedenen oben benannten Projektarten ist erst nach Abschluss dieser Priorisierung möglich.

Altersfluktuation

Von derzeit 1491 Beschäftigten (Stand 15.09.2023) werden voraussichtlich noch in 2023 13 Beschäftigte nach Erreichen der Regelaltersgrenze ausscheiden.

Die ab 2024 erwartete Altersfluktuation ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Anz. Beschäftigte
2024	25
2025	16
2026	39
2027	43
2028	47
2029	64
2030	51
gesamt	285

Bis 2030 werden insgesamt demnach fast 300 Beschäftigte altersbedingt ausscheiden.

Maßnahmen / Projekte zur Personalentwicklung:

Personalentwicklung ist ein stetiger und 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. Es können daher folgende Maßnahmen bzw. Projekte zur Personalentwicklung in der Dienststelle Anwendung finden:

- Zentrale Personalentwicklungsberatung
- Inanspruchnahme bedarfsorientierter Fortbildungen, darunter Kompetenz- oder fachbezogene Seminare, auch bei externen Bildungsträgern und Anbietern
- Inanspruchnahme berufsqualifizierender Lehrgänge
- Durchführung von Teamentwicklungsprozessen
- Durchführung von Coachings von Teams oder Einzelpersonen
- Inanspruchnahme von Hospitationen und Entsendungen in der EU

In Bezug auf die planbare Altersfluktuation bzw. die Auswirkungen des demografischen Wandels werden folgende Maßnahmen bzw. Projekte zur Personalentwicklung fokussiert:

- Überwachung und Berücksichtigung der Ausscheidungsplanung
- Ausweitung sowie Inanspruchnahme von Maßnahmen des Wissensmanagements
- Verstärkung der beruflichen Messe-Aktivitäten
- Ausbildungsförderung und Betreuung von Nachwuchskräften bzw. temporärer Kräfte
- Personalgewinnung- und Bindung durch die Steigerung der Arbeitgeberattraktivität, darunter Verbesserung der Personalführung und Führungskräfteentwicklung, Ausbau

der Angebote des Gesundheitsmanagements sowie eine bessere Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Pflege

Außerdem wird für die Dienststelle das neue Personalentwicklungsprogramm 2030 (PEB 2030) als Grundlage für Personalentwicklungsmaßnahmen dienen.

Bericht Nr.: 9

übergreifend

Parkraumbewirtschaftung / Einnahmen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 1-5

22.09.2023

☎ 9025 1560

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707)

übergreifend Parkraumbewirtschaftung allgemein / Einnahmen Parkgebühren Kurzzeit/ Einnahmen Parkgebühren Anwohner/ Parkgebühren

Folgendes beschlossen:

a)

„Welche Parkraumbewirtschaftungszonen werden nach Kenntnis des Senats noch in der Haushaltsperiode 2024/2025 neu eingerichtet werden?“

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

Welche zusätzlichen Einnahmen sind durch die Ausweitung der Parkraumgebiete im Doppelhaushalt 2024/25 zu erwarten?

Ergänzend:

- Hält der Senat am Ziel der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung im S-Bahn-Ring fest?
- Wann erfolgt die Anpassung der Anwohnerparkgebühren?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

b)

„Wie hoch waren die Einnahmen aus Kurzzeitparkgebühren in Berlin in 2022 insgesamt?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

c)

„Wie hoch waren die Einnahmen aus Anwohnerparkgebühren in Berlin in 2022 insgesamt?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

d)

„Wie hoch waren die Einnahmen aus Kurzzeitparkgebühren in Berlin in 2022 und 2023 insgesamt und jeweils in den Bezirken?

Wie hoch waren die Einnahmen aus der Ausgabe von Parkausweisen für Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung (bitte Angabe nach Bezirken)?

Wie hoch waren die Einnahmen aus der Kontrolle in den Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung insgesamt und jeweils in den Bezirken?

Welche Kosten stehen diesen Einnahmen in den Bezirken und beim Land gegenüber?

Welche Parkraumbewirtschaftungszonen wurden 2022 und 2023 errichtet und welche weiteren Parkraumbewirtschaftungszonen befinden sich für wann in der Planung?

Wie viele Handwerkerparkausweise wurde über jeweils welche Bezirksämter ausgestellt?“

(Die Linke)

e) „ergänzend zu 9a): Welche Verteilung zwischen dem Land und den Bezirken ist geplant, nach welchen Prinzipien soll die Verteilung stattfinden?“

(Fraktion AfD)

Hierzu wird berichtet:

a-e)

Planung, Umsetzung und Betrieb von Parkraumbewirtschaftungszonen sind Aufgabe der Berliner Bezirke.

Voraussetzung für die Einführung einer neuen Parkraumbewirtschaftungszone sind Parkdruck und Nutzerkonkurrenz (Kriterien der Straßenverkehrsordnung (StVO)). Dieser Nachweis liegt für fast alle Gebiete innerhalb des S-Bahnringes flächendeckend vor (Machbarkeitsstudien der Bezirke). Die Umsetzung der Einführung von Bewirtschaftungszonen gilt es nach Abschluss der Studie final zu bewerten. Es können derzeit noch keine Angaben zur konkreten zeitlichen Reihenfolge der Zonen gemacht werden.

In 2022/23 sind folgende Parkzonen gestartet (ohne Garantie auf Vollständigkeit):

2023	
63	Friedrichshain-Kreuzberg
67	Friedrichshain-Kreuzberg
84	Tempelhof-Schöneberg
85	Tempelhof-Schöneberg
86	Tempelhof-Schöneberg
87	Tempelhof-Schöneberg
88	Tempelhof-Schöneberg

89	Tempelhof-Schöneberg
90	Tempelhof-Schöneberg
91	Tempelhof-Schöneberg
105	Neukölln
120	Charlottenburg-Wilmersdorf
121	Charlottenburg-Wilmersdorf

2022	
92	Tempelhof-Schöneberg
46	Pankow
77	Mitte
78	Mitte
79	Mitte
80	Mitte
81	Mitte
82	Mitte

Die Karte bietet einen Überblick zum derzeitigen Stand der Parkraumbewirtschaftung:
https://gdi.berlin.de/viewer/main/?Map/layerIds=basemap_raster_grau,k_alkis_bezirke:1,parkraumbewirt:0&visibility=true,true,true&transparency=0,0,30&Map/center=%5b393077.7,5817624.249999998%5d&Map/zoomLevel=0.

Zu den Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung in den Haushaltsjahren 2024/25 können derzeit keine Aussagen getroffen werden. Die vorliegenden Machbarkeitsstudien enthalten Wirtschaftlichkeitsberechnungen, die bisweilen mehrere Zonen zusammenfassen. Diese liegen dem Senat nicht vor. Zudem ist die zeitliche Reihenfolge bei der Umsetzung der Parkzonen noch offen.

Im Rahmen der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/16529 vom 18. August 2023 haben die Bezirke folgende Einnahmen aus Kurzzeitparkgebühren für 2022/23 zurückgemeldet:

Einnahmen Kurzzeitparkgebühren		
Bezirk	2022	2023 (bis 30.06.23)
Mitte	26.715.000 Euro	21.486.000 Euro (bis 08/23)
Pankow	5.765.433 Euro	3.319.423 Euro
Friedrichshain-Kreuzberg	k.A.	k.A.
Tempelhof-Schöneberg	2.687.799 Euro	2.062.653 Euro
Charlottenburg-Wilmersdorf	7.223.867 Euro	3.893.417 Euro

Einnahmen Kurzzeitparkgebühren		
Bezirk	2022	2023 (bis 30.06.23)
Steglitz-Zehlendorf	2.183.710 Euro	k.A.
Spandau	k.A.	k.A.

Im Rahmen der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/16529 vom 18. August 2023 haben die Bezirke folgende Einnahmen aus Bewohnerparkgebühren für 2022/23 zurückgemeldet:

Einnahmen aus Bewohnerparkgebühren (10,20 Euro/Jahr)		
Bezirk	2022	bis 30.06.23
Mitte	886.081 Euro	463.300 Euro
Pankow	k.A.	k.A.
Friedrichshain-Kreuzberg	258.708 Euro	k.A.
Tempelhof-Schöneberg**	k.A.	k.A.
Charlottenburg-Wilmersdorf	k.A.	k.A.
Steglitz-Zehlendorf ***	76.683 Euro	56.854 Euro
Spandau	k.A.	k.A.

** Es handelt sich bei den Einnahmen aus Bewohnerparkausweisen um Verwaltungsgebühren. Diese decken einen Teil der Sachkosten.

*** Darüber hinaus kann mitgeteilt werden, dass Parkvignetten seit Beginn der Parkraumbewirtschaftung in unserem Bezirk aufgrund ihrer zweijährigen Geltung in jedem 2. Jahr deutlich häufiger, im jeweils darauffolgenden Jahr deutlich seltener ausgegeben werden. Aus diesem Grund sind im Jahr 2023 Einnahmen in Höhe von 80.000,- Euro aus den Vignettenverkäufen im Bürgerdiensthaushalt vorgesehen, im Jahr 2024 dagegen nur 70.000,- Euro.

Im Rahmen der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/16529 vom 18. August 2023 hat die Bußgeldstelle folgende Einnahmen aus Verkehrsordnungswidrigkeitenanzeigen (VkoWi-Anzeigen) gemeldet:

Einnahmen aus VkoWi-Anzeigen		
Bezirk / Jahr / Einnahmen in Euro	2022	2023 (bis 31.07.23)
Mitte	12.287.659 Euro	9.122.274 Euro
Friedrichshain-Kreuzberg	2.319.396 Euro	1.968.752 Euro
Pankow	4.061.797 Euro	2.450.215 Euro
Charlottenburg-Wilmersdorf	4.030.088 Euro	2.868.732 Euro
Steglitz-Zehlendorf	202.876 Euro	214.184 Euro

Einnahmen aus VkoWi-Anzeigen		
Bezirk / Jahr / Einnahmen in Euro	2022	2023 (bis 31.07.23)
Tempelhof-Schöneberg	1.856.787 Euro	1.906.727 Euro
Spandau	-	-
Gesamt	24.758.603 Euro	18.530.884 Euro

Quelle: BOWI 21 (Echtbetrieb), Stand: 31. August 2023

Es können keine Angaben zu den Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung gemacht werden, da diese ämterübergreifend sind: Neben den Ausgaben für Personal, Unterbringung, Ausstattung und konkreten Sachkosten in den bearbeitenden Ämtern (Straßen-/Bürger-/Ordnungsämter) fallen bei den Senatsverwaltungen (SenInnSport, SenMVKU) weitere Kosten für die Fachverfahren, Planungen und Verwaltung an. Hinzu kommen weitere Ausgaben für die notwendige Kontrolle.

Im Rahmen der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/16529 vom 18. August 2023 wurden folgende Zahlen zu ausgestellten Handwerkerparkausweisen zurückgemeldet:

Handwerkerparkausweise (gültig für ganz Berlin)		
Bezirk	2022	bis 09.23
Mitte	2.613	1.973 (bis 08/23)
Pankow	1.804	1.350
Friedrichshain-Kreuzberg	502	k.A.
Tempelhof-Schöneberg	878	924
Charlottenburg-Wilmersdorf	k.A.	k.A.
Steglitz-Zehlendorf	408	360
Spandau	341	286

Die Anpassung der Gebühren für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen ist für die laufende Legislatur geplant.

Eine Verteilung oder auch Neuverteilung der Einnahmen aus Kurzzeitparkgebühren zwischen dem Land und den Bezirken kann es aus zwei Gründen nicht geben:

Zum einen handelt es sich beim „Land“ und bei den „Bezirken“ um ein und dieselbe juristische Person, für die durch ein Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans von Berlin und dem als Anlage beigefügten Gesamthaushaltsplan alle Einnahmen und Ausgaben der Haupt- und Bezirksverwaltungen sowie ihrer nachgeordneten Einrichtungen festgestellt werden.

Zum anderen wird mit § 8 Satz 1 Landeshaushaltsordnung der Haushaltsgrundsatz der Gesamtdeckung statuiert. Es dienen grundsätzlich also alle Einnahmen als Deckungsmittel für alle Ausgaben und es besteht keine Reservierung einzelner Einnahmequellen für bestimmte Ausgabeermächtigungen. Der Gesamtdeckungsgrundsatz soll es dem Haushaltsgesetzgeber (Parlament) ermöglichen, bei der Feststellung des Haushaltsplans frei über die Mittelverteilung zu entscheiden. Durch diese

prinzipielle Gleichheit aller Verwendungszwecke soll die politische Dispositions- und Lenkungsmacht des Parlaments auf finanzwirtschaftlichem Gebiet abgesichert werden. Es liegt also in der Entscheidungshoheit des Parlaments, bestimmte Ausgabeermächtigungen vorzusehen, die dann natürlich aus der Gesamtheit aller zu erwartenden Einnahmen, mit ihrer Teilmenge der Einnahmen aus Kurzzeitparkgebühren und Anwohnerparkgebühren, zu finanzieren wären.

Generell ist jedoch zu berücksichtigen, dass Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung zuerst zur Deckung der verwaltungsübergreifenden Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung benötigt werden: Hierzu gehören neben Ausgaben für die Vignettenvergabe und die entsprechenden Fachverfahren (SGA, Bürgerämter, SenInnSport, SenMVKU), auch der laufende Betrieb und die Kontrolle, aber auch Rücklagen für Beschaffungen, Planung und Einführung neuer Parkzonen. Gleichzeitig sollte für die Bezirke hohe Aufwand einer Bewirtschaftung weiterhin attraktiv bleiben.

Bericht Nr.: 10

Digitale Parkraumbewirtschaftung

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 1-5

22.09.2023

☎ 9025 1560

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707)

übergreifend **Digitale Parkraumbewirtschaftung**

Folgendes beschlossen:

a)

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

(Bündnis 90/Die Grünen)

b)

„Bitte um Bericht über die Tätigkeit der Geschäftsstelle für digitale Parkraumbewirtschaftung.

Welche Mittel hat der Senat im Haushaltsplanentwurf vorgesehen, um eine digitale Parkraumbewirtschaftung in Berlin einzuführen?

Ab wann rechnet der Senat mit der Schaffung einer Rechtsgrundlage für die digitale Parkraumbewirtschaftung?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

a und b)

Im Rahmen des Innovationsförderfonds wurden der verwaltungsübergreifenden Geschäftsstelle „Digitales Parkraummanagement“ (angesiedelt im BA Mitte) 1,5 Mio. Euro für Dienstleistungen zur Verfügung gestellt. Diese sollten ursprünglich in 2023 für weitere Testläufe und notwendige Gutachten und Studien genutzt werden. In 2023 können wegen Personalmangels der Geschäftsstelle die angedachten und über den Innovationsfonds bereits finanzierten Projekte nicht ausgeschrieben und umgesetzt werden. Da der Fonds mehrjährig angesetzt ist, wird davon ausgegangen, dass die Mittel in 2024 weiterhin zur Verfügung stehen.

Wegen der CO₂-reduzierenden Wirkung von Parkraumbewirtschaftung und deren Digitalisierung würde sich eine Förderung neuer Projekte in diesen Bereichen über den Klimafonds anbieten (investive Mittel und Personal). Abschließende Aussagen hierzu sind derzeit noch nicht möglich.

Die verwaltungsübergreifende Geschäftsstelle „Digitales Parkraummanagement“ wurde im Juli 2022 gegründet. Es erfolgte eine Konzentration auf die Abstimmung und Koordination der einzelnen Akteure (thematische AGs) und die Erarbeitung eines erweiterten, verwaltungsübergreifenden Projektauftrags (in Arbeit). Die Geschäftsstelle begleitet auch die weitere Digitalisierung der Bewohnerparkausweise und Testläufe zur freiwilligen Kennzeicheneingabe an Parkscheinautomaten im Rahmen eines Modellprojekts im Bezirk Mitte.

Die Geschäftsstelle wird zudem seit April 2023 von der Internen Beratungseinheit der Verwaltungsakademie Berlin im Projektmanagement unterstützt.

Die Senatsverwaltung hat sich beim zuständigen Bundesministerium für Verkehr und Digitales für die Schaffung einer Rechtsgrundlage für die digitale Parkraumbewirtschaftung eingesetzt. Den Bundesministerien wurde im Rahmen der ad hoc AG Straßenverkehrsrecht ein Änderungsentwurf zur rechtlichen Verankerung von digitalen Parkberechtigungen und Kontrollen übergeben. Die Prüfungen in den Ministerien sind noch nicht abgeschlossen.

Bericht Nr.: 11

Schulwegsicherheit

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
KRF

28.09.2023

☎ 9025-1209

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Bitte tabellarische Auflistung der Titel und Mittel, die explizit zur bezirksübergreifenden Förderung von Schulwegsicherheit eingesetzt werden.“

(Bündnis 90/DieGrünen)

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

„Bitte um vollständige Übersicht aller für die Schulwegsicherheit im Einzelplan 07 und im SIWA veranschlagten Titel und Mittel.“

„Welche Maßnahmen wurden vom Senat in 2022 und 2023 umgesetzt?“

„Erbeten wird eine kapitel- und titelkonkrete Darstellung der im Haushaltsentwurf 2024/25 (im EP 07, EP 10, den Bezirkshaushalten und darüber hinaus) enthaltenen Mittel für Maßnahmen der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung im Schul- und Kitabereich sowie in anderen Bereichen der Kinder- und Jugendhilfe.“

„Wo und in welchem Umfang sind Mittel zur Sicherung der Jugendverkehrsschulen, zur Förderung temporärer Spielstraßen und von Maßnahmen wie „Zu Fuß zur Kita und zur Schule“ eingestellt?“

„In welchen Titeln und in welchem Umfang wird das Land Berlin mit dem Haushaltsentwurf 2024/25 seinen finanziellen Verpflichtungen im Rahmen der Umsetzung von § 17a BerlMobG gerecht?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Titel und Mittel im EP 07, aus denen Maßnahmen u.a. zur Schulwegsicherheit finanziert werden können:

Kapitel/Titel	Bezeichnung	2024	2025
0730/52121	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	5.650.000 EUR	1.000.000 EUR
0730/52122	Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs	4.900.000 EUR	3.900.000 EUR
0730/72020	Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr	3.000.000 EUR	3.000.000 EUR
0730/52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	7.500.000 EUR	7.500.000 EUR
0730/72016	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr	6.000.000 EUR	6.500.000 EUR
0740/52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	5.000 EUR	5.000 EUR
0740/68228	Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten	3.500.000 EUR	3.495.000 EUR
0740/68229	Zuschuss an die GB infraVelo GmbH	7.500.000 EUR	7.500.000 EUR
0740/89115	Bau von Radschnellwegen	320.000 EUR	310.000 EUR
0740/89116	Zuschüsse an die GB infraVelo GmbH zur Durchführung von investiven Maßnahmen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radwegeinfrastruktur	2.500.000 EUR	2.500.000 EUR
0740/68569	Zuschüsse für Maßnahmen der Verkehrserziehung und zur Förderung der Verkehrssicherheit	600.000 EUR	600.000 EUR

Umgesetzte Maßnahmen der Schulwegsicherheit in 2022 und 2023

Maßnahmen, die der Förderung des Fuß- und Radverkehrs dienen, sind in der Regel der Schulwegsicherheit zuträglich. Hierzu wird auf die entsprechenden ausführlichen Berichte verwiesen.

Im Rahmen einer Zuwendung wurde durch die SenMVKU die Maßnahme des BUND „Förderung der sicheren und selbständigen Mobilität von Kindern“ ehemals „Zu Fuß zu Kita und zu Schule in 2022 aus Kapitel 0770, Titel 68569 (55.141,00 Euro) und in 2023 aus Kapitel 0740, Titel 68569 (126.693,60 Euro) gefördert.

Weiterhin beteiligte sich SenMVKU im August 2022 an einer Veranstaltung zum Schuljahresanfang, die durch die Bürgerstiftung Berlin organisiert wurde. Hier wurde besonders die Verkehrssicherheit von Schulanfängerinnen und Schulanfängern fokussiert. Die Veranstaltung wurde bei Ihrer erneuten Durchführung im August 2023 im Rahmen einer Zuwendung in der Höhe von 20.000,00 Euro gefördert.

Ebenso wurden in 2022 und 2023 Maßnahmen der Schulwegsicherheit mit Mitteln aus Kapitel 2707, Titel 54010 umgesetzt.

Maßnahmen der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in der Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt im Schul- und Kitabereich

Kapitel/Titel	2024	2025
2707/54010	200.000 EUR	150.000 EUR
2707/52121	1.000.000 EUR	1.500.000 EUR
2707/68569	100.000 EUR	850.000 EUR

Für den Einzelplan 10, die Bezirkshaushalte und weitere Einzelpläne können an dieser Stelle keine Aussagen getroffen werden.

Titel und Mittel zur Sicherung der Jugendverkehrsschulen, zur Förderung temporärer Spielstraßen und von Maßnahmen wie „Zu Fuß zur Kita und zur Schule“

Die Zuständigkeit für Jugendverkehrsschulen obliegt der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie. Daher kann an dieser Stelle für den Einzelplan 10 keine Aussage getroffen werden. Es bestehen keine Fördermöglichkeiten zur Sicherung der Jugendverkehrsschulen bei der SenMVKU. Maßnahmen, die unmittelbar auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Zielgruppen entsprechend des Berliner Verkehrssicherheitsprogramms einwirken, können über Zuwendungen gefördert werden. Kapitel 0740, Titel 68569 umfasst Finanzmittel von jährlich insgesamt 600.000,00 Euro. Ein entsprechender Antrag ist durch die Träger zu stellen und unterliegt einem Prüfverfahren, in dem die Förderwürdigkeit sowie die Förderfähigkeit einer Maßnahme festgestellt wird.

Mittel für temporäre Spielstraßen sind im Kapitel 2707, Titel 54010 enthalten. Für 2024 und 2025 stehen je 50.000 Euro zur Verfügung. Es ist für 2024 und 2025 beabsichtigt durch Umschichtungen im Einzelplan 07 weitere Mittel für temporäre Spielstraßen zur Verfügung zu stellen. Um welche Mittel es sich dabei konkret handelt, wird 2024 und 2025 zeitnah entschieden.

In der Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sollen folgende Mittel zur Umsetzung von § 17a BerlMobG zur Verfügung gestellt werden:

Kapitel/Titel	Bezeichnung	2024	2025
2707/54010	Dienstleistungen: Teilansatz Projekte zum Mobilitätsmanagement für Kitas und Schulen	200.000 EUR	150.000 EUR
2707/52121	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	1.000.000 EUR	1.500.000 EUR
2707/68569	Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zwecke im Inland (auf Basis des Konzepts des MMSK)	100.000 EUR	850.000 EUR

Zum Abbau von Gefahrenstellen tragen für den Fuß- und Radverkehr bereitgestellte Haushaltsmittel bei.

Bericht Nr.: 12

Barrierefreiheit

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 46

29.09.2023

☎ 9025 1532

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend Barrierefreiheit

Folgendes beschlossen:

a)

„Bitte um Darstellung der geplanten Maßnahmen zur Barrierefreiheit sowie der geplanten Mittel für Investitionen und Unterhaltung in 24/25

Welche Maßnahmen sind in 24/25 geplant und etatisiert, um die Barrierefreiheit im Straßenverkehr bzw. im öffentlichen Personennahverkehr zu erhöhen? Bis wann wird nach Einschätzung der Senatsverwaltung eine vollständige Barrierefreiheit im Berliner ÖPNV hergestellt sein?

Welche Maßnahmen sind in 24/25 geplant und etatisiert, um die Verkehrssicherheit von älteren Menschen bzw. Menschen mit Behinderungen zu erhöhen?

Ist die Förderung von Lastenrädern zum Personentransport für Senioreneinrichtungen geplant?
Wenn ja, in welchem Umfang?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

b)

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

Welche Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV wurden in 2022 und 2023 umgesetzt?

Welche Maßnahmen sind in 2024/25 geplant und etatisiert, um die Barrierefreiheit im Straßenverkehr bzw. im öffentlichen Personennahverkehr zu erhöhen? Bitte um Vorstellung der einzelnen Maßnahmen. Welche Strategien und Planungen verfolgt das Land Berlin, um 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, schnellstmöglich einzuhalten? Bis wann wird nach Einschätzung der Senatsverwaltung eine vollständige Barrierefreiheit im

Berliner ÖPNV hergestellt sein? Bitte um eine Zeitplanung zur Herstellung der vollen Barrierefreiheit mittels Aufzügen an allen Bahnhöfen der U5.

Welche Maßnahmen sind in 24/25 geplant und etatisiert, 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.

Welche Schritte sind jeweils wann für die Ausweitung der Alternativen barrierefreien Beförderung geplant? Welche Vorbereitungsschritte sind nötig, um das ABB zügig zu erweitern?“

(Die Linke)

c) „ergänzend: Welche Mittel werden in den Jahren 2024-2027 für den Ausbau der Barrierefreiheit bei U-Bahn und Tram eingeplant, welche Maßnahmen sollen daraus wann finanziert werden?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Zu a bis c)

Bitte um Darstellung der geplanten Maßnahmen zur Barrierefreiheit sowie der geplanten Mittel für Investitionen und Unterhaltung in 24/25.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass Barrierefreiheit ein Querschnittsthema darstellt und bei Neu- und Ausbaumaßnahmen von Straßen durch die Anwendung der aktuellen Regeln der Technik berücksichtigt wird.

Im Entwurf des Doppelhaushaltsplanes 2024/2025 sind für den barrierefreien Ausbau von U-Bahnhöfen und Straßenbahnhaltstellen im Titel 0730/89102 folgende Teilansätze vorgesehen:

	2024	2025
Barrierefreier Ausbau von U-Bahnhöfen	21.200.000 €	23.000.000 €
Barrierefreier Ausbau Straßenbahn	6.600.000 €	9.800.000 €

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist im Jahr 2024 der barrierefreie Ausbau der folgenden U-Bahnhöfe geplant: Kaiserdamm, Aufzug 1 (Süd), Altstadt Spandau, Gneisenaustraße, Weinmeisterstraße und Pankstraße. Für das Jahr 2025 ist der barrierefreie Ausbau der U-Bahnhöfe Holzhauser Straße und Borsigwerke vorgesehen.

Im Jahr 2024 ist der barrierefreie Ausbau des S-Bahnhofes Gehrenseestraße geplant, bis 2025 wird auch der S-Bahnhof Hirschgarten barrierefrei ausgebaut.

Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Berliner ÖPNV kann nicht genau terminiert werden. Derzeit befinden sich acht Aufzüge an U-Bahnhöfen in Plangenehmigungsverfahren oder sind aufgrund paralleler Planungen planungsbehaftet. Für Aufzugsvorhaben in laufenden Plangenehmigungsverfahren kann derzeit aufgrund des Planungsstadiums keine Prognose für die zeitliche Realisierung angegeben werden. Der barrierefreie Ausbau der Berliner S-Bahnhöfe wird voraussichtlich bis Anfang der 2030er-Jahre abgeschlossen sein.

Um den barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestelleninfrastruktur an bereits grundhaft instand gesetzten Gleisanlagen zu fördern, ist für die Jahre 2024/2025 geplant, über einen „Rahmenantrag Straßenbahn“ 30 Richtungshaltestellen in den Bezirken Mitte, Lichtenberg und Trepow-Köpenick barrierefrei auszubauen.

Für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen ist darauf hinzuweisen, dass bisher erst ca. 10 % der 6.500 Richtungshaltestellen barrierefrei ausgebaut sind. Neben Fördermitteln aus dem SIWA-Programm (Kapitel 9810, Titel 73000) existiert zudem der Fördertitel 52115, in welchem pro Haushaltsjahr Mittel in Höhe von 650.000 Euro bereitstehen, welche durch die Bezirksämter beantragt werden können. Die aktuellen Kosten für den barrierefreien Ausbau eines Haltestellenpaares belaufen sich derzeit auf ca. 350.000 Euro. Darüber hinaus erhalten die Berliner Bezirke Globalzuweisungen durch welche auch Barrierefreiheit finanziert werden kann.

Welche Maßnahmen sind in 24/25 geplant und etatisiert, um die Barrierefreiheit im Straßenverkehr bzw. im öffentlichen Personennahverkehr zu erhöhen? Bis wann wird nach Einschätzung der Senatsverwaltung eine vollständige Barrierefreiheit im Berliner ÖPNV hergestellt sein?

Siehe vorangegangene Antwort

Welche Maßnahmen sind in 24/25 geplant und etatisiert, um die Verkehrssicherheit von älteren Menschen bzw. Menschen mit Behinderungen zu erhöhen?

Für den Fußverkehrsbereich stehen Haushaltsmittel u.a. in den Titeln 52121 („Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“) und 52122 („Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs“) (beide Kapitel 0730) zur Verfügung, die grundsätzlich das Ziel verfolgen, die Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern.

Über den Titel 52121 werden Querungsmöglichkeiten wie Fußgängerüberwege, Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen finanziert. Im Titel 52122 ist das sogenannte „Bordabsenkungsprogramm“ verankert. Dieses Programm zielt darauf ab, die barrierefreie Nutzbarkeit aller Gehweg an Kreuzungen und Einmündungen in Berlin zu gewährleisten.

Ist die Förderung von Lastenrädern zum Personentransport für Senioreneinrichtungen geplant? Wenn ja, in welchem Umfang?“

Nein, diesbezüglich liegt keine Planung vor.

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

Siehe Antwort zum ersten Teilaspekt

Welche Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV wurden in 2022 und 2023 umgesetzt?

Die folgenden U-Bahnhöfe wurden im Jahr 2022 barrierefrei ausgebaut: Augsburgener Straße (Aufzug 2), Konstanzer Straße (Aufzug 1), Grenzallee und Birkenstraße. Im Jahr 2023 wurden die folgenden U-Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut: Schlesisches Tor, Rosa-Luxemburg-Platz, Rathaus Schöneberg, Bayerischer Platz und Seestraße (Bahnsteig II).

Im Jahr 2022 wurde der barrierefreie Ausbau von drei Bushaltestellenpaaren über den Berliner Landeshaushalt finanziert, im Jahr 2023 analog bisher zwei Haltestellenpaare. Darüber hinaus haben die Berliner Bezirke im Rahmen ihrer Straßenbaulastträgerschaft mit Hilfe von Globalzuweisungen eigenständig Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

Welche Maßnahmen sind in 2024/25 geplant und etatisiert, um die Barrierefreiheit im Straßenverkehr bzw. im öffentlichen Personennahverkehr zu erhöhen? Bitte um Vorstellung der einzelnen Maßnahmen. Welche Strategien und Planungen verfolgt das Land Berlin, um 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, schnellstmöglich einzuhalten? Bis wann wird nach Einschätzung der Senatsverwaltung eine vollständige Barrierefreiheit im Berliner ÖPNV hergestellt sein? Bitte um eine Zeitplanung zur Herstellung der vollen Barrierefreiheit mittels Aufzügen an allen Bahnhöfen der U5.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist im Jahr 2024 der barrierefreie Ausbau der folgenden U-Bahnhöfe geplant: Kaiserdamm, Aufzug 1 (Süd), Altstadt Spandau, Gneisenaustraße, Weinmeisterstraße und Pankstraße. Für das Jahr 2025 ist der barrierefreie Ausbau der U-Bahnhöfe Holzhauser Straße und Borsigwerke vorgesehen.

Im Jahr 2024 ist der barrierefreie Ausbau des S-Bahnhofes Gehrenseestraße geplant, bis 2025 wird auch der S-Bahnhof Hirschgarten barrierefrei ausgebaut.

Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Berliner ÖPNV kann nicht genau terminiert werden. Derzeit befinden sich acht Aufzüge an U-Bahnhöfen in Plangenehmigungsverfahren oder sind aufgrund paralleler Planungen planungsbefangen. Für Aufzugsvorhaben in laufenden Plangenehmigungsverfahren kann derzeit aufgrund des Planungsstadiums keine Prognose für die zeitliche Realisierung angegeben werden. Der barrierefreie Ausbau der Berliner S-Bahnhöfe wird voraussichtlich bis Anfang der 2030er-Jahre abgeschlossen sein.

Zukünftig ist eine ergänzende Ausstattung der U-Bahnhöfe der östlichen U5 mit Aufzügen vorgesehen. Derzeit sind die nicht barrierefrei erreichbaren U-Bahnhöfe prioritär mit Aufzügen auszustatten.

Eine Nachrüstung auf dem östlichen Streckenabschnitt der U5 ist aufgrund des hohen Sanierungsaufwandes im Rahmen der Grundinstandsetzung vorgesehen. Ein konkreter Zeitplan für die Nachrüstung der Aufzüge kann derzeit noch nicht genannt werden.

Grundsätzlich wurde mit Aufstellung des derzeitigen Nahverkehrsplan bereits darauf hingewiesen, dass an einzelnen Standorten eine Fertigstellung bis zum 01.01.2022 (gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG) nicht gewährleistet werden kann. Über diese Ausnahmen hinaus sind gemäß Verkehrsvertrag Abweichungen nur in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und der Berliner Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung zulässig. Bei Abweichungen müssen die Gründe für die Nichterfüllung der Barrierefreiheit und Alternativlösungen benannt werden. Bei fehlenden Aufzügen kann der Muva-Aufzugesatz der BVG von den Fahrgästen genutzt werden, dadurch entsteht eine gute Ergänzung zum ÖPNV und die Lücke an nicht barrierefreien Verkehrsstationen wird übergangsweise geschlossen.

Welche Maßnahmen sind in 24/25 geplant und etatisiert, 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.

Der Senat hat mit der BVG ein zusätzliches Sonderprogramm aufgesetzt, bei welchem gezielt Bushaltestellen in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen barrierefrei ausgebaut werden sollen.

Für den Fußverkehrsbereich stehen Haushaltsmittel u.a. in den Titeln 52121 („Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“) und 52122 („Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs“) (beide Kapitel 0730) zur Verfügung, die grundsätzlich das Ziel verfolgen, die Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern.

Über den Titel 52121 werden Querungsmöglichkeiten wie Fußgängerüberwege, Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen finanziert. Im Titel 52122 ist das sogenannte „Bordabsenkungsprogramm“ verankert. Dieses Programm zielt darauf ab, die barrierefreie Nutzbarkeit aller Gehweg an Kreuzungen und Einmündungen in Berlin zu gewährleisten.

Bei allen umzusetzenden Maßnahmen sind die Vorgaben der Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) zu beachten, so dass alle Maßnahmen barrierefrei hergestellt werden.

Die Anzahl und der Umfang der Maßnahmen, die 2024/25 durch die oben genannten Titel umgesetzt werden, ist derzeit noch ungewiss, da aktuell nicht bekannt ist, wieviel Mittel konkret für neue Maßnahmen zur Verfügung stehen.

Welche Schritte sind jeweils wann für die Ausweitung der Alternativen barrierefreien Beförderung geplant? Welche Vorbereitungsschritte sind nötig, um das ABB zügig zu erweitern?

Derzeit befindet sich die Bestellung des stadtweiten Betriebs in der finalen Abstimmung zwischen dem Land und der BVG. Ausgehend vom Bediengebiet, welches seit dem 27.6.2023 besteht, soll in drei Teilschritten mit Beginn des Jahres 2024 die Ausweitung auf einen stadtweiten Betrieb erfolgen. Dabei ist zu Beginn des Jahres 2024 eine Ausdehnung des bestehenden Bediengebiets Richtung Norden, zu Mitte des Jahres 2024 eine Ausdehnung nach Süden und Westen und in der zweiten Jahreshälfte 2024 eine Ausdehnung auf das gesamte Stadtgebiet geplant. Es ist geplant sowohl im ersten als auch im zweiten Teilschritt bereits weitere Gebiete außerhalb des S-Bahn-Rings zu bedienen.

ergänzend: Welche Mittel werden in den Jahren 2024-2027 für den Ausbau der Barrierefreiheit bei U-Bahn und Tram eingeplant, welche Maßnahmen sollen daraus wann finanziert werden?

Im Entwurf des Doppelhaushaltsplanes 2024/2025 sind für den barrierefreien Ausbau von U-Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen im Titel 0730/89102 folgende Teilansätze vorgesehen:

	2024	2025	2026	2027
Barrierefreier Ausbau von U-Bahnhöfen	21.200.000 €	23.000.000 €	17.900.000 €	15.800.000 €
Barrierefreier Ausbau Straßenbahn	6.600.000 €	9.800.000 €	8.300.000 €	11.200.000 €

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist im Jahr 2024 der barrierefreie Ausbau der folgenden U-Bahnhöfe geplant: Kaiserdamm, Aufzug 1 (Süd), Altstadt Spandau, Gneisenaustraße, Weinmeisterstraße und Pankstraße. Für das Jahr 2025 ist der barrierefreie Ausbau der U-Bahnhöfe Holzhauser Straße und Borsigwerke vorgesehen.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist für 2026 die Inbetriebnahme folgender Aufzüge vorgesehen: Görlitzer Bahnhof, Seestraße (Bahnsteig 1), Alt-Tempelhof, Westphalweg, Rohrdamm. Im Jahr 2027 sollen die folgenden U-Bahnhöfe mit einem Aufzug ausgestattet werden: Hausvogteiplatz, Kaiserdamm (Nord), Neu Westend, Ernst-Reuter-Platz, Konstanzer Straße, Heinrich-Heine-Straße und Franz-Neumann-Platz.

Um den barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestelleninfrastruktur an bereits grundhaft instand gesetzten Gleisanlagen zu fördern, ist für die Jahre 2024/2025 geplant, über einen „Rahmenantrag Straßenbahn“ 30 Richtungshaltestellen in den Bezirken Mitte, Lichtenberg und Treptow-Köpenick barrierefrei auszubauen.

Für die Jahre 2026 und 2027 der barrierefreie Ausbau von 10 Richtungshaltestellen des Straßenbahnbestands in den Bezirken Lichtenberg und Treptow-Köpenick vorgesehen.

Bericht Nr.: 13

Rücklagen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 53

28.09.2023

☎ 9025-1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Wie beabsichtigt der Senat den Ausbau und Betrieb des ÖPNV und SPNV ab 2026 zu finanzieren, wenn wie beabsichtigt, die gebildeten Rücklagen massiv aufgebraucht werden? Drohen dann massive Einschnitte? Welche Rücklagen verbleiben?

(siehe u.a. 0730/35916, 0730/35918, Rücklage S-Bahnfahrzeuge, ...)“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Die Entscheidung über Höhe und Ausgestaltung des Berliner Landeshaushalts trifft das Abgeordnetenhaus von Berlin als Haushaltsgesetzgeber. Für die Jahre 2026 und 2027 liegt bislang noch kein Haushaltsentwurf vor, so dass Fragen zur Finanzierung künftiger Haushalte noch nicht beantwortet werden können.

Bezüglich der Finanzierung des ÖPNV in Berlin bestehen insgesamt wenig Spielräume, da zur Bestellung von Verkehrsleistungen langlaufende Verkehrsverträge geschlossen wurden, die nur in begrenztem Maße Zu- und Abbestellungen zulassen.

Bis zur Einführung des Deutschlandtickets und vor dem geplanten Berlin-Ticket für 29 Euro/Monat beruhte die Finanzierung des Berliner ÖPNV zu rund der Hälfte je auf Fahrgelderlösen und öffentlichen Geldern. Bei Letzteren haben Regionalisierungsmittel und Landesmittel den Hauptanteil. Mittel aus Rücklagen werden zur Finanzierung des ÖPNV nur in sehr kleinem Umfang punktuell eingesetzt, so dass der Wegfall einzelner Rücklagen-Mittel hinsichtlich des ÖPNV nicht grundsätzliche Fragen aufwerfen würde.

Bericht Nr.: 14

SIWA

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z F I - Co

29.09.2023

☎ 9025 1917

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) kapitelübergreifend

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Übersendung einer aktuellen Belegungsliste des SIWA hinsichtlich der für den EP 07 relevanten Titel.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sind folgende Deckungskreise (DK) aus dem SIWA Haushaltsplan zur Bewirtschaftung zugeordnet:

- DK-Nr. **32** - ÖPNV und Straßenland
- DK-Nr. **45** - Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur
- DK-Nr. **52** - Umwelt / Klimaschutz

Eine aktuelle titelscharfe SIWA Belegungs- und Ausschöpfungsliste über diese Deckungskreise ist als Anlage 1 zu diesem Bericht beigefügt.

Die Senatsverwaltung für Finanzen hat mit Bericht an den Hauptausschuss - Rote Nr. 0932 B - angekündigt, dem Hauptausschuss in seiner Sitzung am 11.10.2023 über die aktuelle titelscharfe SIWA-Belegung und -Ausschöpfung über alle Deckungskreise, einschließlich der im Doppelhaushaltsentwurf 2024/2025 vorgesehenen Zuführungen zu berichten.

Lfd. Nr.	Deckungs-kreis	Titel	Bezeichnung	Gesamtkosten	Kumuliertes IST zum 31.12.2022 (vom 01.01.2015 bis 31.12.2022)	Fortgeschriebenes Soll (vom 01.01.2023)	IST ab 01.01.2023 bis 01.09.2023	IST Gesamt (vom 01.01.2015 bis 01.09.2023)
448	32	73000	Barrierefreier Neu- und Ausbau von Bushaltstellen	4.502.473,85	661.930,51	3.840.543,34	138.183,70	800.114,21
449	32	80005	Zuschuss an die BVG zur Beschaffung von 11 Zügen á 4 Waggons im Kleinprofil (bei Auslieferung umgerüstet auf Großprofil)	58.000.000,00	57.999.999,95	0,05	0,00	57.999.999,95
450	32	81001	Einbau von Aufzügen zum behindertengerechten Ausbau von U-Bahnhöfen	4.000.000,00	2.177.000,00	1.823.000,00	0,00	2.177.000,00
451	32	83031	Eigenkapitalzuführung an die BVG	38.200.000,00	37.941.908,01	258.091,99	0,00	37.941.908,01
452	32	83032	Zuschuss zur Beschaffung, Montage und Betrieb von öffentlichen Toiletten in Berlin sowie Installation und Betrieb eines digitalen Leitsystems ("Toiletten-App") auf Grundlage des Toilettenkonzepts des Landes Berlin	10.788.000,00	10.485.125,88	302.874,12	106.893,15	10.592.019,03
453	32	84016	Ansparfonds Nahverkehrsplan	28.910.000,00	0,00	28.910.000,00	0,00	0,00
454	32	84017	Finanzierung Elektromobilität Busverkehr	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
455	32	84018	Zuschüsse an die BVG für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen (LSFB)	53.100.000,00	50.522.000,00	2.578.000,00	0,00	50.522.000,00
456	32	84015	WLAN im ÖPNV	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
571	45	73030	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (Globaltitel)	2.251.891,01	0,00	2.251.891,01	0,00	0,00
572	45	73031	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Bezirk Mitte	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
573	45	73032	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg	2.037.108,99	1.020.797,84	1.016.311,15	230.632,15	1.251.429,99
574	45	73033	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Bezirk Pankow	2.158.000,00	37.356,02	2.120.643,98	95.800,90	133.156,92
575	45	73034	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf	1.200.000,00	0,00	1.200.000,00	0,00	0,00
576	45	73035	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Bezirk Spandau	538.000,00	9.945,43	528.054,57	0,00	9.945,43
577	45	73036	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Bezirk Steglitz-Zehlendorf	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
578	45	73037	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Bezirk Tempelhof-Schöneberg	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
579	45	73038	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Bezirk Neukölln	3.930.000,00	1.234.805,27	2.695.194,73	111.411,71	1.346.216,98
580	45	73039	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Bezirk Treptow-Köpenick	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
581	45	73040	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Bezirk Marzahn-Hellersdorf	2.406.000,00	1.902.336,94	503.663,06	975,24	1.903.312,18
582	45	73041	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Bezirk Lichtenberg	220.000,00	0,00	220.000,00	0,00	0,00

Lfd. Nr.	Deckungs-kreis	Titel	Bezeichnung	Gesamtkosten	Kumuliertes IST zum 31.12.2022 (vom 01.01.2015 bis 31.12.2022)	Fortgeschriebenes Soll (vom 01.01.2023)	IST ab 01.01.2023 bis 01.09.2023	IST Gesamt (vom 01.01.2015 bis 01.09.2023)
583	45	73042	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Bezirk Reinickendorf	1.255.000,00	108.449,59	1.146.550,41	354.478,33	462.927,92
584	45	75030	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur (Globaltitel)	4.988.000,00	0,00	4.988.000,00	0,00	0,00
585	45	75031	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur im Bezirk Mitte	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
586	45	75032	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
587	45	75033	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur im Bezirk Pankow	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
588	45	75034	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
589	45	75035	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur im Bezirk Spandau	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
590	45	75036	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur im Bezirk Steglitz-Zehlendorf	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
591	45	75037	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur im Bezirk Tempelhof-Schöneberg	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
592	45	75038	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur im Bezirk Neukölln	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
593	45	75039	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur im Bezirk Treptow-Köpenick	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
594	45	75040	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur im Bezirk Marzahn-Hellersdorf	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
595	45	75041	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur im Bezirk Lichtenberg	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
596	45	75042	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur im Bezirk Reinickendorf	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
597	45	82034	Zuwendungen an die GB infraVelo GmbH zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (Teil I)	50.000.000,00	6.927.761,86	43.072.238,14	887.680,98	7.815.442,84
598	45	84027	Zuwendungen an die GB infraVelo GmbH zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr (Teil II)	30.000.000,00	0,00	30.000.000,00	0,00	0,00
652	52	73001	Investive Maßnahmen zur Umsetzung der Kompensationsstrategie Umwelt	60.000,00	0,00	60.000,00	0,00	0,00
653	52	73002	Baumaßnahmen Ökowerk Teufelssee (Charlottenburg-Wilmersdorf)	3.160.000,00	247.460,68	2.912.539,32	17.525,34	264.986,02
654	52	74010	Überschwemmungsschutz Mäckeritzwiesen	1.500.000,00	0,00	1.500.000,00	0,00	0,00
655	52	74011	Instandsetzung und Ausbau Berliner Waldschulen	4.640.000,00	61.759,67	4.578.240,33	2.414,68	64.174,35
656	52	74012	Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
657	52	80024	Umweltbildungszentrum im Britzer Garten (Neukölln)	1.887.000,00	1.886.756,64	243,36	0,00	1.886.756,64
658	52	82035	Investive Ausgaben für den Klimaschutz	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
659	52	83028	Globaltitel Kompensationsstrategie Umwelt	2.166.191,46	1.255.510,67	910.680,79	389.755,68	1.645.266,35

Lfd. Nr.	Deckungs-kreis	Titel	Bezeichnung	Gesamtkosten	Kumuliertes IST zum 31.12.2022 (vom 01.01.2015 bis 31.12.2022)	Fortgeschriebenes Soll (vom 01.01.2023)	IST ab 01.01.2023 bis 01.09.2023	IST Gesamt (vom 01.01.2015 bis 01.09.2023)
660	52	83029	Zuschüsse für Investitionen im Rahmen der Kompensationsstrategie	1.145.380,47	543.144,56	602.235,91	40.783,31	583.927,87
661	52	83030	Ausübung von Vorkaufsrechten und Ankauf von Grundstücken zur Umsetzung der Kompensationsstrategie	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
662	52	83033	Zuwendung an die Grün Berlin GmbH zur Herrichtung und Entwicklung des Spreeparks (Treptow-Köpenick)	19.855.800,00	4.276.994,92	15.578.805,08	712.000,00	4.988.994,92
663	52	83034	Zuwendung an die Grün Berlin GmbH für den Natur-Park Schöneberger Südgelände, Instandsetzung der Lokhalle (Tempelhof-Schöneberg)	3.313.000,00	374.423,92	2.938.576,08	0,00	374.423,92
664	52	84050	Zuwendung an die Grün Berlin GmbH zum denkmalgerechten Erhalt der Britzer Mühle	700.000,00	515.945,51	184.054,49	0,00	515.945,51
665	52	84130	Parkraumbewirtschaftung (Globaltitel)	147.458,00	0,00	147.458,00	-33.198,85	-33.198,85
666	52	84131	Beschaffung im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte	4.500.000,00	4.500.000,00	0,00	0,00	4.500.000,00
667	52	84132	Beschaffung im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg	3.702.200,00	186.677,02	3.515.522,98	371.392,57	558.069,59
668	52	84133	Beschaffung im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Pankow	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
669	52	84134	Beschaffung im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf	2.289.000,00	0,00	2.289.000,00	147.800,92	147.800,92
670	52	84135	Beschaffung im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Spandau	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
671	52	84136	Beschaffung im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Steglitz-Zehlendorf	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
672	52	84137	Beschaffung im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Tempelhof-Schöneberg	5.388.142,00	1.034.896,22	4.353.245,78	2.124.531,74	3.159.427,96
673	52	84138	Beschaffung im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Neukölln	1.465.200,00	0,00	1.465.200,00	0,00	0,00
674	52	84139	Beschaffung im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Treptow-Köpenick	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00

Lfd. Nr.	Deckungs-kreis	Titel	Bezeichnung	Gesamtkosten	Kumuliertes IST zum 31.12.2022 (vom 01.01.2015 bis 31.12.2022)	Fortgeschriebenes Soll (vom 01.01.2023)	IST ab 01.01.2023 bis 01.09.2023	IST Gesamt (vom 01.01.2015 bis 01.09.2023)
675	52	84140	Beschaffung im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Marzahn-Hellersdorf	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
676	52	84141	Beschaffung im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Lichtenberg	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
677	52	84142	Beschaffung im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Reinickendorf	1.000,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
678	52	85022	Kompensationsstrategie Umwelt (Teil II)	7.127.428,07	0,00	7.127.428,07	0,00	0,00
679	52	85023	Zustiftung mit investiver Zweckbindung zugunsten Comenius-Garten (Neukölln)	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00	0,00	0,00
680	52	86005	Ankäufe von Grünflächen	7.000.000,00	0,00	7.000.000,00	0,00	0,00

Bericht Nr.: 15

Ausbildungsplätze BVG und Grün Berlin GmbH

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 53

28.09.2023

☎ 9025-1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Wie viele Ausbildungsplätze und Plätze für duales Studium stellen BVG und deren Töchter sowie Grün Berlin und deren Töchter?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Die BVG bildet in 13 kaufmännischen und technisch-gewerblichen Ausbildungsberufen aus. Insgesamt absolvieren 484 Auszubildende und Studenten momentan ihre Ausbildung bei der BVG. Aktuell befinden sich im Bereich der kaufmännischen und der Verkehrsausbildung 138 Auszubildende in den aktuellen Jahrgängen. Im Bereich der technischen und gewerblichen Ausbildung sind es insgesamt 337 Auszubildende (Stand September 2023).

Mit der Fertigstellung des neuen Ausbildungs-Campus erhöht sich die Kapazität um 40 % mehr Azubis pro Jahrgang bei den technischen und gewerblichen Ausbildungsberufen. Ab September 2023 bietet die BVG 204 neue, moderne Ausbildungsplätze pro Jahr an.

Darüber bietet die BVG zehn Plätze für das duale Studium in sechs verschiedenen Studienfächern an. Das Angebot richtet sich nach den Bedarfen der BVG und wird jährlich angepasst.

Die Grün Berlin GmbH teilt hierzu mit, dass sie vier Ausbildungsplätze in zwei Ausbildungsberufen (Tierwirt/in und im Bereich Tourismus) und drei Plätze für ein duales Studium anbietet.

Bericht Nr.: 16

E-Mobilität / Ladesäulen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 1

25.09.2023

☎ 9025 1628

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend E-Mobilität / Ladesäulen

folgendes beschlossen:

„Bitte um Übersicht aller zur Förderung der Elektromobilität im Einzelplan 07 veranschlagten Mittel. Bitte um Maßnahmenerläuterung.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Für die Förderung der Elektromobilität im Einzelplan 07 sind im Kapitel 0730 in folgenden Titeln entsprechende Mittel vorgesehen:

- Titel 54059 Leistungen zur Errichtung und den Betrieb von Infrastruktur für die Elektromobilität
- Titel 89113 Zuschuss für die Beschaffung von Elektrobussen zur Stärkung der schadstoffarmen und klimaschützenden Mobilität

Zu den veranschlagten Mitteln und Erläuterungen zu den Maßnahmen sei an dieser Stelle auf die Berichte zu den jeweiligen Titeln verwiesen:

- Titel 54059 siehe Bericht Nr. 76
- Titel 89113 siehe Bericht Nr. 114


Über den Titel 54059 wird insbesondere die Errichtung und der Betrieb von Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum unterstützt. Ladeeinrichtungen auf privatem Grund (öffentlich zugänglich, nicht öffentlich zugänglich) und die Förderung gewerblicher Elektromobilität liegen in der Zuständigkeit der SenWEB und entsprechende Mittel dafür werden nicht im Einzelplan 07 nachgewiesen.

Bericht Nr.: 17

Dienstfahrzeuge

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z P 53

28.09.2023

 9025 1958

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) übergreifend

51403	Ausgaben für die Haltung von Fahrzeugen
51802	Mieten für Fahrzeuge
81179	Fahrzeuge

Folgendes beschlossen:

„Bericht zu Planungen von Ausgaben für die Umstellung der Fahrzeuge auf Elektromobilität (Titel 51403, 51802, 81179 bei allen Kapiteln im EP 07)“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Die nachstehenden Informationen und Daten beruhen auf den mit der Pressemitteilung „CO₂-freie Fuhrparks bis 2030“ vom 17.03.2023 veröffentlichten „Umstellungsplan Fuhrpark der Sen-MVKU“ (seinerzeit SenUMVK) mit Stand 23.02.2023.

Die SenMVKU (ohne Berliner Forsten) verfügt aktuell über insgesamt 43 Fahrzeuge (PKW), von denen 20 einen Elektro-/ Hybridantrieb besitzen. Die restlichen Fahrzeuge verfügen über einen Verbrennungsmotor (Benzin/Diesel). Das durchschnittliche Alter der Fahrzeuge beträgt acht Jahre. Der Fahrzeugbedarf wird sich in den nächsten Jahren nicht relevant ändern.

Bis 2030 sollen die 23 Verbrenner-Fahrzeuge, altersbedingt sowie aufgrund auslaufender Leasingverträge, sukzessive auf Fahrzeuge mit Elektro-/ Hybridantrieb durch Ersatzbeschaffungen umgestellt werden. Im DHH 24/25 sind Beschaffungen von insgesamt acht Fahrzeugen vorgesehen, die sich gleichermaßen auf die einzelnen Haushaltsjahre verteilen. Nach derzeitigem Stand belaufen sich die durchschnittlichen Kosten für ein Elektrofahrzeug (PKW) auf ca. 40.000 Euro. Es ist jedoch in den folgenden Jahren mit erheblichen u.a. inflationsbedingten Preissteigerungen zu rechnen.

Bericht Nr.: 18

Rückbau der autogerechten Stadt

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV B

28.09.2023

☎ 9025 1575

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707)

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Bitte um vollständige Übersicht aller für den Rückbau der autogerechten Stadt über den Abbau der Breitenbachplatzbrücke hinaus im Einzelplan 07 und im SIWA veranschlagten Mittel. Welche Konzepte und Planungen liegen bereits vor und aus welchem Titel wäre ein Verkehrskonzept zu finanzieren? “

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Der Rückbau der autogerechten Stadt erfolgt auf verschiedenen Ebenen. Zum einen zielen sämtliche übergeordneten Ansätze der Verkehrsentwicklung auf einen integrierten Ansatz der Verkehrsraumaufteilung ab, womit in Abhängigkeit der örtlichen Situation und der jeweiligen Anforderungen eine entsprechende Verkehrsraumaufteilung erfolgt. Auf dieser Basis folgen alle laufenden und zukünftigen Vorhaben dem Ansatz einer integrierten Verkehrsplanung.

Darauf aufbauend werden dann zum anderen mit dem Titel 0730/54223 „Vorbereitungskosten für den Straßenbau“ u.a. die Vorbereitung von konkreten Straßen- und Brückenbauvorhaben einschließlich der dafür notwendigen Planungsvorgaben zur Straßenaufteilung durch die Abteilung Mobilität für deren geplante Umsetzung finanziert. Hierbei sind insbesondere auch die Belange des Umweltverbands gemäß MobG sowie einschlägiger Richtlinien (insbesondere der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und der AV Geh- und Radwege) zu beachten.

Die Initiierung dafür erfolgt überwiegend durch die Straßenbaulastträger bzw. Vorhabenträger, durch geplante Baumaßnahmen anderer Verkehrsträger (Bahn-, Wasser- und Luftverkehr), durch städtebauliche Entwicklungen bei Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungspläne).

Darüber hinaus stehen mit dem Titel 0727/54010 „Dienstleistungen“ Mittel für die Bezirke zur Verfügung, mit denen Verkehrskonzepten und Begleituntersuchungen u.a. zu den Themen „Autoarme/Autofreie Kieze“, „Verkehrsberuhigung“, „Innovative Mobilität“ finanziert werden können.

Bericht Nr.: 19

Verkehrsberuhigung

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV F / F 3

28.09.2023

☎ 9025-1061

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Bitte um vollständige Übersicht aller für Verkehrsberuhigung (u.a. Einrichtung Kiezblocks) in den Einzelplänen 07, 27 und im SIWA veranschlagten Mittel.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Im Kapitel 2707, Titel 54010 sind für die Entwicklung von Verkehrskonzepten und Begleituntersuchungen in den Bezirken u.a. zu den Themen „Autoarme/Autfreie Kieze“ und „Verkehrsberuhigung“ 2024 und 2025 jeweils 300.000 Euro vorgesehen.


Im Übrigen wird auf die Berichte 1, 2 und 11 verwiesen.

Berichte Nr.: 20 und 21

Baukostensteigerung - Baukapazitäten im Tiefbau

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B

22.09.2023

 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Bitte um ausführliche Darstellung, inwiefern und im welchen Umfang Mehrkosten durch Baukostensteigerungen im Tiefbau im Haushalt abgebildet sind und welche Strategien der Senat gegen Baukostensteigerungen zur Anwendung bringt.“

(Die Linke)

„Bitte um ausführliche Darstellung, inwiefern und im welchen Umfang Mehrkosten und zeitliche Verzögerungen durch knappe Bau- und Planungskapazitäten im Tiefbau im Haushalt abgebildet sind und welche Strategien der Senat gegen Baukostensteigerungen zur Anwendung bringt.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Um Mehrkosten infolge von Baukostensteigerungen zu begegnen, musste die Erhöhung der Ansätze für die Jahre 2024 und 2025 gegenüber den Ansätzen in 2022 und 2023 erfolgen. Dies ist darin begründet, dass infolge des jahrelangen Instandhaltungsrückstaus und in Abhängigkeit des Alters unter anderen der Brücken ein erhöhter Investitionsbedarf unabweisbar ist.

Erhebliche Preissteigerungen kommen aufgrund der aktuellen Marktlage zu Stande. Angesicht der Steigerung der Personal- und Baustoffkosten sowie der derzeit nicht vorhersehbaren, geopolitischen Lage sind die Kosten zusätzlich erheblich gestiegen.

Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit ist eine Erhöhung der Ansätze dringend notwendig. Ferner wurde durch die Umsetzung organisatorischer Maßnahmen und Aufgabenverlagerung eine Priorisierung der zwingend notwendigen Brückeninstandsetzungsmaßnahmen, grundhaften Erneuerungen von Uferwänden sowie den damit verbundenen Personalkapazitäten veranlasst. Ab dem Jahr 2024 könnten die erforderlichen Gegensteuerungsmaßnahmen zum Abbau des erheblichen Investitionsrückstaus im Brücken- und Ingenieurbau beginnen.

Für alle noch nicht begonnenen Maßnahmen kann nachrichtlich eine Baupreissteigerung mit Hilfe des Baupreisindexes fiktiv errechnet werden und ausgewiesen werden. Dabei sind der voraussichtliche Fertigstellungszeitpunkt sowie die Gesamtkosten basierend auf der durchschnittlichen statistischen Entwicklung des Baupreisindexes der letzten fünf Jahre anzugeben und hochzurechnen. Diese sind in den Erläuterungen zum Haushalt darzustellen.

Es ist zu erwarten, dass auch in den Folgejahren die zwingend notwendigen Ansätze weiter steigen werden.

Bericht Nr.: 22

Wirtschaftsverkehr

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 3

22.09.2023

☎ 9025 1566

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend Wirtschaftsverkehr

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.“

(Die Linke)

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 52133 Maßnahmen zum Wirtschaftsverkehr
- Titel 54604 Sächliche Ausgaben für zukunftsorientierte Entwicklungsmaßnahmen
- Titel 54053 Veranstaltungen
- Titel 68357 Förderung des Wirtschaftsverkehrs

Im Titel 52133 (Maßnahmen zum Wirtschaftsverkehr) sind für das Jahr 2024 1.300.000 Euro, für das Jahr 2025 1.450.000 Euro vorgesehen. Die Mittel sollen u.a. der Schaffung und dem Betrieb eines Datenpools Wirtschaftsverkehr dienen, es sollen Konzepte/Untersuchungen zur Sicherung von Flächen und kleinräumiger Versorgung entwickelt sowie die Einführung eines Zielnetzes für Großraum- und Schwertransporte erfolgen. Weiter sollen die bisher durchgeführten Untersuchungen und Arbeiten zu Mikro-Depots weitergeführt werden. Auch die organisatorische Umsetzung (u.a. Antragsportal, Prüfung, Bewilligung, Auszahlung, Betreuung und Kontrolle während Haltefrist) der Lastenradförderung ist über diesen Titel abgesichert. Die Mittel für die Förderung selbst sind in Kapitel 0730, Titel 68357 „Förderung des Wirtschaftsverkehrs“ verankert.

Im Titel 54604 (Sächliche Ausgaben für zukunftsorientierte Entwicklungsmaßnahmen) sind für das Jahr 2024 und 2025 jeweils 100.000 Euro für die Durchführung von INTERREG-Programmen vorgesehen. Inhaltlicher Fokus ist hierbei derzeit das Themenfeld Schienengüterverkehr bzw. Flächen

des Schienengüterverkehrs. Die Mittel sind zur Sicherstellung eines notwendigen Landesanteils gedacht.

Im Titel 54053 (Veranstaltungen) sind sowohl Mittel zur Durchführung von Veranstaltungen zum Monitoring des integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts Berlin (IWVK) vorgesehen, 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 2024 und 2025 jeweils 19.000 Euro vorgesehen.

Im Rahmen des Titels Titel 68357 (Förderung des Wirtschaftsverkehrs) wird eine anteilige Förderung zur Beschaffung (elektrisch unterstützten) Lastenrädern, insbesondere für die gewerbliche Nutzung abgesichert. Darüber hinaus dient der Titel zur Umsetzung von Ansätzen und Projekten, die einen zeitgemäßen, stadt- und umweltverträglichen Wirtschaftsverkehr ermöglichen. Hierzu zählen u.a. Untersuchung und ggf. Erprobung von (neuen) Ansätzen und Maßnahmen zur Verlagerung von Wirtschaftsverkehr von der Straße auf andere Verkehrsmittel und Verkehrsträger wie Schiene und Wasser. Mit den Mitteln aus 68357 sollen entsprechende Ansätze und Pilotprojekte aus der Praxis unterstützt und ermöglicht werden. Insgesamt sind für die Jahre 2024 und 2025 jeweils 2.100.000 Euro geplant.

Im Kapitel 0740 - Tiefbau - sind in diversen Titeln Haushaltsmittel veranschlagt, welche der Förderung des Wirtschaftsverkehrs oder der Verbesserung dessen Rahmenbedingungen dienen und aus dem Einzelplan 13 und Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)“ kofinanziert werden. Hierzu zählen u.a. die Titel 72003 - Neubau einer Straßenverbindung von An der Wuhlheide bis Märkische Alle (Weiterbau der TVO - Tangentialverbindung Ost) und 72006 - Südhafen. Insbesondere letzterer dient der Ertüchtigung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit eines der drei verbliebenen öffentlichen Binnenhäfen in Berlin und besitzt damit eine herausragende gesamtstädtische Bedeutung. Darüber hinaus spielen Belange des Wirtschaftsverkehrs eine wichtige Rolle im Kontext des Neubaus von Uferbefestigungen, bspw. im Kontext des Titels 72824 - Neubau der Uferbefestigung Wikingerufer (Spree). Dies betrifft u.a. die Bedingungen für die Binnenschifffahrt an sich, aber insbesondere mit Bezug zu den Uferplattformen auch die Potenziale für zukünftige, wasserstraßenbasierte Logistikkonzepte. Im Übrigen wird auf Bericht 97 zu Kapitel 0730, Titel 72005 und dem Komplex Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) verwiesen.

In anderen Einzelplänen wird die Förderung des Wirtschaftsverkehrs anderen Schwerpunkten abgedeckt, u.a. über das Programm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ (WELMO) der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe oder den Einzelplan 27 „Zuweisungen an und Programme für die Bezirke“.

Bericht Nr.: 23

i2030

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 3

28.09.2023

☎ 9025-1535

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0700 - Politisch-Administrativer Bereich und Service -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Bitte um vollständige Übersicht aller für die Umsetzung des Gemeinschaftsprojekts i2030 im Einzelplan 07 veranschlagten Titel und Mittel. Bitte um Erläuterung.

Bitte zu den einzelnen Projekten den jeweiligen Sachstand und weitere Zeitplanung darstellen.

Wie beabsichtigt der Senat damit umzugehen, dass bei verschiedenen Strecken Ausbauprojekten an der NKU scheiterten? Welche Auswirkungen hat das auf i2030, die Anmeldung von neuen Projekten sowie die Finanzierungsbedarfe?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Die für das Projekt i2030 benötigten Mittel sind vollständig im Kapitel 0730 in den Titeln 54220 „Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr“, 68234 „Zuschüsse für Planungsleistungen“, 68235 „Zuschuss an die Deutsche Bahn AG aus Finanzierungsvereinbarungen für Neubausvorhaben“ und 89102 „Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ veranschlagt.

Titel	2024	2025
54220 (anteilig)	1.200.000 €	1.200.000 €
68234	1.400.000 €	1.600.000 €
68235 (anteilig)	49.300.000 €	61.800.000 €
89102 (anteilig)	18.000.000 €	32.000.000 €

Der Stand des Projektes i2030 wird regelmäßig dem Hauptausschuss berichtet. Der aktuelle Bericht vom 25.05.2023 mit der roten Nummer 0089 H spiegelt den derzeitigen Stand wider.

Für die Förderung von Maßnahmen ist der Nachweis der Wirtschaftlichkeit erforderlich. Für eine GVFG-Finanzierung ist dafür eine Nutzen-Kosten-Untersuchung nach der Methode der Standardisierten Bewertung maßgeblich.

Die NKU-Ergebnisse fallen sehr unterschiedlich aus und hängen von den konkreten Rahmenbedingungen der einzelnen Maßnahmen ab. Wenn der Wirtschaftlichkeitsnachweis nicht gelingt, müssen daher individuell Anpassungen an den einzelnen Maßnahmen abgestimmt werden, um den Nutzen zu verbessern und die Kosten zu reduzieren, so dass die notwendigen Angebotsverbesserungen auf Basis wirtschaftlich tragfähiger Konzepte erfolgen.

Bericht Nr.: 24

Dienstreisen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z P 25

22.09.2023

☎ 9025-1978

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) - übergreifend -

52703 Dienstreisen

Folgendes beschlossen:

„Welche Dienstreisen sind zu welchen Zwecken und Anlässen 2024 und 2025 geplant? Mit welchen Verkehrsmitteln erfolgen sie?

Wie viele Flugreisen wurden in 2022/23 unternommen? Aus jeweils welchen Gründen?

Wie bewertet der Senat in diesem Zusammenhang die Möglichkeiten, die sich durch den Einsatz von Videokonferenzen bieten? In welchem Maße wurden in den Jahren 2022 und 2023 Videokonferenzen statt Dienstreisen genutzt und wie wird dies in den Jahren 2024 und 2025 fortgesetzt werden? “

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Zum aktuellen Zeitpunkt liegen für das Jahr 2024 / 2025 noch keine Dienstreiseanträge vor. Diese werden immer erst zeitnah vor der Dienstreise gestellt und werden nach der Zustimmung der Vorgesetzten in der Reisekostenstelle genehmigt.

In der Regel werden Dienstreisen vorrangig mit der Bahn unternommen. Ausschließlich in Ausnahmefällen kommt es zur Benutzung eines Flugzeugs oder eines Dienst- bzw. Privat-PKW, aufgrund der Entfernung oder der Lage des Dienstortes.

(Beispielsweise wurden 2022 insgesamt 419 Dienstreisen unternommen, davon 338 mit der Bahn, 49 mit einem Dienst-Kfz, 10 mit Flugzeug und 22 mit Privat-PKW)

Wie bereits erwähnt, wurden 2022 insgesamt 10 Dienstreisen mit Flugzeug unternommen. Davon 8 Flüge aufgrund der Entfernung des Zielortes und 2 Flüge aufgrund von familiären Verpflichtungen der dienstreisenden Personen, um eine Zeitersparnis gegenüber der Bahnfahrt zu erzielen.

Im Jahr 2023 wurden insgesamt 26 Dienstreisen mit Flugzeug absolviert. Davon wurden 16 Flugreisen aufgrund der Entfernung des Zielortes unternommen und 10 Flugreisen aufgrund von familiären Verpflichtungen der dienstreisenden Personen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass seit der Corona Pandemie und den damit einhergehenden Maßnahmen, auch nach der Aufhebung der Schutzmaßnahmen, je nach Möglichkeit öfter auf digitale Kommunikationsmittel zurückgegriffen wird.

Um den Verwaltungsaufwand gering zu halten, wurden Videokonferenzen selbstständig von den Mitarbeitern ohne Anmeldung wahrgenommen, sodass hier keine genaue Zahl ermittelt werden kann.

Letztlich sind alle Mitarbeiter gem. § 2 Abs. 1 Satz 3 BRKG angehalten, vorrangig Dienstgeschäfte über digitale Kommunikationsmittel zu erledigen. Nur wenn das Dienstgeschäft nicht auf andere Weise erledigt werden kann, wird dem Dienstreiseantrag entsprochen.

Bericht Nr.: 25

Veranstaltungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z ÖA 7

28.09.2023

☎ 9025 1804

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) - übergreifend -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Welche Veranstaltungen sind jeweils aus welchen Veranstaltungstiteln mit welchen Kosten jeweils vorgesehen? Welche Ziele werden jeweils verfolgt?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Eine konkrete Planung von Veranstaltungen und deren Durchführung sind abhängig von den bewilligten Mitteln und externen Einflussfaktoren. Die Bedarfsermittlung erfolgt auf Basis langjähriger Erfahrungswerte. In der nachfolgenden Auflistung explizit ausgewiesene Veranstaltungen sind zum jetzigen Zeitpunkt konkretisiert.

Titel	Veranstaltung	Kosten	Ziele
0700-53105	Beteiligung an Messen und Ausstellungen	59.000 Euro je 2024/25	Die Ausgaben sind vorgesehen für die Präsentation im Rahmen von Projekten der SenMVKU (z. B. Beteiligung der Berliner Forsten an der Grünen Woche, Umweltfestival, VELO Berlin). Berücksichtigt wurden massiv gestiegene Preise im Bereich Messebau und bei den Materialkosten.
0700-53316	Veranstaltungen, Projekt demografischer Wandel, Stadtforum	80.000 Euro je 2024/25	Hinterlegt sind Ausgaben für Veranstaltungen zur Information der Bürgerinnen und Bürger zu verkehrspolitischen, umwelt- und klimarelevanten Themen. Grundlage ist das Berliner Informationsfreiheitsgesetz (IFG).

Titel	Veranstaltung	Kosten	Ziele
0705-54053	Eurocities Umweltforum	130.000 Euro	<p>Präsentation Berlins und seiner umweltpolitischen Ansätze, Projekte und Ideen auf europäischer politischer Ebene, innerhalb des Städtetzwerkes Eurocities und gegenüber den europäischen Institutionen</p> <p>Ermöglichung von Fachaustausch zu moderner Umweltpolitik zwischen europäischen Städten, die im Städtetzwerk Eurocities eingebunden sind, wobei Ausgangspunkt und zentraler Aufmerksamkeitsfokus auf Berlin liegt.</p>
0730-54053	Gremium Fußverkehr	70.000 Euro (je 35.000 Euro pro Jahr)	<p>Konstituierung gem. § 51 Abs. 5 MobG BE. Unterstützt die Senatsverwaltung in Fragen der Entwicklung des Fußverkehrs. Mitwirkung u.a. bei</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung und Fortschreibung des Fußverkehrsplans • Erstellung bzw. Überarbeitung von Standards zur fußverkehrsfreundlichen Gestaltung • Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit • Ausstattung von Straßen, Wegen und Plätzen • Kategorisierung und Priorisierung der Fußverkehrsnetze <p>Gremium tagt dreimal im Jahr.</p>
0730-54053	Qualifizierungsreihe Berliner Mobilitätsgesetz	40.000 Euro für 2024 30.000 Euro für 2025	<p>Vermittlung der wichtigsten Inhalte des MobG und der einschlägigen Planwerke, Kenntnis der sich daraus ableitenden Arbeitsaufträge</p>
0730-54053	Sitzungen des Begleitgremiums "FahrRat" (3 Termine pro Jahr)	35.000 Euro je 2024/25	<p>Die Veranstaltungen haben jeweils einen thematischen Fokus und bearbeiten gesamtstädtische Fragestellungen. Die Notwendigkeit zur Durchführung der Veranstaltungen resultiert aus gesetzlichen Rahmensetzungen (MobG BE).</p>

Titel	Veranstaltung	Kosten	Ziele
0730-54053	Veranstaltungen/ Workshops im Rahmen verkehrspolitischer Zielsetzungen, nach Bedarf (z.B. Sharing-Anbieter oder andere Themen)	20.000 Euro je 2024/25	Die Veranstaltungen haben jeweils einen spezifischen thematischen Fokus und bearbeiten gesamtstädtische Fragestellungen, u.a. im Bereich der Mietflotten und Sharingangebote.
0730-54053	Vorbereitung, Begleitung und Nachbereitung der Verkehrssicherheitsforen	20.000 Euro je 2024/25	Die Veranstaltungen haben jeweils einen spezifischen thematischen Fokus und bearbeiten gesamtstädtische Fragestellungen im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheitsarbeit und der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms.
0730-54053	Sitzungen „Runder Tisch Mobilität und Verkehr“ sowie Information der Öffentlichkeit	10.000 Euro je 2024/25	Die Veranstaltungen haben jeweils einen spezifischen thematischen Fokus und bearbeiten gesamtstädtische Fragestellungen, im Hinblick auf die strategische Ausrichtung der Verkehrspolitik des Landes Berlin und im Zusammenhang mit der Evaluation des aktuellen StEP MoVe.
0730-54053	Workshops zu Themen des Radverkehrs im Zuge der Umsetzung des Radverkehrsplan sowie Auszeichnung Engagementpreis Fahrrad Berlin	10.000 Euro je 2024/25	Die Veranstaltungen haben jeweils einen spezifischen thematischen Fokus und bearbeiten gesamtstädtische Fragestellungen. Beispielsweise zeichnet die für Mobilität zuständige Senatsverwaltung mit Engagementpreis Fahrrad Berlin jedes Jahr besondere Leistungen und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Berlin aus.
0730-54053	Veranstaltungen zum Monitoring des integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts Berlin inkl. Austauschplattform Wirtschaftsverkehr	9.000 Euro je 2024/25	Die Veranstaltungen haben jeweils einen spezifischen thematischen Fokus und bearbeiten gesamtstädtische Fragestellungen des Monitorings zu den Entwicklungen im Wirtschaftsverkehr mit der Austauschplattform Wirtschaftsverkehr (inkl. Durchführung dieser), basierend auf dem entsprechenden Senatsbeschluss, dem Planwerk (IWK) und den Vorgaben des MobG BE.
0730-54053	Vorbereitung und Durchführung von Ver-	10.000 Euro je 2024/25	Die Veranstaltungen haben jeweils einen spezifischen thematischen Fokus und bearbeiten gesamtstädtische Fragestellungen

Titel	Veranstaltung	Kosten	Ziele
	anstaltungen zum Wirtschaftsverkehr (Umsetzungsmonitoring IWVK) und Begleitung von Maßnahmen		des Wirtschaftsverkehrs in Berlin. Je Thema sind die Teilnehmendengruppen deutlich größer und beziehen u.a. Unternehmen und Betroffene ein. Fokus ist u.a. die Begleitung von Maßnahmen.
0740	Abteilung Tiefbau		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 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.: 26

Öffentlichkeitsarbeit

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z ÖA 7

28.09.2023

☎ 9025 1804

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) - übergreifend -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

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

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Eine Konkretisierung der Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit für 2024 und 2025 liegt zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor. Die Planung sind laufen aktuell noch, sie sind auch abhängig von den zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln. Nachfolgende Hinweise erläutern die Titel und Themenfelder.

Titel	Benennung der Maßnahme	Kosten	Hinweis
0700-53101	Veröffentlichungen und Dokumentationen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit	1.100.000 Euro je 24/25	Im Haushaltstitel sind zum einen die Basisressourcen für allgemeine Kommunikationsmaßnahmen hinterlegt, die im Laufe eines Jahres regelmäßig anfallen: Dies sind in der Regel Maßnahmen für Online-Kommunikation, Neu- und Nachdrucke von Broschüren u.a. sowie besondere Publikationen, die nicht durch Titel der Fachbereiche abgedeckt sind (Ansätze 1-3). Die Ausgaben betreffen alle Fachabteilungen. Zum anderen sind die Haushaltsmittel für die Öffentlichkeitsarbeit zu Mobilitätsthemen, angebotsorientierter Infrastruktur und Verkehrssicherheit eingeplant. Für 2024 ist eine längerfristige


Titel	Benennung der Maßnahme	Kosten	Hinweis
			Informationskampagne zum Thema „Rücksicht im Straßenverkehr“ vorgesehen. Darüber hinaus werden Kommunikationsmaßnahmen zum Radverkehrsplan finanziert, z.B. die Aktion STADTRADELN, die das Land Berlin seit 2016 unterstützt.
0700-53105	Beteiligung an Messen und Ausstellungen	59.000 Euro je 24/25	Die Ausgaben sind vorgesehen für die Präsentation und Information im Rahmen von Projekten der SenMVKU (z. B. Beteiligung der Berliner Forsten an der Grünen Woche, Umweltfestival, VELO Berlin). Berücksichtigt sind massiv gestiegene Preise im Bereich Messebau und bei den Materialkosten.
0700-53316	Veranstaltungen, Projekt demografischer Wandel, Stadtforum	80.000 Euro je 24/25	Hinterlegt sind Ausgaben für Veranstaltungen zur Information der Bürgerinnen und Bürger zu verkehrspolitischen, umwelt- und klimarelevanten Themen. Grundlage ist das Berliner Informationsfreiheitsgesetz (IFG).
0740	Abteilung Tiefbau		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 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.: 27

Bürgerbeteiligung

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B

22.09.2023

 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707)

übergreifend

Folgendes beschlossen:

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

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Eine frühzeitige Information der Bevölkerung über in der Abteilung IV (Verkehr) relevante Projekte entspricht den Leitlinien des Senats zur Beteiligung und dem Interesse der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt an den Vorhaben des Landes. Frühzeitige Informationen und Beteiligungen in Form freiwilliger Beteiligungs- und den gesetzlich vorgeschriebenen Formaten können dazu beitragen, Planungen zu verbessern und die Akzeptanz zu erhöhen. Es handelt sich um Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei Planfeststellungsverfahren des Straßen- u. Schienenbaus, z.B. im Rahmen von Bürgerwerkstätten sowie Veröffentlichung von Maßnahmen in der Zuständigkeit des Landes Berlin u.a. nach dem Personenbeförderungsgesetz, dem Allgemeinen Eisenbahngesetz und dem Berliner Straßengesetz.

Haushaltsmittel sind im Kapitel 0730 im Titel 53121 nachgewiesen. Teilausgaben im Rahmen der Bürgerbeteiligung werden im Einzelfall aber auch bei den Maßnahmen selbst und damit ggf. auch in anderen Titeln geleistet. Weitere Ausführungen zur Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern im Bereich der Abteilung IV finden sich im Bericht 71.

Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an den Maßnahmen der Abteilung V (Tiefbau) erfolgt im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit für große Baumaßnahmen aus den jeweiligen Bautiteln und werden in diesen finanziell abgerechnet.

Transparenz und Partizipation sind ein wichtiger Teil des gemeinschaftlichen Wandels. Durch Beteiligung wird Akzeptanz für die Mobilitätswende geschaffen. Zudem trägt sie dazu bei, dass sich neue Mobilitätsangebote an den Bedürfnissen der Nutzenden orientieren.

Abgesehen von Maßnahmen mit einer gesetzlich vorgegebenen Bürgerbeteiligung (z.B. bei planrechtlichen Verfahren) werden insbesondere auch bei Maßnahmen mit Auswirkungen auf die Mobilitätswende die Anwohnenden/Gewerbetreibende etc. Bürgerbeteiligungen im Vorfeld einer Maßnahme durchgeführt.

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 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.: 28

Busspuren

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 2

28.09.2023

☎ 9025-1015

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Aus welchen Titeln finanziert sich die schnellere Umsetzung von bereits angeordneten Busspuren? Welche Mittel sind hierfür für 2024 und 2025 jeweils vorgesehen? Welche Maßnahmen wurden in 2022 und 2023 umgesetzt?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Grundsätzlich sind straßenverkehrsrechtliche Anordnungen von den zuständigen Straßenbaulastträgern (hier Bezirke) aus den ihnen dafür zugewiesenen Mitteln zu finanzieren. Dazu gehören auch Busspuren.

Bericht Nr.: 29

Gutachten

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
G AbtL 01

25.09.2023

☎ 9025 1890

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 22. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) kapitelübergreifend

übergreifend Gutachten

Folgendes beschlossen:

„Welche Studien, Untersuchungen, Gutachten u.ä. wurden in 2022 und 2023 aus welchen Titeln in welcher Höhe beauftragt und welche sind in 2024/2025 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?

Wann wurden die Gutachten entsprechend dem Auflagenbeschluss Nr.18 zum Haushalt der Bibliothek des Abgeordnetenhauses zugeleitet? Welche Gutachten fallen unter die diesbezügliche Ausnahmeregelung?

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Dem Hauptausschuss wird gemäß Auflagenbeschluss Nr. 18 zweimal jährlich zum 31. März und zum 30. September ein Bericht aller in Auftrag gegebenen Gutachten und Beratungsdienstleistungen übermittelt. Die nachfolgende Übersicht stellt die beauftragten Gutachten aus den Jahren 2022/2023 und die geplanten Gutachten für die Jahre 2024/2025 dar, soweit diese bereits heute absehbar sind. Das Erfordernis für die externe Durchführung ergibt sich regelmäßig aus den fehlenden Kapazitäten oder der fehlenden fachlichen Expertise für die jeweilige Aufgabenstellung im eigenen Haus.

In Bezug auf die Zuleitung der Gutachten aus den Jahren 2022/2023 an die Abgeordnetenhausbibliothek ergibt sich Folgendes: Das Gutachten zu lfd. Nr. 3 wurde am 24.04.2023, das Gutachten zu lfd. Nr. 4 am 18.09.2023 und das Gutachten zu lfd. Nr. 15 am 25.09.2023 der Abgeordnetenhausbibliothek übermittelt. Das Gutachten zu lfd. Nr. 5 ist noch nicht abgenommen. Bei den übrigen Gutachten liegen Ausnahmetatbestände vor: Das Gutachten zu lfd. Nr. 1 steht im Zusammenhang mit rechtlichen Auseinandersetzungen, das Gutachten zu lfd. Nr. 2 betrifft Einzelaspekte eines noch nicht abgeschlossenen Themas, die Gutachten zu lfd. Nr. 6 -11 sind technische Untersuchungen, die Gutachten zur lfd. Nr. 12, 13 und 14 dienen der internen Meinungsbildung und die Gutachten zur lfd. Nr. 16 sind arbeitsmedizinische Untersuchungen.

Gutachten 2022/2023

Lfd. Nr.	Thema der Studie, der Untersuchung, des Gutachten u.ä.	Kapitel, Titel	beauftragt 2022/2023	Höhe/Budget in €
1.	BAB 100 - 17. Bauabschnitt	Kap. 0705, Titel 52601	2022	8.952,00 €
2.	Rechtsfragen bzgl. Überprüfung und Priorisierung der Radverkehrsplanung	Kap. 0705, Titel 52601	2023	9.400,00 €
3.	Gutachten zur Zulässigkeit einer Zero-Emission-Zone	Kap. 0705, Titel 52601	2021/2023	34.492,15 €
4.	Gutachten zu ressourcenschutzbezogenen Beratungs- und Förderangeboten sowie Agenturleistungen für die Berliner Wirtschaft	Kap. 0710, Titel 54010	2021/2023	198.051,68 €
5.	Prüfung des Entwurfes einer Rechtsverordnung zum Umgang mit Niederschlagswasser des Landes Berlin	Kap. 0720, Titel 54010	2023	46.000,00 €
6.	Genetische Untersuchung von Glasaalen zur Artbestimmung	Kap. 0721, Titel 54010	2022	3.375,12 €
7.	Wiss. Begleituntersuchung Aalbesatz	Kap. 0721, Titel 54010	2022	11.588,96 €
8.	Wiss. Begleituntersuchung Aalbesatz	Kap. 0721, Titel 54010	2023	10.979,33 €
9.	Gewinnung und eDNA-Analyse von sechs Wasserproben (Prüfung des Vorkommen des Amerikanischen Sumpfkrebse)	Kap. 0721, Titel 54010	2023	2.616,82 €
10.	Aktualisierung der Informationen über die Fischfauna der Berliner Gewässer	Kap. 0721, Titel 54010	2023	16.318,59 €
11.	Literaturstudie zu Methoden der Erfolgskontrolle bei der Befischung von invasiven Krebsarten	Kap. 0721, Titel 54010	2023/2024	19.980,10 €
12.	Strategische Umweltprüfung	Kap. 0730, Titel 54045	2023	194.587,27 €
13.	Rechtsberatung und verkehrswirtschaftliche Expertise zur Anwendung und Umsetzung des novellierten PBefG	Kap. 0730, Titel 54010	2021/2022	215.567,00 €

14.	Beratung und Beurteilung steuerlicher Auswirkungen im Zusammenhang mit der Umsetzung des § 2 b UStG	Kap. 0740, Titel 54010	2022	9.900,00 €
15.	Rechtliche Prüfung von Maßnahmen zur Einführung von Kiezblocks	Kap. 0700, Titel 52610	2022/2023	8.925,00 €
16.	Arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung der Dienstkräfte der Senatsverwaltung sowie der nachgeordneten Einrichtungen auf der Grundlage des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG), des Arbeitssicherheitsgesetzes (ASiG) sowie berufsgenossenschaftlicher Regelungen durch die Charité	Kap. 0700, Titel 52610	2022/2023	100.000,00 €

Bericht Nr.: 30

Sondervermögen Klimaschutz, Resilienz und Transformation

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z AbtL / Z F

26.09.2023

☎ 9(0)25 1900/1910

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707)

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Bitte um schriftlichen Bericht: Welche Maßnahmen beabsichtigt die Senatsverwaltung für das Sondervermögen Klimaschutz, Resilienz und Transformation anzumelden bzw. darüber zu finanzieren? Bitte um Bericht mit Aufzählung evtl. geplanter Maßnahmen.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Gem. § 2 des Entwurfs eines Gesetzes über die Errichtung eines „Sondervermögens Klimaschutz, Resilienz und Transformation“ können zusätzliche Maßnahmen finanziert werden, die geeignet und erforderlich sind, um die energiepolitischen Abhängigkeiten schnell und spürbar zu verringern, die definierten Klimaschutzziele des Landes Berlin beschleunigt zu erreichen sowie die Resilienz des Landes Berlin gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels zu stärken.

Eine konkrete Benennung solcher Maßnahmen, die aus dem beabsichtigten „Sondervermögen Klimaschutz, Resilienz und Transformation“ finanziert werden sollen, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend möglich.

Das entsprechende Gesetz ist noch nicht verabschiedet und das beauftragte Rechtsgutachten ist für November angekündigt. Ohne diese entscheidenden Grundlagen ist eine Festlegung noch nicht möglich.

Unabhängig davon werden in einer Interministeriellen Arbeitsgruppe die notwendigen Grundlagen für die Beantragung und Bewertung von möglichen Maßnahmen erarbeitet:

- Struktur und Arbeitsweise des Lenkungsausschusses
- Antragsformular inkl. Maßnahme- und Wirkungsbeschreibung
- Beschreibung der Methodik, Kriterien und Rechenwege zur Darstellung der Klimaschutzeffekte auf Basis von CO₂-Einsparung und Klimaresilienzeffekten

Auf Basis dieser Grundlagen bereitet die SenMVKU derzeit zusätzliche Maßnahmen auf, die unter die im Entwurf des Sondergesetzentwurfs formulierten Zwecke

- Gebäudesektor
- Energieerzeugung, -versorgung
- Mobilität
- Transformation der Wirtschaft
- Resilienz

passen.

Als erster grober Überblick zählen aus Sicht der SenMVKU dazu zusätzliche Maßnahmen in den Themenfeldern

- ÖPNV/SPNV
- Dekarbonisierung
- Nutzung alternativer Energien
- Stärkung der Klimaresilienz der Stadt vor Extremwetterlagen und Auswirkungen des Klimawandels
- Energetische Optimierungen und nachhaltige Nachnutzung
- Beratung und Unterstützung zur Co²-Reduzierung und Resilienzstärkung

Wesentlich aus Sicht der SenMVKU ist es, dass neben CO₂-optimierenden Maßnahmen auch resilienzstärkende Maßnahmen vorangetrieben werden, um die Stadt nachhaltig auf die Auswirkungen des Klimawandels vorzubereiten, die Lebensgrundlagen der Stadt sowie die Bürger und Bürgerinnen vor den Folgen des Klimawandels zu schützen.

Bericht Nr.: 31

Schulungsmaßnahmen zu Antidiskriminierung, Partizipation und migrationsgesellschaftlicher Kompetenz für Beschäftigte der Senatsverwaltung

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z P 42

25.09.2023

☎ 9025-1977

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707)

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Erbeten wird ein detailgenauer Bericht über alle geplanten Schulungsmaßnahmen in den Bereichen Antidiskriminierung, Partizipation und migrationsgesellschaftliche Kompetenz für die Beschäftigten der Senatsverwaltung und ihrer untergeordneten Behörden in den Haushaltsjahren 2024/25. Wie viele Gelder werden jeweils und insgesamt zur Verfügung gestellt? Wie viele Mitarbeitende aus welchen Bereichen werden mit den geplanten Schulungen erreicht? Erbeten wird ein entsprechender Bericht zu den erfolgten Schulungsmaßnahmen in den Jahren 2021/22/23 unter Angabe der SOLL- und IST-Zahlen.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Es sollen hausinterne Schulungsmaßnahmen in Form von Diversity-Trainings für Führungskräfte in Zusammenarbeit mit dem LADS, der Berliner Landesantidiskriminierungsstelle, erfolgen. Im Rahmen der Diversity-Trainings sollen die Diversity-Kompetenz einschließlich der antidiskriminierungsrechtlichen Grundlagen als auch die migrationsgesellschaftliche Kompetenz erworben bzw. sichergestellt werden. Die Kosten dieser Veranstaltungen kann das LADS für die Senatsverwaltung übernehmen. Alle Führungskräfte der Senatsverwaltung gehören hier grundsätzlich zur Zielgruppe.

Darüber hinaus wird allen Beschäftigten der Senatsverwaltung ein E-Learning der Verwaltungsakademie Berlin zum Landesantidiskriminierungsgesetz zur Verfügung stehen. Ebenso können verschiedene Veranstaltungen in Präsenz im Rahmen der Diversity-Kompetenz an der Verwaltungsakademie von allen Beschäftigten wahrgenommen werden.

In Abgrenzung dazu wird es für Führungskräfte sowohl ein gesondertes E-Learning zum Landesantidiskriminierungsgesetz, als auch gesonderte Diversity-Qualifizierungsmaßnahmen an der Führungsakademie sowie ein Lernvideo geben, die wahrgenommen werden können.

Eine Auswertung, wie viele Beschäftigte ohne Leitungsfunktion das E-Learning zum Landesantidiskriminierungsgesetz wahrgenommen haben, ist nicht möglich. In dem oben genannten Zeitraum gab es mehrere Teilnahmen an den Qualifizierungsangeboten der VAK und Führungsakademie als auch eine interne Schulungsmaßnahme für Führungskräfte.

Bericht Nr.: 32

Gender Budgeting

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z P 41

25.09.2023

☎ 9025-1967

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707)

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„ergänzend: Was folgt aus der Datenerhebung und dem konstant bleibenden Verhältnis zwischen männlichen und weiblichen Beschäftigten? Welche Personalstrategie wird verfolgt um eine Angleichung sowohl an Beschäftigten als auch bei der bestehenden Lohnlücke zu schließen? Womit wird die minimale Annäherung an eine paritätische Personalstruktur erklärt? Gibt es hierfür Ziele oder Konzepte (bitte ausführen)? (Für alle Abteilungen, ergänzend zu unten lfd. Nr. 125)“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Alle Aufgabengebiete und Dienstposten werden nach der Art und Schwierigkeit der Tätigkeiten bewertet. Die Grundlage der Bewertung ist die Entgeltordnung für Tarifbeschäftigte bzw. die Vorgaben des § 49 LHO zur Bewertung von Dienstposten. Gemäß Art. 33 GG hat jeder Deutsche nach seiner Eignung, Befähigung und fachlichen Leistung gleichen Zugang zu jedem öffentlichen Amt. Die Entgeltordnung regelt die formalen Zugangsvoraussetzungen für die entsprechenden Stellen einer jeden Entgeltgruppe. Gleiche Zugangsvoraussetzungen bestehen entsprechend nicht nur für Männer und Frauen, sondern auch für alle transidentitäre Personen. Alle Personen der gleichen Entgelt- oder Besoldungsgruppe erhalten die selbe Vergütung nach geltendem Tarifvertrag. Frauen werden bei gleicher Eignung bevorzugt berücksichtigt.

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) hat sich auf einen Frauenförderplan 2020-2025 vereinbart, in dem das Ziel formuliert wurde, die Gleichstellung von Frauen und Männern gemäß § 3 Landesgleichstellungsgesetz (LGG) zu fördern und bestehende Unterrepräsentanzen von Frauen weiter zu beseitigen. Anhand von Bestandsaufnahmen und Zielvorgaben wurde die Grundlage für eine gezielte Förderung von Frauen geschaffen. Dazu wurden bestehende Beschäftigtenstrukturen und Personalentwicklungsmaßnahmen analysiert, Ziele entwickelt und Maßnahmen vorgestellt. Alle zwei Jahre werden diese anhand der aktualisierten Beschäftigtenzahlen angepasst.

Für die Leitung der SenMVKU sowie für alle Führungskräfte (Abteilungs-, Referats- und Gruppenleitungen sowie die Leitungen der nachgeordneten Einrichtungen) und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Personalbereichen ist der Frauenförderplan eine verbindliche Vorgabe, die Gleichstellung von Frauen und Männern zu fördern sowie der beruflichen Benachteiligung von beschäftigten Frauen entgegenzuwirken. Insbesondere obliegt es der Hausleitung und den Führungskräften, bei allen Planungen und Strukturentscheidungen die Zielsetzung des Frauenförderplans zu beachten. Ziel ist es, Gleichstellung auf allen Ebenen zu erreichen, besonders in Führungspositionen, sowie da, wo sie bereits erreicht wurde, langfristig zu erhalten.

Der Frauenförderplan sieht vor, dass jede Organisationseinheit entsprechend der eigenen Ausgangslage und Bedürfnisse ihre Schwerpunkte entwickelt, indem bedarfsorientiert Ziele priorisiert und Maßnahmen ausgewählt werden, und jährlich über deren Umsetzung berichtet.

Ein vordringliches Anliegen der Dienststelle und aller Abteilungen ist die Vereinbarkeit von Beruf und Familie auch für Führungskräfte weiter zu fördern und zu stärken, weibliche Führungskräfte und Mitarbeiterinnen bei ihrer individuellen Karriereplanung und beruflichen Entwicklung zu unterstützen und Arbeitsprozesse so zu gestalten, dass alle ihre Fähigkeiten und Potentiale gleichberechtigt einbringen und entfalten können. Insgesamt bildet der Frauenförderplan 2020-2025 ein umfassendes Personal- und Steuerungsinstrument, das der Weiterentwicklung der einzelnen Beschäftigten ebenso dient, wie der Förderung von Geschlechtergerechtigkeit und Vielfalt im ganzen Haus.

Seit Gründung der SenMVKU 2016 ist der Anteil der weiblichen Abteilungsleitungen mit inzwischen 20 % sehr gering. Auch bei den Referats- und Gruppenleitungen liegt der Frauenanteil nur bei ungefähr 40 %. Da es sich bei den Stellen mit Führungsaufgaben und insbesondere bei den Abteilungsleitungen, um die am besten bezahlten Stellen in der SenMVKU handelt, lässt sich die bestehende Lohnlücke zwischen weiblichen und männlichen Führungskräften anhand dieser Zahlen leicht nachvollziehen. Diese Lohnlücke zu schließen, ist eine der vordringlichsten Aufgaben der im Frauenförderplan dargelegten Personalstrategie.

Bericht Nr.: 33

Mieten für Maschinen und Geräte

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z P 57

25.09.2023

☎ 9025-1949

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0700 – Politisch-Administrativer Bereich und Service –

51803

Mieten für Maschinen und Geräte

Folgendes beschlossen:

„Sind das Wasserspender der BWB? Gibt es die bereits in allen Dienstgebäuden? Wenn nein, was ist geplant?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Die zur Verfügung gestellten Wasserspender sind von den BWB.

An folgenden Standorten sind Wasserspender vorhanden:

- | | |
|----------------------|-----------------|
| - Am Kölnischen Park | 5 Wasserspender |
| - Rungestraße | 3 Wasserspender |
| - Brückenstraße | 3 Wasserspender |
| - Brunnenstraße | 3 Wasserspender |
| - Mohriner Allee | 1 Wasserspender |

An folgenden Standorten sind keine Wasserspender vorhanden:

Platz der Luftbrücke, Havelchaussee sowie den Gebäuden der Berliner Forsten.

Aufgrund teilweise erheblich langer Zuleitungen in diesen Dienstgebäuden wird von den Beschäftigten vor Ort auf die Entnahme von Kaltwasser verzichtet. Am Standort „Platz der Luftbrücke“ werden aus diesem Grund den Beschäftigten durch die Büroleitung Wassergallonen zur Verfügung gestellt.

Bericht Nr.: 34

Nutzerspezifische Nebenkosten im Rahmen des Facility Managements

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z P 51

22.09.2023

☎ 9025-1952

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0700 – Politisch-Administrativer Bereich und Service –

51925 Nutzerspezifische Maßnahmen

Folgendes beschlossen:

„An welchen Dienststellen gibt es bereits jeweils wie viele Ladesäulen, wo gibt es keine? Wem gehören diese jeweils und wer betreibt sie?“

Welchen Projektstatus hat die Migration der Informations- und Kommunikationstechnik in allen BDG der Sen UMVK zum ITDZ? Wie weit sind die Vorbereitungen, damit der Prozess 2025 tatsächlich vollzogen werden kann? “

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Ladesäulen

An folgenden Standorten sind Ladesäulen vorhanden:

- | | |
|----------------------------------|-----------------------------|
| - Am Kölnischen Park/Rungestraße | 9 Ladesäulen, 16 Ladepunkte |
| - Brunnenstraße | 5 Ladesäulen, 10 Ladepunkte |
| - Mohriner Allee | 2 Ladesäulen, 2 Ladepunkte |
| - Platz der Luftbrücke | 1 Ladesäulen, 2 Ladepunkte |

Diese werden durch die Berliner Stadtwerke betrieben.

An folgenden Standorten sind keine Ladesäulen vorhanden:

- Brückenstraße
- Havelchaussee
- Rubensstraße

IKT-Migration

Mit dem Programm OneIT soll sukzessive die Überführung des noch dezentralen Betriebes der vUKT der Berliner Behörden in einen zentralen Betrieb beim zentralen IT-Dienstleister des Landes Berlin (ITDZ Berlin) erfolgen. Die Umsetzung des Programms liegt in der gemeinsamen Verantwortung der Senatskanzlei und des ITDZ Berlin. Die Migration und die Übergabe der Betriebsverantwortung soll schrittweise gemäß dem Projektplan der Senatskanzlei erfolgen. Vor diesem Hintergrund waren nach zentralen Vorgaben Mittel für die entsprechende Gebäudeertüchtigung als Voraussetzung für eine Migration anzumelden. Für die Gebäudeertüchtigung steht das Programm in regelmäßigem Austausch mit der BIM

Bericht Nr.: 35

Veröffentlichungen und Dokumentationen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z ÖA 7

25.09.2023

☎ 9025 1804

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0700 - Politisch-Administrativer Bereich und Service -

53101 Veröffentlichungen und Dokumentationen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit

Folgendes beschlossen:

„Bitte um nähere Erläuterungen zu den einzelnen Teilansätzen.

Was wurde in 2022/2023 jeweils in welcher Höhe finanziert und welche konkreten Planungen bestehen in welcher Höhe?

Welche Vertragslaufzeit strebt die Senatsverwaltung für die Umsetzung der kommunikativen Maßnahmen an? Wie wird die Ausschreibung erfolgen?

Zu 4.: Warum wurde die Mobilitätskampagne wieder in einen Teilansatz zusammengefasst? Welche Verträge wurden in 2022 und 2023 zur Umsetzung der Mobilitätskampagne und zu Kommunikationsmaßnahmen zum Radverkehrsplan mit jeweils welchen Laufzeiten und welchen Kosten abgeschlossen? Welche Maßnahmen zur Kommunikation beabsichtigt die Senatsverwaltung in 2023 und 2024 sowie für die folgenden Jahre (mittels der VE) jeweils mit welchen Kosten? Welche inhaltliche Neuorientierung oder Schwerpunktverlagerung verbirgt sich hinter der Änderung der Teilansatzbezeichnung? Welche Kommunikationsmaßnahmen beabsichtigt der Senat zur angebotsorientierten Infrastruktur? Wie werden Straßenbahn, Radverkehr und Fußverkehr in der Mobilitätskampagne enthalten sein? “

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

In den Teilansätzen 1-3 hier sind Basisressourcen für allgemeine Kommunikationsmaßnahmen hinterlegt, die im Laufe eines Jahres regelmäßig anfallen. Das sind in der Regel kleinere Maßnahmen, die nicht durch Titel der Fachbereiche abgedeckt sind: Dazu gehören u.a. das Entwickeln sowie Neu- und Nachdrucken von Broschüren oder Flyern, das Erstellen von Grafiken und Bildmaterial, geringfügige Maßnahmen der Online-Kommunikation und die Organisation der Social-Media-Redaktion. Im Jahr 2022 wurden 25.305 Euro für Digitale Kommunikation, 31.045 Euro für

Publikationen zu Fachthemen und 15.760 Euro für Druckkosten ausgegeben. In 2023 belaufen sich die Kosten bisher auf 2.410 Euro für Digitale Kommunikation, 429 Euro für Publikationen zu Fachthemen sowie 11.000 Euro für den Neu- und Nachdruck von Broschüren etc.

Im Rahmen der Mobilitätskampagne (Teilansatz 4) informierte die Senatsverwaltung rund um die Europäische Woche der Mobilität im September 2022 umfassend über die Mobilitätswende in Berlin. Im laufenden Jahr 2023 wurde u.a. die Anpassung der Internetseite zur Mobilitätswende in das Corporate Design des Landes sowie Aktivitäten zum internationalen Autofreien Tag finanziert. 2022 wurden insgesamt 650.895 Euro verwendet, für 2023 sind es bislang 130.718 Euro.

Als Maßnahmen des Radverkehrsplans (Teilansatz 5) erfolgte u.a. die Aktivierung der Dachmarke Fahrrad Berlin. So wurde auf der Messe VELOBerlin 2022 und 2023 sowie dem Umweltfestival 2022 über die Radverkehrsthemen des Landes informiert. Zudem wurde die Aktion STADTRADELN umgesetzt, die seit 2016 vom Land Berlin unterstützt wird. 2022 wurden dafür 98.400 Euro ausgegeben, in 2023 belaufen sich die Ausgaben bisher auf 103.635 Euro.

Aufgrund der 2022 geltenden Haushaltssperre, dem ab Oktober 2022 geltenden Zurückhaltungsgebot vor den Wiederholungswahlen und dem Hausleitungswechsel im Mai 2023 konnten die für 2022/2023 eingeplanten Mittel nur eingeschränkt ausgegeben werden.

Für 2024/25 liegen für die Basisaufgaben der Öffentlichkeitsarbeit in den Teilansätzen 1-3 noch keine konkrete Planung vor. Im Bereich Mobilität (Teilansatz 4) ist für 2024 eine längerfristige Informationskampagne zum Thema „Rücksicht im Straßenverkehr“ vorgesehen. Daneben werden aus den Haushaltsmitteln Maßnahmen der Kommunikation zum Radverkehrsplan finanziert, wie zum Beispiel die jährliche Aktion STADTRADELN. Die konkrete Planung ist abhängig von den zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln.

Seit Ende 2022 besteht für die Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit eine Rahmenvereinbarung über Kommunikationsdienstleistungen zu den Themen Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt mit einer Bietergemeinschaft aus zwei Agenturen. Der Vertrag ist mindestens bis Ende 2024 wirksam und enthält die Option, die Laufzeit zweimal um ein Jahr zu verlängern. Darüber hinaus ist keine weitere Ausschreibung geplant. Vor Inkrafttreten der aktuellen Rahmenvereinbarung bestand ein Rahmenvertrag über Kommunikationsdienstleistungen zu Mobilitätsthemen mit einer Agentur, der Ende 2022 endete. Beide Rahmenverträge wurden ohne Anspruch auf ein bestimmtes Auftragsvolumen abgeschlossen.

Die Bezeichnung des Teilansatzes 4 wurde geändert, da zusätzlich das Thema Verkehrssicherheit berücksichtigt werden soll. Zudem ist Kommunikation zu den Themen Mobilitätswende, Verkehrssicherheit und Radverkehr sind eng miteinander verwoben und häufig nicht trennscharf behandelbar. Die Teilansätze wurden zusammengelegt, um die Kommunikation flexibler gestalten zu können.

Es ist beabsichtigt, bei den Kommunikationsmaßnahmen flexibler auf die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse der Bürger*innen einzugehen und dabei die verschiedenen Mobilitätsarten zu berücksichtigen. Die konkrete Ausgestaltung der Kommunikation zur Mobilitätswende befindet sich derzeit noch in Planung.

Bericht Nr.: 36

Geschäftsprozessoptimierung

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z eGov 2

25.09.2023

☎ 015151514737

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0700 – Politisch-Administrativer Bereich und Service –

54003 Geschäftsprozessoptimierung

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Auflistung der geplanten Maßnahmen zur Optimierung der Geschäftsprozesse.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Im Jahr 2022 startete das Projekt Prozessinventur in der SenMVKU, in dem zunächst alle Prozesse der SenMVKU zusammengetragen werden. 134 Prozesse wurden bisher identifiziert und modelliert. Es wird ein Plan erstellt, dem eine Priorisierung zugrunde liegt, der unter anderem die Optimierungsmaßnahmen zeitlich abstimmt.

Im Jahr 2023 lag der Fokus auf der Einführung der Digitalen Akte sowie in der Optimierung von internen Prozessen. Darüber hinaus wurden die Prozesse für die aktuellen Digitalisierungsvorhaben unter anderem Wärmekataster, Ablösung NÖK (Naturrechtliches Ökokonto) und Ablösung KIS priorisiert, diese werden vorrangig optimiert.

In 2023 startet das Landesweite Projekt Vereinfachung, Optimierung und Digitalisierung von Zuwendungen im Land Berlin, GPO wird Anfang 2024 durchgeführt. In 2024 werden nach Prioritätenliste die nächsten Prozesse angegangen.

Bericht Nr.: 37

Dienstleistungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
KRF 2 / Z P 57 / Z ÖA

25.09.2023

☎ 9025-1204, -1949, -1800

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - (Titel mit Bezug zu Mobilität und Verkehr) -

54010 Dienstleistungen

Folgendes beschlossen:

„Bitte um genauere Erläuterung des Ansatzaufwuchses sowie des Firmenticketvertrages mit der S-Bahn GmbH und Aufgliederung der jeweiligen Kosten.

Welche Ausgaben im Zusammenhang mit der Organisation des Bündnisses Radverkehr durch die Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr wurden in den Jahren 2022 und 2023 getätigt? Welche Ausgaben sollen in den Jahren 2024 und 2025 getätigt werden?

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 Presse- medien und Pressenachrichten in den Jahren 2022 und 2023 getätigt? Welche Ausgaben sollen in den Jahren 2024 und 2025 getätigt werden?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Der Ansatzaufwuchs liegt in der geplanten Inanspruchnahme von externen Dienstleistungen im Zusammenhang mit Einführung der Umsatzsteuerpflicht der öffentlichen Hand begründet.

Der Abschluss des Firmenticketvertrages mit der S-Bahn Berlin GmbH erfolgte mit Inanspruchnahme eines Servicepakets. Dabei werden sämtliche Serviceleistungen durch das Verkehrsunternehmen bearbeitet. Für diese Serviceleistungen berechnet das Verkehrsunternehmen eine einmalige jährliche Bearbeitungsgebühr.

Die Ansätze setzen sich wie folgt zusammen:

Bereich	Ansatz	Ansatz 2024	Ansatz 2025
Leitung	Dienstleistungen	2.000 €	2.000 €
KRF	Radverkehrsplanung	50.000 €	50.000 €
Z P 5	Einsatz von Vertretungskräften (Poststelle): 20.000 €; Flächenaufnahme Brunnenstraße in CAD-FM: 20.000 €; Veranstaltungen: 20.000 € Z P 5: Servicepauschale S-Bahn GmbH: 10.000 €	70.000 €	70.000 €
Z P 4	Sozialberatung	62.000 €	62.000 €
Z F	externen Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Umsatzsteuerpflicht / Druckaufträge	75.000 €	150.000 €
Z ÖA	Pressespiegel Inanspruchnahme Externer für die Auswertung der täglichen Pressemedien und Pressenachrichten zzgl. Preissteigerungen.	75.000 €	75.000 €
Gesamt		334.000 €	409.000 €

Aufgrund von Einschränkungen in Verbindung mit dem Covid 19-Virus und dem Wechsel der Hausleitung wurden in den Jahren 2022 und 2023 keine Ausgaben im Zusammenhang mit der Organisation des Bündnisses für den Radverkehr getätigt. In den Jahren 2024 und 2025 ist geplant:

- Durchführung und Moderation von Veranstaltungen
- Externe Expertise zur Beschleunigung von Prozessen und zur Klärung rechtlicher und planerischer Fragen

Aktuell gibt es keine personellen Ressourcen in Pressestelle und Öffentlichkeitsarbeit, um eine bedarfsgerechte Medienbeobachtung durchzuführen. Die Kosten für die Medienbeobachtung betragen in 2022 auf 67.000 Euro. In 2023 wurden bisher 47.240 Euro verwendet. Für die Jahre 2024 und 2025 sind 70.000 Euro angemeldet. Die Personalkosten einer internen Stellenbesetzung würden sich auf ähnlicher Höhe belaufen.

Bericht Nr.: 38

Zuführung an das Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA)

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z F I - Co

28.09.2023

☎ 9025 1917

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0700

88401 Zuführung an das Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA)

Folgendes beschlossen:

„Welche Ankäufe wurden mit den Mitteln realisiert?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Die im Kapitel 0700, Titel 88401 veranschlagten Mittel von 7.000.000 Euro wurden im Haushaltsjahr 2022 dem SIWA zugeführt. Ankäufe von Grünflächen erfolgten noch nicht, die Mittel stehen im SIWA aber weiterhin für diesen Zweck zur Verfügung.

Bericht Nr.: 39

Gesamtstädtische Zielvereinbarungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
III C / I B 1

04.10.2023

☎ 925 1270 / 2232

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0700 - Politisch-Administrativer Bereich und Service -

97114 Pauschale Mehrausgaben im Zusammenhang mit gesamtstädtischen Zielvereinbarungen nach § 6a AZG

Folgendes beschlossen:

„Welche Zielvereinbarungen zugunsten welcher Maßnahmen und zu jeweils welchen Kosten sind gemeint? “

(Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Folgende Zielvereinbarungen sind vorgesehen. Die Verteilung der Gesamtmittel von jährlich 1.2000.000 € auf die einzelnen Projekte wird von der Umsetzbarkeit der einzelnen Maßnahmen abhängen.

Nr.	Projekt
1 - Abt. III	Zielvereinbarung zur gesamtstädtischen Steuerung der Pflege und Unterhaltung der öffentlichen Grünanlagen in bezirklicher Verwaltung
2 - Abt. III	Zielvereinbarung zur gesamtstädtischen Steuerung zur Stabilisierung des Bestandes an Straßenbäumen in bezirklicher Verwaltung
3 - Abt. I	Zielvereinbarung zur Verbesserung der gesamtstädtischen Steuerung, Themenfeld 4 (Sauberkeit und Ordnung im öffentlichen Raum)

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen geplant:

Zu Nr. 1:

Die **Zielvereinbarung Grünanlagenpflege** zielt darauf, den Erholungswert und die Nutzbarkeit öffentlicher Grünanlagen unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange zu verbessern. Schwerpunkte bilden hierbei:

- a. Gärtnerische Pflege qualifizieren
- b. Fachliches Controlling festlegen
- c. Effektives Grünflächenmanagement sicherstellen

Die Verbesserung von Erholungswert und Nutzbarkeit öffentlicher Grünanlagen unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange ist eine der Zielsetzungen der von der Regierenden Bürgermeisterin und allen Bezirken unterzeichneten Politischen Erklärung.

Es gilt langfristig Pflegedefizite der letzten Jahre abzubauen und die öffentlichen Grünanlagen für die Zukunft gut aufzustellen. Ziel ist daher eine bestandserhaltende Pflege nach dem „Handbuch Gute Pflege“ (HGP). Dies geht mit deutlichen Mehraufwänden in der Pflege und Unterhaltung (bessere Pflege, Bestandsumbau) einher. In Zeiten knapper Ressourcen spielt der effektive Mitteleinsatz eine entscheidende Rolle. Die Grundlage hierfür ist ein effektives, digitalisiertes Grünflächenmanagement. Zugleich müssen passgenaue qualifizierende Maßnahmen erprobt werden. Die in den Jahren 2024 bis 2025 geplanten Maßnahmen dienen vor allem diesen Aspekten.

Zu Nr. 2:

Die Fortführung der **Zielvereinbarung zur Stabilisierung des Straßenbaumbestandes** zielt auf

- a. Regelmäßige Kontrolle
- b. Verbesserte Bestandspflege (Abbau des Pflegedefizits, bestandserhaltende Pflege)
- c. Verstärkte Neupflanzung

Es sind mehr Pflegemaßnahmen zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und langfristigen Erhaltung der Straßenbäume erforderlich. Der Pflegeaufwand und die Aufwände für Neupflanzungen steigen aufgrund des Klimawandels und der wachsenden Anforderungen an das Straßengrün. Die erforderlichen Maßnahmen zur Stabilisierung eines nachhaltigen Baumstandorts erweisen sich als zunehmend aufwändig.

Die 2020 und 2021 vom Abgeordnetenhaus bereitgestellten Mehrmittel haben zu einer Erhöhung der Zuweisungspreise für die Straßenbaumpflege auf das im Jahr 2018 festgestellte Niveau für eine fachlich gute Pflege geführt und waren an den Abschluss einer gesamtstädtischen Pilot-Zielvereinbarung geknüpft. Diese Mittel wurden im Doppelhaushalt 2022/2023 verstetigt.

Die Zielvereinbarung hat bereits zu deutlichen Verbesserungen hinsichtlich des Abbaus des Pflegedefizits und einer bestandserhaltenden Pflege geführt. Dadurch eine verbesserte Pflege der Bestandsbäume soll zwar die Fällquote verringert werden, jedoch wirken Klimawandel und Verluste durch Nutzungsveränderungen im Straßenraum diesem Bestandserhalt entgegen und erhöhen den Aufwand. Daher muss die klimagerechte Anpassung des Bestandes durch Neupflanzung die bestanderhaltende Pflege flankieren. Zur erfolgreichen Fortführung der bestehenden Zielvereinbarung auch in den Jahren 2024/2025 sind weitere Mittel zur Sicherung des erreichten Niveaus und zur weiteren Verbesserung der Pflege der Straßenbäume und Neupflanzungen erforderlich.

Zu Nr. 3:

Im Rahmen der **Zielvereinbarung 4 (Sauberkeit und Ordnung im öffentlichen Raum)** liegt die Federführung der SenMVKU auf der Ausweitung der Reinigungstätigkeiten in Grün- und Erholungsanlagen. Zudem werden Maßnahmen zur gesamtstädtischen Steuerung der Ausweitung von Kontrollen in Federführung durch die Senatskanzlei erarbeitet.

Zielsetzung dieser Zielvereinbarung ist es, die Müllverschmutzung im öffentlichen Raum insgesamt zu reduzieren. Dies wurde so in der Politischen Erklärung durch die Regierende Bürgermeisterin und alle Bezirke festgehalten und unterzeichnet.

Die Bezirke sind für die Reinigung von Grün- und Erholungsanlagen zuständig.

Die Reinigung der Straßen sowie die Entsorgung illegaler Ablagerungen aus dem Straßenland, öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen sowie den landeseigenen Forstflächen fällt in die Zuständigkeit der Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR). Darüber hinaus zeichnen sich die BSR zuständig für die Reinigung ausgewählter Grün- und Erholungsanlagen und Forstflächen mit besonderer Bedeutung für die Stadtsauberkeit nach § 1a Absatz 1 des Straßenreinigungsgesetzes (siehe Verordnung über die Reinigung von öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen sowie landeseigenen Waldflächen).

Gegenstand der Zielvereinbarung sind daher ausschließlich Maßnahmen, die kurzfristig durch die Bezirke veranlasst werden können und zu einer Verbesserung der Sauberkeit im Stadtbild und der Aufenthaltsqualität beitragen. Mittel- bis langfristig soll auf Verhaltensänderungen und einen Rückgang der Verschmutzung hingewirkt werden. Hierfür werden im Rahmen der Zielvereinbarung diskutiert

- Sonderreinigung ausgewählter saisonaler Verschmutzungsschwerpunkte in Grünanlagen an Wochenenden in den warmen Monaten
- Ausbau der Ausstattung zur besseren Entsorgung von Abfällen in Grün- und Erholungsmaßnahmen.
- Identifikation geeigneter Maßnahmen, einheitliche Erfassungsmechanismen zur Steuerung sowie verbesserten Transparenz von Mitteleinsatz und Darstellbarkeit von Bedarfen.


Zentrales Leitbild in der Zusammenarbeit mit den Bezirken ist dabei eine strukturelle Verbesserung mit dem Ziel der Verstetigung als Grundlage für ein nachhaltiges Gelingen.

Bericht Nr.: 40

Pauschale Minderausgaben

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z F

26.09.2023

 9(0)25 1910

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0700 – Politisch-Administrativer Bereich und Service – zu

97203 Pauschale Minderausgaben

Folgendes beschlossen:

„Wie erfolgt die Auflösung der PMiA durch den Senat im Haushaltsvollzug in 2024 und 2025? Bitte um Darstellung nach den beiden Haushaltsjahren, einzelnen Ansätzen und der jeweiligen Höhe der Einsparung.“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

„Wie wurde die PMA in den Jahren 2022 und 2023 aufgelöst? Welcher Anteil der zentral veranschlagten Pauschalen Minderausgabe wird aus dem Einzelplan 7 aufzubringen sein? Welche Pläne hat die Senatsverwaltung zur Auflösung der im Einzelplan veranschlagten PMA?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Auflösung der zentralen Pauschalen Minderausgaben

Es ist zurzeit nicht bekannt, welchen Anteil an der Auflösung der zentral veranschlagten Pauschalen Minderausgabe (ZPMA) die SenMVKU zu erbringen haben könnte. Inwieweit u.a. im Einzelplan 07 veranschlagte Ausgaben zum Ausgleich der ZPMA herangezogen werden könnten, wird sachgerecht unter Berücksichtigung verwaltungsübergreifender Prioritäten nach entsprechender Abstimmung unter Federführung der Senatsverwaltung für Finanzen im Rahmen der Haushaltswirtschaft ermittelt.

Auflösung der Pauschalen Minderausgaben 2024/2025 im Kapitel 0700

Eine titelscharfe Auflösung der 2024 und 2025 im Kapitel 0700, Titel 97203 veranschlagten Pauschalen Minderausgaben (PMA) von jeweils -10.000.000 € kann aktuell noch nicht angegeben werden. Die PMA wird im jeweiligen Haushaltsjahr in Anpassung an die dann gegebenen haushaltswirtschaftlichen Bedingungen aufgelöst.

Auflösung der Pauschalen Minderausgaben 2022/2023 im Kapitel 0700

Im Jahresabschluss 2022 wird die Auflösung der PMA von 1.766.000 € bei Kapitel 0700, Titel 97203 wie folgt nachgewiesen:

Kapitel	Titel	Bezeichnung	2022
0740	72014	Neubau von elektrischen Straßenbeleuchtungsanlagen	700.000 €
0740	72015	Ersatz und Neubau von Gasstraßenbeleuchtungsanlagen	66.000 €
0740	72332	Ausbau der Panke in Berlin Mitte und Pankow (Phase II)	300.000 €
0740	72715	Neubau der Elsenbrücke	200.000 €
0740	72776	Technische Erneuerung der Überbauung Schlangenbader Straße (ÜBS)	200.000 €
0740	72823	Neubau der Uferbefestigung Bonhoefferufer (Spree)	300.000 €
		Summe	1.766.000 €

In der Haushaltswirtschaft 2023 ist die Auflösung der PMA von -4.759.000 € bei Kapitel 0700, Titel 97203 vorläufig wie folgt gebucht:

Kapitel	Titel	Bezeichnung	2023
0710	67101	Ersatz von Ausgaben	259.000 €
0730	89102	Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs	4.500.000 €
		Summe	4.759.000 €

Diese Verteilung ist nicht abschließend und kann je nach haushaltswirtschaftlicher Notwendigkeit im Laufe des Jahres noch innerhalb des Einzelplan 07 verlagert werden.

Bericht Nr.: 41

Digitalisierung optimierter Geschäftsprozesse nach dem EGovG Bln

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
Z eGov 2

25.09.2023

☎ 015151514737

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0700 - Politisch-Administrativer Bereich und Service -

51135 Digitalisierung optimierter Geschäftsprozesse nach dem EGovG Bln

Folgendes beschlossen:

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

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Der Fokus liegt auf den Projekten Vereinfachung, Optimierung und Digitalisierung Zuwendungen, Ablösung der Kleinstanwendungen (Verbot gem. EGovG Bln und IKT-Architekturrichtlinie), Umsetzung BLUES (Digitalisierung von OZG-Leistungen), Erstellung Wärmekataster (gesetzlicher Auftrag), Anbindung von Fachverfahren an die Digitale Akte, Modernisierung der Fachverfahren der Sen-MKVU, Inbetriebnahme von EfA-Leistungen (Umsetzung OZG). Für alle geplanten Digitalisierungsmaßnahmen liegen optimierte Sollprozesse vor.

Bericht Nr.: 42

Öffentliche Toiletten

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
G R 31

22.09.2023

☎ 9025 1886

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0705 - Grundsatz

-

11133	Sonstige Entgelte
11961	Erstattung von Steuerbeträgen
54083	Leistungen für die öffentlichen Toilettenanlagen
54077	Steuern, Abgaben

Folgendes beschlossen:

a)

„Bitte um Erläuterung aller Einnahme- und Ausgabetitel zu öffentlichen Toiletten und von deren Zusammenhängen.

Wie viele Toiletten sind bereits errichtet, wie viele davon 2022 und 2023, und wie viele werden in 2024 und 2025 neu errichtet? Wie viele Toiletten sind in Titel 54083 für den Betrieb jeweils veranschlagt? Bitte um Aufgliederung der Ansätze nach Toiletten im öffentlichen Straßenland (Wall-Vertrag) und Toiletten im Stadtgrün für jeweils für Investition und Betrieb.

Welcher Ausbau von Toilettenstandorten - insbesondere zur Verbesserung von Mobilitätsketten für darauf Angewiesene - ist bereits vereinbart und welchen weiteren Ausbau plant der Senat? Inwiefern ist ein solcher Ausbau der Toilettenversorgung im Haushaltsplan berücksichtigt? Welche Förderprogramme (beispielsweise GRW) können für den Ausbau der Toilettenversorgung genutzt werden?

Welche Mittel wären zum Ausbau der Versorgung im Sinne der erweiterten Versorgung nach Toilettenkonzept erforderlich?

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? Bitte um Bericht zur Evaluation von kostenlosen Toiletten und Kartenzahlung.

Wie viel würde die umfassende Kostenfreiheit für Bürgerinnen und Bürger kosten? Welcher zusätzliche Aufwand entsteht für Betrieb und Wartung?

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

(Die Linke)

b)

„Wie viele öffentliche Toiletten sind bereits errichtet, wie viele werden in 2024 und 2025 errichtet?

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

Welche Förderprogramme können genutzt werden?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

I. Zusammenhänge Haushaltstitel zu öffentlichen Toiletten

„Bitte um Erläuterung aller Einnahme- und Ausgabebetitel zu öffentlichen Toiletten und von deren Zusammenhängen.“

Folgende Einnahme- und Ausgabebetitel sind für die öffentlichen Toiletten relevant:

Einnahmetitel:

- Kapitel 0705, Titel 11133: Sonstige Entgelte (Einnahmen durch Benutzungsentgelte)
- Kapitel 0705, Titel 11961: Erstattung von Steuerbeträgen (Rückzahlung der Umsatzsteuer vom Finanzamt)

Ausgabebetitel:

- Kapitel 0705, Titel 54083: Leistungen für die öffentlichen Toilettenanlagen (Ausgaben für Berliner Toiletten und Parktoiletten)
- Kapitel 0705, Titel 54077: Steuern, Abgaben (Abführung der Umsatzsteuer an das Finanzamt)
- Kapitel 1330, Titel 88307: Infrastrukturmaßnahmen der Hauptverwaltung im Rahmen der GRW
- Kapitel 2910, Titel 35907: Entnahme aus der Rücklage Innovationsförderfon (IFF-Mittel)
- Kapitel 9810 des SIWA-Haushaltsplans, Titel 83032: Beschaffung und Errichtung von öffentlichen Toilettenanlagen im Land Berlin

Der maßgebliche allgemeine Haushaltstitel für die Ausgaben für öffentliche Toilettenanlagen ist der Titel 54083. Er umfasst alle Ausgaben aus dem Kernhaushalt insbesondere für die Errichtung der sog. Berliner Toiletten, den Betrieb aller über den berlinweiten Toilettenvertrag betriebenen öffentlichen Toiletten sowie die Ausgaben für die 24 autarken Parktoiletten. Letzte werden durch Mittel des Innovationsförderfonds finanziert, die sich aus 2910/35907 ergeben, aber ebenfalls als

Ausgaben in 0705/54083 veranschlagt werden. Die Ausgaben für die GRW- oder SIWA-geförderten Berliner Toiletten werden dagegen in den Kapiteln 1330 und 9810 nachgewiesen.

Auf Titel 11133 fließen die Einnahmen durch Benutzungsentgelte.

In Bezug auf die Umsatzsteuer sind ein Einnahmen- und ein Ausgabentitel eingerichtet. Die Abführung der Umsatzsteuer auf die Einnahmen aus der Benutzung der Toiletten erfolgt über den Titel 54077 (soweit vom Finanzamt nicht – wie in der Vergangenheit erfolgt – mit Rückzahlungen verrechnet), und die Erstattungen der Umsatzsteuer aus dem positiven Saldo aus verauslagter und geschuldeter Umsatzsteuer erfolgt auf Titel 11961.

II. Ausbau Toiletteninfrastruktur

„Wie viele Toiletten sind bereits errichtet, wie viele davon 2022 und 2023, und wie viele werden in 2024 und 2025 neu errichtet?“

„Welcher Ausbau von Toilettenstandorten – insbesondere zur Verbesserung von Mobilitätsketten für darauf Angewiesene – ist bereits vereinbart und welchen weiteren Ausbau plant der Senat? Inwiefern ist ein solcher Ausbau der Toilettenversorgung im Haushaltsplan berücksichtigt?“

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

Nachdem im Jahr 2022 die letzte der 278 beauftragten automatischen Berliner Toiletten und im Jahr 2023 darüber hinaus 24 Parktoiletten errichtet worden sind, ist mit jetzt insgesamt 472 öffentlichen Toiletten bereits ein erheblicher Aufwuchs in der Toiletteninfrastruktur erreicht worden. Für die Jahre 2024/2025 ist aus dem Kernhaushalt erst einmal keine Finanzierung eines weiteren Toilettenaufwuchses geplant. Es steht in erster Linie die Sicherstellung und Konsolidierung des Betriebs der vorhandenen Toilettenanlagen und die Evaluation des erreichten Stands im Vordergrund. Insbesondere sind der gestiegene Vandalismus und Fehlnutzungen und die hieraus resultierenden Betriebseinschränkungen in den Blick zu nehmen sowie eine Folgeregelung für den aktuell pilotierten teilweise entgeltfreien Betrieb zu erarbeiten. Ein weiterer Ausbau der Parktoiletten kommt perspektivisch je nach Haushaltslage für 2026 in Betracht.

„Wie viele Toiletten sind in Titel 54083 für den Betrieb jeweils veranschlagt? Bitte um Aufgliederung der Ansätze nach Toiletten im öffentlichen Straßenland (Wall-Vertrag) und Toiletten im Stadtgrün für jeweils für Investition und Betrieb.“

Über den berlinweiten Toilettenvertrag werden 325 Toiletten von der Firma Wall betrieben. 24 autarke Toiletten werden im Rahmen des Parktoilettenprojekts von der Firma EcoToiletten betrieben. Die Ausgaben für die Investitionen in die vorgenannten Toiletten werden 2023 bereits vollständig erbracht worden sein. Die Ansätze für den Betrieb der Anlagen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet:

Jahr	2024	2025
Betrieb von 325 Toiletten durch Wall, mit geschätzten VPI-Steigerungen von jeweils 4% in	15.273.000 €	14.285.000 €

2024 und 2025, einschließlich der Kosten für den bargeldlosen Pilotbetrieb bis Februar 2024		
Betrieb von 24 Pilot-Parktoiletten durch EcoToiletten bis Frühjahr 2025	898.000 €	449.000 €

Hinzu kommen noch Kosten für die Vertragskontrolle, Evaluation, Rechts- und Steuerberatung, Ausschreibungsvorbereitung, Versetzungen und Demontagen.

„Welche Förderprogramme (beispielsweise GRW) können für den Ausbau der Toilettenversorgung genutzt werden?“

Bei den Förderprogrammen wurden in der Errichtungsphase der Berliner Toiletten bereits Mittel der Bund-Länder Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW) sowie aus dem Programm "Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA)" sowie im Parktoilettenprojekt aus dem Innovationsförderfonds (IFF) eingesetzt. Es wird derzeit geprüft, ob diese Förderprogramme, andere Bundes-, Landes- oder EU-Förderprogramme oder das „Sondervermögen Klimaschutz, Resilienz und Transformation“ genutzt werden können. Sind die Programme nur auf rein investive Maßnahmen beschränkt, scheidet deren Inanspruchnahme für den Betrieb aus.

„Welche Mittel wären zum Ausbau der Versorgung im Sinne der erweiterten Versorgung nach Toilettenkonzept erforderlich?“

Die Anzahl der Toiletten, die nach dem Toilettenkonzept für den Versorgungsgrad der „erweiterten Versorgung“ vorgesehen ist (433 Toiletten), ist bereits unter Berücksichtigung des Gesamtbestands aller öffentlichen Toiletten in Berlin erreicht (und mit den 15 Toiletten in den Bahnhöfen der Deutschen Bahn sowie den 24 Toiletten des Pilotprojekts zu den Parktoiletten sogar übertroffen). Ob insoweit auch eine Abdeckung von bestehenden Versorgungsbedarfen in dem Maße erzielt worden ist, die nach dem Toilettenkonzept für das Erreichen dieser Stufe angenommen worden ist, und in welchem Umfang darüber hinaus noch zusätzliche Bedarfe bestehen, wird im Weiteren noch näher untersucht werden. Vor einem weiteren Ausbau ist daher zunächst die im Toilettenkonzept vorgesehene Evaluation des bisher erreichten Stands vorzunehmen, um die möglichen weiteren Bedarfe für eine Weiterentwicklung der Infrastruktur zu ermitteln. Erst dann kann auch der hierfür erforderliche Mittelbedarf konkretisiert 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?“

S- und U-Bahnhöfe sind zusammen mit den Fern- und Regionalbahnhöfen eines von vier, sich oftmals überschneidenden Kategorien bedarfsgenerierender Räume - neben Orten mit touristischer Bedeutung, Grün- und Wasseranlagen und Räume mit hohen Zentralitäten wie öffentliche Märkte, städtische Zentren oder Orte des Nachtlebens. Die Toilettenanlagen befinden sich daher schon jetzt häufig im Umfeld von Bahnhöfen, da hier oftmals mehrere bedarfsgenerierende Funktionen

etwa als Umsteigebereiche, Geschäftsstraßen, Ortsteilzentren oder Gebiete von touristischer Relevanz zusammentreffen. 119 von 269 Bahnstandsstandorten im Land Berlin (und damit 44 Prozent der Bahnhöfe) verfügen bereits über eine Toilette in unmittelbarer Nähe – im Bahnhof oder in der Regel direkt davor. Wenn für das gesamte Stadtgebiet nun untersucht wird, an welchen Bedarfsquellen – auch jenseits von Bahnhöfen – weitere Verbesserungspotenziale bestehen, würde eine Verengung des Blickwinkels allein auf S- und U-Bahnhöfe diesem Ansatz nicht in gleicher Weise gerecht werden. Vor diesem Hintergrund gibt es derzeit keine Pläne für die bevorzugte Errichtung neuer öffentlicher Toiletten an S- und U-Bahnhöfen.

III. Weiterentwicklung Entgeltmodell

„Bitte um Bericht zur Evaluation von kostenlosen Toiletten und Kartenzahlung. Wie viel würde die umfassende Kostenfreiheit für Bürgerinnen und Bürger kosten? Welcher zusätzliche Aufwand entsteht für Betrieb und Wartung?“

Es liegen erst seit wenigen Tagen die umfassenden Daten aus dem Betrieb der kostenlosen Toiletten für den Zeitraum eines Jahres vor, die aufgrund der gehäuften Fehlbelegungen noch mit einigen Unsicherheiten behaftet sind. Auf dieser Grundlage wird der Testbetrieb aktuell evaluiert. Genauen Aussagen über den zusätzlichen oder ersparten Aufwand für Betrieb und Wartung sind derzeit noch nicht möglich. Die Vereinbarung für den Pilotbetrieb lässt sich hierfür nicht als maßgeblich heranziehen, weil diese unter bestimmten unsicheren Prognoseannahmen getroffen worden ist. Würde man diese Ansätze zugrunde legen, fielen zusätzliche Kosten i.H.v. 6,5 Mio. € an.

Die tatsächlichen Auswirkungen sollten sich nun aus den Daten des Pilotbetriebs ableiten lassen. Als erste Einschätzung lässt sich insoweit schon jetzt feststellen, dass die Nutzerzahlen bei den entgeltfreien Toiletten nicht in dem Maße wie ursprünglich erwartet gestiegen sind. Schwierig dürfte es werden, valide Aussagen über die Auswirkungen von Entgelt- bzw. Bargeldfreiheit auf die Phänomene von Fehlbelegungen und Vandalismus aus den ermittelten Daten abzuleiten. Sollten sich in Auswertung der nun vorliegenden Daten durch die Anordnung der dauerhaften Umstellung auf einen entgeltfreien Betrieb durch das Land Berlin als Auftraggeber die Grundlagen des Preises für die im Vertrag vorgesehene Leistung ändern, sind die finanziellen Auswirkungen auf das Betriebsentgelt nach § 2 Nr. 3 VOL/B im Rahmen einer mit Wall zu treffenden Vereinbarung unter Berücksichtigung der Mehr- und Minderkosten, deren Darlegung dann in erster Linie der Fa. Wall obliegt, festzulegen.

IV. Weiterentwicklung Toilettenanlagen in Grünanlagen

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

Der Sanitärcontainer-Vertrag mit Wall läuft Ende 2024 aus. Eine Nachfolgelösung könnte etwa durch den Einsatz der im Pilotprojekt errichteten oder ganz neu zu errichtenden autarken Trenntoiletten erfolgen. Hier sind unterschiedliche Modelle denkbar, die für das eher operativ geprägte Vorhaben insbesondere auch eine stärkere Einbeziehung der bezirklichen oder nachgeordneten

Ebenen der Hauptverwaltung in den Blick nimmt. Soweit im Rahmen einer Interimslösung erforderlich könnten die derzeit bestehenden Sanitärcontainer ggf. auch noch während einer Übergangszeit weiterbetrieben werden könnten.

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

Die Bezirke legen die Standorte für die autarken Toiletten in den Grünanlagen fest, da sie die Gegebenheiten vor Ort am besten einschätzen können. Dabei werden ggf. auch Vorschläge von Verbänden und Bürgerinnen und Bürgern berücksichtigt, dies geschieht jedoch in jedem Bezirk eigenständig. Zur Erarbeitung der Anforderungen an künftige Toiletten in Grünanlagen erfolgte bereits und erfolgt derzeit weiterhin ein breit angelegter Beteiligungsprozess mit Vor-Ort-Terminen, Online-Befragung und Diskussionen auf mein.berlin.de.

Bericht Nr.: 43

Werberechte

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
G R 3 (V)

26.09.2023

☎ 9025 1894

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0705 - Grundsatz

-

11155 Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Straßen

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Erläuterung zu den veranschlagten Einnahmen aus den Werbelosen, insbesondere des hohen IST 2022 und darunter liegenden Ansätze für 2024 und 2025.“

Ergänzend: Wie sind die jeweiligen Einnahmen für 2022, 2023 und 2024 aus den einzelnen Werbeerträgen und welche Laufzeiten haben diese jeweils?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Aufgrund der Covid-19-Pandemie hatten die Werbeunternehmen im Jahr 2021 teilweise Stundungen der Zahlungspflichten aus den Werbeeinnahmen beantragt. Diese wurden im Jahr 2022 an das Land Berlin nachgezahlt, so dass die Einnahmen in 2022 besonders hoch ausfielen.

Nachdem sich der Werbemarkt von der Covid-19-Pandemie erholt hat, stiegen auch die Einnahmen im Jahr 2022 an. Auch die Einnahmen im Haushaltsjahr 2023 liegen voraussichtlich über den Veranschlagten über 18 Mio. Euro, stehen aber naturgemäß derzeit noch nicht fest. Die Einnahmen für 2024 und 2025 sind Prognosen, die Unsicherheiten über die weitere Entwicklung des Werbemarktes beinhalten.

Jahr	2022
tatsächliche Einnahmen	36.359.345,91 €

Jahr	2024	2025
Prognostizierte Einnahmen	23.943.872 €	29.109.336 €

Wegen der unklaren Entwicklung der wirtschaftlichen Lage in den nächsten Jahren mit den Risiken der Energiekrise, Klimakrise, Rezession und hoher Inflation wird im Rahmen einer sehr vorsichtigen Schätzung bei allen Werbeverträgen für das Jahr 2024 von Umsätzen auf dem Niveau des Jahres 2022 (ohne Nachzahlungen aus dem Vorjahr) ausgegangen. Ab 2025 werden vereinzelt moderate Steigerungen prognostiziert. Die Beträge können je nach wirtschaftlicher Entwicklung deutlich höher, aber auch niedriger ausfallen.

Die Haushaltsansätze für das Jahr 2025 enthalten die Beträge inklusive Umsatzsteuer (19%). Ob die Einnahmen aus Werberechtsverträgen der Umsatzsteuerpflicht unterfallen, ist noch nicht abschließend geklärt. Falls ja, ist die unter diesem Titel eingenommenen Umsatzsteuer unter dem Titel 0705/54077 mit Ablauf der Übergangsregelung des § 27 Absatz 22 Satz 3 UStG i.V.m. § 27 Abs. 22a UStG, von der das Land Berlin Gebrauch gemacht hat, ab 2025 an das Finanzamt abzuführen.

Die Laufzeiten der jeweiligen Werberechtsverträge ist wie folgt: Der Vertrag über die hinterleuchtete und digitale Werbung geht bis 30.06.2035 und der Vertrag zur Wartehallenwerbung hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2033. Der Litfaßsäulenvertrag läuft bis zum 30.06.2035, der Vertrag über die Mastschildwerbung bis zum 31.12.2028 und der Vertrag über die Werbung an Uhren bis zum 31.12.2028.

Die prognostizierten Einnahmen verteilen sich auf die jeweiligen Verträge (aus Gründen der vorliegenden Geschäftsgeheimnisse zusammengefasst) wie folgt:

Werbevertrag	2024	2025
Hinterleuchtete und digitale Werbung und Werbung in Wartehallen	19.800.000 €	20.300.000 €
Litfaßsäulen, Mastschilder, Uhren	4.100.000 €	4.100.000 €
Gesamt	23.900.000 €	24.400.000 €
Gesamt inkl. Umsatzsteuer (19%)		29.100.000 €

Für die Haushaltsjahr 2023 gibt es noch keine tatsächlichen Einnahmenübersichten aus den Werberechtsverträgen, sondern nur prognostizierte Einnahmen.


Die tatsächlichen Einnahmen je Werbevertrag für das Jahr 2022 unterliegen Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen.

Bericht Nr.: lfd. Nr. 44

Dienstleistungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
G I

25.09.2023

 9(0)25 1820

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner Sitzung am 15.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0705 - Grundsatz -

54010 **Dienstleistungen**

Folgendes beschlossen:

„Wie viele Förderprogramme konnten in 2022 und 2023 aufgrund fehlender Expertise nicht abgearbeitet werden? Wieviel Geld ging Berlin verloren?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Der mehrjährige Finanzrahmen der EU (MFR) stellt für die Finanzierungsperiode 2021-2027 insgesamt 1.935,3 Mrd. EUR in Form von Förderprogrammen für die Mitgliedsstaaten (MS) bereit. Diese Förderprogramme sind auf insgesamt sechs Rubriken verteilt: Binnenmarkt, Innovation und Digitales, Zusammenhalt und Werte, Natürliche Ressourcen und Umwelt, Migration und Grenzmanagement, Sicherheit und Verteidigung sowie Nachbarschaft und Welt.

Die zur Verfügung stehenden Budgets werden in direkter und indirekter zentraler Mittelverwaltung (beispielsweise über die MS, akkreditierte Institutionen und teilweise auch zentral über die EU-Institutionen) vergeben. Dies kann u.a. über Vergaben, Zuwendungen oder Kredite oder im Rahmen von Aktionsprogrammen erfolgen, bei denen die genauen Schwerpunkte und Förderfähigkeitskriterien durch die MS und akkreditierte Institutionen festgelegt werden.

Das hohe Gesamtvolumen, die 7-jährige Laufzeit des MFR, die Vielzahl der Themenschwerpunkte und Ausgabemodi lassen keine verlässliche Hochrechnung für die SenMVKU in den Jahren 2022 und 2023 zu. Zudem steht Berlin bzw. die SenMVKU mit weiteren Städten der MS in einem Wettbewerb. Wie viele Fördergelder im benannten Zeitraum durch die SenMVKU im Rahmen welcher Programme hätten eingenommen werden können, ist somit abhängig von Relevanz und Förderfähigkeit der möglichen Projekte in Bezug auf die Förderprogramme sowie die jeweilige Wettbewerbssituation bzw. den Mitstreiterinnen und Mitstreitern. Aufgrund dieser variablen Faktoren kann keine verlässliche Antwort zur Anzahl der entsprechenden Förderprogramme und die Höhe der betroffenen Mittel gegeben werden.

Bericht Nr.: 45

Kulturzug

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 54

25.09.2023

☎ 9025-1046

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Durch welchen Ansatz bzw. im Rahmen welches Verkehrsvertrags wird bislang der sog. Kulturzug nach Wroclaw/Polen finanziert? Ist es zutreffend, dass dieses Angebot in 2024 mangels Finanzierung eingestellt wird (vgl. den Artikel „Ausgespielt? Für den Kulturzug von Berlin nach Polen ist kein Geld mehr da“ in der Berliner Zeitung vom 06.09.) und falls ja, aus welchen fachlichen Gründen? Wie hoch ist der Anteil, der bei einer Fortführung und Weiterfinanzierung des Kulturzuges in 2024/25 auf das Land in Berlin entfallen würden?“

(Grüne)

Hierzu wird berichtet:

Der Kulturzug soll wie bisher im Rahmen des Haushaltsansatzes zu Kapitel 0730, Titel 54080 - Leistungen des Regionalbahnverkehrs finanziert werden. Nach derzeitiger Schätzung beträgt der Kostenaufwand für den Kulturzug - bezogen auf das gesamte Kalenderjahr 2024 - etwa 1,2 bis 1,6 Mio. Euro. Der Anteil des Landes Berlin beträgt nach der bisherigen Kostenteilung 0,6 bis 0,8 Mio. Euro. Die für eine Fortsetzung des bisherigen Angebots in den Jahren 2024 und 2025 notwendigen Verpflichtungsermächtigungen für einen Vertragsschluss im Jahr 2023 liegen vor, sodass bei Vorhandensein der entsprechenden Mittel in Kapitel 0730, Titel 54080 in den Haushaltsjahren 2024 und 2025 eine Beauftragung erfolgen kann.

Die Abwicklung erfolgte bisher über eine Sondervereinbarung zum Verkehrsvertrag Stadtbahn, der im Dezember 2022 ausgelaufen ist. Für das Jahr 2023 wurde der Kostenrahmen und Angebotsumfang mit dem Betreiber DB Regio im Rahmen einer Sondervereinbarung zum Verkehrsvertrag Netz Elbe-Spree abgestimmt.

Die Kostenteilung für den Kulturzug ist abweichend von dem sonst für die Finanzierung nach dem für Verkehrsleistungen üblichen Territorialprinzip zwischen dem Land Berlin und dem Land Brandenburg hälftig. Dies betrifft auch die Kostenerstattungen für die Beförderungsleistungen, die in der Republik Polen erbracht werden, da durch dortige Stellen keine finanzielle Beteiligung erfolgt.

Bis zum Jahr 2022 hat ferner die Deutsche Bahn einen Teil der Kosten als Eigenanteil übernommen. Seit dem Jahr 2023 hat die Deutsche Bahn diese Beteiligung nicht mehr zugestanden und Bitten der Länder zur Fortsetzung der Beteiligung abschlägig entschieden. Hinzu kommt, dass die Fahrzeuge des Kulturzuges ausschließlich für die Fahrten des Kulturzuges verwendet werden können. Die Eruierung anderer Einsatzzwecke ist nicht erfolgreich gewesen. Durch die damit verbundenen Standzeiten entsteht ein Kostenaufwand je Zug-km, der die Kosten einer Verkehrsleistung mit einem vergleichbaren Fahrzeug im klassischen Regionalverkehrsbetrieb um 50% bis 80% übersteigt.

Bericht Nr.: 46

Deutschlandticket

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 53

25.09.2023

☎ 9025-1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Erläuterung des Abrechnungsmechanismus zwischen Bund, Land und Verkehrsunternehmen hinsichtlich der Kosten des 49-Euro-Tickets.

Welches sind die Ziele des Senats in den Gesprächen zur Weiterführung des Deutschlandtickets? Wie ist der Stand der bundesweiten Gespräche für ein Deutschland-Semesterticket? Welche Position vertritt das Land Berlin in diesen Gesprächen?

Setzt sich das Land Berlin für einen bundesweiten Sozialtarif für das Deutschlandticket ein?

Welche Modelle zu auf dem Deutschlandticket aufsetzenden Ermäßigungen wurden seitens des Senats wann geprüft? Was waren jeweils die Prüfergebnisse?

Welche Pläne verfolgt der Senat zur Weiterentwicklung der Tarifstruktur in Berlin und VBB?

Wie hoch wären jeweils die Kosten des Landes bei Absenkung des Preises des Deutschlandtickets

- Für alle Berliner:innen auf 29 Euro
- Für Inhaber:innen des Berlinpasses auf 19 Euro oder 9 Euro (Bitte jeweils um Angabe sowohl der erforderlichen Gesamtzahlungen als auch der der Mehr- oder Minderkosten für das Land im Vergleich zum aktuellen Berlin-Ticket-S für 9 Euro)
- Für Schüler:innen auf 29, 19, 9 Euro oder kostenlos
- Für Auszubildende auf 29 Euro
- Für Studierende auf 29 Euro“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Bitte um Erläuterung des Abrechnungsmechanismus zwischen Bund, Land und Verkehrsunternehmen hinsichtlich der Kosten des 49-Euro-Tickets.

Werden ÖPNV-Tarife abgesenkt, dass sie für die Verkehrsunternehmen nicht mehr auskömmlich sind, entsteht aus dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung eine Ausgleichspflicht. Da die Länder in ihrer Zuständigkeit für den ÖPNV das Deutschlandticket für 49 Euro/Monat zum 1. Mai 2023

eingeführt haben, sind sie auch für die Mindererlöse aus dem Deutschlandticket ausgleichspflichtig. Zentrale Verabredung zwischen Bund und Ländern im Zuge der Einführung des Tickets war und ist, dass die entstehenden Kosten zwischen Bund und Ländern hälftig geteilt werden. Zur Einführung ist man aufgrund einer Schätzung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) von Kosten in Höhe von 3 Mrd. Euro/Jahr ausgegangen. Der Bund trägt für die Jahre 2023 bis 2025 seinen Anteil in Höhe von 1,5 Mrd. Euro durch Zahlungen an entsprechend zweckgebundenen Regionalisierungsmitteln nach §9 Regionalisierungsgesetz (RegG). Für das Jahr 2023 wurde zwischen Bund und Ländern eine Nachschussregelung verabredet, die auch eine Rückzahlungsverpflichtung der Länder im Falle einer Überdeckung beinhaltet. Diese ist in §8 RegG abgebildet. Solange mit dem Bund keine Einigung zu einer analogen Regelung auch für die Jahre 2024 und 2025 erzielt werden kann, treffen Kostenrisiken aus dem Deutschlandticket alleine die Länder, der Anteil des Bundes ist für 2024 und 2025 auf je 1,5 Mrd. Euro festgeschrieben. Der Anteil des Bundes wird nach einem festgelegten Schlüssel an die Länder ausgezahlt, die auf Berlin nach §9 Abs. 3 RegG entfallende Summe beträgt 135,7 Mio. Euro. Die den Ländern tatsächlich zustehenden Beträge sind von der Höhe der tatsächlichen finanziellen Nachteile aus dem Deutschlandticket abhängig, sollten die Regionalisierungsmittel des Bundes zu hoch oder niedrig sein passen die Länder die Verteilung entsprechend einvernehmlich an.

Der Schadensausgleich wird nicht auf Basis der konkreten Preisabsenkung einzelner Abonnementangebote ermittelt, sondern beruht auf dem Vergleich zwischen den erzielten Fahrgelderlösen unter Einbeziehung des verbilligten Deutschlandtickets und einem rechnerischen Vergleichs-Erlösniveau, von dem man ausgeht, dass es die Fahrgelderlöse ohne Deutschlandticket beschreiben würde. Das Vergleichs-Erlösniveau wird - wie in der Vergangenheit schon beim Corona-Schadensausgleich im Rahmen des ÖPNV-Rettungsschirms - ermittelt, indem das bekannte Niveau der Fahrgelderlöse 2019 fortgeschrieben wird und dabei erfolgte Preissteigerungen mitberücksichtigt werden.

Seitens der Länder werden die den Verkehrsunternehmen zustehenden Ausgleichsbeträge nach den Vorgaben einer Musterrichtlinie ausgereicht. Die Länder stellen dabei sicher, dass die ausgereichten Mittel jeweils zur Hälfte aus Regionalisierungsmitteln des Bundes und aus Landesmitteln getragen werden.

Nach der Musterrichtlinie 2023 melden die Verkehrsunternehmen für jeden Tarifbereich die Differenz zwischen den auf 2023 hochgerechneten Fahrgelderlösen der Monate Mai bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgelderlösen Mai bis Dezember 2023. Von der Differenz sind Erstattungsleistungen nach dem IX. Sozialgesetzbuch und andere Erstattungsleistungen nach allgemeinen Vorschriften abzuziehen und die Kosten für die Anpassung der Vertriebsprozesse durch das Deutschlandticket hinzuzurechnen.

Die Musterrichtlinie 2024 mit dem Verfahren für 2024 liegt bislang noch nicht vor.

Welches sind die Ziele des Senats in den Gesprächen zur Weiterführung des Deutschlandtickets?

Zur Umsetzung des Deutschlandtickets existieren eine Reihe von Bund-Länder-Arbeitsgruppen, sowie der Koordinierungsrat. Darüber hinaus ist das Deutschlandticket regelmäßig auch Thema bei den Verkehrsministerkonferenzen.

Schwerpunkt der laufenden Abstimmungen ist aktuell insbesondere die Tarifentwicklung, Finanzierung des Deutschlandtickets ab 2024 sowie die aktuelle und künftige Ausgestaltung der Einnahmeaufteilung. Hinsichtlich der fachlichen Ausgestaltung und Weiterentwicklung setzt sich das Land Berlin aktuell insbesondere für die Einführung eines bundesweiten, solidarischen Semestertickets auf Grundlage des Deutschlandtickets.

Der Senat strebt an, insbesondere bei den Themen Semesterticket und Mitnahme von Kindern Schwerpunkte bei der Weiterentwicklung des Deutschlandtickets zu setzen.

Wie ist der Stand der bundesweiten Gespräche für ein Deutschland-Semesterticket? Welche Position vertritt das Land Berlin in diesen Gesprächen?

Es liegt ein unter den Ländern abgestimmter Entwurf für ein deutschlandweites, solidarisches Semesterticket vor. Dieser soll am 18.9.2023 vom Koordinierungsrat beschlossen werden. Damit liegt dann eine klare Beschlussempfehlung an die Länder und den Bund vor. Es ist davon auszugehen, dass der Vorschlag auch Gegenstand der Anfang Oktober 2023 anstehenden Verkehrsministerkonferenz und gegebenenfalls einer Ministerpräsidentenkonferenz wird. Das Land Berlin befürwortet den vorliegenden Entwurf.

Setzt sich das Land Berlin für einen bundesweiten Sozialtarif für das Deutschlandticket ein?

Der Fokus der Gespräche zu Umsetzung und Weiterentwicklung des Deutschlandtickets liegt aktuell noch auf grundlegenden Aspekten im Nachgang der Einführung, insbesondere auf Fragen der Zuschusszuscheidung und Einnahmeaufteilung.

Gegenwärtig wird keine Gesprächsbasis mit dem Bund zu einer Erweiterung des Deutschlandtickets um ein bundesweites Sozialticket gesehen. Auf Fachebene werden aber eine Vielzahl von Anpassungs- und Weiterentwicklungsmöglichkeiten rund um das Deutschlandticket diskutiert.

Welche Modelle zu auf dem Deutschlandticket aufsetzenden Ermäßigungen wurden seitens des Senats wann geprüft? Was waren jeweils die Prüfergebnisse?

Seitens des Senats wurde geprüft, das Deutschlandticket für bestimmte Personengruppen ermäßigt abzugeben. Dies beinhaltet Nutzende des Ticket S, Menschen in Ausbildung und alle Berlinerinnen und Berliner.

Seit 1. Januar wird das Berlin-Ticket S auf 9 Euro/Monat ermäßigt, befristet bis 31. Dezember 2023. Im Rahmen der Prüfung einer Fortführung der Ermäßigung wurde auch geprüft, ob eine alternative Ausgabe von auf 9 Euro/Monat abtarifierten Deutschlandtickets für diese Zielgruppe in Frage kommt. Da dieses Angebot gegenüber dem bisherigen Berlin-Ticket S zu einem Preis von 9 Euro/Monat einen knapp 33 Mio. Euro/Jahr höheren Zuschuss erfordert und hinsichtlich der künftigen Preisgestaltung des Deutschlandtickets ein erhebliches Preisänderungsrisiko und damit Zuschussrisiko besteht, wurde von dieser Lösung Abstand genommen.

Im Rahmen der Umsetzung eines 29-Euro-Tickets in Berlin wurde ein auf bestimmte Nutzengruppen begrenztes und nicht als abtarifiziertes Deutschlandticket ausgestaltetes 29-Euro-Ticket sowie eine Ausgestaltungsvariante geprüft, bei der Berlinerinnen und Berlinern ein Deutschlandticket zum Preis von 29 Euro/Monat angeboten werden kann. In Umsetzung der Richtlinien der Regierungspolitik wurden dem VBB Aufsichtsrat das von diesem dann beschlossene Berlin Ticket AB als VBB Tarifprodukt vorgeschlagen.

Welche Pläne verfolgt der Senat zur Weiterentwicklung der Tarifstruktur in Berlin und VBB?

Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern wird aktuell im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ein Konzept zur Weiterentwicklung der Tarifstruktur entwickelt. In einem ersten, vorgezogenen Maßnahmenpaket wurden die Bedingungen der VBB-Abonnements an das Deutschlandticket angepasst (gleitender Einstieg, Kündigungsregelungen, Entfall jährlicher Zahlweise). Mit einem zweiten Maßnahmenpaket sollen zeitnah besonders wenig genutzte oder mit dem Deutschlandticket obsolet gewordene Angebote entfallen (Jahreskarten, Talzeitkarten, 7-Tages-Karten, VBB-Abo Azubi).

Darüber hinaus steht der Senat hinter dem gemeinsamen Ziel, das VBB-Tarifangebot künftig einfacher und verständlicher zu gestalten. Für Berlin stellen das kostenlose Schülerticket Berlin AB, das Berlin-Ticket S für 9 Euro/Monat, das angestrebte Berlin-Ticket für 29 Euro/Monat und das Deutschland-Ticket für 49 Euro/Monat die Kernbausteine dar. Das verbleibende Sortiment kann durch diese einfachen und sehr preisgünstigen Abos deutlich reduziert und stärker auf Neu- und Gelegenheitskunden (insb. auch Touristen) ausgerichtet werden.

Wie hoch wären jeweils die Kosten des Landes bei Absenkung des Preises des Deutschlandtickets

- Für alle Berliner:innen auf 29 Euro

Würde das Deutschlandticket für alle Berlinerinnen und Berliner zu einem vergünstigten Preis von 29 Euro/Monat abgegeben, wäre die Differenz zu 49 Euro/Monat durch das Land Berlin zu tragen. Der Ausgleichsbedarf hierfür beträgt im ersten Jahr 2024 ca. 240 Mio. Euro unter der Voraussetzung, dass das Deutschlandticket preisstabil bleibt. Stiege der Preis des Deutschlandtickets auf 59 Euro/Monat, würde der Ausgleichsbedarf auf ca. 360 Mio. Euro steigen.

- Für Inhaber:innen des Berlinpasses auf 19 Euro oder 9 Euro (Bitte jeweils um Angabe sowohl der erforderlichen Gesamtzahlungen als auch der der Mehr- oder Minderkosten für das Land im Vergleich zum aktuellen Berlin-Ticket-S für 9 Euro)

Würde ein Deutschlandticket an zum Kauf des Berlin-Ticket S berechnigte zu einem Preis von 19 Euro/Monat abgegeben, würde das Land Berlin je Ticket einen Zuschuss von 30 Euro/Monat zahlen müssen. Der Senat geht davon aus, dass in diesem Fall der Zuschussbedarf bei rund 106,1 Mio. Euro/Jahr liegt und damit ab 2024 um 28,8 Mio. Euro über dem bisherigen Mittelansatz für das Berlin-Ticket S.

Würde ein Deutschlandticket an zum Kauf des Berlin-Ticket S berechnigte zu einem Preis von 9 Euro/Monat abgegeben, würde das Land Berlin je Ticket einen Zuschuss von 40 Euro/Monat zahlen müssen. Der Senat geht davon aus, dass in diesem Fall der Zuschussbedarf bei rund 163,3 Mio. Euro/Jahr liegt und damit ab 2024 um 86,0 Mio. Euro über dem bisherigen Mittelansatz für das Berlin-Ticket S.

- Für Schüler:innen auf 29, 19, 9 Euro oder kostenlos

Würde das Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen in Berlin zum Preis von 29 Euro/Monat abgegeben, läge der Ausgleichsbedarf bei 20 Euro/Monat/Schülerticket. Bei 19 Euro/Monat entsprechend bei 30 Euro/Monat/Schülerticket, bei 9 Euro bei 40 Euro/Monat/Schülerticket. Bei einer kostenlosen Abgabe läge der Ausgleichsbedarf bei 49 Euro/Monat/Schülerticket. Es ist davon auszugehen, dass die aktuelle, annähernd 100% betragende Inanspruchnahmequote des Angebots durch die berechtigten Schüler absinken würde, was den Ausgleichsbedarf des Landes minderte.

Ausgehend von ca. 395.000 aktuell zum Bezug des Schülertickets Berlin AB berechtigten Schülerinnen und Schülern an allgemeinbildenden Schulen in Berlin würde der Ausgleich des Landes bei einem Abgabepreis von 29 Euro/Monat auf ca. 56 Mio. Euro/Jahr geschätzt, bei einem Abgabepreis von 19 Euro/Monat auf ca. 112 Mio. Euro/Jahr, bei 9 Euro auf ca. 169 Mio. Euro/Jahr und bei kostenloser Abgabe ca. 229 Mio. Euro. Würde der Preis des Deutschlandtickets ab 2024 auf 59 Euro/Monat steigen, würde auch entsprechend der Ausgleichsbedarf des Landes Berlin steigen und läge bei einer Abgabe zu 29 Euro/Monat bereits bei 84 Mio. Euro bis zu 276 Mio. Euro bei kostenloser Abgabe.

Demgegenüber betrug der Ausgleich für das Schülerticket Berlin AB 2021 51,2 Mio. Euro.

- Für Auszubildende auf 29 Euro

- Für Studierende auf 29 Euro“

Eine vergünstigte Abgabe des Deutschlandtickets an Auszubildende und Studierende wurde bislang nicht separat betrachtet. Unterstellt man, dass rund 80% der insgesamt 205.000 Berliner Studierenden und Auszubildenden ein abtarifiziertes Deutschlandticket für 29 Euro/Monat nutzen würden, läge der Ausgleichsbedarf des Landes Berlin bei ca. 27 Mio. Euro unter der Voraussetzung, dass das Deutschlandticket auch 2024 stabil bei 49 Euro/Monat liegt. Bei einer Preissteigerung auf 59 Euro/Monat läge der Zuschussbedarf bei ca. 50 Mio. Euro.

Bericht Nr.: 47

Personalkapazitäten Nahverkehr

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
III SE 1

26.09.2023

☎ 925 2645

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

Übergreifend Personalkapazitäten Nahverkehr

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Darstellung genau aufgegliederter Personalkapazitäten der verschiedenen Referate für die Planung des schienengebundenen Nahverkehrs nach den verschiedenen Verkehrsträgern (Stellenplan und tatsächlicher Besetzung) sowie der Entwicklungen seit 2022 und Planungen für 2024 und 2025.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Im Referat IV A waren in 2022 für das Themenfeld Netzplanung in Summe sieben Stellen für den schienengebundenen Nahverkehr vorgesehen. Eine Person ist dabei übergreifend für alle Vorhaben des schienengebundenen Personennahverkehrs einsetzbar, zwei Stellen sind explizit für den Bereich Straßenbahnplanung, zwei Stellen für U-Bahn und zwei Stellen für den Bereich S-Bahn- und Regionalverkehr eingerichtet.

In 2023 sind dem Referat für das Themenfeld Netzplanung in Summe neun Stellen für das Themenfeld schienengebundener Nahverkehr zugewiesen. Eine Person ist dabei übergreifend für alle Vorhaben des schienengebundenen Personennahverkehrs einsetzbar, drei Stellen sind explizit für den Bereich Straßenbahnplanung sowie eine weitere für die Schnittstelle Straßenbahn/Wohnungsbau, zwei Stellen für das Thema U-Bahn und zwei Stellen für den Bereich S- und Regionalverkehr (SPNV) eingerichtet. Eine Stelle ist derzeit unbesetzt.

Die weiteren Beschäftigten des Referats IV A - wie bspw. Kollegen, die sich mit Wohnungsbauvorhaben, Wirtschaftsverkehr, verkehrspolitischen Konzepten u.ä. - auseinandersetzen, haben einen auf ihren Bereich bezogenen verkehrsträgerübergreifenden Blick auf die zu behandelnden Sachverhalte.

Im Referat IV C waren in 2022 für das Themenfeld Infrastrukturplanung schienengebundener Nahverkehr in Summe 12 Stellen vorgesehen. 5 Personen sind dabei für Vorhaben im Bereich S-

Bahn- und Regionalverkehr (SPNV) vorgesehen, 7 Stellen sind für den Bereich Straßenbahnplanung eingerichtet.

In 2023 sind dem Referat IV C für das Themenfeld Infrastrukturplanung schienengebundener Nahverkehr in Summe 15 Stellen zugewiesen. 7 Personen sind dabei für Vorhaben im Bereich S-Bahn- und Regionalverkehr (SPNV) vorgesehen, 8 Stellen sind für den Bereich Straßenbahnplanung eingerichtet. Eine Stelle ist derzeit unbesetzt.

Die weiteren Beschäftigten des Referats IV C - wie bspw. Beschäftigte, die sich mit Kreuzungsrecht und der Bestellung von Verkehrsleistungen u. ä. - auseinandersetzen, haben einen auf ihren Bereich bezogenen z. T. verkehrsträgerübergreifenden Blick auf die zu behandelnden Sachverhalte.

Bezüglich der weiteren Planungen für das Jahr 2024 und 2025 ist anzumerken, dass die Hauptverwaltungen im Rahmen der Haushaltsverhandlungen insg. 200 Stellen für die Jahre 2024 und 2025 erhielten. Der Anteil der SenMVKU daran beträgt 2 x 17 Stellen. Die Stellen wurden im Haushaltsplanentwurf vorerst zentral bei Kapitel 0700 veranschlagt und werden derzeit priorisiert und auf die einzelnen Abteilungen verteilt.

Bericht Nr.: 48

Verkehrsanbindung Neubaugebiete

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV B

27.09.2023

☎ 9025 1575

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend Verkehrsanbindung Neubaugebiete

Folgendes beschlossen:

„Bitte um detaillierten Bericht zum jeweiligen Stand der Planung der Verkehrsanbindung der neuen Stadtquartiere (ÖPNV, Radwege, Straße, Sharing-Mobilität, E-Mobilität). Wann soll welches Neubaugebiet mit welchem Verkehrsmittel des ÖPNV angeschlossen werden?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Die Erschließung neuer Stadtquartiere liegt in der Verantwortung der jeweiligen Vorgabenträger. Seitens der SenMVKU werden die daraus resultierenden Infrastrukturmaßnahmen, z.B. für Straßenbahn oder U-Bahn, im Rahmen der Abstimmungen mit SenStadt und auf Basis vorliegender Pläne bearbeitet.

Bericht Nr.: 49

U-Bahn-Ausbau

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 2

25.09.2023

☎ 9025 1576

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 0730) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend U-Bahn-Ausbau

Folgendes beschlossen:

„Bitte alle Titel und Teilansätze auflisten, die Machbarkeitsstudien, Nutzen-Kosten-Untersuchungen oder weitere Kosten für neue U-Bahnen betreffen sowie detaillierte linienspezifische Erläuterungen zu Zeitplanungen hinsichtlich der Planung des U-Bahn-Ausbaus.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Die für U-Bahnneubauplanungen benötigten Planungsmittel, d.h. Mittel für Nutzen-Kosten-Untersuchungen, Machbarkeitsstudien, Trassenbewertungen u.ä., sind im Kapitel 0730 in den Titeln 54220 „Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr“ und 68253 „Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben“ veranschlagt.

Der Fortschritt der einzelnen Projekte stellt sich wie folgt dar, in deren Fortsetzung sich abhängig von der jeweiligen Dauer und des Ergebnisses sowie Komplexität sich die jeweils nächsten Planungsstufen anschließen:

Strecke	Absicherung	Status (Leistungsphase)
U3 Mexikoplatz	FNP-Freihaltung	Lph 0/1 Machbarkeitsstudie liegt vor, Wirtschaftsuntersuchung in Erarbeitung
U7 BER (Flughafen Berlin Brandenburg)	FNP-Freihaltung nahezu bis Landesgrenze	Lph 0/1 Machbarkeitsstudie liegt vor, Wirtschaftsuntersuchung in Erarbeitung
U7 Heerstraße Nord	FNP-Freihaltung	Lph 0/1 Machbarkeitsstudie liegt vor, Wirtschaftsuntersuchung in Erarbeitung

Strecke	Absicherung	Status (Leistungsphase)
U8 Märkisches Viertel	FNP-Freihaltung bis Märkisches Viertel Zentrum	Lph 0/1 Machbarkeitsstudie liegt vor
U2 Pankow - Pankow Kirche	FNP-Freihaltung	./.
U2 Falkenhagener Feld	FNP-Freihaltung	Prüfung im Zuge der Erarbeitung des NVP 2024-2028
U2 Pankow Kirche - Stadtrand	./.	
U3 Falkenberg	teilw. FNP-Freihaltung	
U3 Mexikoplatz - Düppel	./.	
U6 Alt-Mariendorf - Lichtenrade	./.	
U9 Steglitz - Lankwitz Kirche	FNP-Freihaltung	
U9 Osloer Straße - Pankow Kirche	./.	
U 10 Alexanderplatz - Buch	teilw. FNP-Freihaltung	
U 11 Alexanderplatz - Marzahn	teilw. FNP-Freihaltung	

Zur U3-Verlängerung Krumme Lanke - Mexikoplatz wurden die Arbeiten zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aufgenommen.

Für die U7 zur Heerstraße Nord und U7 zum BER wurden die Grundlagenuntersuchungen ausgeschrieben und sollen noch in diesem Jahr starten. Das letzte Jahr wurde benötigt, um die Finanzierungsvereinbarung zur Nutzen-Kosten-Untersuchung der U7 zum BER mit dem Land Brandenburg und der Gemeinde Schönefeld zu erarbeiten, die Voraussetzung für die laufende Ausschreibung ist. Eine Umsetzung über die Landesgrenze hinaus in Richtung BER setzt den Nachweis der anstehenden Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen voraus und ist abhängig von den Entscheidungen der zuständigen Behörden im Land Brandenburg.

Für die U2 über Pankow Kirche, die U8 ins Märkische Viertel sowie die U9 nach Pankow Kirche läuft derzeit die Prüfung der Möglichkeit der Weiterführung der Planungen. Mit Abschluss der Lph 0-1 ist eine Senatsbefassung vorzubereiten. Mit einem vorliegenden Senatsbeschluss zur Weiterverfolgung der Planung sind die Folgeschritte Vorplanung, Entwurfsplanung, planungsrechtliche Genehmigung aufzunehmen. Die Prüfung der Umsetzbarkeit der weiteren Maßnahmen erfolgt im Rahmen der aktuell laufenden Fortschreibung des NVP bzw. des ÖPNV-Bedarfsplans

Aufgrund des frühen Planungsstadiums können keine weitergehenden zeitlichen Aussagen getroffen werden.

Bericht Nr.: 50

Straßenbahn-Ausbau

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 2

25.09.2023

☎ 9025 1576

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 0730) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

übergreifend Straßenbahn-Ausbau

Folgendes beschlossen:

„Bitte alle Titel und Teilansätze auflisten, die Machbarkeitsstudien, Nutzen-Kosten-Untersuchungen oder weitere Kosten für neue Straßenbahnen betreffen sowie detaillierte linienspezifische Erläuterungen zu Zeitplanungen hinsichtlich der Planung des Straßenbahnausbaus.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Die für Straßenbahnneubauplanungen benötigten Mittel sind im Kapitel 0730 in den Titeln 54220 „Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr“, 68253 „Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben“ und 89102 „Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ veranschlagt.

Der Fortschritt der einzelnen Projekte stellt sich wie folgt dar:

Strecke	Status (Leistungsphase)
Ausbau Mahlsdorf	Lph 3
Anbindung ÖV-Knotenpunkt Ostkreuz	Lph 4
Alexanderplatz - Potsdamer Platz/Kulturforum	Lph 3
Turmstraße - Jungfernheide	Lph 3
Warschauer Straße - Hermannplatz	Lph 2
Pankow - Heinersdorf - Weißensee	Lph 2
Blankenburger Süden	Lph 2 in Vorbereitung
Anbindung des Entwicklungsgebiets Elisabeth-Aue	Lph 1
Johannisthal - Johannisthaler Chaussee	Lph 1

Strecke	Status (Leistungsphase)
UTR/Paulsternstraße - Gartenfeld - Hakenfelde/Rathaus Spandau	Lph 1
Jungfernheide - UTR - Kurt-Schumacher-Platz	Lph 1
Potsdamer Platz - Schöneweide	Lph 0/1 in Vorbereitung

Die Maßnahmen des bisherigen Nahverkehrsplan 2019-2023 bzw. des zugehörigen Bedarfsplans unterliegen derzeit der Prüfung für den ÖPNV-Bedarfsplan des neuen Nahverkehrsplans 2024-2029. Die weitere Bearbeitung ergibt sich darauf aufbauend.

Strecke	Einordnung gemäß NVP 2019-2023
Potsdamer Platz - Rathaus Steglitz	vordringlich
Potsdamer Platz - Zoologischer Garten	vordringlich
Spittelmarkt - Mehringdamm	vordringlich
Warschauer Str. - Ostbahnhof	dringlich
Systementscheid S+U Pankow - Turmstraße	dringlich
Rathaus Spandau - Falkenhagener Feld	vordringlich
Systementscheid Rathaus Steglitz - Lankwitz	dringlich
Heidestr.	dringlich
Mierendorffplatz - Luisenplatz	weiterer Bedarf
Zoologischer Garten - Virchow-Klinikum	weiterer Bedarf
Mahlsdorf - Riesaer Straße	weiterer Bedarf
Kurt-Schumacher-Platz - Rosenthal	weiterer Bedarf
Johannisthaler Ch. - Marienfelde	weiterer Bedarf
Alt Mariendorf - Lichtenrade	weiterer Bedarf
Hermannstraße - Buckow Süd	weiterer Bedarf
Prenzlauer Promenade - Pasewalker Str.	weiterer Bedarf
Zoologischer Garten - Westend	weiterer Bedarf
Zoologischer Garten - Th.- Heuss-Platz	weiterer Bedarf
Prenzl. Allee - Michelangelostr. - Weißenseer Weg/ Hohenschönhauser Str.	weiterer Bedarf
Wuhletalstraße - Falkenberg	weiterer Bedarf
<i>Potsdam - Kramnitz - Heerstraße</i>	<i>Kein Bestandteil des bisherigen NVP</i>

Schattiert hinterlegt sind die Strecken, für die der Koalitionsvertrag bzw. die Richtlinien der Regierungspolitik einen Planungsbeginn 2023-2026 vorsieht.

Weitere Ausführungen zum Planungsstand finden sich u.a. im Bericht Nr. 83, Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr.

Bericht Nr.: 51

U-Bahn

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 3

25.09.2023

☎ 9025-1535

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Abteilung Mobilität -

Folgendes beschlossen:

„Welches Vorgehen und welche Zeitplanung beabsichtigt der Senat zur Wiederherstellung einer Verbindung von U8 und U5? (Waisentunnel)

Ergänzend: Welche Kosten werden für Abriss und Neubau des Waisentunnels voraussichtlich in welchen Jahren entstehen? Für wann ist die Fertigstellung geplant?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Zur Wiederherstellung einer Verbindung von U8 und U5 ist ein Ersatzneubau des Waisentunnels vorgesehen. Das von der Vorhabenträgerin BVG Projekt GmbH beantragte Planfeststellungsverfahren läuft. Der Erörterungstermin fand am 24. März 2023 statt. Die weitere Zeitschiene hängt maßgeblich von der Ausräumung von Einwänden und Vorbehalten der Bundeswasserstraßenverwaltung ab. Das Vorhaben soll voraussichtlich von 2024 bis 2027 realisiert werden. Für den Ersatzneubau des Waisentunnels sind nach derzeitigem Stand Kosten in Höhe von 55,5 Mio. Euro veranschlagt.

Bericht Nr.: 52

Zinsen aus Zuschüssen für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 31

25.09.2023

☎ 9025-1376

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

16290 Zinsen aus Zuschüssen für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs

Folgendes beschlossen:

„Für welche Projekte wurden die Zinsen in Höhe von 4,85 Mio. € (Ist-Wert 2022) für nicht fristgerecht oder nicht zweckentsprechend verwendete Zuschüsse zurückgezahlt? Wie ist das bisherige und voraussichtliche IST 2023.

Bitte Liste mit jeweils bewilligter Zuschusshöhe und erfolgter Rückzahlung.

Wofür wurden die zurückgezahlten Mittel konkret eingesetzt?

Welcher Anteil wurde an den Bund abgeführt?“

(Die LINKE)

Hierzu wird berichtet:

Das bisherige Ist 2023 beträgt 999.607,36 Euro (Stand: 15.09.2023). Voraussichtlich werden im Jahre 2023: 1.000.000 Euro an Zinsen vereinnahmt werden.

Im Jahre 2022 wurden für folgende Maßnahmen Zinsen vereinnahmt:

Maßnahme	Zuwendung	Zinsen
Dynamische Anschlussinformationen Omnibus	129.767,27	5.630,01
U3, Bhf Oskar-Helene-Heim, barrierefreier Ausbau	1.124.587,01	1.487,21
U8, Tunnelsanierung	13.216.254,43	455.067,92
U2, Tunnelsanierung	33.515.194,81	464.127,68
Beschleunigung Omnibus, Linie M21	503.693,01	4.228,92
Beschleunigung Omnibus, Linie M82	336.515,95	950,82
Straßenbahnfahrzeuge, Ausrüstung Werkstätten, 2.5.2 Teil-BPU	89.816,65	2.075,70

U7, Bhf Parchimer Allee, barrierefreier Ausbau	2.025.468,59	13.705,93
U6, Bhf Afrikanische Straße, barrierefreier Ausbau	1.290.204,45	1.281,88
DAISY-Anzeiger an Straßenbahn-Haltestellen Li. 1,6.23,62	5.380.060,28	35.291,92
DAISY-Anzeiger an Bus-Haltestellen	7.430.024,25	82.465,68
DAISY-Anzeiger an Straßenbahn-Haltestellen, sonstige Linien	2.735.906,03	244.457,00
Straßenbahnfahrzeuge, Betriebshof Weißensee, 2.3.1 Teil-BPU	317.634,93	425,09
Beschleunigung Omnibus, Linie M37	218.206,02	1.350,77
Beschleunigung Omnibus, Linie 170	379.167,07	3.874,13
U9, Bhf Turmstraße, barrierefreier Ausbau	1.471.677,41	35.442,29
Straßenbahn-Neubau Linie 23, Osloer - Seestraße	38.558.077,75	454.456,53
Bus-Wendeschleife S-Bf. Kaulsdorf	632.548,25	1.364,71
U5, Bhf Brandenburger Tor, Ausbau	10.692.300,00	85.609,45
Straßenbahn-Grundinstandsetzung, Linie 52/53, 16. Teil-BPU Grabbeallee	603.618,64	8.034,16
U5, Tunnelsanierung Ost	53.349.782,03	1.799.532,88
U2, Bhf Zoologischer Garten, Grundinstandsetzung	1.764.716,54	1.158,38
U4, Bhf Viktoria-Luise-Platz, barrierefreier Ausbau	1.253.112,49	208,36
U6, Streckensanierung West	38.848.289,72	84.228,80
U7, Bhf Jakob-Kaiser-Platz, Neubau eines Zugangs	1.569.394,41	7.443,93
U5, Bhf Hauptbahnhof	54.721.989,41	732.164,14
U3, Bhf Thielplatz, barrierefreier Ausbau	2.177.000,00	1.227,53
Straßenbahnfahrzeuge, Betriebshof Marzahn, 2.2.2 Teil-BPU	1.698.678,44	15.024,13
Straßenbahn Nord-Süd-Tangente, 3. Bauabschnitt Rhinstraße	4.374.093,94	15.097,23
Straßenbahn-Grundinstandsetzung, Linie 52/53, 19. Teil-BPU Dietzgenstraße	1.962.140,85	31.469,80
U5, Bhf Brandenburger Tor, Rohbau	49.985.187,09	165.679,63
Straßenbahn-Grundinstandsetzung, Linie 52/53, 20. Teil-BPU Dietzgenstraße, Kaps	282.027,66	13.168,72
Straßenbahn Nord-Süd-Tangente, 12.3 Teil-BPU Gleichrichterwerke 406, 407	2.885.089,57	54.471,12
U7, Bhf Adenauerplatz, barrierefreier Ausbau	1.348.860,60	6.168,11
Straßenbahnfahrzeuge, Betriebshof Lichtenberg, 2.1.5 Teil-BPU	303.769,50	2.646,55
U7, Bhf Zitadelle, barrierefreier Ausbau	2.081.395,98	14.511,65
S9, Bhf. Baumschulenweg, zusätzliche Zugänge	294.601,52	6.889,40
Gesamt	339.550.852,55	4.852.418,16

Die vereinnahmten Zinsen wurden dem Titel 0730/89102 zugeführt, als Reste aus dem Haushaltsjahr 2022 in das Haushaltsjahr 2023 übertragen und stehen nun für Ausgaben für Investitionen des ÖPNV bereit. Im Laufe des Jahres 2023 sind davon noch keine Maßnahmen bezuschusst worden.

Es wurden keine Mittel an den Bund abgeführt.

Bericht Nr.: 53

Zuweisungen des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 53

22.09.2023

☎ 9025-1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

23110 Zuweisungen des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz

Folgendes beschlossen:

a) „Für welche Projekte mit welchen Zeitschienen sind die geplanten Gelder für 2024/25 vorgesehen?“

Für welche Projekte und zu welchem Anteil wurden die Gelder in 2022/2023 ausgegeben? Wie viele Gelder sind ggf. nicht ausgegeben worden? Gibt es Reste/Rücklagen aus den Vorjahren, wenn ja, in welcher Höhe?

Bitte um Bericht zu pandemiebedingten Einnahmeausfällen der Verkehrsunternehmen, Bundeszuschüssen zum Ausgleich der Einnahmeausfälle, notwendigen anteiligen Landesmitteln, bislang an die Verkehrsunternehmen getätigten Ausgleichszahlungen (in Jahresscheiben). Werden noch weitere Ausgleichszahlungen fällig werden? Wenn ja in welcher Höhe?“

(Die Linke)

b) „Bitte für die Nummern 1-3 genauere Erläuterung der zu ergreifenden Maßnahmen“

(CDU/SPD)

Hierzu wird berichtet:

Zu den Fragen:

Für welche Projekte mit welchen Zeitschienen sind die geplanten Gelder für 2024/25 vorgesehen?

Für welche Projekte und zu welchem Anteil wurden die Gelder in 2022/2023 ausgegeben? Wie viele Gelder sind ggf. nicht ausgegeben worden? Gibt es Reste/Rücklagen aus den Vorjahren, wenn ja, in welcher Höhe?

Bitte für die Nummern 1-3 genauere Erläuterung der zu ergreifenden Maßnahmen.

Die Regionalisierungsmittel werden vom Bund zweckgebunden zur Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung gestellt. Ab 2023 kommen Zahlungen zur Beteiligung an den Kosten des Deutschlandtickets hinzu.

Die Mittel werden durch das Land Berlin nicht projektbezogen ausgereicht. Sie dienen der Finanzierung von Leistungsbestellungen im SPNV wie in den Titelerläuterungen dargestellt: 135,7 Mio. Euro/Jahr dienen der hälftigen Finanzierung der (voraussichtlichen) Mindererlöse aus dem Deutschlandticket, die im Titel 54060 nachgewiesen werden. Mit 112,113 Mio. Euro werden die Kosten der Verkehrsleistungen im Eisenbahn-Regionalverkehr 2024 fast vollständig und mit 448,628 die Kosten im S-Bahn-Verkehr zu ca. 73% getragen. Die verbleibenden Kosten werden aus Landesmitteln getragen. Analog 2023 und 2025.

Zur Frage:

Bitte um Bericht zu pandemiebedingten Einnahmeausfällen der Verkehrsunternehmen, Bundeszuschüssen zum Ausgleich der Einnahmeausfälle, notwendigen anteiligen Landesmitteln, bislang an die Verkehrsunternehmen getätigten Ausgleichszahlungen (in Jahresscheiben). Werden noch weitere Ausgleichszahlungen fällig werden? Wenn ja in welcher Höhe?

Hierzu wird auf die Hauptausschussvorlagen Rote Nummer 0682 A vom 20.02.2023 und Rote Nummer 0682 B vom 18.09.2023 verwiesen.

Bericht Nr.: 54

GVFG-Bundesprogramm

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 31

25.09.2023

☎ 9025-1376

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

33103 Zuweisungen aus dem Mineralölsteueraufkommen

Folgendes beschlossen:

„a) Für welche konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wurden die Mittel 2023 bzw. werden die Mittel in 2024/25 aufgewendet?“

(CDU/SPD)

„b) Wie wurden die Gelder im DHH 22/23 verausgabt?

Bitte um Bericht zur GVFG-Mitteln des Bundes.

Wie hoch ist der Anteil Berlins an den GVFG-Mitteln des Bundes? (Angabe in Jahresscheiben von 2020 bis 2030)

Für welche Projekte wurden die Mittel verwendet? Welche Mittelverwendung ist künftig geplant?

Warum bleiben die im Titel 0730/33103 veranschlagten Mittel von 2024 zu 2025 gleich, obwohl ab 2025 die GVFG-Mittel des Bundes auf 2 Milliarden Euro verdoppelt werden sollen? (§10 GVFG) Über welche weiteren Titel fließen die GVFG-Mittel? Wie hoch ist der Anteil Berlins an den zusätzlichen Mitteln, welche Verwendung plant der Senat?“

(Die LINKE)

Hierzu wird berichtet:

Die Mittel werden im Jahre 2023 für die Maßnahmen:

- 11G50U U-Bahn Grundinstandsetzung U2, U5, U8
- 11G52T Straßenbahn Nord-Süd-Tangente und
- 11G7043A U-Bahn Grundinstandsetzung U6

verwendet.

Sie sollen im den Jahren 2024 und 2025 für

- 11G50U U-Bahn Grundinstandsetzung U2, U5, U8
- 11G52T Straßenbahn Nord-Süd-Tangente
- 11G7043A U-Bahn Grundinstandsetzung U6 und

- 11G7067A U-Bahn Grundinstandsetzung U7 verwendet werden.

Darüber hinaus ist die Beantragung weiterer Vorhaben, u.a. Grunderneuerung U1, U2, U3 und U4 sowie Ersatzneubau des Waisentunnels U5/U8, beim Bund zur Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm vorgesehen, so dass bei Bewilligung durch den Bund weitere Maßnahmen durch GVFG-Bundesmittel gefördert werden könnten.

Die Mittel im DHH 2022/2023 wurden/werden für Investitionen des ÖPNV im Titel 0730/89102 folgendermaßen verausgabt:

Maßnahme	Bezeichnung	2022 (Ist) -€-	2023 (Prognose) -€-
11G50U	U-Bahn Grundinstandsetzung U2 U5 U8		7.700.000,00
11G52T	Straßenbahn Nord-Süd-Tangente	6.600.000,00	9.780.000,00
11G7043A	U-Bahn Grundinstandsetzung U6	3.800.000,00	3.300.000,00
Gesamt		10.400.000,00	20.780.000,00

Die Förderung aus den GVFG-Bundesprogramm erfolgt vorhabenbezogen auf Basis der tatsächlichen, konkreten Mittelbedarfe der bewilligten Vorhaben. Die Mittel werden nicht anteilig nach Proporz auf die Länder verteilt, so dass keine automatische Einnahmenerhöhung ab 2025 veranschlagt werden kann.

Die Bundesfinanzhilfen aus dem GVFG-Bundesprogramm werden nur im 0730/33103 vereinbart; die zugehörigen Ausgaben sind im 0730/89102 veranschlagt und auf die Höhe der tatsächlichen Einnahmen begrenzt (siehe Sperrvermerk im 0730/89102).

Bericht Nr.: 55

Zweckgebundene Einnahmen vom Bund für Investitionen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
III SE 31

25.09.2023

☎ 9025 2644

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

33190 Zweckgebundene Einnahmen vom Bund für Investitionen

Folgendes beschlossen:

„Wie wurden die Gelder im DHH 22/23 verausgabt? Welche Pläne gibt es zur Verwendung der Gelder in 24/25? “

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Im Haushaltsjahr 2022 wurden 1.202.173,60 Euro für folgende Projekte verausgabt:

- im Kapitel 0730, Titel 81213 für das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 bis 2024“
 - o hier Projekt Stationäre Detektion - Verkehrsdatenerfassung mit Wärmebildkameras
- im Kapitel 0730, Titel 81216 für das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 bis 2024“
 - o hier Projekt „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“
 - o hier Aufbau und Betrieb einer integrierten Verkehrsleit- und Informationszentrale Berlin - Brandenburg - IVLZ
- im Kapitel 0730, Titel 81221 für das Projekt „Aufbau und Betrieb eines erweiterten umweltsensitiven Verkehrsmanagementsystems in Berlin (eUVM)“ - Ziel ist, die Luftschadstoffbelastung in hoch belasteten Straßen und städtischen Teilräumen zu senken und eine Emissionsminderungswirkung zu erreichen -hierzu wurden Verkehrsraumdaten erfasst und ausgewertet
- im Kapitel 0740, Titel 72014 für das Projekt “ElmobileBerlin - Aufbau von Mobile Metering Ladepunkten im öffentlichen Raum (Laternenladen) sowie Integration des Mobile Metering Ansatzes in das Berliner Modell“

Im Haushaltsjahr 2023 wurden 343.116,19 Euro - Stand 25.09.23 für folgende Projekte verausgabt:

- im Kapitel 0730, Titel 81221 für das Projekt „Aufbau und Betrieb eines erweiterten umweltsensitiven Verkehrsmanagementsystems in Berlin (eUVM)“
- im Kapitel 0740, Titel 72014 für das Projekt “ElmobileBerlin - Aufbau von Mobile Metering Ladepunkten im öffentlichen Raum (Laternenladen) sowie Integration des Mobile Metering Ansatzes in das Berliner Modell“

Für den Doppelhaushaltsplan 2024/25 werden Einnahmen (Zuwendungen) des Bundes für das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 bis 2024“ zur Umsetzung des Projektes eUVM (Kapitel 0730, Titel 81221) erwartet.

Bericht Nr.: 56

Entnahme aus der Rücklage nach § 62 LHO

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 53

22.09.2023

☎ 9025-1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

35903 Entnahme aus der Rücklage nach §62 LHO

Folgendes beschlossen:

„Für welche Ausgaben im Zusammenhang mit dem ÖPNV sollen die Gelder verwendet werden?
Bitte um detaillierte Darstellung.

Wie hoch fiel die Zuführung 2022 aus?

Wieviel verbleibt nach den geplanten Entnahmen in der Rücklage?

Sind zusätzliche Ertüchtigungsmaßnahmen aufgrund der verzögerten S-Bahn-Vergabe erforderlich? Wenn ja, welche?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

**Für welche Ausgaben im Zusammenhang mit dem ÖPNV sollen die Gelder verwendet werden?
Bitte um detaillierte Darstellung.**

Die Mittel der Rücklage werden verwendet zur Ertüchtigung der S-Bahn-Altfahrzeuge der Baureihen 480 und 481. Hierfür sind 2023 11,8 Mio. Euro eingeplant. Für das Programm zu Weiterbetrieb der Baureihe 480 über 2023 hinaus („Weiterbetrieb 2023+“) sind in 2023 weitere 12,373 Mio. Euro vorgesehen. Für beide Programme sind auch im Folgejahr Ausgaben vorgesehen. Hinzu kommen die Kosten der Reisendenerhebung bei der S-Bahn in 2024 mit 1,0 Mio. Euro und der Erwerb von S-Bahn-Werkstattgrundstücken einschl. Erwerbsnebenkosten mit ca. 8,2 Mio. Euro.

Wie hoch fiel die Zuführung 2022 aus?

Wieviel verbleibt nach den geplanten Entnahmen in der Rücklage?

Der Stand der Rücklage Kapitel 9730, Titel 10006, Unterkonto 000 betrug nach den Entnahmen im Jahr 2022 68,0 Mio. Euro. Dabei handelt es sich um zweckgebundene Regionalisierungsmittel. Da die Ertüchtigungen auf Basis der tatsächlichen Kosten abgerechnet werden und diese für die

Jahre 2023ff. noch nicht oder noch nicht ganz feststehen, kann der voraussichtliche Endstand der Rücklage nach Abrechnung aller daraus vorgesehenen Ausgaben gegenwärtig noch nicht beziffert werden.

Sind zusätzliche Ertüchtigungsmaßnahmen aufgrund der verzögerten S-Bahn-Vergabe erforderlich? Wenn ja, welche?

Derzeit werden bereits mit der S-Bahn Berlin GmbH vereinbarte Ertüchtigungsprogramme für die Baureihen 480 und 481 umgesetzt. Den Ländern liegen derzeit keine Kenntnisse vor, dass weitere, zusätzlich zu finanzierende Ertüchtigungsmaßnahmen erforderlich wären, die über diese aktuellen Ertüchtigungsprogramme hinausgehen, um die Betriebsstabilität zu gewährleisten. Die Länder haben einen Abstimmungsprozess mit der S-Bahn Berlin GmbH zur weiteren Bewertung der fahrzeugseitigen Voraussetzungen für die jetzt längere Übergangsphase eingeleitet.

Bericht Nr.: 57

Entnahme aus der Rücklage Verstärkungsmittel

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 53

25.09.2023

☎ 9025 1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

35916 Entnahme aus der Rücklage Verstärkungsmittel

Folgendes beschlossen:

„Für welche Maßnahmen sollen die Mittel konkret verwendet werden? “

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Die Titel 35916 und 91916 im Kapitel 0730 dienen der Entnahme bzw. Zuführung von Mitteln aus der bzw. in die Rücklage „Verstärkungsmittel“ in Kapitel 9730, Titel 10053. Im Doppelhaushalt 2022/2023 wurden der Rücklage 29,5 Mio. Euro zugeführt, diese Mittel werden der Rücklage in den Jahren 2024 und 2025 wieder entnommen und dienen der Verstärkung von Ausgaben im Rahmen der Mobilitätswende. Eine genaue Festlegung der Maßnahmen ist noch nicht erfolgt.

Bericht Nr.: 58

Entnahme aus der Rücklage Schienengebundener Verkehr und schienengebundener ÖPNV

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 53

25.09.2023

☎ 9025 1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

35918 Entnahme aus der Rücklage Schienengebundener Verkehr und schienengebundener ÖPNV

Folgendes beschlossen:

„Für welche Maßnahmen sollen die Mittel konkret verwendet werden? “

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Die Titel 35918 und 91918 im Kapitel 0730 dienen der Entnahme bzw. Zuführung von Mitteln aus der bzw. in die Rücklage „Schienengebundener Verkehr und schienengebundener ÖPNV“ in Kapitel 9730, Titel 10054. Im Doppelhaushalt 2022/2023 wurden der Rücklage 71 Mio. Euro zugeführt, diese Mittel werden der Rücklage im Jahr 2025 wieder entnommen und dienen der Gegenfinanzierung von Ausgaben im schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV). Eine genaue Festlegung der Maßnahmen ist noch nicht erfolgt.

Bericht Nr.: 59

Radverkehr

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV F 1

25.09.2023

☎ 030/9025-1368

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr und zu Kapitel 2707 - Aufwendungen der Bezirke - Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt -

52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs
52609	Thematische Untersuchungen
54010	Dienstleistungen
68353	Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems
68357	Förderung des Wirtschaftsverkehrs
72016	Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr
23192	Zweckgebundene Einnahmen vom Bund für konsumtive Zwecke im Rahmen von Sonderprogrammen
33193	Zweckgebundene Einnahmen vom Bund im Rahmen von Sonderprogrammen für Investitionen

Folgendes beschlossen:

a)

„Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur 15% der Mittel verausgabt? Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2022 und 2023 durchgeführt?

Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25? Welche konkreten Maßnahmen werden in 2024/25 über diesen Haushaltstitel umgesetzt?“

(CDU/SPD)

b)

„Bitte um Darstellung des tatsächlich geplanten Ausbaupfads des Radverkehrsnetzes gemäß Radverkehrsplan bis 2030 nach Jahren aufgeschlüsselt, dafür eingeplanter Stelleneinsatz, auch bei Bezirken, Auflistung aller in 2024 und 2025 geplanten Radverkehrsmaßnahmen.“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

c)

„Bitte die umgesetzten bzw. in Bau befindlichen Maßnahmen auflisten, die im abgelaufenen und laufenden Jahr der Vervollständigung des Radverkehrsnetzes entsprechend der Vorgaben des Radverkehrsplans dienen.“

Bitte tabellarisch darstellen: Länge des Straßenabschnitts, Typ/Führungsform, typische angelegte Breite, Beginn der Entwurfsplanung, Datum der verkehrsrechtlichen Anordnung, Baustart, Fertigstellung, Bauherr, projektdurchführende Einheit im Auftrag des Straßenbaulastträgers, Entscheidungsgrundlage für die priorisierte Umsetzung (z.B. §§ des MobG/ Bestandteil welcher Netzkategorie), Gesamtkosten der Maßnahme, Finanzmittel Land, Finanzmittel Bund, Finanzmittel weitere Fördermittelgeber, Finanzmittel Bezirk“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

d)

„Bitte um Darstellung des tatsächlich geplanten Ausbaupfads des Radverkehrsnetzes gemäß Radverkehrsplan bis 2030 nach Jahren aufgeschlüsselt, dafür eingeplanter Stelleneinsatz, auch bei Bezirken, Auflistung aller in 2024 und 2025 geplanten Radverkehrsmaßnahmen. *(Als Doppelung - s.o. - gestrichen)*

(Bündnis 90 / Die Grünen)

e)

„Warum werden trotz des Ausbaubedarfs weniger Landesmittel zur Verfügung gestellt? Welche Projekte sind geplant? Wie weit wird sich mit diesem Ansatz der Rückstand auf Plansoll gemäß Radverkehrsplan Ende 2025 verändert haben?

Welche Maßnahmen mit welchen voraussichtlichen Kosten und welchem zeitlichen Horizont sind bereits geplant? Welche Maßnahmen wurden 2022/2023 mit welchen jeweiligen Kosten aus diesem Titel finanziert?

Welcher Anteil der verausgabten Gelder in 2022/23 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?

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

(Die Linke)

f)

„Wie hoch ist der bisherige Kassenstand für HHJ 2023?
Gibt es mittlerweile eine Prioritätenliste? Wenn ja, bitte vorlegen.“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Zu a)

Typischerweise nimmt der Mittelabfluss gegen Ende des Jahres deutlich zu. Dies liegt insbesondere an der Tatsache, dass Infrastrukturmaßnahmen im Regelfall zwischen April und Oktober baulich umgesetzt werden, sodass eine finanzielle Abrechnung von Projekten meist erst im Herbst/Winter möglich ist.

Zusätzlich gab es im Jahr 2023 durch die noch laufenden Überprüfungen von Radverkehrsmaßnahmen im Sinne der Priorisierung gemäß Richtlinien der Regierungspolitik, welche durch die eingesetzte Task Force erfolgen, Verzögerungen in der Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen. Entsprechend ist ein derzeitiger Mittelabfluss von ca. 15 % erklärbar.

Die Darstellung einer verlässlichen Prognose der Mittelabflüsse für die HHJ 2024/25 ist aufgrund der umfangreichen Maßnahmen- und Ausführungsplanung nebst Auftragsvergabe seitens der jeweiligen Baulastträger (in der Regel Bezirksamt) nicht möglich. Die hinterlegten Haushaltsmittel werden den Bezirken nach Abschluss der Planungsarbeiten zur auftragsweisen Bewirtschaftung übertragen.

Zwischen Übertragung der Mittel (von SenMVKU zum Bezirk), Ausschreibung, Auftragsvergabe, Baubeginn und Abrechnung liegen sehr viele Vorbereitungs- und Umsetzungsschritte, die sich über ganz unterschiedliche Zeiträume erstrecken und die mitunter nicht nur Monate, sondern sogar Jahre bis zur haushaltswirksamen, finalen Abrechnung der Bauleistungen beanspruchen. Diese Verzögerungen durch Vergabe-Verhandlungen oder -Wiederholungen, Kapazitätsengpässe bei den Baufirmen, fehlende Bauzeit-Anordnungen, Baubehinderungen durch Nachbarbaustellen und benachbarte Leitungs-Havarien mit Auswirkungen auf die Baubereiche sowie die häufig verspätete Fertigstellung von notwendigen Vorleistungen (z. B. der Leitungsbetriebe) führen dazu, dass Bauzeiten kaum noch realistisch prognostizierbar sind.

Selbst ohne diese erschwerenden Faktoren wäre der tatsächliche Mittelabfluss im hohen Maße von den personellen Ressourcen (unbesetzte Stellen, hohe Krankenstände, starke Personalfuktuation zwischen den SGAs und anderen Dienststellen) und von strukturellen Rahmenbedingungen (Kostensteigerungen, Planungsänderungen) abhängig, sodass derzeit keine realistische Prognose getroffen werden kann, welche Vorhaben in den nächsten beiden Jahren innerhalb welcher Bauzeiten durchgeführt und abgerechnet werden können.

Eine entsprechende Projektliste für Kapitel 0730, Titel 52108 und 72016, Kapitel 2707, Titel 52108 mit bereits begonnenen und mit Mitteln des DHH 22/23 anteilig oder vollständig finanzierten Radverkehrsmaßnahmen kann folgenden Anlagen entnommen werden:

Anlage: Bericht 59 für MV 2. Lsg 24-25_Anlage 01

Anlage: Bericht 59 für MV 2. Lsg 24-25_Anlage 02

Anlage: Bericht 59 für MV 2. Lsg 24-25_Anlage 03

Zu b)

Zur Umsetzung des Vorrangnetzes bis 2030 wird auf Bericht Nr. 1 verwiesen.

Die konkreten Maßnahmen im Bereich Radverkehr für die Jahre 2024/2025 sind abhängig von den gemäß Richtlinien der Regierungspolitik noch vorzunehmenden Priorisierungen sowie im Übrigen vom jeweiligen Projektfortschritt, der im Regelfall in der Verantwortung der Bezirke liegt und ggf. in Abhängigkeit des Mittelabflusses bei einzelnen Maßnahmen unterjährig nachzusteuern ist. Eine maßnahmenscharfe Darstellung ist vor diesem Hintergrund aktuell nicht möglich

Zu c)

Für die Auflistung der Maßnahmen wird auf die Beantwortung der Frage a) verwiesen.

Darüber hinaus ist der vorliegende Datenbestand nicht geeignet, alle geforderten Informationen aufzubereiten, da viele Detailinformationen zu den einzelnen Projekten nicht bei SenMVKU, sondern nur bei den für Planung und Bau zuständigen Baulastträgern (i.d.R. die Bezirke) vorliegen.

Zu d)

Siehe Antwort zu b)

Zu e)

„Warum werden trotz des Ausbaubedarfs weniger Landesmittel zur Verfügung gestellt? Welche Projekte sind geplant? Wie weit wird sich mit diesem Ansatz der Rückstand auf Plansoll gemäß Radverkehrsplan Ende 2025 verändert haben? Welche Maßnahmen mit welchen voraussichtlichen Kosten und welchem zeitlichen Horizont sind bereits geplant? Welche Maßnahmen wurden 2022/2023 mit welchen jeweiligen Kosten aus diesem Titel finanziert?“

Die Ansätze für den DHH 2024/2025 wurden vor dem Hintergrund einer allgemein herausfordernden Haushaltslage entlang der Mittelabflüsse der Vorjahre gebildet und tragen in ihrer Form weiterhin einen wesentlichen Beitrag zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur in Berlin. Eine konkrete Bewertung der Entwicklung lässt sich insbesondere vor den derzeitigen makroökonomischen Faktoren (u.a. steigende Baukosten) nicht abschließend aufzeigen. Zudem kann die Höhe der angesetzten Haushaltstitel je nach kassenwirksamen Ausgaben im laufenden HHJ 2023 noch variieren.

Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrs sind weiterhin von hoher Bedeutung und werden im Rahmen der Haushaltswirtschaft umgesetzt, auch wird versucht, zusätzliche Fördermittel zu nutzen.

Für die Auflistung der Maßnahmen in den HHJ 2022/2023 wird auf die Beantwortung der Frage a) verwiesen.

„Welcher Anteil der verausgabten Gelder in 2022/23 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?“

Der vorliegende Datenbestand ist nicht geeignet, eine derartige Spezifizierung der Maßnahmen aufzubereiten, insbesondere, weil hierzu entsprechende Zuarbeiten der zuständigen Baulastträger (i.d.R. Bezirke) notwendig wären.

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

Im Kapitel 0730, Titel 52108 sind 500 TEUR für die Errichtung von Fahrradstellplätzen/-parkplätzen vorgesehen. Insgesamt werden ca. 1,5 Mio. benötigt, um ca. 6.000 Fahrradstellplätze /Jahr zu errichten. Die Differenz von ca. 1,0 Mio. EUR soll über Fördermittel aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ akquiriert werden.

Zu f)

Der aktuelle Mittelabfluss (25.9.) im Kapitel 0730, Titel 52108 beträgt 1.499.238,66 €.

Typischerweise nimmt der Mittelabfluss gegen Ende des Jahres deutlich zu. Dies liegt insbesondere an der Tatsache, dass Infrastrukturmaßnahmen im Regelfall zwischen April und Oktober baulich umgesetzt werden, sodass eine finanzielle Abrechnung von Projekten meist erst im Herbst/Winter möglich ist.

Es besteht ein Priorisierungskonzept für die Umsetzung des Radvorrangnetzes, welches pro Bezirk eine Priorisierungsliste als Arbeitsgrundlage ermittelt. Den Bezirken wurden die entsprechenden Listen zur Auswahl von neuen Radverkehrsmaßnahmen Anfang 2023 zur Verfügung gestellt. Da das Priorisierungskonzept gemäß den Richtlinien der Regierungspolitik derzeit überarbeitet werden soll, stehen aktuell keine aussagekräftigen Priorisierungslisten zur Verfügung.

Kapitel	Titel	Einzelmaßnahme	Bezirk	Stand der Maßnahme	Gesamtkosten der Maßnahme	Beginn der Maßnahme	Ende der Maßnahme	Mittelabfluss bis 31.08.2023	Prognostizierter Mittelabfluss für 2023	Ansatz (Senatsbeschluss) 2024	Ansatz (Senatsbeschluss) 2025	Finanzbedarf 2026	Länge je Netzkategorie	Führungsform	Bemerkungen
0730	52108	Radverkehrsanlagen Hohenzollerndamm zwischen Fehrbelliner Platz und Sächsische Straße	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	509.522,00 €	21.02.2020	2023/2024 (Abrechnung)	12.750,17 €		496.771,83 €			20 m (Ergänzungnetz)	baulich getrennter Radweg	
0730	52108	Verbreiterung der Bussonderfahrstreifen in der Hardenbergstraße zwischen Jebensstraße und Ernst-Reuter-Platz und Erweiterung der	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	48.000,00 €	05.08.2020	2023/2024 (Abrechnung)	12.791,98 €		35.208,02 €			817 m (Ergänzungnetz)	BSF	
0730	52108	Sanierung des Radwegs der Hardenbergstraße zw. Jebensstraße und Joachimsthaler Straße (Richtung Joachimsthaler Straße)	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	25.000,00 €	09.07.2018	2023/2024 (Abrechnung)	- €		25.000,00 €			49 m (Ergänzungnetz)	Schutzstreifen	
0730	52108	Planungsleistungen für die Sanierung des Radwegs Spandauer Damm zwischen Sophie-Charlotten-Straße und Nithackstraße	Charlottenburg-Wilmersdorf	Maßnahme abgeschlossen	14.790,00 €		2023	14.790,00 €		- €			430 m (Ergänzungnetz)	Radfahrstreifen und baulich getrennter Radweg	
0730	52108	Sanierung der Radwege im Knotenpunktbereich Bundesallee/Hohenzollerndamm/Nachodstraße/Pariser Straße/Regensburger Straße	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	531.957,82 €	03.07.2018	2023/2024 (Abrechnung)	516.957,82 €		15.000,00 €			82 m (Sonstiges)	baulich getrennter Radweg	
0730	52108	Planung Sanierung der Radwege in der Detmolder Straße zwischen Blissestraße und Mecklenburgische Straße	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	56.220,09 €	10.08.2017	2023/2024 (Abrechnung)	29.556,92 €		26.663,17 €			634 m (Sonstiges)	baulich getrennter Radweg	
0730	52108	Errichten von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 10 Standorten	Charlottenburg-Wilmersdorf	Maßnahme abgeschlossen	49.385,00 €		2022	49.385,00 €							
0730	52108	Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Straße „Salzifer“ (Aufstellen von Sperrpfosten zur Verhinderung von vorschriftswidrigem Parken)	Charlottenburg-Wilmersdorf	Maßnahme abgeschlossen	93.367,96 €		2022	93.367,96 €		- €					
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Weststraße zwischen Bundesplatz und Prinzregentenstraße (Südseite)	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	136.000,00 €	27.07.2022	2023/2024 (Abrechnung)	65.605,29 €	70.394,71 €	- €			125 m (Sonstiges)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Errichtung einer Fahrradstraße in der Fasanenstraße zwischen Lietzenburger Straße und Hohenzollerndamm	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	200.000,00 €	14.09.2022	2024/2025 (Abrechnung)	65.490,02 €	134.509,98 €	- €			573 m (Vorrangnetz)	Fahrradstraße	
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Kantstraße zwischen Wilmersdorfer Straße und Joachimsthaler Straße	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.350.000,00 €	19.04.2023	2024/2025	- €		350.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	404 m (Vorrangnetz) 550 m (Ergänzungnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Lückenschluss RR 10 in der Dresdener Straße von der Dresdener Straße 176 und 177	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	60.040,14 €	09.01.2019	2023/2024 (Abrechnung)	1.899,72 €		58.140,42 €			54 m (Vorrangnetz)	gemeinsamer Geh- und Radweg	
0730	52108	Fahrradstraße Südsterne-Mariannenplatz	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	208.662,02 €		2022	208.662,02 €					1.697 m (Vorrangnetz) 321 m (Sonstiges)	Fahrradstraße	
0730	52108	Markierung der Radverkehrsanlagen an der Straße Hallesches Ufer	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	316.187,00 €		2022	316.187,00 €					619 m (Vorrangnetz) 78 m (Sonstiges)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Asphaltierung eines Rad- und Gehwegs im Zuge der Wannseeroute zwischen Wilhelmstraße und Stresemannstraße (Ergänzung Beleuchtung)	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	30.000,00 €		2022	30.000,00 €							
0730	52108	Markierung von überwiegend durch Sperrpfosten geschützten Radfahrstreifen im Straßen-zug Kleiststraße-Bülowstraße zwischen	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	906.384,08 €		2022	906.384,08 €					1.655 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen, Zweirichtungsradweg und Fahrradstraße	
0730	52108	LSA-Knoten Blücherstr./Zossener Str.	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	34.059,85 €		2022	34.059,85 €							
0730	52108	Fahrradstraßen Palisanderstraße - Weiderweg - Rigauer Straße	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	199.143,37 €		2022	199.143,37 €					3.045 m (Ergänzungnetz)	Fahrradstraße	
0730	52108	Sanierung des Radwegs in der Möckernstraße von Yorkstraße bis Hornstraße (Seitenraum auf der östlichen Straßenseite) Zusatz nur für uns	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	165.454,68 €		2022	165.454,68 €					89 m (Sonstiges)	baulich getrennter Radweg	
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen auf dem Kottbusser Damm zwischen Maybachufer und Hermannplatz – beidseitig (ehemals Geschützter	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	461.000,00 €		2022	461.000,00 €					952 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Sanierung des Radwegs auf der Ostseite des Mehringdammes zwischen Bergmannstraße und Gneisenaustraße	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	524.774,69 €	04.12.2020	2023	524.774,69 €		- €			170 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg	
0730	52108	Bauliche Protektion im Bereich Oberbaumstraße und -brücke	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	268.420,21 €	27.04.2021	2023	268.420,21 €		- €			261 m (Vorrangnetz) 171 m (Ergänzungnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Sanierung des Radweges in der Oranienstraße zwischen Alte Jakobstraße und Stallschreiberstraße (Seitenraum auf der	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	706.483,86 €	17.05.2019	2023/2024 (Abrechnung)	501.754,00 €		204.729,86 €			296 m (Sonstiges)	baulich getrennter Radweg	

0730	52108	Markierung von RVA in der Hasenheide	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	631.159,94 €		2022	631.159,94 €					542 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Radverkehrsanlagen und Schaffung von Liefer- und Kurzparkmöglichkeiten im Ortsteil Friedrichshain Nord	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	238.851,82 €	10.05.2019	2023/2024 (Abrechnung)	202.205,71 €	36.646,11 €	- €					
0730	52108	Markierung der Radverkehrsanlagen an den Straßen Schöneberger Ufer, Tempelhofer Ufer und Waterloo Ufer	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	896.818,83 €	19.10.2020	2023/2024 (Abrechnung)	863.438,88 €	33.379,95 €	- €			547 m (Vorrangnetz) 217 m (Ergänzungsnetz) 630 m (Sonstiges)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Radverkehrsanlagen und Schaffung von Liefer- und Kurzparkmöglichkeiten im Ortsteil Friedrichshain Süd	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	216.922,20 €	10.05.2019	2023/2024 (Abrechnung)	212.732,71 €	4.189,49 €	0,00 €					
0730	52108	Geschützte Radverkehrsanlagen in der Tamara-Danz-Straße (beidseitig)	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	110.418,19 €	13.06.2019	2023/2024 (Abrechnung)	85.418,19 €	25.000,00 €	- €			515 m (Sonstiges)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Markierung der Radverkehrsanlage in der Frankfurter Allee zwischen Niederbarnimstraße und Jessener Straße (Seitenraum auf der	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	406.492,31 €	03.07.2019	2023/2024 (Abrechnung)	395.157,56 €	11.334,75 €	- €			456 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Markierung von Geschützten Radfahrstreifen in der Prinzenstraße zwischen Ritterstraße und Moritzplatz	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	149.685,00 €	28.07.2022	2023/2024 (Abrechnung)	143.685,00 €		6.000,00 €			208 m (Ergänzungsnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Markierung von Geschützten Radfahrstreifen am Stralauer Platz	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	454.284,93 €	03.08.2022	2023/2024 (Abrechnung)	302.984,38 €	151.300,55 €	- €					
0730	52108	Verstetigung des Popup - Radwegs Frankfurter Allee	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	330.000,00 €	28.07.2022	2023/2024 (Abrechnung)	326.915,08 €	3.084,92 €	0,00 €			252 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Errichtung von Geschützten Radfahrstreifen auf der Michaelbrücke (Phase 1+2)	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	80.000,00 €	14.03.2023	2024/2025 (Abrechnung)	- €		80.000,00 €			60 m (Ergänzungsnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Markierung von RVA in der Scharnweberstraße zwischen Weichselstraße und Gürtelstraße	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	300.000,00 €	15.03.2023	2023/2024 (Abrechnung)	68.868,79 €	100.000,00 €	131.131,21 €			552 m (Sonstiges)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Radfahrstreifen Revelar Straße zwischen Warschauer Straße und Modersohnstraße	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	436.673,36 €	19.04.2023	2023/2024 (Abrechnung)	- €	100.000,00 €	336.673,36 €			578 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Markierung und Sanierung der Fläche von Radfahrstreifen in der Friedenstraße zwischen Weinstraße und Am Friedrichshain (Nordseite)	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	94.740,42 €	13.07.2023	2023	94.740,42 €					95 m (Vorrangnetz)	Radfahrstreifen	
0730	52108	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Stallschreiber Straße	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	85.000,00 €	07.06.2023	2023/2024 (Abrechnung)	- €		85.000,00 €			350 m (Vorrangnetz)	Fahrradstraße	
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen (fortlaufend mit zunehmend neuen Standorten)	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	600.825,41 €	2021 fortlaufende Maßnahme	2023/2024 (Abrechnung)	529.372,43 €	71.452,98 €	- €					
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen 2-2023 (fortlaufend mit zunehmend neuen	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	80.000,00 €		2023		80.000,00 €	- €					
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 1 Standort	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	135.000,00 €	02.02.2023	2024	- €		135.000,00 €					
0730	52108	Sanierung des Radwegs in der Falkenberger Chaussee von S-Bahnhof Hohenschönhausen bis Pablo-Picasso-Straße (Südseite)	Lichtenberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	126.000,00 €	13.02.2015	abhängig von BVG Rückbau Busspur	30.145,28 €		95.854,72 €			94 m (Vorrangnetz)	Radfahrstreifen	
0730	52108	Planung Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Scheffelstraße im Anschluss an die Straßenbahnerneuerung	Lichtenberg	Maßnahme abgeschlossen	72.609,04 €			72.609,04 €					495 m (Ergänzungsnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Sanierung des Radwegs in der Zingster Straße (Westseite) zwischen Barther Straße und Falkenberger Chaussee (Verbreiterung und	Lichtenberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	131.100,00 €	18.07.2022	2023/2024 (Abrechnung)	5.327,75 €		125.772,25 €			150 m (Vorrangnetz) 205 m (Ergänzungsnetz)	baulich getrennter Radweg	
0730	52108	Sanierung der Radwege in der Gülzower Straße	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	170.000,00 €	09.08.2018	2023/2024 (Abrechnung)	139.583,59 €		30.416,41 €			164 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen und Radfahrstreifen	
0730	52108	Sanierung des Radwegs am Knotenpunkt Märkische Allee / Alt-Biesdorf (Markierung von Radfahrstreifen, Bau von Auf- und	Marzahn-Hellersdorf	Maßnahme abgeschlossen	192.587,28 €		2022	192.587,28 €					944 m (Sonstiges)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Bitterfelder Straße (Brückenbereich, südliche Richtungsfahrbahn, Fahrtrichtung Ost)	Marzahn-Hellersdorf	Maßnahme abgeschlossen	31.448,40 €		2022	31.448,40 €					85 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an div Standorten	Marzahn-Hellersdorf	Maßnahme abgeschlossen	265.033,13 €		2022	265.033,13 €							
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an div Standorten	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	61.153,00 €		2023		61.153,00 €						

0730	52108	Sanierung des Radwegs TR7 zwischen Mehrower Allee und Havemannstraße nördlicher Abschnitt	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	848.151,99 €	21.04.2017	2023/2024 (Abrechnung)	833.418,14 €		14.733,85 €			838 m (Vorrangnetz)	Sonderweg
0730	52108	Planung Sanierung des Radwegs in der Führer Straße (Nordwestseite)	Mitte	finanzierte Maßnahme (Planung)	8.806,00 €			8.806,00 €		- €			226 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg
0730	52108	Planung San. Radweg Stromstraße zw. Lessingbrücke und KP Stromstr/Alt-Moabit	Mitte	finanzierte Maßnahme (Planung)	85.964,97 €	08.10.2018	2023/2024 (Abrechnung)	70.964,97 €		15.000,00 €			127 m (Vorrangnetz)	Radfahrstreifen
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Amrumer Straße	Mitte	finanzierte Maßnahme (Bau)	217.000,00 €	21.01.2020	2023/2024 (Abrechnung)	155.329,18 €	61.670,82 €	- €			561 m (Ergänzungsnetz)	Radfahrstreifen und geschützter Radfahrstreifen
0730	52108	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Triftstraße/Gerichtsstraße zwischen Torfstraße und Nettelbeckplatz	Mitte	finanzierte Maßnahme (Bau)	446.000,00 €	28.07.2022	2023/2024 (Abrechnung)	276.073,38 €	60.000,00 €	109.926,62 €			1.409 m (Ergänzungsnetz)	Fahrradstraße
0730	52108	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Charlottenstraße zwischen Unter den Linden und Leipziger Straße (9010100)	Mitte	finanzierte Maßnahme (Bau)	215.975,41 €	08.08.2022	2023/2024 (Abrechnung)	96.846,10 €	25.000,00 €	94.129,31 €			700 m (Vorrangnetz)	Fahrradstraße
0730	52108	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Lynarstraße zwischen Tegeler Straße und Müllerstraße	Mitte	finanzierte Maßnahme (Bau)	107.000,00 €	27.09.2022	2024/2025 (Abrechnung)	- €		50.000,00 €	57.000,00 €		493 m (Ergänzungsnetz)	Fahrradstraße
0730	52108	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Kleine Hamburger Straße zwischen Linienstraße und Torstraße	Mitte	finanzierte Maßnahme (Bau)	37.000,00 €	30.08.2023	2023		37.000,00 €				558 m (Ergänzungsnetz)	Fahrradstraße
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 16 Standorten	Mitte	finanzierte Maßnahme (Bau)	167.788,50 €	09.01.2023	2023/2024 (Abrechnung)	1.844,67 €	65.943,83 €	100.000,00 €				
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 8 Standorten	Mitte	finanzierte Maßnahme (Bau)	109.359,55 €	09.01.2023	2023/2024 (Abrechnung)	- €		109.359,55 €				
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Hermannstraße zwischen Thomasstraße und Werbellinstraße	Neukölln	finanzierte Maßnahme (Bau)	295.000,00 €	21.03.2023	2024/2025 (Abrechnung)	- €		95.000,00 €	200.000,00 €		235 m (Vorrangnetz) 474 m (Ergänzungsnetz)	geschützter Radfahrstreifen
0730	52108	Markierung von RVA in der Blaschoallee beidseitig zwischen Britzer Damm und Riesestraße (Nordseite bzw. Buschkrugallee	Neukölln	Maßnahme abgeschlossen	151.857,48 €		2022	151.857,48 €					307 m (Ergänzungsnetz) 338 m (Sonstiges)	geschützter Radfahrstreifen
0730	52108	Markierung von Radfahrstreifen in der Karl-Marx Straße zwischen Weichselstraße und Hermannplatz	Neukölln	Maßnahme abgeschlossen	180.184,31 €		2022	180.184,31 €					595 m (Vorrangnetz)	Radfahrstreifen und geschützter Radfahrstreifen
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Hermannstraße zwischen Glasower Straße und Leinestraße	Neukölln	finanzierte Maßnahme (Bau)	448.447,00 €	23.06.2021	2023/2024 (Abrechnung)	302.509,30 €		145.937,70 €			430 m (Ergänzungsnetz) 503 m (Sonstiges)	geschützter Radfahrstreifen
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung dazugehörigen Verkehrsflächen an diversen Standorten	Neukölln	finanzierte Maßnahme (Bau)	49.000,00 €	29.08.2022 fortlaufende Maßnahme	2023/2024 (Abrechnung)	18.205,81 €		30.794,19 €				
0730	52108	Errichtung einer Fahrradstraße in der Ossietzkystraße einschließlich einer Baubegleitmaßnahme	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	223.970,79 €	16.10.2019	2023/2024 (Abrechnung)	223.970,79 €		- €			654 m (Vorrangnetz) 40 m (Sonstiges)	Fahrradstraße
0730	52108	Mehrkosten Ossietzkystraße	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	47.104,37 €	07.06.2023	2023/2024 (Abrechnung)	- €		47.104,37 €				
0730	52108	Markierung von Radfahrstreifen in der Berliner Straße und in der Pasewalker Straße zwischen Schönhauser Straße und Eweststraße	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	255.162,38 €	10.10.2017	2023/2024 (Abrechnung)	250.403,04 €		4.759,34 €			952 m (Ergänzungsnetz)	Radfahrstreifen
0730	52108	Fahrradstraße Oderberger Straße	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	92.953,69 €	25.08.2021	2023/2024 (Abrechnung)	92.703,31 €		250,38 €			542 m (Ergänzungsnetz)	Fahrradstraße
0730	52108	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Bizetstraße	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	236.101,34 €	14.06.2021	2023/2024 (Abrechnung)	194.192,97 €	41.908,37 €	- €			1.268 m (Vorrangnetz)	Fahrradstraße
0730	52108	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Stargarder Straße zwischen Schönhauser Allee und Prenzlauer Allee	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	276.967,44 €	04.03.2021	2023/2024 (Abrechnung)	152.301,70 €		124.665,74 €			850 m (Vorrangnetz) 171 m (Ergänzungsnetz)	Fahrradstraße
0730	52108	Radwegeverbindung zwischen der Sackgasse Falkenberger Straße und der Hansastraße	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	55.000,00 €	28.03.2023	2023/2024 (Abrechnung)	2.656,44 €	52.343,56 €	- €			10 m (Sonstiges)	baulich getrennter Geh- und Radweg
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an diverse Standorten, Arbeitspaket 1-2021	Pankow	Maßnahme abgeschlossen	159.033,48 €		2022	159.033,48 €						
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 2 Standorten, Arbeitspaket 5-2020	Pankow	Maßnahme abgeschlossen	77.072,24 €		2022	77.072,24 €						
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung dazugehörigen Verkehrsflächen an diversen Standorten	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	342.470,86 €	14.11.2022 fortlaufende Maßnahme	2023/2024 (Abrechnung)	158.685,83 €		183.785,03 €				

0730	52108	Sanierung der Radwegeverbindung zwischen dem Tornower Weg und dem Wilhelmshäuser Damm, incl. Ersatzbaumpflanzung und	Reinickendorf	Maßnahme abgeschlossen	110.155,94 €		2022		110.155,94 €				42 m (Ergänzungsnetz)	baulich getrennter Radweg
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Ollenhauerstraße zwischen Humboldtstraße und Blunckstraße (9120061)	Reinickendorf	Maßnahme abgeschlossen	70.098,75 €		2022		70.098,75 €				1.102 m (Vorrangnetz)	Radfahrstreifen
0730	52108	Markierung der Radverkehrsanlagen in Berlin-Tegel, Bernauer Straße, Höhe Supermarkt (EDEKA)	Reinickendorf	Maßnahme abgeschlossen	10.794,66 €		2022		10.794,66 €				31 m (Sonstiges)	geschützter Radfahrstreifen
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 6 Standorten	Reinickendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	43.317,73 €		2023		38.726,65 €	4.591,08 €	- €			
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen an mehreren Standorten	Spandau	Maßnahme abgeschlossen	35.323,99 €		2022		35.323,99 €					
0730	52108	Sanierung der Radverkehrsanlagen in der Streitstraße zwischen Rauchstraße und Mertenstraße einschließlich Herstellung einer	Spandau	Maßnahme abgeschlossen	4.926,60 €		2022		4.926,60 €				414 m (Vorrangnetz)	Radfahrstreifen
0730	52108	Sanierung RVA in der Falkenseer Chaussee zw. Zeppelinstraße und GERMERSHEIMER WEG (Südseite)	Spandau	Maßnahme abgeschlossen	72.112,57 €		2022		72.112,57 €				63 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg
0730	52108	Sanierung der Radverkehrsanlagen im Magistratsweg	Spandau	Maßnahme abgeschlossen	12.245,10 €		2022		12.245,10 €				983 m (Vorrangnetz) 370 m (Ergänzungsnetz)	Radfahrstreifen
0730	52108	Sanierung der Radwege im Siemensdamm und in der Nonnendammallee von Rohrdamm bis Nikolaus-Groß-Weg	Spandau	Maßnahme abgeschlossen	8.806,00 €		2022		8.806,00 €				1.011 m (Ergänzungsnetz)	baulich getrennter Radweg
0730	52108	Sanierung der Radverkehrsanlagen Dahlemer Weg zwischen Mörchinger Straße und Curtiusstraße (Anlage von Schutzstreifen und	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	408.476,68 €	12.02.2015	2023/2024 (Abrechnung Wartung)		390.289,29 €	18.187,39 €	- €		494 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen
0730	52108	Sanierung des Radwegs in der Clayallee zwischen Finkenstraße und Pücklerstraße (Seitenraum auf der östlichen Straßenseite)	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	180.951,29 €	09.07.2020	2023/2024 (Abrechnung)		175.022,55 €	5.928,74 €	0,00 €		217 m (Ergänzungsnetz)	baulich getrennter Radweg
0730	52108	Radfahrstreifen entlang des Straßenzugs Kaiser-Wilhelm-Straße – Attlastraße zwischen Leonorenstraße und Steglitzer Damm	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	70.000,00 €	27.09.2021	2023/2024 (Abrechnung)		56.951,68 €	13.048,32 €	- €		990 m (Vorrangnetz) 100 m (Ergänzungsnetz) 508 m (Sonstiges)	Radfahrstreifen
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Potsdamer Chaussee - Potsdamer Straße zwischen Lindenthaler Allee und ca. 100m hinter	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	195.464,42 €	28.07.2022	2023		195.464,42 €		- €		421 m (Ergänzungsnetz)	Radfahrstreifen
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Albrechtstraße zwischen Steglitzer Damm und Neue Filandastraße (Nordostseite)	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	82.000,00 €	28.09.2022	2023/2024 (Abrechnung)		65.368,74 €	16.631,26 €	- €		21 m (Ergänzungsnetz) 245 m (Sonstiges)	Radfahrstreifen
0730	52108	Radfahrstreifen entlang des Steglitzer Damms zwischen Bismarckstraße und Munsterdamm (Markierung, Beschilderung und	Steglitz-Zehlendorf	Maßnahme abgeschlossen	117.589,49 €		2022		117.589,49 €				309 m (Ergänzungsnetz) 303 m (Sonstiges)	Radfahrstreifen
0730	52108	Sanierung des Radwegs in der Clayallee zwischen Im Dol und Starstraße (Verbreiterung und zum Teil Ersatz von Radfahrstreifen)	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	220.000,00 €	09.08.2022	2024 (Abrechnung)		- €		220.000,00 €		168 (Ergänzungsnetz)	baulich getrennter Radweg
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen an diversen Standorten	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	152.097,56 €	12.06.2018	2023/2024 (Abrechnung)		131.106,93 €	20.990,63 €	- €			
0730	52108	Radverkehrsanlagen in der Zehrendorfer Straße – Sänthisstraße von Buckower Chaussee bis Richard-Tauber-Damm	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	239.000,00 €	11.01.2018	2023/2024 (Abrechnung)		10.027,00 €		228.973,00 €		1.602 m (Ergänzungsnetz)	Radfahrstreifen
0730	52108	Einrichtung einer Querungshilfe und Asphaltierung der Fahrbahnen im Bereich des Knotenpunkts Alt-Tempelhof /	Tempelhof-Schöneberg	Maßnahme abgeschlossen	19.400,00 €		2022		19.400,00 €					
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Kolonnenstraße zwischen Leberstraße und Loewenhardtamm sowie im benachbarten	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	210.000,00 €	02.10.2020	2023/2024 (Abrechnung)		150.802,59 €	59.197,41 €	- €		717 m (Ergänzungsnetz)	geschützter Radfahrstreifen und BSF
0730	52108	Sanierung des Radwegs in der Goebenstraße von Bülowstraße bis Kulmer Straße (Seitenraum auf der nördl. Straßenseite)	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	85.000,00 €	13.10.2020	2023/2024 (Abrechnung)		80.690,70 €	4.309,30 €	- €		46 m (Sonstiges)	baulich getrennter Radweg
0730	52108	Radfahrstreifen entlang des Mariendorfer Damms zwischen Ullsteinstraße und Alt-Mariendorf (Anpassung der im Zuge des	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	460.000,00 €	02.06.2021	2023/2024 (Abrechnung)		180.001,36 €	100.000,00 €	179.998,64 €		1.403 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen
0730	52108	Planung Radwegverbindung entlang Teltowkanal zwischen Maulbronner Ufer und Ringstraße und entlang der Dresdner Bahn und Marienpark	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Planung)	15.850,00 €	22.02.2017	2024		8.613,22 €		7.236,78 €		910 m (Vorrangnetz) 974 m (Sonstiges)	Sonderweg
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen + dazugehörigen Verkehrsflächen 3 Standorten	Tempelhof-Schöneberg	Maßnahme abgeschlossen	574.847,38 €		2022		574.847,38 €					
0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an diversen Standorten	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	170.000,00 €	28.03.1923	2023/2024 (Abrechnung)		- €		170.000,00 €			

0730	52108	Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Herrichtung der dazugehörigen Verkehrsflächen an 20 Standorten	Treptow-Köpenick	finanzierte Maßnahme (Bau)	71.200,00 €	14.06.2021	2023/2024 (Abrechnung)	34.484,86 €		36.715,14 €					
0730	52108	Markierung der Radverkehrsanlagen in der Müggelheimer Straße von wendenschlossstraße bis Pablo-Neruda-Straße	Treptow-Köpenick	Maßnahme abgeschlossen	24.222,46 €		2022	24.222,46 €				181 m (Ergänzungsnetz)	Radfahrstreifen		
0730	52108	Farbliche Einfärbung der vorhandenen Radverkehrsanlage in der Schnellerstraße zwischen Fennstraße und Bruno-Bürgei-Weg	Treptow-Köpenick	Maßnahme abgeschlossen	188.623,65 €		2022	188.623,65 €				1.139 m (Vorrangnetz)	Schutzstreifen		
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Edisonstraße und in der Spreestraße in Schöneeweide	Treptow-Köpenick	finanzierte Maßnahme (Bau)	160.000,00 €	12.03.2018	2023/2024 (Abrechnung)	133.728,95 €		26.271,05 €		881 m (Vorrangnetz) 856 m (Ergänzungsnetz)	Radfahrstreifen und Schutzstreifen		
0730	52108	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Michael-Brückner-Straße/Adlgerstell von Brückenstraße bis Rudower Chaussee (9090075)	Treptow-Köpenick	finanzierte Maßnahme (Bau)	300.000,00 €	15.07.2022	2023/2024 (Abrechnung)	233.283,80 €		66.716,20 €		1.526 m (Vorrangnetz) 52 m (Ergänzungsnetz)	Radfahrstreifen und geschützter Radfahrstreifen		
0730	52108	Neue Radwegefurten Holzhauser Str./A 111 (13023/17)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	320.381,79 €		2023/2024 (Abrechnung)	- €		320.381,79 €					
0730	52108	LSA Potsdamer Str/Alvenslebenstr-Winterfeldtstr (14181/18)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	115.853,64 €		2023/2024 (Abrechnung)	- €		115.853,64 €					
0730	52108	Alrutz Begleituntersuchung	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	910.607,58 €		2023/2024 (Abrechnung)	858.927,03 €		51.680,55 €					
0730	52108	Sammelaufträge			54.344,78 €			54.344,78 €		- €					
0730	52108	Furten zur Querung des Kaiserdamms (13580/17)			5.207,90 €			5.207,90 €		- €					

Zwischensumme: 24.043.927,79 € 16.531.096,52 € 1.469.197,15 € 4.786.634,12 € 757.000,00 € 500.000,00 €

Übersicht zu Kapitel 0730 72016

Stand: finanzierte Maßnahmen DHH 22/23

Bericht 59 für MV 2. Lsg 24-25_Anlage 02

Kapitel	Titel	Einzelmaßnahme	Bezirk	Stand der Maßnahme	Gesamtkosten der Maßnahme	Anteil Fördermittel in Euro	Beginn der Maßnahme	Ende der Maßnahme	Mittelabfluss bis 31.08.2023	Prognostizierter Mittelabfluss für 2023	Ansatz (Senatsbeschluss) 2024	Ansatz (Senatsbeschluss) 2025	Finanzbedarf 2026	Länge je Netzkategorie	Führungsform	Bemerkungen
0730	72016	Bau von Zweirichtungsradwegen im Zuge der Prinzregentenstraße im Bereich Volkspark und an der Durlacher Straße zur Verhinderung von	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	92.566,77 €		11.01.2018	2023/2024 (Abrechnung)	73.158,92 €		19.407,85 €			77 m (Ergänzungsnetz)	Zweirichtungsradweg	
0730	72016	Planung Ausbau der Radwege am Goerdelerdamm zwischen Jakob-Kaiser-Platz und Seestraße Umsetzung steht noch aus	Charlottenburg-Wilmersdorf	Planung abgeschlossen Umsetzung noch nicht finanziert	46.331,61 €		31.07.2017	2023/2024 (Abrechnung)	46.331,61 €		- €			236 m (Vorrangnetz) 158 m (Ergänzungsnetz) 782 m (Sonstiges)	gemeinsamer Geh- und Radweg	
0730	72016	Radverkehrsanlagen im Zuge der Fahrradrouten TR 5 zwischen Friedrichshaller Straße und Warnemünder Straße	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	285.503,78 €		27.04.2015	2023/2024 (Abrechnung)	8.946,42 €		276.557,36 €			69 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg	
0730	72016	Planung Markierungs-, Beschilderungs- und Protektionsarbeiten in der Kantstraße zwischen Joachimsthaler Straße und Wilmersdorfer Straße	Charlottenburg-Wilmersdorf	Maßnahme abgeschlossen	165.777,89 €			2023	165.777,89 €					404 m (Vorrangnetz) 550 m (Ergänzungsnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Öffnung der Fasanenstraße für Radfahrer (Freigabe der Einbahnstraße für Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen)	Charlottenburg-Wilmersdorf	Maßnahme abgeschlossen	103.941,49 €			2022	103.941,49 €					573 m (Vorrangnetz)	Fahrradstraße	
0730	72016	Lichtenberger Straße Nord	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	417.149,10 €			2022	417.149,10 €					346 m (Ergänzungsnetz)	Radfahrstreifen und geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Radverkehrsanlagen Stralauer Allee zwischen Ehrenbergstraße und Eisenbrücke (Südseite) Umsetzung noch nicht eingereicht	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	934.992,39 €		27.02.2018	2023/2024 (Abrechnung)	673.804,76 €	100.000,00 €	161.187,63 €			545 m (Vorrangnetz)	Radfahrstreifen und baulich getrennter Radweg	
0730	72016	BVG-Konto Anlage von Radfahrstreifen in der Gitschiner Straße und in der Skalitzer Straße von Lindenstraße/Zossener Brücke bis Kottbusser	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.696.000,00 €		20.12.2016	2024/2025 (Abrechnung)	1.292.573,12 €	50.000,00 €	150.000,00 €	203.426,88 €		1.975 m (Ergänzungsnetz)	Radfahrstreifen	
0730	72016	Anlage von Radfahrstreifen in der Gitschiner Straße und in der Skalitzer Straße von Lindenstraße/Zossener Brücke bis Kottbusser	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.260.000,00 €		20.12.2016	2024/2025 (Abrechnung)	583.899,88 €	50.000,00 €	300.000,00 €	326.100,12 €		1.975 m (Ergänzungsnetz)	Radfahrstreifen	
0730	72016	Gründerneuerung Jugendverkehrsschule Wiener Straße	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	503.635,96 €		21.02.2020	2023/2024 (Abrechnung)	498.515,96 €		5.120,00 €					
0730	72016	Planung Geschützter Radfahrstreifen Mühlenstraße zwischen Straße der Pariser Kommune und Oberbaumbrücke (vor East-Side-	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Planung)	107.001,82 €		15.05.2018	Planung 2023/2024	91.092,74 €		15.909,08 €			1.246 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Herstellung von Radverkehrsanlagen Paul- und Paula-Ufer mit Anschluss Kynaststraße	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	287.000,00 €		07.08.2020	2024/2025 (Abrechnung)	- €		100.000,00 €	187.000,00 €		100 m (Vorrangnetz) 145 m (Ergänzungsnetz)	Sonderweg	
0730	72016	Radwegeverbindung Hornstraße-Yorkstraße einschließlich Markierungsergänzung in der Großeerenstraße im LSA-Bereich und	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	173.000,00 €		15.03.2021	2024/2025 (Abrechnung)	- €		73.000,00 €	100.000,00 €		89 m (Vorrangnetz)	Schutzstreifen	
0730	72016	Radverkehrsanlagen Karlshorster Straße zwischen Hauptstraße und Türschmidtstraße	Lichtenberg	Maßnahme abgeschlossen	445.304,62 €			2022/2023 (Abrechnung)	445.304,62 €					128 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg	
0730	72016	Planung Bau eines Radwegs zwischen der Seefelder Straße und dem Knotenbereich Wartenberger Straße / Malchower Weg	Lichtenberg	finanzierte Maßnahme (Planung)	7.426,36 €		22.03.2017	2024/2025 (Abrechnung)	5.765,22 €		1.661,14 €			106 m (Ergänzungsnetz)	noch nicht festgelegt	
0730	72016	Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Scheffelstraße im Anschluss an die Straßenbahnerneuerung	Lichtenberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	881.000,00 €		09.07.2021	2024/2025 (Abrechnung)	- €		700.000,00 €	181.000,00 €		495 m (Ergänzungsnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Radverkehrsanlagen Siegfriedstraße zwischen Rüdigerstraße und Bornitzstraße	Lichtenberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.038.000,00 €		10.02.2023	2024/2025 (Abrechnung)	- €		700.000,00 €	338.000,00 €		495 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Planung Radverkehrsanlagen in der Marzahner Chaussee zwischen Bezirksgrenze und Allee der Kosmonauten	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	46.642,50 €		22.03.2017	Planung 2023/2024	35.908,67 €		10.733,83 €			343 m (Ergänzungsnetz) 1.135 m (Sonstiges)	baulich getrennter Radweg	
0730	72016	Planung Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Landsberger Allee zwischen Dingelstädter Straße und Brücke über den Berliner Außenring	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	56.978,77 €		16.10.2019	Planung 2023/2024	22.232,75 €		34.746,02 €			813 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg	
0730	72016	Planung Erneuerung des Rad- und Gehwegs in der Menzelstraße parallel zur Ostbahneinschließlich Anbindung Fiorastraße und	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	54.997,24 €		31.07.2019	Planung 2023/2024	23.101,24 €	30.000,00 €	1.896,00 €			424 m (Sonstiges)	gemeinsamer Geh- und Radweg	
0730	72016	Planung von Radverkehrsanlagen in der Allee der Kosmonauten zwischen Eitelstraße und Elisabethstraße	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	103.883,39 €		19.04.2017	Planung 2023/2024	67.536,08 €		36.347,31 €			1.309 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Planungskosten Anbindung der Fahrradrouten TR6 und TR7 Umsetzung steht noch aus	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	85.013,24 €		15.07.1905	2023	85.013,24 €		- €					
0730	72016	Querung Hellersdorfer Straße und Anschluss Ernst-Bloch-Straße	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	126.000,00 €		20.03.2023	2023/2024 (Abrechnung)	- €	26.000,00 €	100.000,00 €			45 m (Sonstiges)	Zweirichtungsradweg	
0730	72016	Bau eines Rad- und Gehwegs im Münsterberger Weg von Myslowitzer Straße bis Neuenhagener Straße	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	189.877,91 €		28.04.2023	2023/2024 (Abrechnung)	169.877,91 €	20.000,00 €	- €			464 m (Ergänzungsnetz)	gemeinsamer Geh- und Radweg	

0730	72016	Planung Asphaltierung der Gartenstraße/ Gerichtsstraße zwischen Hochstraße und Liesenstraße zur Verbesserung der	Mitte	finanzierte Maßnahme (Planung)	14.070,10 €			Planung abgeschlossen	14.070,10 €		- €			359 m (Ergänzungsnetz)	Mischverkehr
0730	72016	Errichtung von geschützten Radfahrstreifen und sonstigen Radverkehrsanlagen in der Müllerstraße zwischen Seestraße und	Mitte	Maßnahme abgeschlossen	43.188,15 €			2022	43.188,15 €				1.268 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Planung BPU RVA Hermannstr zu Hermannplatz und Juliusstr HOAI gesamter Abschnitt 1-2 Erhöhung Bereich süd+mittler Abschnitt HOAI 3-	Neukölln	finanzierte Maßnahme (Planung)	145.999,30 €		16.03.2018	2023/2024 (Abrechnung)	120.578,89 €		25.420,41 €				
0730	72016	Neubau LSA 06135 Hermannstraße/Thomasstraße und Demontage LSA 06035 Hermannstr.(St.Thomas-Friedhof)	Neukölln	finanzierte Maßnahme (Bau)	320.000,00 €		25.04.2023	2024/2025 (Abrechnung)	- €		120.000,00 €	200.000,00 €			
0730	72016	Planung Radverkehrsanlagen in der Hermann-Hesse-Straße östlich Pastor-Niemöller-Platz und Asphaltierung des Güllwegs einschließlich	Pankow	finanzierte Maßnahme (Planung)	63.440,25 €		30.04.2020	Planung 2023/2024	39.725,55 €	23.714,70 €	- €		948 m (Vorrangnetz) 215 m (Ergänzungsnetz)	Fahrradstraße und geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Planung Radverkehrsanlagen in der Mühlenstraße	Pankow	finanzierte Maßnahme (Planung)	49.341,52 €		24.09.2019	Planung 2023/2024	27.580,48 €		21.761,04 €		1.342 m (Sonstiges)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Planung Radverkehrsanlagen Weg am Fließgraben, OT Blankenburg	Pankow	finanzierte Maßnahme (Planung)	43.403,48 €		27.11.2018	Planung 2023/2024	30.797,51 €		12.605,97 €		223 m (Ergänzungsnetz)	gemeinsamer Geh- und Radweg	
0730	72016	Planung Erneuerung der Radverkehrsanlagen in der Storkower Straße zwischen Kniprodestraße und Landsberger Allee	Pankow	finanzierte Maßnahme (Planung)	51.399,98 €		09.11.2018	Planung 2023/2024	37.110,23 €	14.289,75 €	- €		1.057 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg	
0730	72016	Herstellen von Radverkehrsanlagen in der Danziger Straße zwischen Prenzlauer Allee und Haus-Nr. 142 (100m westlich Bötzowstraße)	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.850.000,00 €		11.06.2020	2024/2025 (Abrechnung)	697.181,61 €	20.000,00 €	500.000,00 €	632.818,39 €	979 m (Ergänzungsnetz)	Radfahrstreifen	
0730	72016	Asphaltierung Schönholzer Weg zwischen Angerweg und Kastanienallee	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.145.000,00 €		23.09.2022	2024/2025 (Abrechnung)	- €	- €	445.000,00 €	700.000,00 €	463 m (Ergänzungsnetz)	Mischverkehr	
0730	72016	Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Oranienburger Straße bzw. im Oranienamm zwischen Wittenuaer Straße und Zabel-Krüger-	Reinickendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.385.500,00 €		11.03.2020	2024/2026 (Abrechnung)	25.771,99 €	- €	400.000,00 €	450.000,00 €	509.728,01 €	741 m (Ergänzungsnetz)	baulich getrennter Radweg
0730	72016	Asphaltierung der Fahrbahn in der Ernststraße zwischen Brückenauffahrt („Spindel“) und Berliner Straße	Reinickendorf	Maßnahme abgeschlossen	205.300,48 €			2022	205.300,48 €				236 m (Vorrangnetz)	Mischverkehr	
0730	72016	Asphaltierung der Schulzendorfer Straße zwischen Hermsdorfer Damm und Zieselweg	Reinickendorf	Maßnahme abgeschlossen	265.132,18 €			2022	265.132,18 €				289 m (Ergänzungsnetz)	Mischverkehr	
0730	72016	Asphaltierung der Fahrbahn in der Jörststraße zwischen Beatestraße und Theresenweg	Reinickendorf	Maßnahme abgeschlossen	223.427,92 €			2022	223.427,92 €				114 m (Ergänzungsnetz)	Mischverkehr	
0730	72016	Radverkehrsanlagen in der Kisselallee zwischen Pionierstraße und Radelandstraße	Spandau	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.217.010,15 €		14.10.2021	2024/2025 (Abrechnung)	11.505,72 €	- €	550.000,00 €	655.504,43 €	600 m (Ergänzungsnetz)	Radfahrstreifen und baulich getrennter Radweg	
0730	72016	Leistung Radweg (Teil 2)im Zuge LSA-Umbau Ferdinand-Friedensburg-Platz	Spandau	Maßnahme abgeschlossen	175.355,56 €			2022	175.355,56 €				540 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg	
0730	72016	Ausbau des Radwegs im Wilhelm-von-Siemens-Park parallel zur Dählmannstraße in Siemensstadt	Spandau	Maßnahme abgeschlossen	202.873,45 €		08.08.2022	2023	202.873,45 €		- €		141 m (Ergänzungsnetz)	Sonderweg	
0730	72016	Asphaltierung des Königswegs zwischen Hohentwielsteig und Anhaltiner Straße zur Herstellung einer Ergänzungsrouten für den	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	648.000,00 €		20.07.2018	2024/2025 (Abrechnung)	46.437,80 €	50.000,00 €	250.000,00 €	301.562,20 €	173 m (Vorrangnetz)	Mischverkehr	
0730	72016	Planung Vervollständigung der Radverkehrsanlagen im Bereich der Knotenpunkte Königsberger Straße - Lankwitzer	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	100.145,61 €		17.05.2017	Planung 2023/2024	28.574,75 €		71.570,86 €		990 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg	
0730	72016	Verkehrsversuch/ Radverkehrsanlagen Tempelhof Damms zw. Alt-Tempelhof und Ullsteinstraße	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.903.000,00 €		22.11.2018	2024/2025 (Abrechnung)	788.496,03 €	200.000,00 €	400.000,00 €	514.503,97 €	1.466 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Planung Bezirkliche Fahrradnebenroute NR2 – von Alt-Tempelhof bis FriedensplatzStraßenabschnitte	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Planung)	108.775,00 €		30.01.2018	Planung 2023/2024	66.888,27 €		41.886,73 €				
0730	72016	Fahrradfreundlicher Umbau der Parkstraße und Blumenthalstraße zwischen Parkanlage, Bosestraße und Friedensplatz (bezirkliche)	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	237.000,00 €		08.04.2019	2023/2024 (Abrechnung)	74.066,05 €	25.000,00 €	137.933,95 €		484 m (Sonstiges)	Mischverkehr	
0730	72016	Bau eines Zweirichtungsradwegs in der Straße Alt-Mariendorf zwischen Forddamm und Rathausstraße	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	332.900,01 €		17.05.2018	2023/2024 (Abrechnung)	2.690,00 €	300.000,00 €	30.210,01 €		64 m (Vorrangnetz)	Zweirichtungsradweg	
0730	72016	Planung Radfernweg Berlin-Leipzig 2. Bauabschnitt 3. Teilabschnitt Anschließung an die Monumentenbrücke	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Planung)	33.400,00 €		25.02.2014	Planung 2023/2024	23.534,98 €		9.865,02 €				
0730	72016	Bau eines Radwegs auf der Ostseite der Rummelburger Straße und der Rummelsburger Landstraße zwischen Treskowallee und	Treptow-Köpenick	finanzierte Maßnahme (Bau)	207.000,00 €		05.05.2015		120.890,57 €		86.109,43 €		883 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Planung Schaffung einer Radverkehrsanlage auf der Nordseite der Oberspreestraße zwischen Ende Nebenfahrbahn (gegenüber Silbergrasweg)	Treptow-Köpenick	finanzierte Maßnahme (Planung)	5.425,40 €			2022	5.425,40 €						
0730	72016	Planung RVA in der Fürstenwalder Allee zwischen Rialtoring und Lagunenweg	Treptow-Köpenick	finanzierte Maßnahme (Planung)	5.795,30 €		abgeschlossen		5.649,20 €		146,10 €		530 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg	

0730	72016	Sammelauftrag Planungen	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	316.765,31 €			2024/2025 (Abrechnung)	5.848,65 €	100.000,00 €	210.916,66 €			Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	Planung Markierung und Protektion von Radverkehrsanlagen in der Lichtenberger Straße	SenMVKU		85.912,46 €			2022	85.912,46 €	- €		601 m (Ergänzungsnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	RVA Pasewalker Straße	SenMVKU		197.900,00 €			2022	197.900,00 €	- €		148 m (Ergänzungsnetz)	noch nicht festgelegt	
0730	72016	LSA An der Wuhlheide-Lindenstr (Pyramidenbrücke) (13076/17)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	141.783,27 €			2024/2025 (Abrechnung)	30.827,67 €		110.955,60 €			Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	LSA Blumberger Damm/Altertreptower Str. und Frankenholzer Weg (16338/18, 16339/18)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	5.594,26 €			2024/2025 (Abrechnung)		5.594,26 €				Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	LSA Schöneberger Str/A100-Alboinstr (11710/16)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	185.000,00 €			2024/2025 (Abrechnung)			185.000,00 €			Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	LSA Schöneberger Str/Ringbahnstr (11711/16)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	55.187,92 €			2024/2025 (Abrechnung)		55.187,92 €				Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	Ausbau Radwege Strausberger Platz (13133/17, 12329/17)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	898.687,12 €			2024/2025 (Abrechnung)	797.466,20 €		101.220,92 €			Direktbeauftragung für LSA und ähnliches, Mehrkosten
0730	72016	Verbreiterung Blumberger Damm vor Glambecker Ring (12334/17)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	226.119,52 €			2024/2025 (Abrechnung)			226.119,52 €			Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	Radverkehrsbindung Torgauer Str./Dominicusstr. (16795/19)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	208.076,73 €			2024/2025 (Abrechnung)	- €		208.076,73 €			Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	BPU Erstellung GA Radwege und Fernradweg R1 Kofinanzierung	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	8.000.000,00 €	7.200.000,00 €		2024 (Abrechnung)						im Moment zu 100 % vorfinanziert, GRW Förderung vorgesehen
Zwischensumme:					30.410.935,27 €	7.200.000,00 €			12.641.875,45 €	909.004,45 €	5.949.857,92 €	5.832.205,42 €	509.728,01 €	

Übersicht zu Kapitel 2707 52108

Stand: 18.09.2023

Bericht 59 für MV 2. Lsg 24-25_Anlage 03

Kapitel	Titel	Titelbezeichnung	Einzelmaßnahme	Maßnahmekategorie	Bezirk	Stand der Maßnahme	Gesamtkosten der Maßnahme	Anteil Eigenanteil des Landes in Euro	Anteil Fördermittel vom Bund in Euro	Beginn der Maßnahme	Ende der Maßnahme	Mittelabfluss bis 31.08.2023	Prognostizierter Mittelabfluss für 2023	Ansatz (Senatsbeschluss) 2024	Ansatz (Senatsbeschluss) 2025	Länge je Netzkategorie	Führungsform	Bemerkungen
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Kantstraße zwischen Dernburgstraße und Wilmersdorfer Straße	Radverkehrsmaßnahme	Charlottenburg - Wilmersdorf	Maßnahme finanziert	906.000,00 €	226.500,00 €	679.500,00 €	20.04.2023	2024		- €	226.500,00		1.340 m (Sonstiges)	geschützter Radfahrstreifen und Radfahrstreifen	
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Errichtung von Fahrradabstellplätzen in der Kantstraße zwischen Dernburgstraße und Wilmersdorfer Straße	Radverkehrsmaßnahme	Charlottenburg - Wilmersdorf	Maßnahme finanziert	88.000,00 €	22.000,00 €	66.000,00 €	21.04.2023	2024		- €	22.000,00				
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Niederwallstraße zwischen Leipziger Straße und Hausvogteiplatz	Radverkehrsmaßnahme	Mitte	Maßnahme finanziert	112.500,00 €	28.125,00 €	84.375,00 €	20.07.2023	2024		14.000,00 €	14.125,00		369 m (Vorrangnetz)	Fahrradstraße	
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Oberwallstraße zwischen Hausvogteiplatz und Französische Straße	Radverkehrsmaßnahme	Mitte	Maßnahme finanziert	66.000,00 €	16.500,00 €	49.500,00 €	20.07.2023	2024		8.000,00 €	8.500,00		212 m (Vorrangnetz)	Fahrradstraße	
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Tucholskystraße zwischen Oranienburger Straße und Linienstraße	Radverkehrsmaßnahme	Mitte	Maßnahme finanziert	113.888,36 €	28.472,09 €	85.416,27 €	03.05.2023	2024		16.000,00 €	12.472,09		310 m (Vorrangnetz) 90 m (Sonstiges)	Fahrradstraße	
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Gartenstraße zwischen Invalidenstraße und Torstraße	Radverkehrsmaßnahme	Mitte	Maßnahme finanziert	165.000,00 €	41.250,00 €	123.750,00 €	31.07.2023	2024		20.000,00 €	21.250,00		558 m (Ergänzungnetz)	Fahrradstraße	
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Wallstraße zwischen Spittelmarkt und Brückenstraße	Radverkehrsmaßnahme	Mitte	Maßnahme finanziert	330.000,00 €	82.500,00 €	247.500,00 €	20.07.2023	2024		40.000,00 €	42.500,00		1.084 m (Vorrangnetz)	Fahrradstraße	
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Müllerstraße zwischen Lindower Straße und Fennstraße	Radverkehrsmaßnahme	Mitte	Maßnahme finanziert	95.000,00 €	23.750,00 €	71.250,00 €	02.03.2023	2023	18.067,13 €	5.682,87 €	0,00		222 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Müllerstraße zwischen Seestraße und Luxemburger Straße	Radverkehrsmaßnahme	Mitte	Maßnahme finanziert	290.000,00 €	72.500,00 €	217.500,00 €	02.03.2023	2023	39.207,37 €	20.000,00 €	13.292,63		641 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Markierung von RVA in der Chausseestraße zwischen Habersaathstraße und Liesenstraße	Radverkehrsmaßnahme	Mitte	Maßnahme finanziert	65.000,00 €	16.250,00 €	48.750,00 €	02.03.2023	2024		8.000,00 €	8.250,00		631 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Markierung von RVA in der Sonnenallee zwischen S-Köllnische Heide und Bezirksgrenze	Radverkehrsmaßnahme	Neukölln	vor Vergabe	764.000,00 €	191.000,00 €	573.000,00 €	02.03.2023	2024		5.341,00 €	185.659,00		569 m (Ergänzungnetz) 566 m	geschützter Radfahrstreifen	
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Heiligenseestraße zwischen Ortsausgang Heiligensee und Karolinenstraße	Radverkehrsmaßnahme	Reinickendorf	Maßnahme finanziert	310.000,00 €	77.500,00 €	232.500,00 €	30.03.2023	2024		33.500,00 €	44.000,00		1.700 m (Ergänzungnetz)	Radfahrstreifen	
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Konradshöher Straße zwischen Konradshöhe und Heiligenseestraße	Radverkehrsmaßnahme	Reinickendorf	Maßnahme finanziert	315.000,00 €	78.750,00 €	236.250,00 €	21.03.2023	2024	12,92 €	39.000,00 €	39.750,00		1.962 m (Ergänzungnetz)	Radfahrstreifen	
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Herstellung von Radverkehrsmaßnahmen am Nordgraben zwischen Gorkistraße und Ziekowstraße	Radverkehrsmaßnahme	Reinickendorf	Maßnahme finanziert	520.000,00 €	130.000,00 €	390.000,00 €	13.07.2023	2024		65.000,00 €	65.000,00		551 m (Sonstiges)	Sonderweg	
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Ollenhauerstraße zwischen Humboldtstraße und Blunckstraße	Radverkehrsmaßnahme	Reinickendorf	Maßnahme finanziert	280.859,54 €	70.214,89 €	210.644,66 €	05.10.2022	2024	116,14 €	- €	70.214,89		1.102 m (Vorrangnetz)	Radfahrstreifen	Eigenanteil des Landes bereits in 2022 in 52108 abgeflossen i.H.v.: 70098,74
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Handjerystraße	Radverkehrsmaßnahme	Tempelhof-Schöneberg	Vergabe abgeschlossen	390.000,00 €	97.500,00 €	292.500,00 €	20.03.2023	2023		97.500,00 €	0,00		220 m (Vorrangnetz) 873 m	Fahrradstraße	
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	Markierung von Radverkehrsanlagen in der Hauptstraße zwischen Dominicusstraße und Grunewaldstraße-Langenscheidtstraße	Radverkehrsmaßnahme	Tempelhof-Schöneberg	laufende Vergabe	1.000.000,00 €	250.000,00 €	750.000,00 €	02.03.2023	2023		250.000,00 €	0,00		700 m (Vorrangnetz) 550 m	Radfahrstreifen	
2707	52108	Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrs	RVA auf Adlergestell zw. Dörfeldstraße und Fennstraße	Radverkehrsmaßnahme	Treptow-Köpenick	noch nicht finanziert	932.000,00 €	233.000,00 €	699.000,00 €		2023		150.000,00 €	83.000,00		1.321 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
Gesamt:							6.743.247,90 €	1.685.811,98 €	5.057.435,93 €			57.403,56 €	772.023,87 €	856.513,61 €	- €			

Bericht Nr.: 60

Personalausgaben

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
III SE 1

25.09.2023

 925 2645

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

42201, 42701, Personalausgaben
42801, 42811,
42890

Folgendes beschlossen:

„Bitte alle zusätzlich geplanten Stellen und Personalausgaben im Rahmen von U-Bahnprojekten aufschlüsseln.

Bitte alle zusätzlich geplanten Stellen und Personalausgaben im Rahmen von Tram-Projekten aufschlüsseln.

Bitte alle zusätzlich geplanten Stellen und Personalausgaben im Rahmen von Radverkehrsprojekten aufschlüsseln.

Bitte alle zusätzlich geplanten Stellen und Personalausgaben im Rahmen von Fußverkehrsprojekten aufschlüsseln.

Bitte alle zusätzlich geplanten Stellen und Personalausgaben im Rahmen von Straßenbauprojekten aufschlüsseln.

Bitte alle zusätzlich geplanten Stellen und Personalausgaben im Rahmen von Regionalbahn-Projekten aufschlüsseln“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Im Rahmen der Haushaltsverhandlungen erhielten die Hauptverwaltungen insg. 200 Stellen für die Jahre 2024 und 2025. Der Anteil der SenMVKU daran beträgt 2 x 17 Stellen. Die Stellen wurden im Haushaltsplanentwurf vorerst zentral bei Kapitel 0700 veranschlagt und werden derzeit priorisiert und auf die einzelnen Abteilungen verteilt.

Bericht Nr.: 61

Barrierefreiheit

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

25.09.2023

IV C 46

☎ 925 1532

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 30.9.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 52115 Unterhaltungsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur 6,4% der Mittel verausgabt? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25? Welche konkreten Maßnahmen wurden 2023 bzw. werden in 2024/25 über diesen Haushaltstitel umgesetzt?“

(CDU/SPD)

b) „Wie hoch ist der voraussichtliche Mittelabfluss in 2023? Warum war der Mittelabfluss in 2022 so gering?

Wie viele Bushaltestellen wurden aus welchen Titeln des Landeshaushaltes oder SIWA in 2022/23 umgestaltet?

Welche Projekte sind für 2024 und 2025 in der Planung?“

(Die Linke)

c) „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?

Wie sieht die Prioritätenliste zu den einzelnen erforderlichen Maßnahmen aus, bitte vorlegen.

Ergänzend: In welchen Kapiteln, Titeln werden die Mittel für die Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV etatisiert? Welche Maßnahmen werden durchschnittlich für wieviel Geld je Haltestelle durchgeführt?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Zu a bis c)

Bisher wurden insbesondere Bundesmittel aus dem zum 31.12.2023 auslaufenden investiven KInv-FG-Programm (Kap. 2920, Titel 72019) für Umgestaltungen verausgabt. Der investive Titel 72019 im Kapitel 0730 entfällt ab 2024; dafür sind entsprechende Mittel im SIWA vorgesehen (vorbehaltlich der Zustimmung durch den Hauptausschuss). Der Titel 52115 wurde nur punktuell für Unterhaltungsmaßnahmen in Anspruch genommen. Bisher wurden noch keine Vorhaben für die Jahre 2024/2025 vorgesehen.

Der bisherige Mittelabfluss im Titel 52115 beträgt ca. 42.000 Euro. Der Mittelabfluss war in 2022 so gering, da zunächst Mittel aus dem KInvFG-Programm in Anspruch genommen wurden (Kap. 2920, Titel 72019).

Im Jahr 2022 wurden 3 Haltestellenpaare über den Berliner Landeshaushalt finanziert, im Jahr 2023 analog bisher zwei Haltestellenpaare. Für 2024/2025 sind aus den Titeln des Landeshaushaltes bzw. SIWA bisher 28 Bushaltestellenumbauten vorgesehen.

Die Bezirke können die Mittel eigeninitiativ beantragen. Im Rahmen der auftragsweisen Bewirtschaftung werden die Mittel i.d.R. für ein Haushaltsjahr zugesagt und den Bezirken über Unterkonten bereitgestellt.

Eine Priorisierung ist für die Förderung von Bushaltestellen nicht vorgesehen, da die Bezirke selbst darüber entscheiden, welche der in ihrer Straßenbaulast liegenden Haltestellen umgebaut werden, bspw. parallel zu Straßensanierungsarbeiten.

Für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen steht neben dem o.g. Titel 52115 (Kap. 0730) auch der SIWA-Titel 73000 (Kap. 9810) zur Verfügung. Aufgrund stark gestiegener Baukosten beläuft sich der Umbau eines Haltestellenpaares mittlerweile auf ca. 350.000 €. Dies umfasst insbesondere den Einbau eines Blindenleitsystems und erhöhter Borde, durch welche ein barrierefreier Ein- und Ausstieg ermöglicht wird. Darüber hinaus existiert für den barrierefreien Ausbau der U-Bahn und Straßenbahn der Titel 89102 (Kap. 0730), welcher zur Finanzierung von Aufzügen bzw. zum barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur genutzt wird.

Bericht Nr.: 62

Fußverkehr, Verkehrssicherheit

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV F 31

25.09.2023

☎ 925 1215

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

52121 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Folgendes beschlossen:

„Wieso Ansatzsenkung trotz höherem Ist in 2022?“

„Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur 7,4% der Mittel verausgabt?“

„Welche konkreten Maßnahmen wurden 2023 bzw. werden in 2024/25 über diesen Haushaltstitel umgesetzt?“

(CDU/SPD)

„Bitte die umgesetzten bzw. sich in Bau befindlichen Maßnahmen auflisten, die im abgelaufenen und laufenden Jahr der Verbesserung von Fahrbahnquerungen für Fußgänger*innen dienen.“

„Bitte tabellarisch darstellen: Typ der Querungshilfe, Beginn der Entwurfsplanung, Datum der verkehrsrechtlichen Anordnung, Baustart, Bauende, Bauherr, projektdurchführende Einheit im Auftrag des Straßenbaulastträgers, Entscheidungsgrundlage für die priorisierte Umsetzung (z.B. § des MobG/ Nennung im Fußverkehrsplan), Gesamtkosten der Maßnahme.“

„Wie sollen trotz der erheblichen Absenkung dieses Verkehrssicherheitstitels mehr Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden?“

„Bitte um Darstellung der Anzahl realisierbarer FGÜs und Querungsstellen (basierend auf den durchschnittlichen Kosten je FGÜ/Mittellinseln in der Vergangenheit) mit diesen Mitteln und welche Projekte sind konkret in welchem Bezirk mit welchen Kosten vorgesehen?“

„Warum ist die Sprache von „zusätzlichen“ Zebrastreifen, wenn insgesamt der Ansatz absinkt?“

„Werden Maßnahmen in das Sondervermögen verschoben und in welcher Höhe?“

„Welche Maßnahmen werden zur Bewirtschaftung an die Bezirke übertragen und in welcher Höhe?“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

„Wie hoch ist der voraussichtliche Mittelabfluss in 2023?“

„Welche Maßnahmen wurden in 2022/23 aus diesem Titel umgesetzt?“

„Welche konkreten Ausgaben und Maßnahmen sind für 2024/25 bereits mit welchen voraussichtlichen Kosten geplant? Bitte alle geplanten Maßnahmen auflisten.“

„Welche Belegung ist in SIWA geplant bzw. bereits erfolgt und in welchem Titel? Welche konkreten Maßnahmen sollen aus dem SIWA in 2024 und 2025 finanziert werden? Ist gewährleistet, dass nicht weniger Mittel für Verkehrssicherheit zur Verfügung stehen?“

„Welche Projekte wurden im Rahmen des „Zebrastreifenprogramms“ in 2022/2023 umgesetzt?“

„Welche Projekte sind in 24/25 geplant?“

„Sieht der Senat die Erhöhung der Verkehrssicherheit als Pflichtaufgabe? Welche konkreten Reduktionsziele der schweren Personenschäden hat der Senat?“

(Die Linke)

„Wie hoch ist das IST bisher in 2023?“

„Gibt es seitens des Senates eigene Pläne zur Umsetzung auf Hauptverkehrsstraßen? Wenn ja, welche?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Mittelabfluss 2023

Mit Stand vom 22. September 2023 beträgt das Ist 917.953,82 Euro, das entspricht 16,1 %. Neben der Finanzierung eines Planungsbüros wurde der Mittelansatz 2023 den Bezirken vollständig zur auftragsweisen Bewirtschaftung übertragen.

Typischerweise nimmt der Mittelabfluss gegen Ende des Jahres deutlich zu. Dies liegt insbesondere an der Tatsache, dass Infrastrukturmaßnahmen im Regelfall zwischen April und Oktober baulich umgesetzt werden, sodass eine finanzielle Abrechnung von Projekten meist erst im Herbst/Winter möglich ist.

Aufgrund der aktuell bereits verausgabten Mittel und den Erfahrungen aus den Vorjahren, wird von einem Mittelabfluss von 95 % ausgegangen.

Haushaltsansatz 2024/2025

Aufgrund der angespannten Haushaltsslage und umfassenden Haushaltsberatungen für den Doppelhaushalt 2024/2025 nebst möglichen Konsolidierungsmaßnahmen sind zukünftig Ausgaben auch über SIWA zu finanzieren. Die Anzahl und der Umfang der Maßnahmen ist derzeit noch ungewiss, da aktuell nicht bekannt ist, wieviel Mittel konkret für neue Maßnahmen zur Verfügung stehen. Dies hängt u.a. davon ab, wie viele der in 2022/23 finanzierten Maßnahmen tatsächlich 2023 fertiggestellt und abgerechnet werden. Neue Maßnahmen ergeben sich aus bereits straßenverkehrsbehördlich angeordneten bzw. den zwischen den Bezirken und der Senatsverwaltung abgestimmten Querungsanlagen.

Maßnahmenumsetzung 2022/ 2023 sowie Planungen für 2024/ 2025

Maßnahmen, die 2022 finalisiert wurden und ab 2023 finanziert werden, sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen. Der vorliegende Datenbestand ist jedoch nicht geeignet, detaillierte Informationen zu Beginn der Entwurfsplanung und zum Datum der verkehrsrechtlichen Anordnung auszuführen. Als Baustart und Bauende werden die Jahre genannt. Als Entscheidungsgrundlage der priorisierten Grundlage dienen die Abstimmungen in den Arbeitsgruppensitzungen des FGÜ-Programmes, in dem die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, die Polizei von Berlin sowie die Bezirke mitwirken. Die Entscheidungen werden auf Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO), der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) und des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE) getroffen. Hieraus ergibt sich auch die Tatsache, dass die Erhöhung der Verkehrssicherheit gesetzliche Pflichtaufgabe ist sowie wichtiger Bestandteil der Richtlinien der Regierungspolitik des Senats. Zu Reduktionszielen von schweren Personenschäden wird auf das in Erarbeitung befindliche Verkehrssicherheitsprogramm verwiesen.

Die Übersicht auf den nachfolgenden Seiten enthält auch Maßnahmen, die durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt hilfsweise für die Bezirke umgesetzt werden. Die Gesamtkosten dieser Maßnahmen können jedoch nicht hinsichtlich der einzelnen Maßnahmen differenziert werden, da die Maßnahmen in Baulose gegliedert (z.B. Straßenbau, Beleuchtung) ausgeschrieben wurden:

Fußgängerüberweg						
		Bauherr	Gesamtkosten	Stand	Start	Ende
Mitte	Habersaathstraße	Bezirk	125.565,31 €	abgeschlossen	2020	2022
	Grenzstraße/ Neue Hochstraße	Abt. V				
	Hannoversche Str./ Hessische Str.	Abt. V				
	Hannah-Arendt-Straße/ Gertrud-Kolmar-Straße	Abt. V				
	Michaelkirchplatz/ Legiendamm	Abt. V				
Friedrichshain-Kreuzberg	Schlesische Straße/ Cuvrystraße	Bezirk	34.291,78 €	abgeschlossen	2021	2022
	Gürtelstraße/ Oderstraße	Bezirk	34.4107,65 €	abgeschlossen	2020	2022
	Friedenstraße/ Koppenstraße	Bezirk	168.016,14 €	laufend	2023	
	Revaler/ Simon-Dach-Straße	Bezirk	50.292,38 €	laufend	2023	
	Adalbertstraße 3; Nachrüstung der Beleuchtung	Bezirk	39.656,88 €	laufend	2022	
Pankow	Blankenburger Straße 20	Bezirk	21.589,74 €	abgeschlossen	2020	2022
	Conrad-Blenkle-Straße/ Rudi-Arndt-Straße	Bezirk	137.888,69 €	laufend	2023	
	Am Friedrichshain/Virchowstraße	Bezirk	111.000,00 €	laufend	2023	
	Neumannstraße/ Elsa-Brändströmstraße	Bezirk	116.969,99 €	laufend	2023	
	Bucher Chaussee/ Hofzeichendamm	Bezirk	55.500,00 €	laufend	2023	
	Buchholzer Straße/ Charlottenstraße	Abt. V				
	Hauptstraße/ Goethestraße	Abt. V				
	Meyerbeerstraße/ Smetanastraße	Bezirk	70.500,00 €	laufend	2022	
Charlottenburg/ Wilmersdorf	Reichsstraße/ Eschenallee	Bezirk	187.853,48 €	abgeschlossen	2021	2022
	Fontanestraße 15	Bezirk	55.000,00 €	laufend	2023	

Fußgängerüberweg						
		Bauherr	Gesamtkosten	Stand	Start	Ende
	Wintersteinstraße 24/ Charlottenburger Ufer	Bezirk	150.000,00 €	laufend	2023	
	Sömmeringstraße 10	Bezirk	181.571,20 €	laufend	2023	
	Fontanestraße/ Auerbachstraße	Bezirk	110.000,00 €	laufend	2023	
	Paulsborner Straße/ Nestorstraße	Bezirk	65.000,00 €	laufend	2022	
	Auguste-Viktoria-Straße/ Berkaer Straße	Bezirk	50.000,00 €	laufend	2022	
Spandau	Wilhelmstraße/ Am Omnibusbahnhof	Bezirk	88.000,00 €	laufend	2023	
	Goltzstraße/ Pepitapromenade	Bezirk	127.239,28 €	laufend	2023	
Tempelhof-Schöneberg	Daimlerstraße/ Benzstraße	Bezirk	163.456,71 €	abgeschlossen	2020	2022
Neukölln	Maybachufer/ Bürknerstraße/ Friedelstraße/ Hobrechtbrücke	Bezirk	35.4970,22 €	abgeschlossen	2020	2022
Marzahn-Hellersdorf	Glauchauer Straße östl. Klingenthaler Straße	Bezirk	87.025,54,00 €	abgeschlossen	2020	2022
	Peter-Huchel-Straße und Kemberger Straße (Vermessungsarbeiten)	Bezirk	4.131,68 €	abgeschlossen	2023	2023
	Marzahner Promenade	Bezirk	152.000,00 €	laufend	2023	
	Janusz-Korczak-Straße 19/ Fritz-Lang-Straße	Bezirk	72.582,27 €	laufend	2023	
	Janusz-Korczak-Straße 67/ Cottbuser Straße	Bezirk	71.363,29 €	laufend	2023	
	Brodauer Straße/ Mädewalder Weg	Bezirk	44.447,93 €	laufend	2023	
Lichtenberg	Sewanstraße/ Michiganseestraße	Bezirk	160.000,00 €	laufend	2023	
	Sewanstraße östl. der B.-Grzimek-Schule	Abt. V		laufend	2023	
Reinickendorf	Bernauer Straße 29	Bezirk	64315,61	abgeschlossen	2020	2022
	Heinsestraße 41	Bezirk	160.000,00 €	abgeschlossen	2021	2022

Fußgängerüberweg						
		Bauherr	Gesamtkosten	Stand	Start	Ende
	Senftenberger Ring 43	Bezirk	23.000,00	abgeschlossen	2022	2022
	Titiseestraße/ Waldshuter Zeile	Bezirk	46.000,00 €	laufend		
	Namslaustraße/ Sterkrader Straße	Bezirk	155.000,00 €	laufend	2023	
	Am Dachsbau/ Schulendorfer Straße	Abt. V				

Mittelinsel						
		Bauherr	Gesamtkosten	Stand	Start	Ende
Mitte	Usedomer Straße (3 Stück) zw. Wattstraße und Hussitenstraße	Abt. V				
Friedrichshain-Kreuzberg	Grünberger Straße/ Gabriel-Max-Straße (Erneuerung)	Bezirk	71.052,97 €	laufend	2023	
	Prinzenstraße/ Baerwaldbrücke (Vergrößerung)	Bezirk	65.000,00 €	laufend	2023	
Pankow	Alt-Karow/ Frundsbergstraße	Abt. V				
	Schönerlinder Straße/ Hans-Schumacher-Straße	Abt. V				
Spandau	Weißburger Straße/ Götzelstraße	Bezirk	46.000,00 €	laufend	2023	
	Janusz-Korczak-Straße/ Fritz-Lang-Platz	Bezirk	8.500,00 €	laufend	2023	
	Louis-Lewin-Straße/ Adele-Sandrock-Straße	Bezirk	5.200,00 €	laufend	2023	
Steglitz-Zehlendorf	Drakestraße/ Margretenstraße-Knesebeckstraße	Abt. V				
Marzahn-Hellersdorf	Janusz-Korczak-Straße/ Fritz-Lang-Platz	Bezirk	8.464,00 €	laufend	2023	
	Kaulsdorfer Straße/ Deutschhofer Allee	Abt. V				

Mittelinsel						
		Bauherr	Gesamtkosten	Stand	Start	Ende
Lichtenberg	Siegfriedstraße 137	Bezirk	46.825,44 €	abgeschlossen	2020	2022
	Rummelsburger Straße/ Volkradstraße	Abt. V				
Reinickendorf	Hermsdorfer Damm 56/ Jugendherberge	Bezirk	115.012,40 €	laufend	2022	
	Berliner Straße/ Waldseeweg	Bezirk	68.000,00 €	laufend	2022	
	Sandhauser Straße/ Rallenweg	Abt. V				
	Humboldtstraße/ Lindauer Allee	Abt. V				
	Alt-Wittenau-Gorkistraße/ Rosentreterpromenade	Abt. V				
	Hermsdorfer Damm 34	Abt. V				
	Oraniendamm 37/ Tegeler Fließ	Abt. V				

Gehwegvorstreckungen						
		Bauherr	Gesamtkosten	Stand	Start	Ende
Friedrichshain-Kreuzberg	Paul-Lincke-Ufer/ Lausitzer Straße	Bezirk	16.000,00 €	laufend	2023	
	Paul-Lincke-Ufer/ Manteuffelstraße	Bezirk	18.000,00 €	laufend	2023	
	Gubener Straße/ Am Comeniusplatz	Bezirk	152253,91 €	laufend	2023	
	Wilmsstraße/ Carl-Herz-Ufer	Bezirk	30.000,00 €	laufend	2023	
	Weserstraße 43	Bezirk	75.253,91 €	laufend	2023	
	Adalbertstraße/ Naunystraße	Bezirk	28.018,37 €	laufend	2023	
	Alt Stralau (5 Maßnahmen)	Bezirk	42.500,00 €	laufend	2023	
Pankow	Conrad-Blenkle-Straße/ Cotheniusstraße	Bezirk	101.000,00 €	laufend	2023	
	Grunowstraße 18	Abt. V				
	Roelckestraße 60	Abt. V				

Gehwegvorstreckungen						
		Bauherr	Gesamtkosten	Stand	Start	Ende
Charlottenburg-Wilmersdorf	Amtsgerichtsplatz/ Suarezstraße (Vermessungsarbeiten)	Bezirk	2094,40 €	abgeschlossen	2023	2023
	Max-Dohrn-Straße10	Bezirk	74.022,77 €	abgeschlossen	2023	2023
Spandau	Am Kiesteich 40	Bezirk	40.000,00 €	laufend	2023	
Tempelhof-Schöneberg	Planungsleistungen für 5 Maßnahmen	Bezirk	55.498,16 €	laufend	2020	
	Rubensstraße/ Peter-Vischer-Straße	Bezirk	137.897,79 €	abgeschlossen	2021	2022
	Belziger Straße/ Vorbergstraße	Bezirk	250.000,00 €	laufend	2020	
	Martin-Luther-Straße/ Winterfeldstraße	Bezirk	210.000,00 €	laufend	2023	
	Goebenstraße 9/11	Bezirk	102.000,00 €	abgeschlossen	2023	2023
Lichtenberg	Am Stadtpark/ Scheffelstraße (Planungsleistungen)	Bezirk	6.500,00 €	abgeschlossen	2020	2023
	Harnackstraße	Bezirk	95.000,00 €	laufend	2023	
	Sangeallee/ Dönhoffstraße/ Wallensteinstraße	Bezirk	73.000,00 €	laufend	2023	
	Am Stadtpark/ Scheffelstraße	Bezirk	75.000,00 €	laufend	2023	
	Dolgenseestraße 60	Bezirk	40.000,00 €	laufend	2023	
	Massower Straße 42-44					
Reinickendorf	Schönfließer Straße/ Zeltinger Straße					

Die Anzahl und der Umfang der Maßnahmen, die 2024/25 umgesetzt werden, ist derzeit noch ungewiss, da aktuell nicht bekannt ist, wieviel Mittel konkret für neue Maßnahmen zur Verfügung stehen. Dies hängt u.a. davon ab, wie viele der in 2022/23 finanzierten Maßnahmen tatsächlich 2023 fertiggestellt und abgerechnet werden. Neue Maßnahmen ergeben sich aus bereits straßenverkehrsbehördlich angeordneten bzw. den zwischen den Bezirken und der Senatsverwaltung abgestimmten Querungsanlagen. Pro Querungsanlage ergeben sich durchschnittliche Kosten von 60.000 bis 80.000 Euro.

Im Rahmen des Sofortprogramms des Senats hat die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt den Berliner Bezirken angeboten, bereits straßenverkehrsbehördlich angeordnete Querungsanlagen, für die bislang keine Umsetzungsperspektive bestand, zentral umzusetzen, das heißt die gebündelte Ausschreibung, Vergabe und Bauausführung hilfsweise für die Bezirke zu übernehmen. Damit verbunden ist das Ziel, zusätzliche Querungsanlagen umzusetzen, in dem die Umsetzung insgesamt beschleunigt und der in den vergangenen Jahren entstandene Umsetzungsstau behoben wird. Das Angebot ist auf eine sehr hohe Zustimmung in den Bezirken gestoßen: Es wurden mit allen Bezirken entsprechende Rahmenvereinbarungen geschlossen. Die Auswahl der konkreten Maßnahmen erfolgt derzeit unter Beteiligung der Bezirke. Hierzu zählen Maßnahmen sowohl im Hauptverkehrsstraßennetz als auch im Nebennetz.

Bericht Nr.: 63

Fußverkehr

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV F 31

25.09.2023

☎ 925 1215

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

52122 Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs

Folgendes beschlossen:

„Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur 22,4% der Mittel verausgabt?“

„Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25?“

„Welche konkreten Maßnahmen wurden 2023 bzw. werden in 2024/25 über diesen Haushaltstitel umgesetzt?“

(CDU/SPD)

„Warum sind die Ansätze 2024 und 2025 im Titel 52122 um 1 Mio. Euro geringer als der Ansatz 2023 und inwiefern hält die Senatsverwaltung die Mittel für ausreichend, um das Ziel zu erreichen, die Fußverkehrsinfrastruktur schneller als bisher zu verbessern?“

„Soll der Umfang des Programms „Barrierefreie öffentliche Räume“ (sog. Bordabsenkungsprogramm) verringert oder erweitert werden (z.B. bauliche Herstellung barrierefrei nutzbarer Gehwege nicht nur an Einmündungen und Kreuzungen, sondern auch im Gehwegverlauf).“

„Bitte um Darstellung des Stands der Umsetzung der Modellprojekte Fußverkehr inkl. Zeitplan, Finanzbedarf je Projekt.“

„Wie ist der Bearbeitungsstand des Fußverkehrsplans und wie viele Mittel stehen für dessen Umsetzung bereit?“

„Welche Mittel sind für die Einrichtung neuer Jelbi-Punkte (Flächen zum geordneten Abstellen von Fahrrädern und E-Scootern sowie Lastenrädern), sowie Jelbi-Stationen - ggf. unter welchem anderen Titel - eingeplant?“

„Wie viele neue Jelbi-Punkte und Jelbi-Stationen sind in 2024 und 2025 geplant? Bitte auflisten nach Jahr: Ausbauziele/Mittel je Bezirk.“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

„Warum sinkt der Ansatz für Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs?“

„Wie hoch ist der voraussichtliche Mittelabfluss in 2023?“

„Welche kleinen baulichen Maßnahmen konnten im DHH 22/23 umgesetzt werden und welche Maßnahmen sind mit welchen jeweiligen Kosten und welchem zeitlichen Horizont in 2024 und 2025 jeweils geplant?“

„Welche Machbarkeits- und Verkehrsuntersuchungen zur Begleitung der (Modell-)Projekte nach § 58 Abs. 3 MobG BE sowie Planwerke inklusive Öffentlichkeitsbeteiligung sollen stattfinden?“

„Welche baulichen Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs sollen vorgenommen werden?“

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

„Wie ist die Finanzierung der Modellprojekte für den Fußverkehr geregelt? Welche Kostenermittlungen gibt es zu von den Bezirken angemeldeten Projekten und wo sind diese etatisiert? Welchen Anteil haben Senat und Bezirke jeweils?“

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

(Die Linke)

„Wie hoch ist das IST bisher in 2023?“

„Unter welchen Voraussetzungen können Bezirke Mittel abrufen?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Mittelabruf

Die Bezirke können Mittel bei der Senatsverwaltung für Fußverkehrsmaßnahmen anmelden. Diese prüft, ob durch die Maßnahme die grundsätzlichen Ziele der Richtlinien der Regierungspolitik sowie gesetzlicher Grundlagen, insbesondere Berliner Mobilitätsgesetz, Teil Fußverkehr, erfüllt werden. Nach positiver Prüfung werden den Bezirken die Mittel zur auftragsweisen Bewirtschaftung zur Verfügung gestellt. Die Mittel können dann, entsprechend der Rechnungslegung, abgerufen werden.

Mittelabfluss 2023

Das IST in 2023 beträgt 1.493.101,25 Euro (Stand: 22.09.2023). Das entspricht einem Anteil von 30,5 %. Neben der Finanzierung des Gremiums Fußverkehr und der Erstellung des Fußverkehrsplans, wurden die Mittel größtenteils den Bezirken zur auftragsweisen Bewirtschaftung übertragen.

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass typischerweise der Mittelabfluss gegen Ende des Jahres deutlich zunimmt. Dies liegt insbesondere an der Tatsache, dass Infrastrukturmaßnahmen im Regelfall zwischen April und Oktober baulich umgesetzt werden, sodass eine finanzielle Abrechnung von Projekten meist erst im Herbst/Winter möglich ist.

Ein vollständiger Mittelabfluss in 2023 wird angestrebt.

Haushaltsansatz 2024/2025

Eine Ausschöpfung der Haushaltsmittel für 2024/25 wird angestrebt, ist aber maßgeblich aufgrund der Mittelübertragung zur auftragsweisen Bewirtschaftung an die Bezirke vom Umsetzungsstand der bezirklichen Maßnahmen abhängig.

Die Ansatzsenkung ergibt sich aufgrund des allgemeinen Konsolidierungsdrucks im Zuge der Haushaltsberatungen.

Maßnahmenumsetzung 2022/ 2023 sowie Planungen für 2024/ 2025

Die Tabelle auf den nachfolgenden Seiten gibt eine Übersicht zu den 2022/2023 finanzierten Maßnahmen:

2022		
Bezirk	Straße	Maßnahme
Mitte		Bordabsenkungsprogramm
Reinickendorf		Bordabsenkungsprogramm
Steglitz-Zehlendorf		Bordabsenkungsprogramm
Pankow		Bordabsenkungsprogramm
Friedrichshain-Kreuzberg		Bordabsenkungsprogramm
Mitte	Friedrichstraße	Verkehrliche Begleituntersuchung
		Gestaltungskonzeption sowie Begleitung der technischen Umsetzung der Aufbauten
		Reinigung
		Verstromung und Reparaturen Showcases
		Beschaffung Stadtmobiliar
		Begrünung
		Abbau und Abtransport Showcases
		Rückbau Stadtmöbel
		Planungsleistungen zweite Umgestaltung
Charlottenburg-Wilmersdorf	Franz-Cornelsen-Weg	Herstellung von Fußwegebeziehungen
Friedrichshain-Kreuzberg	U-Bahnhof Gleisdreieck	Erhöhung der Verkehrssicherheit
	Gleisdreieck II - Luckenwalder Straße	Verkehrsberuhigung
	Pufendorfstraße	Gehwegsanierung
	Bergmannstraße	Bauleistungen FGÜ-Masterarbeit
Reinickendorf	Treuenbrietzener Straße	Gehwegsanierung
übergreifend		Straße im Wandel Kurzkonzept und Visualisierungen
		Studie zur Sichtbarkeit von Fußgänger-Signalen

2023		
Bezirk	Straße	Maßnahme
Mitte		Bordabsenkungsprogramm
Friedrichshain-Kreuzberg		Bordabsenkungsprogramm
Pankow		Bordabsenkungsprogramm
Charlottenburg-Wilmersdorf		Bordabsenkungsprogramm
Spandau		Bordabsenkungsprogramm
Steglitz-Zehlendorf		Bordabsenkungsprogramm
Tempelhof-Schöneberg		Bordabsenkungsprogramm
Neukölln		Bordabsenkungsprogramm
Marzahn-Hellersdorf		Bordabsenkungsprogramm
Lichtenberg		Bordabsenkungsprogramm
Reinickendorf		Bordabsenkungsprogramm
Mitte	Friedrichstraße	Abbau und Abtransport Möblierung
Pankow	Hagenauer Straße	Klimastraße
Treptow-Köpenick	Baumschulenstraße	Gehwegsanierung
	Walchenseestraße	Gehwegsanierung
Lichtenberg	Diverse Straßen (7 Maßnahmen)	Gehwegsanierung
Steglitz-Zehlendorf	Am Eichgarten	Separierung Geh- und Radweg
Reinickendorf	Diverse Straßen	Verbesserung der Sichtbeziehungen an Querungsstellen
Friedrichshain-Kreuzberg	Rampe Stiftung Berliner Mauer	Barrierefreier Ausbau
	Lausitzer Platz	Erhöhung der Aufenthaltsqualität
	Krautstraße - Waldeyerstraße	Erhöhung der Aufenthaltsqualität
	Chamissoplatz	Erhöhung der Aufenthaltsqualität
	Simplonstraße (ex Kohlfurter Straße)	Schulwegsicherheit
	Diverse Straßen	Schulwegsicherheit
Pankow	Danziger Str. (Dunckerstr.)	Finanzierung LSA

2023		
Bezirk	Straße	Maßnahme
Charlottenburg-Wilmersdorf	Schoelerpark	Blockdurchwegung
übergreifend		Parklets - Miete Lager
		Beschaffung Stadtmobiliar Sommerstraßen
		Planungsleistungen zur Beschilderung 20 grüne Hauptwege
		Erstellung Fußverkehrsplan
		Gremium Fußverkehr

Die Anzahl und der Umfang der Maßnahmen, die 2024/25 umgesetzt werden, ist derzeit noch ungewiss, da aktuell nicht bekannt ist, wieviel Mittel konkret für neue Maßnahmen zur Verfügung stehen. Dies hängt u.a. davon ab, wie viele der in 2022/23 finanzierten Maßnahmen tatsächlich 2023 fertiggestellt und abgerechnet werden.

Nach Beschluss des neuen Doppelhaushaltes wird eine Abfrage bei den Bezirken zur Einreichung von Maßnahmenvorschlägen gestartet. Danach kann die Projektauswahl auf Basis der Richtlinien der Regierungspolitik erfolgen. Konkrete Maßnahmen, die umgesetzt werden, sind Bordabsenkungsmaßnahmen. Zudem wird die Erstellung des Fußverkehrsplans weiterhin aus dem Titel finanziert.

„Bordabsenkungsprogramm“

Das Programm „Barrierefreie öffentliche Räume“ (sog. ‚Bordabsenkungsprogramm‘) ist weiterhin zum barrierefreien Ausbau von Knotenpunkten vorgesehen. Zukünftig sollen gemäß Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) Doppelquerungen mit differenzierten Bordhöhen errichtet werden. Diese sind in der Herstellung deutlich kostenintensiver. Zugleich sind die Kosten für Baumaßnahmen insgesamt gestiegen, sodass zu erwarten ist, dass insgesamt weniger Maßnahmen umgesetzt werden können. Eine Erweiterung des Bordabsenkungsprogramms um Gehwege im Gehwegverlauf ist nicht vorgesehen.

Die nachfolgende Tabelle stellt dar, in welcher Höhe die Bezirke Mittel im Rahmen des Bordabsenkungsprogramms verausgabt haben (2020 bis 2022) bzw. wie hoch die Mittelzusagen für das laufende Haushaltsjahr 2023 sind. Dabei ist zu beachten, dass aufgrund der Wahl zum Abgeordnetenhaus im September 2021 der Entwurf des Doppelhaushaltsplans 2022/2023 vom Senat zwar noch beschlossen und an das Abgeordnetenhaus übermittelt, allerdings nicht mehr beraten wurde. Daher galten seit dem 1. Januar 2022 die Regelungen für die vorläufige Haushaltswirtschaft gemäß Artikel 89 der Verfassung von Berlin, die die Ausgaben auf das unbedingt notwendige Mindestmaß beschränken. Aus diesem Grund konnte das Programm 2022 nicht wie gewohnt fortgesetzt werden. Eine Ausnahme waren die noch nicht abgeschlossenen Baumaßnahmen aus dem Jahr 2021, welche in einigen Bezirken weiterfinanziert werden konnten.

	2020	2021	2022	2023
Mitte	103.332,20 €	201.513,64 €	15.218,90 €	20.000,00 €
Friedrichshain-Kreuzberg	154.689,60 €	83.354,92 €	14.778,90 €	135.000,00 €
Pankow	171.502,33 €	133.913,93 €	147.021,26 €	150.000,00 €
Charlottenburg-Wilmersdorf	175.096,35 €	83.591,87 €		102.856,76 €
Spandau	71.246,58 €	150.000,00 €		165.164,98 €
Steglitz-Zehlendorf	105.321,82 €	150.000,00 €	54.908,19 €	150.000,00 €
Tempelhof-Schöneberg	49.569,20 €	65.279,34 €		82.047,32 €
Neukölln	145.993,91 €	149.910,09 €		150.000,00 €
Treptow-Köpenick	97.624,11 €	126.745,91 €		
Marzahn-Hellersdorf	209.500,65 €	204.970,13 €		221.500,00 €
Lichtenberg	172.066,88 €	150.000,00 €		130.000,00 €
Reinickendorf	151.214,17 €	64.504,80 €	85.495,20 €	150.000,00 €
	1.607.157,80 €	1.563.784,63 €	317.422,45 €	1.456.569,06 €

Fußverkehrsplan

Der Fußverkehrsplan (FVP) befindet sich derzeit in Erarbeitung. Der erste Entwurf wird im Herbst 2023 vorliegen. Es folgen Mitzeichnungs- und Beteiligungsprozesse nach allgemein berlinweit gültigen Vorgaben sowie nach den speziellen Anforderungen des Mobilitätsgesetzes. Gemäß Mobilitätsgesetzes soll der Fußverkehrsplan im Frühjahr 2024 dem Senat zur Beschlussfassung vorliegen. Da der FVP noch nicht vorliegt, kann zu den für seine Umsetzung erforderlichen Mitteln derzeit keine Aussage getroffen werden.

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

Die Modellprojekte gem. § 58, Abs. 3 Mobilitätsgesetz werden – mit Ausnahme der Beschilderung der 20 Grünen Hauptwege – nicht aus dem Titel 0730 52122 finanziert. Zum Sachstand der Modellprojekte Fußverkehr wird auf den Bericht Nr. 101 verwiesen.

Jelbi-Stationen

Aktuell gibt es zwei unterschiedliche Vorhaben, in deren Rahmen Jelbi-Standorte errichtet werden: die Erprobung von Jelbi im Rahmen des BVG-Verkehrsvertrages sowie das Pilotprojekt Abstellflächen als Ordnungsrahmen für Mikromobilität. Während ersteres über den BVG-Verkehrsvertrag bis Ende 2025 finanziert wird, soll die Finanzierung für zweiteres wie 2022/2023 über den Landeshaushalt abgesichert werden. Der Ausweitung des Ordnungsrahmens für Mikromobilität wird für 2024 und 2025 hohe Bedeutung zugemessen, so dass im Rahmen der Schwerpunktsetzung für 2024 und 2025 auf der Finanzierung der Abstellflächen über das Ordnungsrahmenprojekt einer der Schwerpunkte liegen soll.

Daneben läuft noch bis Ende 2025 die Erprobung von Mobilitätsstationen als Bestandteil des Verkehrsvertrags mit der BVG. In diesem Rahmen ist die Errichtung von weiteren Jelbi-Punkten und Jelbi-Stationen geplant.

Bericht Nr.: 64

Wirtschaftsverkehr

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

22.09.2023

☎ 925 1287

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

52133 (neu) Maßnahmen zum Wirtschaftsverkehr

Folgendes beschlossen:

a)

„Bitte erläutern, wie die steigenden Herausforderungen beim Wirtschaftsverkehr adressiert werden sollen, wenn einerseits "Maßnahmen zur Förderung des Wirtschaftsverkehrs (Umsetzung von Maßnahmen des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts, Begleitung der Förderprogramme) aus 54010 741 Dienstleistungen verschoben wird und andererseits aber der Ansatz in diesem Titel verkleinert wird.

Welche konkreten Maßnahmen des integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts sollen finanziert werden? Welche Pilotprojekte sind konkret geplant? Welche Untersuchungen sind geplant?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

b)

„Welche Untersuchungen sind geplant? Welche Maßnahmen aus IWW sollen umgesetzt werden? Welche Pilotprojekte?

Bitte um Aufschlüsselung der Haushaltsansätze auf die in der Erläuterung genannten jeweiligen Teilprojekte.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

a-b)

Die Aussage einer Reduzierung der Mittel ist nicht nachvollziehbar; die hier avisierten Mittel stellen eine signifikante Steigerung des Mittelansatzes dar. Gerade um die Bedeutung des Themas herauszustellen, wurde dieser neue Titel eingeführt und entsprechend ausgestattet angemeldet.

Mit diesem Titel soll u.a. die Schaffung und der Betrieb eines Datenpools Wirtschaftsverkehr erfolgen, Konzepte/Untersuchungen zur Sicherung von Flächen und kleinräumiger Versorgung entwickelt sowie die Einführung eines Zielnetzes für Großraum- und Schwertransporte erfolgen. Neben Mitteln zur Umsetzung von Maßnahmen sind Mittel für das Monitoring vorgesehen. Weiter sollen die bisher durchgeführten Untersuchungen und Arbeiten zu Mikro-Depots weitergeführt werden. Verkehrsarme/stadtverträgliche Zustellkonzepte, wie Mikro-Depots, sollen somit in ein skalierbares Konzept für Berlin überführt und umgesetzt werden. Auch die organisatorische Umsetzung (u.a. Antragsportal, Prüfung, Bewilligung, Auszahlung, Betreuung und Kontrolle während Haltefrist) der Lastenradförderung ist über diesen Titel abgesichert. Die Mittel für die Förderung selbst sind in Kapitel 0730, Titel 68357 „Förderung des Wirtschaftsverkehrs“ verankert.

Die Haushaltsansätze können wie folgt aufgeschlüsselt werden:

<u>Träger / Projekt</u>	<u>Ansatz 2024</u>	<u>Ansatz 2025</u>
Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept und des Mobilitätsgesetz: Umsetzung, Monitoring/Evaluation	400.000 €	450.000 €
Organisatorische Umsetzung eines Lastenrad-Förderprogramms	550.000 €	400.000 €
Unterstützung und Skalierung von verkehrsarmen/stadtverträglichen Lieferkonzepten (z.B. Mikrodepots)	<u>350.000 €</u>	<u>600.000 €</u>
	1.300.000 €	1.450.000 €

Bericht Nr.: 65

Verkehrserziehung

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 1-2

22.09.2023

☎ 925 1635

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

52512 (neu) Verkehrserziehung

Folgendes beschlossen:

a)

„Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur 0,5% der Mittel verausgabt? Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2022 und 2023 durchgeführt?

Welche konkreten Maßnahmen werden in 2024/25 über diesen Haushaltstitel umgesetzt? Welche Akteure unterstützen das Land Berlin in der Verkehrserziehung? Worin besteht der Unterschied zum Titel 68569 (Tiefbau 0740)?“

(CDU/SPD)

b)

„Findet eine Kooperation mit der Berliner Polizei statt? Wie ist dieser Titel im Zusammenhang mit dem Titel 52512 (neu) im Kapitel 0532 im EP05 zu verstehen?

Welche Einzelaktionen werden aus diesem Titel finanziert? Werden Maßnahmen aus diesem Titel für die Verkehrserziehung in Bildungsstätten finanziert? Wie steht dies im Zusammenhang mit dem eben gleichen Titel im Einzelplan 10?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

c)

„Warum Verschiebung aus 0770 in 0730?

Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2022 und 2023 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2024 und 2025 zu welchen Kosten vorgesehen?

Welchen Bedarf gibt es für eine Beauftragung der Koordinierung des Informationsaustauschs und der Vernetzung der Mitglieder der „Berliner Charta für Verkehrssicherheit“ und anderer Verkehrs-sicherheitsakteure? “

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

a bis c)

In 2022 wurden zwei Maßnahmen über den Titel finanziert:

- Plattform Berlin Sicher Mobil und Netzwerkaktivitäten „Charta für Verkehrssicherheit“ (28.951,61 €)
- Haftpflichtversicherung für Schülerlots/inn/en an Privatschulen (395,12 €)

In 2023 werden zwei Maßnahmen über den Titel finanziert:

- Plattform Berlin Sicher Mobil und Netzwerkaktivitäten „Charta für Verkehrssicherheit“ (84.939,10 €)
- Haftpflichtversicherung für Schülerlots/inn/en an Privatschulen (231,80 €)

Die Koordinierung der „Berliner Charta für Verkehrssicherheit“ sowie die technische Betreuung der Online-Plattform „Berlin Sicher Mobil“ wurde, wie auch in der Vergangenheit, als eine zusammenhängende Dienstleistung im März dieses Jahres zu einem Gesamtpreis von 84.757,75 € vergeben. Die Hauptleistung wird zum Jahresende in Rechnung gestellt. Eine Mittelausschöpfung wird damit zum Ende des Haushaltsjahrs 2023 gegeben sein.

Für 2024/ 2025 sind die folgenden Maßnahmen geplant:

- Plattform Berlin Sicher Mobil und Netzwerkaktivitäten „Charta für Verkehrssicherheit“ (65.500 € jährlich)
- Haftpflichtversicherung für Schülerlots/inn/en an Privatschulen (400 € jährlich)
- Zusatzausgaben, die sich aus den Charta-Aktivitäten ergeben können (z.B. Verkehrssicherheitstage, Öffentlichkeitskampagnen) (14.000 € jährlich)

Über den Titel werden im Wesentlichen die obenstehenden konkreten Dienstleistungen im Zusammenhang mit der „Charta für Verkehrssicherheit“ finanziert (siehe: <https://www.berlin-sicher-mobil.de/chartamitglieder.htm>). Maßnahmen für die Verkehrserziehung in Bildungsstätten werden aus dem Titel nicht finanziert.

Bei dem Titel 68569 (Tiefbau 0740) handelt es sich um Zuwendungsmittel, mit denen Maßnahmen unterschiedlicher Berliner Träger (Vereine und Verbände) gefördert und unterstützt werden, die sich im Rahmen einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit von Personengruppen engagieren, welche entsprechend des Berliner Verkehrssicherheitsprogramms besondere Zielgruppen innerhalb der Verkehrssicherheitsarbeit darstellen.

Bei dem Titel 52512 (neu) handelt es sich hingegen um Finanzmittel, die für Dienstleistungen zur Verfügung stehen, die sich aus dem Verkehrssicherheitsprogramm ergeben. Hierzu gehört die Koordination des Austausches zwischen den Mitgliedern der Berliner Charta für Verkehrssicherheit und anderer Verkehrssicherheitsakteure sowie die Koordination der Internetplattform „Berlin Sicher Mobil“, wie auch eine Haftpflichtversicherung für Berliner Schülerlotsen.

Die Berliner Polizei ist Mitglied der Berliner Charta für Verkehrssicherheit. In diesem Zusammenhang findet ein stetiger Austausch mit der Polizei bei der Entwicklung und auch Umsetzung von Veranstaltungen und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit statt.

Die Ausgaben waren bis 2022 bei Kapitel 0770, Titel 52512 nachgewiesen. Aufgrund einer haus-internen Aufgabenneuordnung und neuen Verantwortung für die Mittelbewirtschaftung (bisher Abteilung VI nunmehr Abteilung IV) mussten für den DHH 2024/2025 die Mittel in das Kapitel 0730 übertragen werden.

Bericht Nr.: 66

Sitzungsgelder, Kostenentschädigungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV D 2

25.09.2023

☎ 925 1243

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

52602 Sitzungsgelder, Kostenentschädigungen

Folgendes beschlossen:

„Wie erklärt sich die geringe Mittelausschöpfung in 2022? Für welche Veranstaltungen gab es Sitzungsgelder und Kostenentschädigungen in 2023? Welche Veranstaltungen sind für 2024/25 geplant?“

(CDU/SPD)

Hierzu wird berichtet:

Die Sitzungsgelder sind als Kostenerstattung an die externen Mitglieder des Prüfungsausschusses für amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr und Prüfingenieure bei der SenMVKU nach dem Kraftsachverständigenengesetz vorgesehen. Diese externen Mitglieder werden von den Technischen Prüfstellen Berlin gestellt und prüfen schriftlich und mündlich in den Bereichen Bau und Betrieb und Tätigkeiten sowie Fahrpraxis. Der Bereich Recht wird vom Gruppenleiter IV D 2 der SenUMVK geprüft, der zudem den Vorsitz des Prüfungsausschusses stellt, dieser erhält als Mitarbeiter der Verwaltung keine Kostenerstattung.

Die Kostenerstattung umfasst unter anderem die Anwesenheit zur Prüfung bei der mündlichen und praktischen Prüfung, die Erstellung und Korrektur der schriftlichen Prüfungsarbeiten und die Bereitstellung der Mittel für die fahrpraktische Prüfung wie Prüfungsfahrzeuge.

Der Prüfungsausschuss kann mehrfach im Jahr zusammentreten. Diese Ausgaben stehen entsprechenden Einnahmen für die Durchführung der Prüfung aus dem Titel 11153 gegenüber und werden somit unter anderem durch die erhobenen und eingenommenen Prüfungsgebühren vollständig gedeckt.

Im Jahr 2022 ist der Prüfungsausschuss aufgrund einer geringen Kandidatenzahl nur einmal im Frühjahr zusammengetreten, hieraus ergibt sich die geringere Mittelausschöpfung. Im Jahr 2023 ist der Prüfungsausschuss im Frühjahr zusammengetreten und wird voraussichtlich mindestens noch einmal Ende des Jahres zusammenkommen. Für das Jahr 2024 sind mindestens zwei Sitzungen des Prüfungsausschusses geplant.

Bericht Nr.: 67

Thematische Untersuchungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV F 2

25.09.2023

☎ 925 1334

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu dem Kapitel 0730 - Verkehr -

52609 Thematische Untersuchungen

Folgendes beschlossen:

- a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur 4,1% der Mittel verausgabt? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25? Welche Untersuchungen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2022 und 2023 durchgeführt? Welche Untersuchungen sind für die Jahre 2024 und 2025 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU/SPD)

b) (...)

- c) „Welche Untersuchungen mit welchen Ergebnissen wurden in 2022/23 aus dem Titel finanziert? Welche konkreten thematischen Untersuchungen sollen mit welchem finanziellen Umfang und wann vorgenommen werden?

Bitte um Erläuterung zur geplanten zentralen Gesamtsteuerung.

Wie ist der Stand der Verkehrskonzepte Nord-Ost und Süd-Ost? Wie die weitere zeitliche Planung der Erarbeitung?“

(Die Linke)

- d) „ergänzend: Wann wird der Entwurf des Verkehrskonzepts Nord-Ost (im Entwurf) dem Verkehrsausschuss zur Verfügung gestellt?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Antwort zu a, c und d)

Die sich aus dem Berliner Mobilitätsgesetz, dem Radverkehrsplan (RVP) und dem Berliner Radverkehrsnetz ableitenden Aufgaben sind von gesamtstädtischer Bedeutung und machen weitreichende Abstimmungen mit unterschiedlichen Akteuren sowie teilweise auch vorbereitende Untersuchungen erforderlich. Die Ansätze in diesem Titel sind deshalb für die Durchführung von notwendigen thematischen Untersuchungen unter anderem im Bereich Radverkehr bestimmt.

Mit den veranschlagten Mitteln sollen dabei neben der direkten Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes unter anderem auch Untersuchungen zu bedeutenden Netzelementen erfolgen. Ebenso ist in diesem Titel vorgesehen, ein detailliertes Umsetzungskonzept für die Realisierung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen zu entwickeln. In diesem Zusammenhang soll ebenso die Einrichtung einer zentralen Gesamtsteuerung zur Umsetzung des Großprojekts „Herstellung des Radverkehrsnetzes“ aufgebaut werden, um so die Umsetzung des Radverkehrsnetzes zu steuern und die Priorisierung und Realisierung des Radverkehrsnetzes (insbesondere des Vorrangnetzes) bis 2030 voranzutreiben zu können.

Darüber hinaus sollen gemäß Drucksache 19/0400 Untersuchungen für übergreifende verkehrliche Untersuchungen, z.B. in den Räumen Nord-Ost und Süd-Ost, sowie das Verkehrskonzept 16. Bauabschnitt A 100 durchgeführt werden.

Insbesondere die Verkehrsthemen im Nordosträumen Berlin waren und sind Gegenstand vielfältiger Betrachtungen in unterschiedlichen Umfängen, Maßstäben, Planungstiefen und Zuständigkeiten (bspw. Nahverkehrsplan, Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr, Straßenbahnuntersuchungen, Verkehrsuntersuchungen im Rahmen von Bebauungsplänen; I2030 mehr Schiene für Berlin und Brandenburg). Die infrastrukturellen Fragestellungen im Bereich schienengebundener Personenverkehr werden derzeit für die Aufstellung des Nahverkehrsplans 2024-2028 erarbeitet. Für weitergehende Fragen und vertiefende verkehrliche Untersuchungen werden die Mittel in dem Titel für konzeptionelle, verkehrsträgerübergreifende Untersuchungen vorgesehen. Mit Fertigstellung des Nahverkehrsplans und Festlegung entsprechender Rahmenbedingungen kann in die Bearbeitung der verkehrlichen Untersuchung eingestiegen werden. Erste Ergebnisse zu dieser verkehrlichen Untersuchung für den Nordosträumen sind voraussichtlich im Entwurf in der zweiten Jahreshälfte 2024 zu erwarten.

Die bisherigen Ausgaben im Titel wurden in den vergangenen Jahren für folgende Projekte getätigt:

- Weiterentwicklung Berliner Radverkehrsnetz
- Radbahn U1 - verkehrstechnische Machbarkeitsuntersuchung
- Pilotprojekt Radsicherheit
- Radschnellwegekonzept 2022 - Kooperation mit Potsdam-Mittelmark im südwestlichen Brandenburg nach Berlin
- Bewertung von Änderungsanträgen im Radverkehrsnetz

Die Ausgaben im Doppelhaushalt 24/25 in dem Titel sind jeweils vorgesehen für:

Nr.	Träger / Projekt	Ansatz 2024	Ansatz 2025
1.	Untersuchungen zum Radverkehr (ableitend aus dem Mobilitätsgesetz, Radverkehrsplan und Radverkehrsnetz)	405.000 €	405.000 €
2.	Übergreifende verkehrliche Untersuchungen (z.B. Nord-Ost-Raum, Süd-Ost-Raum o.a.)	200.000 €	200.000 €
3.	Verkehrskonzept 16. Bauabschnitt A 100	200.000 €	100.000 €

Begründungen zu den geringen Auslastungen in den Jahren 22/23 im Titel:

Die Abweichungen kommen insbesondere auf Grund seinerzeit fehlender personellen Kapazitäten zustande. Verzögerungen bei der Erstellung des Radverkehrsplans sowie des Radverkehrsnetzes (und damit der Ableitung von Untersuchungsgegenständen) haben gleichermaßen zu Verzögerungen bzw. Abweichungen in der Mittelausschöpfung geführt.

Zudem konnte 2022 konnte aufgrund der vorläufigen Haushaltswirtschaft bis Juli 2022 und der Auswirkungen der Pandemie und weiterer Krankheitswellen nicht der Umfang an externen Unterstützungsleistungen vergeben und damit finanzwirksam werden, wie ursprünglich angestrebt. Aufgrund der erfolgten Personalneuzugänge und der Nachjustierung der Aufgaben ist zu erwarten, dass der hier unterstellte Mittelbedarf in 2024/2025 auch abfließen kann.

Bericht Nr.: 68

Dienstreisen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
III SE 3

26.09.2023

☎ 925 2642

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

52703 Dienstreisen

Folgendes beschlossen:

„Warum Mittelерhöhung in 2024/25, nachdem zum aktuellen Stand erst 41% der Mittel verausgabte wurden?“

(CDU/SPD)

Hierzu wird berichtet:

Im Kapitel 0730, Titel 52703 (Dienstreisen) waren im Doppelhaushaltsplan 2022/2023 jährlich 60.000 Euro veranschlagt.

In der Anmeldung zum Doppelhaushaltsplan 2024/2025 wurde diese Ansatzhöhe fortgeschrieben.

Das jeweilige Abfluss im Titel ist von abgerechneten Dienstreisen abhängig. Der Mittelabfluss im Titel wird bis zum Jahresende 2023 voraussichtlich deutlich steigen.

Bericht Nr.: 69

Betreuung von Besucherinnen und Besuchern

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
III SE 31

25.09.2023

☎ 925 2644

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

53108

Betreuung von Besucherinnen und Besuchern

Folgendes beschlossen:

„Wie erklärt sich die Festsetzung des Ansatzes?“

(CDU/SPD)

Hierzu wird berichtet:

Die Haushaltsmittel sind für Bewirtungen in angemessenem Rahmen bei dienstlichen Veranstaltungen mit externer Beteiligung veranschlagt. Der Ansatz wurde geschätzt und auf der Grundlage der bisherigen Haushaltsplanansätze fortgeschrieben. Aufgrund der Covid 19-Pandemie wurden in den zurückliegenden Haushaltsjahren wesentlich weniger Präsenzveranstaltungen durchgeführt. Für die Haushaltsjahre 2024/2025 wird wieder ein höherer Betreuungsaufwand unterstellt.

Bericht Nr.: 70

Ausschreibungen, Bekanntmachungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
III SE 1

25.09.2023

☎ 925 2645

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

53111 Ausschreibungen, Bekanntmachungen

Folgendes beschlossen:

a) „Wie erklärt sich die geringe Mittelausschöpfung in 2022? Um was für Stellenausschreibungen sowie Kosten für Auswahlverfahren handelt es sich konkret?“

(CDU/SPD)

b) „In welchen Medien beabsichtigt der Senat Stellenausschreibungen zu schalten? Gibt es ein Personalgewinnungsprogramm, welches ressortübergreifend neues Personal akquiriert?“

(AFD)

Hierzu wird berichtet:

Zu a)

Das Haushaltsjahr 2022 war geprägt von einem langen Zeitraum der vorläufigen Haushaltswirtschaft, so dass daher nur geringere Ausgaben getätigt werden konnten.

Die Mittel in 2022 wurden ausgegeben für folgende Stellenausschreibungen:

- Referatsleitung IV B
- Referatsleitung IV D
- Referatsleitung IV F
- Sachbearbeitung „Technische Leitung des Verkehrsinformationssystems Straße (VISS) der Abteilung Verkehr“
- Sachbearbeitung „Fachlich-konzeptionelle Mitarbeit in der Geschäftsstelle des Verkehrsinformationssystems Straße (VISS) der Abteilung Verkehr“

Zu b)

In Ergänzung zum Karriereportal werden standardmäßig kostenfrei auf bund.de veröffentlicht. Zusätzliche kostenpflichtige Publikationen werden vorrangig bei Bestehen eines besonderen Personalgewinnungsinteresses genutzt. Dies ist insbesondere bei der Besetzung herausgehobenen Positionen (wie z. B. Referats/-Gruppenleitungen) bzw. bei zu erwartenden Personalgewinnungsschwierigkeiten (z. B. bereits erfolglosen Ausschreibungen, Spezialaufgabengebieten, Mangelberufen) gegeben.

Es besteht eine hausweite Kooperation mit der Plattform Jobware, hier wird ein ermäßigter Tarif genutzt. Darüber hinaus erfolgt je nach Bedarf und beabsichtigter Reichweite eine Veröffentlichung bei stepstone, greenjobs, einschlägigen Fachzeitschriften oder Tageszeitungen.

Ein ressortübergreifendes Personalgewinnungsprogramm existiert nicht.

Bericht Nr.: 71

Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an Planungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV E 1

25.09.2023

☎ 925-1552

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Abteilung Verkehr -

53121 **Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an Planungen**

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur 11,6% der Mittel verausgabt? Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2022 und 2023 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2024 und 2025 zu welchen Kosten vorgesehen? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25? “

(CDU/SPD)

b) „Was wurde im DHH 22/23 finanziert und was ist für 24/25 geplant? “

(Die Linke)

c) „Welche Bürgerwerkstätten und Planfeststellungsverfahren sind in 2024 und 2025 geplant und sollen durchgeführt werden? Welche Büros wurden 2022-2023 beauftragt? “

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Zu Fragen a-c)

Die Mittel werden für die verschiedenen Aspekte von Beteiligung (frühzeitige Beteiligung und förmliche Beteiligung) eingesetzt, der Mittelabfluss unterliegt damit den jeweiligen Projektfortschritten.

Im Haushaltsjahr 2022 mussten fallweise weniger Haushaltsmittel eingesetzt werden, da mit digitalen Veranstaltungen gearbeitet werden konnte. Es wurden Haushaltsmittel für folgende Maßnahmen verausgabt:

Maßnahme	Ist-Ausgaben in €
Bekanntmachungen in div. Tageszeitungen - Heidekrautbahn-Verlängerung	2.797,70
Bekanntmachung in div. Tageszeitungen - U6 Dammsanierung	3.474,06
Pankower Osten - Erstellung einer verständlichen Übersicht aller Vorhaben und Beteiligungsmöglichkeiten im Projektverlauf	8.996,04
Diverse Offenlegungsentgelte für Veröffentlichungen im Bundesanzeiger Verlag gemäß §23 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)	328,23
Veröffentlichung des Planfeststellungsverfahrens zur Reaktivierung der Heidekrautbahn im Sonderamtsblatt 05/2022 in der Gemeinde Mühlenbecker Land	1.330,16
Gesamt	16.926,19

Im Haushaltsjahr 2023 wurden Haushaltsmittel bisher für folgende Maßnahmen verausgabt:

Maßnahme	Ist-Ausgaben in €
Erstellung von Informationsmaterial zur Grundlagenuntersuchung Warschauer Str. - Hermannplatz	9.067,80
Vorträge zu den Grundsätzen der Planfeststellung im ersten und zweiten Quartal 2023	1.800,00
Diverse Offenlegungsentgelte für Veröffentlichungen im Bundesanzeiger Verlag gemäß §23 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)	132,24
Druck und Verteilung Flyer zur M10-Verlängerung	5.496,35
Bekanntmachungen in div. Tageszeitungen - Vorhaben Pölnitzweg	21.489,47
Gesamt (Stand 25.09.23)	37.985,86

Verfügbare Mittel des Jahres 2023 werden voraussichtlich wie geplant ausgegeben.

Für die Jahre 2024 und 2025 sind weiterhin pro Jahr vier Öffentlichkeitsbeteiligungen für Straßenbahn- und U-Bahn-Maßnahmen vorgesehen.

In 2024 und in 2025 sind e fünf Veranstaltungen zu Vorplanungen für Straßenbahnneubaustrecken vorgesehen.

Über die laufenden (und z.T. anstehenden) Plangenehmigungen sowie Planfeststellungsverfahren für den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr sowie die Straßenbauvorhaben wird inzwischen jährlich dem Hauptausschuss (Auflagenbeschluss B.101, zuletzt per Drs. 19/0400 im Juni 2022) berichtet. Der diesjährige Bericht (Federführung SenStadt) war im Hauptausschuss am 30.08.2023 auf der Tagesordnung (rote Nr. 0450 C) und wurde zur 1. Lesung des Einzelplans 12 am 18.10.2023 vertagt. Über die dort genannten, anstehenden Vorhaben (Anlage 2.1, S. 6/7 und Anlage 2.2) hinaus, könnten u.a. folgende Vorhaben in 2024 und 2025 beantragt werden:

Straßenbahn - Neubau

Turmstraße - Jungfernheide: 1. Halbjahr 2024
Warschauer Straße - Hermannplatz: Ende 2025
Pasedagplatz - S-Bf. Pankow: Ende 2025

Straßenbahn - Bestandsnetz

Dörpfeldstraße: Ende 2023
Kehranlage Alte Försterei: 2024
Endstelle S+U Lichtenberg / Alte Frankfurter Allee: 2024

U-Bahn

Voraussichtlich eine U-Bahn-Neubaumaßnahme (z.B. U3 Mexikoplatz)
Neubau Notausgang E56 am Ende der Tunnel der U-Bahn-Linie U5, Berlin-Mitte (nördl. Hauptbahnhof)

Wann die Antragstellung erfolgt bzw. erfolgen kann, liegt in der Verantwortung der Vorhabenträger (BVG, NE-Bahnen), deren Zeitplanung vor der Berichterstattung abgefragt wird. Gleichwohl handelt es auch dabei nur um Schätzungen der Vorhabenträger.

Straße

Alle Straßenbau- und Radschnellwegevorbau werden zunächst bei der Anhörungsbehörde SenStadt VI G 1 beantragt und schlagen dort bei 53121 zu Buche. Wann die Antragstellung erfolgt bzw. erfolgen kann, liegt in der Verantwortung der Vorhabenträger (Bezirke, Abt. V, InfraVelo), deren Zeitplanung vor der Berichterstattung abgefragt wird. Gleichwohl handelt es auch dabei nur um Schätzungen der Vorhabenträger.

Da sich die Kostenlegungen für die Vorhaben (ortübliche Bekanntmachungen für die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen, die Ankündigung der Erörterungstermine sowie die Auslegung der Planfeststellungsbeschlüsse) vor und während der Verfahren unvorhersehbar verschieben bzw. verzögern, wurde in den vergangenen Jahren davon abgesehen, die einzelnen Vorhaben mit Terminen zu nennen. Es wurden lediglich ein oder zwei Vorhaben exemplarisch benannt.

Das Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) ermöglichte während der Corona-Pandemie auf physische Erörterungstermine zu verzichten und sie durch andere (z.B. online-) Formate zu ersetzen. Dies führte zu entsprechenden Kosteneinsparungen. Gleichwohl gab es jedoch auch erhebliche Verzögerungen in einzelnen Verfahren, wodurch geplante Ausgaben nicht realisiert werden konnten. Regelungen des PlanSiG sollen mit dem 5. VwVfÄndG in das Verwaltungsverfahrensgesetz überführt werden und könnten so künftig zu Kosteneinsparungen beitragen.

Beauftragte Büros 2022-2023

Für die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Leistungsphasen 0-2 der Straßenbahn war die Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG beauftragt.


Für die Erstellung einer verständlichen Übersicht aller Vorhaben und Beteiligungsmöglichkeiten im Projektverlauf für das Projekt Pankower Osten war die Fa. ressourcenmangel an der panke GmbH beauftragt.

Bericht Nr.: 72

Dienstleistungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV AbtL

26.09.2023

 925 1042

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

54010 Dienstleistungen

Folgendes beschlossen:

- a) „Warum werden die Ansätze für die
- 4. Maßnahmen des Parkraummanagements, Koordinierung Parkraumbewirtschaftung
- 5. Verkehrssicherheitsprogramm
- 12. Vorbereitung der Vergabe für ein neues öffentliches Fahrradleihsystem Berlin
- 14. Untersuchungen zur Umsetzung des Mobilitätsgesetzes
- 16. Fortführung der Navigation für Blinde und Sehingeschränkte
- 23. Konzeption Gästeticket
gesenkt?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

- b) „Bitte Bericht über alle geplanten Maßnahmen. Welche Projekte sind mit welchem Zeitrahmen jeweils geplant? Bitte um Angabe des voraussichtlichen IST 2023 für die einzelnen Teilansätze. Für welche Dienstleistungen wurden bereits Verpflichtungen in welcher jeweiligen Höhe eingegangen? Für welche konkreten Teilansätze sind Verpflichtungsermächtigungen in welcher jeweiligen Höhe geplant?“

Zu 1 (StEP MoVe): Für wann ist die Fortschreibung des StEP MoVe geplant? Warum ggf. Start der Fortschreibung? Warum wurde 2022 nichts ausgegeben?

Zu 2.: Warum wurde 2022 nichts ausgegeben?

Zu 3. (Verkehrsmodell): Bitte um Bericht zum Stand des Projektes? Wann wird die neue Bevölkerungsprognose vorliegen? Warum wurde 2022 nichts ausgegeben?

Zu 4. (Parkraumbewirtschaftung): Was ist aus der Strategie Parken geworden? Soll die noch entwickelt und umgesetzt werden? Warum wurde 2022 nichts ausgegeben? Was ist mit Koordinierung gemeint? Welche Maßnahmen sind geplant?

Zu 5. (Verkehrssicherheitsprogramm): Warum Kürzung statt Ausweitung? Wie hoch ist der voraussichtliche Abfluss in 2023? Was wurde bisher finanziert? Welche Maßnahmen sollen 2024/25 finanziert werden? Wie ist der Stand und wie die weitere Zeitplanung zur Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms?

Zu 6. (Fachnetzrechner): Warum 2022 nichts ausgegeben?

- Zu 9. (Studien/Konzepte): bitte um Erläuterung. Welche Studien/Konzepte wurden 2022/23 durchgeführt und welche sind bereits geplant? Warum wurde 2022 nichts ausgegeben?
- Zu 10. (Studien/Konzepte): bitte um Erläuterung. Welche Studien/Konzepte wurden 2022/23 mit welchen Kosten durchgeführt und welche sind bereits geplant?
- Zu 11. (Maßnahmen MobG): Welche Maßnahmen sind geplant? Warum wurde 2022 nichts ausgegeben? Welche Veränderungen plant der Senat bei der Rechtsverordnung Stellplätze?
- Zu 12. (Fahrradverleihsystem): Welche Maßnahmen sind vorgesehen? Bitte um Bericht zum Ergebnis der Neukonzeptionierung des Leihfahrradsystems in Berlin inklusive Ausdehnung auf die Außenbezirke. Wie ist der Zeitplan für die Neuvergabe des öffentlichen Fahrradverleihsystems? Wann ist die Vergabe geplant?
- Zu 13. (Umsetzung Radverkehrsplan): Welche Maßnahmen sind vorgesehen? Warum wurde 2022 nichts ausgegeben? Wie ist das voraussichtliche IST 2023?
- Zu 14. (Umsetzung MobG): Was wurde 2022 finanziert? Welche Untersuchungen sind geplant?
- Zu 16 (Fahrinfo-App): Warum ist das IST 2022 bei 0 Euro? Warum sinkt der Ansatz wieder?
- Zu 17. (Verkehrsmanagement): Warum wurde 2022 nichts ausgegeben?
- Zu 18. (Zustandsentwicklung): Welche Ergebnisse liegen dazu vor?
- Zu 20. (Betreuung Vergabeverfahren): Was wurde 2022 finanziert?
- Zu 21. (Untersuchung LABO): Warum 2022 nichts ausgegeben? Wie ist der Stand und weitere Zeitplan des Organisationsgutachtens zur Kontrolle von Mietfahrzeugen beim LABO im Rahmen der Fachaufsicht?
- Zu 22. (Deutschlandticket): Welcher Beratungsbedarf im Zuge der Einführung des Deutschlandtickets besteht konkret in 2024 und 2025? Wodurch entsteht beim Deutschlandticket 2024 und 2025 Beratungsbedarf im Zuge der Einführung 2023?
- Zu 23. (Gästeticket): Warum wird das gestrichen?
- Zu 24. (PBefG): Welche Dienstleistungen wurden mit welchen Ergebnissen in Anspruch genommen und in 2022 und 2023 finanziert? Welche sind geplant?
- Zu 25. (Baustellenkoordinierung): Was ist hier genau geplant?
- Zu 28. (AFGBV): Welche Dienstleistungen sollen konkret beauftragt werden? Mit welchem Ziel?

Maßnahmen zur Förderung des Wirtschaftsverkehrs: Was ist daraus in 2022/23 finanziert worden?

Datenauswertung und Erstellung eines Haltestellenkatasters (Bus):

Warum wird der Teilansatz zur Erstellung eines Haltestellenkatasters Bus gestrichen? Wie ist der Stand der Bearbeitung?

Erstellung eines Gesamtkonzepts Mobilitätssicherung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen einschl. Konzeptbeteiligung (neu bei Kapitel 2707 nachgewiesen):

Warum in Kapitel 2707 in welchen Titel mit welchem Ansatz verschoben? Wie ist der Stand und der weitere Zeitplan der Erarbeitung eines Gesamtkonzepts Mobilitätssicherung für Menschen mit Behinderung? Bitte um detaillierten Bericht.

Erstellung eines Gutachtens zu Modellen zur Unterstützung ehrenamtlich Tätiger im ÖPNV [liegt vor]:

Wie will der Senat damit weiter umgehen? Bitte um zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse des Gutachtens zu Modellen zur Unterstützung ehrenamtlich Tätiger im ÖPNV. Wo ist das Gutachten veröffentlicht?

Wie ist der Stand der Erarbeitung eines Straßenbahn-Zielnetzes 2050?

Wie ist der Stand und die weitere Planung zur Umsetzung des Pilotprojekts einer reinen Güterstraßenbahn? Welche Gutachten liegen dazu vor und wo sind diese veröffentlicht?“

(Fraktion Die Linke)

c) “Punkt 7: Was ist das Ziel solcher Haushaltsbefragungen, warum dafür im Jahr 2024 mit 314.000 Euro Aufwand dieselben Kosten wie 2022, wo doch diese Befragung nur alle 5 Jahre stattfindet?

Punkte 15. bis 17.: Welche Aufträge wurden hier erteilt, für welche Maßnahmen?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Zu a-c)

Der Mittelumfang dieses Titels entspricht den bestehenden finanziellen Möglichkeiten, zur Sicherstellung aller Projekte erfolgte demgemäß eine Anpassung der Mittelaussicherung und nicht die Streichung einzelner Sachverhalte.

Die über den Kapitel 0730 Titel 54010 avisierten Maßnahmen sind im Rahmen der Tabelle in der Senatsvorlage zum Einzelplan 07, 0730/54010 jeweils mit den aktuellen und zukünftigen Ansätzen dargestellt. Bezogen auf den Gesamtansatz des Titels ist von einem vollumfänglichen Mittelabfluss auszugehen, bezogen auf einzelne Teilmaßnahmen sind - bedingt durch den Charakter der einzelnen Dienstleitungen - Abweichungen wahrscheinlich. Dies entspricht vollumfänglich der gängigen Praxis, da im Kontext der Anmeldungen lediglich qualifiziert abgeschätzte Bedarfe unterstellt werden können. Im Rahmen der jeweiligen wettbewerblichen Prozesse werden entsprechende Anpassungen erkennbar. Die bis zum 31.12.2022 eingegangenen Verpflichtungen belaufen sich für das Jahr 2024 auf 484.451 €.

Nachfolgend erfolgt die Darstellung der Sachverhalte für die Fragen bzgl. konkreter Maßnahmen gemäß der Nummerierung in der entsprechenden Tabelle.

Zu 1 (StEP MoVe): Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr wurde im Jahr 2021 beschlossen und befindet sich seitdem in der Umsetzung. Für den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr ist gemäß den Vorgaben des MobG BE regelmäßig ein Fortschrittsbericht zur Umsetzung vorrangiger Maßnahmen zu erarbeiten. Diese Arbeiten erfolgten mit hausinternen Ressourcen, daher liegen keine kostenwirksamen Elemente im Jahr 2022 vor. Die Fortschreibung des StEP MoVe ist über das Mobilitätsgesetz und den bisherigen Senatsbeschluss geregelt (mit Vorliegen neuer Erkenntnisse und Daten). Das „ggf.“ ergibt sich aus den bisherigen Planungen vorfristig zum Vorliegen von neuen Daten in 2025 bereits in 2024 mit ersten Arbeiten anzufangen. Hintergrund ist, dass das Land Berlin als urban node (TEN-T) verpflichtet ist, sich bei der Aufstellung an den SUMP-Guidelines zu orientieren. Die Vorarbeiten für eine Unterstützung der Kommunen sowie

ein entsprechendes Förderprogramm laufen auf Bundesebene. Im Wissen um die Randbedingungen wird das Arbeitsprogramm entwickelt und die Finanzierung abgesichert.

Zu 2. (Sonderauswertungen): Das Land Berlin verwendet Mittel gemäß LHO Berlin wirtschaftlich und sparsam. Da im Jahr 2022 keine Notwendigkeit zu Sonderauswertungen bestand, erfolgte hier kein Mittelabfluss.

Zu 3. (Weiterentwicklung und Fortschreibung des Verkehrsmodells): Aktuell wird die Verkehrsprognose 2035 erstellt, die im ersten Halbjahr 2024 fertig gestellt werden soll. Im Jahr 2022 sind insgesamt 74.361,58 € für das Verkehrsmodell abgeflossen. Die Darstellung in der Tabelle leidet diesbezüglich an einem redaktionellen Fehler. Der Abfluss ist in dem unter Nr. 5 der Tabelle ausgewiesenen Ist-Betrag enthalten. Die Summe der Abflüsse der Tabelle bleibt unverändert.

Perspektivisch ist die Prognose auf das Jahr 2040 fortzuschreiben, aus dem Sachverhalt werden somit im Wechsel Strukturdaten und das Modell selber bearbeitet werden, die Bevölkerungsprognose 2021-2040 liegt seit Dezember 2022 vor.

Zu 4. (Parkraumbewirtschaftung): Der Entwurf der Strategie Parken aus 2016 wurde nicht formal beschlossen. Die erarbeiteten Grundlagen wurden in Teilen dennoch schrittweise umgesetzt bzw. an anderer Stelle vertieft. Hierzu gehören Teilkonzepte in den Bereichen Wirtschaftsverkehr, Fuss-/Radwegeplanung, Sharing, eMobilität, aber auch P+R (Verwaltungsvertrag mit Brandenburg, laufende digitale Erfassung der Berliner Anlagen). SenMVKU übernimmt hier übergreifende Aufgaben, die der Vernetzung zwischen den beteiligten Verwaltungseinheiten bei den verschiedenen Themen dient, hier sollen bei Bedarf ergänzende Sachverhalte erarbeitet werden.

Zu 5. (Verkehrssicherheitsprogramm): Die aktuelle Erarbeitung des Verkehrssicherheitsprogramms ist haushaltsseitig in den Jahren 2022 und 2023 komplett abgesichert. Finanziert wird aktuell die Erarbeitung des Verkehrssicherheitsprogramms (VSP) inkl. der Entwurfserstellung, Überarbeitung, Organisation und Durchführung von Veranstaltungen im Rahmen des Dialogs / Beteiligungsverfahrens. 2024/25 soll speziell die Umsetzung des VSP finanziert werden, wozu auch die Durchführung erster Untersuchungen (Analyse zu Risiken und Ansatzpunkten für die Prävention von Dunkelheitsunfällen, Umfrage zu Schulwegunfällen) sowie die Organisation und Durchführung des Verkehrssicherheitsforums zählt.

Zu 6. (Fachnetzrechner): Die Betreuung der Fachnetzrechner ist pandemiebedingt intern erfolgt, in 2022 wurde keine externe Betreuung mit Mittelbedarf realisiert. Mit altersbedingten Personalwechseln kann sich hier perspektivisch der Bedarf wieder ergeben.

Zu 7. (Haushaltsbefragung): Die Befragung „Mobilität in Städten“ findet regelmäßig alle fünf Jahre statt. Aufgrund des Bedarfs der Vorbereitung, Durchführung der Befragung (ein komplettes Jahr) und Auswertung sind die Mittel für die Haushaltsbefragung entsprechend auf die Jahre 2022 bis 2024 aufgeteilt. Die tatsächliche Verkehrsteilnahme der Bevölkerung ist nur durch direkte Befragung derselben ermittelbar. Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung werden veröffentlicht und sind unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/> einsehbar. Daten zum Verkehrsverhalten sind eine unabdingbare Grundlage der Verkehrsplanung und fließen bspw. als Grundlagendaten in Verkehrsmodelle.

Zu 9 und 10 (Studien und Konzepte im Bereich Energie-Umwelt-Verkehr sowie Neue Mobilität und Innovation): Im Jahr 2022 wurden über diesen Ansatz die Arbeiten am Freefloater Anforderungskonzept finanziert. In 2023 und den folgenden Jahren 2024/2025 wird der Aufbau einer Datenmanagementplattform für Sharing-Angebote über diesen Ansatz finanziert. Weiterhin ist geplant, die Bearbeitung von Fragestellungen im Zusammenhang mit einer Wasserstoffstrategie im Verkehr über diesen Ansatz in den Jahren 2024/2025 zu finanzieren. Die genauen Kosten hierfür können derzeit noch nicht angegeben werden.

Zu 11 (Umsetzung Maßnahmen MobG im Bereich ruhender Verkehr): Es wurden Mittel eingestellt für ggf. erforderlich werdende (Vor-)Studien und Beteiligungsverfahren zum Thema ruhender Verkehr im Zusammenhang mit der geplanten Verabschiedung des Abschnitts „Neue Mobilität“ im Berliner Mobilitätsgesetz. Welche Untersuchungen und Unterstützungsleistungen tatsächlich erforderlich werden, hängt von der konkreten Ausgestaltung der künftigen Vorschriften im MobG ab. Daher können die Maßnahmen aktuell nicht näher konkretisiert werden. In 2022 wurden keine Mittel ausgegeben, da der Abschnitt „Neue Mobilität“ noch nicht beschlossen wurde und sich der Bedarf somit zeitlich auf die Folgejahre verschoben hat. Derzeit gibt es im Land Berlin nur Vorgaben für Stellplätze für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Fahrräder (§ 40 Absatz 1 und 2 Bauordnung Berlin). Darüber hinaus existieren keine weiteren Vorgaben. Ob derartige Vorgaben eingeführt werden und falls ja, mit welchen Inhalten, hängt von der Novellierung des MobG ab.

Zu 12. (Fahrradverleihsystem): Die Mittel sind für Unterstützungsleistungen im Kontext des wettbewerblichen Verfahrens geplant. Die Durchführung der Vergabe als europaweites, wettbewerbliches Verfahren läuft derzeit an, ein Start ist für das Jahr 2023 geplant. Zur Ausgestaltung des Vergabegegenstands laufen derzeit die Abstimmungen, Festlegungen bestehen derzeit noch nicht. Angestrebt wird ein direkter Übergang nach Auslaufen des derzeitigen Vertrags. Eine Absenkung des Ansatzes ist nicht erfolgt, der Ansatz entspricht der Arbeitsplanung (2024 geringerer Mittelbedarf durch Abschluss der Vorbereitung und Vergabe).

Im Bericht „Neukonzeptionierung des Leihfahrradsystems in Berlin inklusive Ausdehnung auf die Außenbezirke“ wurden basierend auf nationalen und internationalen Vergleichen für Berlin denkbare Szenarien für eine zukünftige Ausgestaltung des Systems abgeleitet. Die Szenarien analysieren dabei insbesondere die Frage einer räumlichen Erweiterung. Damit im engen Zusammenhang steht auch die inhaltliche Ausgestaltung des Systems und sich daraus ergebende finanzielle Anforderungen. Die Auftragnehmer leiten in Ihren Arbeiten 15 Empfehlungen für Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Fahrradverleihsystems (ÖFVS) in Berlin ab. Die Inhalte sind im Bericht 96 (0730/68353 - Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems) differenziert dargestellt.

Zu 13. (Umsetzung Radverkehrsplan): Die sich aus dem Berliner Radverkehrsplan und dem Radverkehrsnetz ableitenden Aufgaben sind von gesamtstädtischer Bedeutung und erfordern weitreichende Abstimmungen mit unterschiedlichen Akteuren sowie auch vorbereitende Untersuchungen. Deshalb sollen mit Mitteln dieses Titels Maßnahmen und Dienstleistungsaufträge er- und bearbeitet werden, um die kontinuierliche Weiterentwicklung und Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes, des Radverkehrsplans sowie Berliner Radverkehrsnetzes (insbesondere des Vorrangnetzes) in den nächsten Jahren voranzubringen.

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 Infrastruktur-Ziele, sowie Verwendung der Erkenntnisse zur Gesamtsteuerung genannt werden. Hierzu soll ebenso eine umfassende Befahrung des Radverkehrsnetzes erfolgen. Mit den Befahrungsergebnissen soll so zum Beispiel ein Maßnahmenplan für eine beschleunigte Umsetzung der Netzelemente des Radverkehrs, vor allem der Elemente des Vorrangnetzes, entwickelt werden. Auch die Entwicklung eines Leitfadens, wie der Radverkehr im Berliner Stadtgrün, insbesondere hinsichtlich der Ausnahme der Qualitätsstandards sowie der Vorgaben des § 50 MobG BE geführt werden kann, soll mit Mitteln dieses Titels angegangen werden.

Weiterhin sollen Untersuchungen, die aufgrund von neuen planerischen Zielstellungen aus dem Radverkehrsplan oder auch aufgrund 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 Neuarbeitung des „Leitfadens Fahrradparkens“ soll so für die Umsetzung der Zielstellung des Berliner Mobilitätsgesetzes im Bereich Fahrradparken (mind. 100.000 Fahrradstellplätze) entsprechende Sorge getragen werden.

Letztjährige Ausgaben im Bereich Radverkehr wurden für folgende Projekte getätigt:

- Neukonzeptionierung Leihfahrradsystem
- Begleitmaßnahmen Zuwendungen Bereich Radverkehr
- Fahrradmonitor
- Bundesprojekt - App-gestützte Fahrraddatenakquise (35% Landesanteil)

Im Gegensatz zu den ursprünglichen Planungen kam es zu zeitlichen Verzögerungen, welche sich auf die weiteren Prozesse auswirkten. Die Mittelausschöpfung entspricht dem bei den gegebenen Ressourcen umsetzbaren Vorhaben, insbesondere vor dem Hintergrund der vorläufigen Haushaltswirtschaft in der ersten Hälfte des Jahres 2022.

Zu 14. (Untersuchungen zur Umsetzung des Mobilitätsgesetzes): In 2022 wurde eine Ausführungsvorschrift zu § 25 Berliner Mobilitätsgesetz (AV Konfliktbewältigung) mithilfe externer Unterstützungsleistungen erarbeitet, die aus diesem Titel finanziert wurde. Zur Förderung der Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes werden perspektivisch weitere interne Verwaltungsvorschriften und Arbeitshilfen benötigt. Für deren Erarbeitung sind aufgrund der begrenzten Personalressourcen regelmäßig externe Unterstützungsleistungen erforderlich.

Zu 15. (Kreuzungsrecht):

Die Aufgaben des Bereiches Kreuzungsrecht sind nach dem Eisenbahnkreuzungsrecht, dem Bundeswasserstraßengesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Berliner Straßengesetz wahrzunehmen. Eine maßnahmengenaue Auflistung der von einem externen Dienstleister geleisteten oder zu leistenden Unterstützung kann wegen der Vielzahl der Maßnahmen nicht erfolgen. Die Unterstützungsleistung variiert zu dem je nach Maßnahme. Neben genannten Maßnahmen betreut der Bereich Kreuzungsrecht eine Vielzahl weiterer Maßnahmen, die sich noch nicht in einem abrechnungsreifen Bearbeitungsstand finden (Machbarkeitsuntersuchungen/ Vorplanung/ Entwurfsplanung). Auch hier erfolgen bereits Unterstützungsleistungen in ingenieurtechnischen Bereichen.

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 Haushaltsanmeldung 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, wann 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 Gestattungsverträgen zu erstellen. Hinzu kommt die Bearbeitung von Grundsatzangelegenheiten, wie die Stellungnahmen zu Gesetzesänderungen, Verordnungen, Richtlinien und Allgemeinen Rundschreiben des BMVI.

Die Anzahl der nach Kreuzungsrecht zu bearbeitenden Vorgänge nimmt aufgrund der gestiegenen Bau-, Sanierungs- und Bautätigkeit sowie des Infrastrukturausbaus und diesbezüglicher Programme (u.a. i2030) kontinuierlich zu, so dass ein erhöhter und weiter steigender Bedarf an externer Unterstützung mit bautechnischem Hintergrund besteht. Ein derzeitiger externer Dienstleistungsvertrag läuft bis 31.12.2023. Aktuell findet ein europaweites Vergabeverfahren für einen neuen externen Dienstleistungsvertrag für den Zeitraum 01.01.2024 bis 31.12.2025 mit der Möglichkeit der Verlängerung für ein weiteres Jahr statt.

Zu 16. (Fortführung der Navigation für Blinde und Sehingeschränkte (VBB-Fahrinfo-App)): Warum ist das IST 2022 bei 0 Euro? Warum sinkt der Ansatz wieder? Die Navigation für Blinde und Sehbehinderte wurde als zusätzliches Merkmal der VBB-fahrinfo-App durch die Länder bestellt und als Zusatzaufgabe „m4guide“ des VBB über den Dienstleistungstitel finanziert. Das Projekt „m4guide“ wurde allerdings zwischenzeitlich abgeschlossen und in den Regelwirtschaftsplan des VBB übernommen. Aus diesem Grunde sind in 2022 keine Mittel mehr aus dem Dienstleistungstitel für diesen Zweck abgeflossen.

Mit Blick auf die Planungen des VBB, im Rahmen der Special Olympics Berlin 2023 eine eigene App „VBB-easy“ für kognitiv eingeschränkte Menschen zu entwickeln wurden für eine mögliche Anschlussfinanzierung ab 2024f. für 2024 150.000 Euro und für 2025 175.000 Euro vorgesehen. Die Evaluation der App ist noch nicht vollständig abgeschlossen, aber die bisher vorliegenden Erkenntnisse sprechen dafür, dass die VBB-easy-App nicht die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt und deshalb zugunsten der bereits regelfinanzierten App VBB Jump nicht weitergeführt wird.

Zu 17. (Verkehrsmanagement): Das gemeinsame Verkehrsmanagement im Berlin-Brandenburger wurde ursprünglich in 4 Korridore unterteilt. Dabei wurde als erster Korridor der Bereich südöstlich von Berlin untersucht und mit dem sogenannten AIRVIS (Airport-bezogenes Verkehrs-Informationssystem) ausgestattet. Die Konzeptplanung dieser Korridore wird aus diesem Titel finanziert. Mit der Verzögerung der Eröffnung des BER wurde die Konzeptplanung der drei weiteren Korridore bisher noch nicht näher untersucht. Daher kam es zu Verzögerungen, welche jetzt erst aufgeholt werden können. In 2023 werden für dieses Vorhaben voraussichtlich keine Mittel abgerufen.

Zu 18. (Zustandsentwicklung): In Berlin wurden im Rahmen von Lärminderungsmaßnahmen in den Jahren seit 2008 eine größere Anzahl von lärmtechnisch optimierten Deckschichten eingebaut, bei denen die Geräuschemissionen um bis zu 5 dB(A) unter dem Referenzwert von nicht geriffelten Gussasphalten liegen. Die Maßnahmen wurden in unterschiedlichen Bauweisen ausgeführt. Zur Erfahrungssammlung werden seit 2012 die in Berlin ausgeführten Baumaßnahmen mit lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten hinsichtlich schalltechnischer Eigenschaften und Dauerhaftigkeit beobachtet. Die Ergebnisse der visuellen Zustandserfassung von Zustandsmerkmalen an den Bestandsstrecken dienen als Grundlage für die Weiterentwicklung der Bauweisen. Aus den Schadensmerkmalen lassen sich Baugrundsätze ableiten, die in die Ausführungsvorschriften zum Berliner Straßengesetz und in den Leitfadens für die Planungen, den Bau und die Bauliche Erhaltung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten Berlin einfließen.

Zu 20. (Externe Betreuung der Durchführung von Vergabeverfahren im Zusammenhang mit Verkehrsprojekten des Landes Berlin): Die Dienstleistung wird innerhalb einer Rahmenvereinbarung nach dem Bedarf der Abteilung durch die Erteilung von Einzelaufträgen in Anspruch genommen. Das voraussichtliche IST wird 2023 bei etwa 130.000 € liegen. Im Jahr 2023 wurden bisher Aufträge für 93.296 € erteilt, die bisher noch nicht in Rechnung gestellt worden sind. Verpflichtungsermächtigungen sind nicht geplant.

Es wurden die Verfahren zur Vergabe folgender Aufträge im Jahr 2022 betreut:

- Unterstützung des Programm-Managements für die ÖPNV-Infrastrukturplanung
- Organisation und Moderation der Sitzungen des Gremiums FahrRat und Organisation der Preisverleihung Engagementpreis Fahrrad
- Leitfaden für Liefer- und Ladeverkehrsflächen in Berlin
- Aktualisierung des übergeordneten Straßennetzes des Landes Berlin
- Unterstützung der Koordination des Austausches zwischen den Mitgliedern der Berliner Charta für Verkehrssicherheit und anderer Verkehrssicherheitsakteure sowie die Koordination der Internetplattform „Berlin Sicher Mobil“

Im Jahr 2022 wurden 82.992,98 € verausgabt. Betrag war in 2022 geringer als erwartet wegen der vorläufigen HH-Führung bis Mitte des Jahres.

Zu 21. (Organisationsgutachten zur Kontrolle von Mietfahrzeugen beim LABO in Rahmen der Fachaufsicht): Warum 2022 nichts ausgegeben? Wie ist der Stand und weitere Zeitplan des Organisationsgutachtens zur Kontrolle von Mietfahrzeugen beim LABO im Rahmen der Fachaufsicht?: Das neue PBefG hatte SenMVKU veranlasst, eine fachaufsichtliche Analyse von Arbeits- und Prüfprozessen des LABO (Akteneinsicht) mit dem Ziel zu starten, Potentiale für eine höhere Wirksamkeit und schnellere Reaktionsmöglichkeiten beim LABO bei vermuteten Rechtsverstößen von Unternehmen zu heben.

Die für ein Organisationsgutachten des für das Gelegenheitsverkehrsgewerbe zuständigen Bereichs des LABO wurden zwar Mitte letzten Jahres mit dem DHH 22/23 zur Verfügung gestellt. Priorität hatte jedoch, gemeinsam Potentiale für einen besseren Vollzug durch Erarbeitung eines Leitfadens zu heben. Darüber hinaus hat das LABO in 2022/23 eigene organisatorische Maßnahmen umgesetzt, konnte zusätzlich bewilligte Stellen strukturelle Verbesserungen angehen. Auf diesen Prozess aufsetzend soll nun eine Evaluation der Organisations- und Aufgabenstruktur auch im Abgleich mit der Best Practice in anderen großstädtischen PBefG-Genehmigungsbehörden

stattfinden und weiteres Optimierungspotential bei der Ermittlung von illegalen Strukturen im Mietwagengewerbe aufgezeigt werden. Hier ist SenInnS als Dienstaufsicht mit in der Verantwortung, um die Ergebnisse des Gutachtens dann auch umzusetzen.

Die Ausschreibung wird gerade vorbereitet und mit SenInnS abgestimmt, eine Vergabe in 2023 wird angestrebt, jedoch müssen die Mittel dann auch 2024 in gleicher Höhe wie 2023 zur Verfügung stehen.

Zu 22. (Deutschlandticket): Die Umsetzung des Deutschlandtickets ist mit den notwendigen, kontinuierlichen Abstimmungen auf den unterschiedlichsten Ebenen komplex und personalintensiv. Regelmäßig sind weitreichende rechtliche und finanzielle Fragestellungen sehr kurzfristig einzuschätzen und zu beantworten. Dies bindet sehr umfangreich Personalkapazitäten und ist nicht immer mit der vorliegenden fachlichen Expertise vollständig umzusetzen, so dass ein Risiko besteht, die Rahmenbedingungen für das Deutschlandticket nicht immer optimal im Interesse des Landes Berlin ausgestalten zu können. Daher soll mit dem Ansatz im Dienstleistungstitel die grundsätzliche Möglichkeit geschaffen werden, bei personellen Kapazitätsengpässen bzw. sehr spezifischen fachlichen Fragestellungen auf externes Know-How zurückgreifen zu können.

Zu 23. (Gästeticket): Mit der Einführung des 9-Euro-Ticket im Sommer 2022 und in der Folge dessen Weiterentwicklung zum Deutschlandticket, das zum 1. Mai 2023 eingeführt wurde, haben sich die Rahmenbedingungen für ein Berliner Gästeticket grundlegend geändert.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) geht davon aus, dass bis Ende 2023 rund 13 Millionen Menschen in Deutschland ein Deutschlandticket nutzen. Bis Ende 2024 könnte die Zahl 15 Millionen Menschen erreichen. Das Deutschlandticket können sie sowohl lokal auf ihren alltäglichen Wegen zur Arbeit und in der Freizeit als auch bundesweit nutzen. Daher ist davon auszugehen, dass mittelfristig ein großer Teil der Berlin-Besuchenden über ein Deutschlandticket verfügen wird, so dass der zwangsweise Verkauf von zusätzlichen Gästetickets nicht erforderlich und auch schwer vermittelbar sein dürften. Mit dem Beschluss zu den aktuellen Richtlinien der Regierungspolitik ist die Vorgabe der Einführung eines Gästetickets entfallen. Der Ansatz zum Doppelhaushalt spiegelt die fachlichen Erwägungen und die Handlungsvorgabe der Richtlinien der Regierungspolitik wider.

Zu 24. (PBefG): Welche Dienstleistungen wurden mit welchen Ergebnissen in Anspruch genommen und in 2022 und 2023 finanziert? Welche sind geplant?: Wie im Bericht Rote Nr. 19/0513 ausgeführt, konnte zum Zeitpunkt der Auftragsvergabe der absehbare Klärungsbedarf zu den durch die PBefG-Novelle aufgeworfenen Themen nur grob umrissen werden. Wie vorgesehen wurde nach einem ersten Austausch die Bearbeitung dringlich zu klärender Fragen priorisiert, die mit Blick auf die priorisierten Themenstellungen auch in unterschiedlicher Tiefe gutachterlich bearbeitet wurden. Hierbei stehen die Fragen der Unternehmereigenschaft im Sinne von § 1 Abs. 1a PBefG und Mindestbeförderungsentgelte im Mietwagenverkehr gemäß § 51 a Abs. 1 PBefG im Vordergrund. Darüber hinaus wurde die bisherige Vollzugspraxis des LABO im Mietwagenverkehr ausgewertet, in einem Workshop mit dem LABO erörtert und unter Auswertung aktueller Rechtsprechung ein Leitfaden entwickelt, um die Vollzugspraxis zu stärken.

Zu 25. Im Bereich der Dorotheenstadt/Friedrichstadt gibt es eine rege Bautätigkeit im Hochbau und im Straßenbereich, verbunden mit einem engmaschigen und kleinräumigen Straßennetz. Um

die Erreichbarkeit aller Anlieger zu gewährleisten und die Behinderungen für den Verkehr zu reduzieren, werden Planungen für Baumaßnahmen frühzeitig (bevor Anträge auf Sondernutzungserlaubnis gestellt werden) erfasst. Durch Abstimmungen zwischen den Bauherren und Beteiligung des Straßenbaulastträgers sowie der Straßenverkehrsbehörde erfolgt eine frühzeitige bauliche und verkehrliche Koordination, so dass die Verkehrseinschränkungen auf ein unvermeidbares Maß reduziert werden können. Das voraussichtliche IST wird 2023 bei etwa 20.000 € liegen. Im Jahr 2023 wurden bisher Aufträge für 32.275,41 € erteilt, die bisher noch nicht in Rechnung gestellt worden sind. Verpflichtungsermächtigungen sind nicht geplant.

Zu 28. (AFGBV): Die Gelder in Nr. 28 sind für Stellungnahmen bzw. Gutachten geplant. Da aktuell aber noch keine Anfrage zu einer Betriebsbereichserlaubnis vorliegen, können aktuell auch noch keine weiteren Angaben gemacht werden.

ohne Nr. (Maßnahmen zur Förderung des Wirtschaftsverkehrs): Über die Mittel „Maßnahmen zur Förderung des Wirtschaftsverkehrs“ wurde die Begleitung des Förderprogramms im Schwerpunktbereich (Lastenräder) zu Beginn des Jahres 2022 realisiert. Entsprechende Mittel sind auch für das Jahr 2023 avisiert. Die Mittel sind zukünftig im Titel 0730/52133 Maßnahmen zum Wirtschaftsverkehr eingeplant. Eine differenzierte Darstellung erfolgt im Bericht 22 zum übergreifenden Thema „Wirtschaftsverkehr“.

Ohne Nr. (Datenauswertung und Erstellung eines Haltestellenkatasters (Bus)): Warum wird der Teilansatz zur Erstellung eines Haltestellenkatasters Bus gestrichen? Wie ist der Stand der Bearbeitung?: Wir bereits zur letzten Haushaltsplanaufstellung berichtet, war die zugrundeliegende Idee aus dem Nahverkehrsplan für das Kataster, dass darüber eine Priorisierung ermöglicht wird. Das hat sich in der Praxis als irrig herausgestellt. Zuständig für den barrierefreien Ausbau sind die bezirklichen Straßenbaulastträger. In nahezu allen Bezirken kann jedoch aufgrund von Personalmangel (sowohl Stellen, als auch Stellenbesetzung) seit Jahren keine kontinuierliche Abarbeitung sichergestellt werden. Auch die nach einem Ausbau notwendige Einarbeitung des aktuellen Ausbaustands in ein Kataster kann dort nicht geleistet werden. Die ursprünglich beabsichtigte Steuerung der Rang- und Reihenfolge kann unter diesen Bedingungen nicht erreicht werden. Wie schon im letzten Nahverkehrsplan ausführlich dargestellt, ist das derzeit praktizierte Verfahren der Mittelbereitstellung über die Hauptverwaltung zudem hochgradig arbeitsintensiv ohne daraus resultierenden Mehrwert. In der Praxis muss daher jede Aktivität der Bezirke zum Umbau begrüßt werden und sollte mit möglichst wenig weiteren Restriktionen unterstützt werden. Die zusätzliche Pflege eines Katasters würde ebenfalls zusätzlichen Aufwand bei den Bezirken erzeugen.

Ohne Nr. (Erstellung eines Gesamtkonzepts Mobilitätssicherung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen einschl. Konzeptbeteiligung): Der Sachverhalt wird neu bei Kapitel 2707 nachgewiesen. Für die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts zur Mobilitätssicherung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist eine externe Unterstützung erforderlich. Die Ausschreibung befindet sich noch in der Vorbereitung, so dass aktuell kein detaillierter Zeitplan genannt werden kann. Mit einem Abschluss ist nicht vor 2024 zu rechnen. Ausgaben werden zu gegebener Zeit im Kapitel 2707, Titel 54010 nachgewiesen. Nach Abschluss der Konzeptphase werden sich in künftigen Haushaltsplänen bezirkliche Maßnahmen anschließen, die dann wiederum aus diesem Kapitel finanziert werden sollen. Daher soll bereits die Konzeptphase im Kapitel 2707 verankert werden.

ohne Nr. (Erstellung eines Gutachtens zu Modellen zur Unterstützung ehrenamtlich Tätiger im ÖPNV): Das Konzept liegt vor. Wie will der Senat damit weiter umgehen? Bitte um zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse des Gutachtens zu Modellen zur Unterstützung ehrenamtlich Tätiger im ÖPNV. Wo ist das Gutachten veröffentlicht?: Die bisherige Lösung, dass BVG und S-Bahn jährlich rund 17.000 Einzelfahrausweise dem Paritätischen Wohlfahrtsverband zur Verfügung stellen, hat auch 2023 Bestand. Der Fokus des Senats liegt aktuell dabei, die Fortführung der bestehenden Lösung sicherzustellen. Angesichts der deutlichen Veränderungen in den ÖPNV-Tarifsystemen mit dem sehr günstigen, bundesweit gültigen Deutschlandticket für 49 Euro/Monat, dem in Berlin gültigen Berlin-Ticket S für nur noch 9 Euro/Monat und dem in Berlin geplanten „29-Euro-Ticket“ für Alle - flankiert durch die Einzelfahrscheinenausgabe an den Paritätischen Wohlfahrtsverband - gibt es attraktive und passgenaue Angebote auch für Menschen, die sich ehrenamtlich engagieren, so dass keine Notwendigkeit für einen ergänzenden besonderen Fahrschein für Ehrenamtsleistende mehr gesehen wird. Diese Einschätzung beruht auch auf den Ergebnissen des Gutachtens, das zum Schluss kommt, dass das aktuelle System zur Unterstützung von den Trägern sozialer Arbeit sehr wertgeschätzt wird. Aus Gutachtersicht scheiden ein eigener, ermäßigter ÖPNV-Tarif, eine ÖPNV-Freifahrt für Ehrenamtliche und Kontingente für Ehrenamtliche bei Taxen bzw. Sharinganbietern aus. Empfohlen wird neben dem Status Quo eine Kombination des Status Quo mit Sharingangeboten, auch Modelle die auf Antrag Kostenübernahmen ermöglichen und Mobilitätsguthaben werden erwogen. Das Gutachten wurde bislang noch nicht veröffentlicht.

Ohne Nr. (Erarbeitung eines Zielnetzes für den Ausbau der Straßenbahn bis 2050 auf der Basis des Konzeptes des Bündnis „Pro Straßenbahn“): Die Aufstellung des Nahverkehrsplans läuft derzeit. Dieser enthält auch Aussagen zur Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes. Etwaige darauf aufbauende langfristige Betrachtungen werden perspektivisch aus Kapitel 0730, Titel 54220 finanziert.

Ohne Nr. (Umsetzung des Pilotprojekts einer reinen Güterstraßenbahn): Basierend auf den Untersuchungen zur Gütermithnahme im ÖPNV am Beispiel der Berliner S-Bahn erfolgte eine Übertragung der Methodik auf das Thema Straßenbahn. Erste Untersuchungsergebnisse dazu liegen vor, eine Erweiterung der Analysen und inhaltliche Bewertung dieser steht noch aus. Die Ergebnisse zum erstgenannten Thema sind unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrspolitik/forschungs-und-entwicklungsprojekte/abgeschlossene-projekte/city-rail-logistics-1359900.php> verfügbar.

Bericht Nr.: 73

Leistungen des innerstädtischen ÖPNV

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 57

25.09.2023

☎ 9025 1633

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

54045 Leistungen des innerstädtischen ÖPNV

Folgendes beschlossen:

a) „Welche Lösungen für eine verbesserte ÖPNV-Finanzierung (Stichwort 3. Finanzierungssäule) strebt der Senat bis wann an? [Anmerkung: Wurde bereits mündlich beantwortet.]

Bitte um eine detaillierte Übersicht des aktuellen Stands der NVP-Umsetzung?

Welche geplanten Verbesserungen des ÖPNV-Angebots sind in unterversorgten Ortsteilen und darüber hinaus vorgesehen? Wie begründet sich die Absenkung des Titels in 2024 um 65 Mio. € gegenüber dem Ansatz 2023 und wie sollen trotz reduzierter Mittelansätze die Verpflichtungen aus dem BVG-Verkehrsvertrag erfüllt werden?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

b) „Bitte um detaillierte Auflistung der einzelnen Teilansätze des Haushaltstitels für 2024, 2025 und die Verpflichtungsermächtigungen (gebundene Mittel nach Verkehrsvertrag BVG, jeweils einzeln aufgeschlüsselte Zusatzleistungen bzw. Bestandteile (wie z.B. Sicherheit, Zukunftssichere Fahrzeugbeschaffung, E-Bus-Umstellung, Ersatzinvestitionen, Dekarbonisierung u.a., Schülerticket, Azubiticket, BuT, Landesbeschäftigtenticket...).

Bitte um Bericht bzgl. Akzeptanz von VBB-Fahrausweisen bei der Kienberg-Seilbahn. Wie hoch sind die Nutzer*innen-Zahlen? Plant der Senat der BVG den Auftrag zu erteilen den Seilbahn-Betrieb künftig aufzunehmen und dafür in Verhandlungen mit der Leitner AG einzutreten? Welche zusätzlichen Kosten würden durch einen Seilbahn-Betrieb der BVG entstehen?

Welche Kosten der Dekarbonisierung sind hier veranschlagt? In welcher Höhe schlagen sich die Kosten im Verkehrsvertrag nieder?

Wie viele Schüler/innen nutzen das kostenlose Schülerticket? (Bitte Auflistung für die Jahre 2020-23) Wie hoch wären die Mehrkosten des Landes bei Umstellung des kostenlosen Schülertickets AB auf das Deutschlandticket?

In welcher Höhe entstehen zusätzliche Kosten für das Landesbeschäftigtenticket?

Die Verpflichtungsermächtigung 2024 beinhaltet die finanzielle Absicherung der Revision des Verkehrsvertrages: Warum nur Aufrechterhaltung? Welche Themen sind nach derzeitiger Planung mit der Revision des Verkehrsvertrags nicht mehr abgesichert bzw. weiterhin offen? Welche Maßnahmen des NVP können bei dem vorliegenden Ansatz nicht abgesichert werden?

Ist die Ausweitung der Alternativen Barrierefreien Beförderung nach MobG auf ganz Berlin finanziell abgesichert? Welche zusätzlichen Mittel wären erforderlich? Welche finanziellen Mittel sind notwendig, um den 5-Minuten-Takt im Innenbereich und 10-Minuten-Takt im Außenbereich zu ermöglichen?

Absicherung von verkehrlich essenziellen Einzelaspekten, die 2020 nur bis zur Revision 2024 (mit Finanzierung bis 2025) gesichert werden konnte: Bitte um ausführlichen Bericht. Warum können Sicherheitsleistungen nicht ausgebaut werden? Wo wären sie am dringendsten? Was bedeuten die Zahlen für die zugesagte stadtweite Ausdehnung des Bediengebietes von BVG-Muva (flexible Fahrt + Aufzugersatz) sowie Digitalisierung und Fahrgastinformation?

Wie hoch wäre der zusätzliche Bedarf zur Umsetzung des NVP im Verkehrsvertrag mit der BVG?

Welche Erweiterungen und Neubauten von Abstellanlagen und Bahnhöfen ab 2026 sind gemeint?

Bitte um detaillierten Bericht zu nicht erbrachten Leistungen der BVG aufgrund von fehlendem Personal jeweils bei Bus, Straßenbahn und U-Bahn.

Welche finanziellen Unterstützungsleistungen für die BVG waren und sind aufgrund der stark gestiegenen Energiepreise erforderlich? Wie wirken sich die Energiepreise auf die Verkehrsvertragsentgelte aus?

Warum sind die jährlichen VE ab 2025 deutlich gestiegen und über den bisherigen Haushaltsansätzen? Was ist mit welchen Teilansätzen in den VE enthalten?“

(Die Linke)

c) „Hier sind VE von jeweils 10 Milliarden € (!) vorgesehen auf lange Frist (2029/2030 ff.)

Was verbirgt sich hinter den gebundenen Mitteln des „Paket 2025“, „Paket 2025+“ und „Paket 2030“?

Hierzu bitte Bericht!“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

a) Zur Frage „Bitte um eine detaillierte Übersicht des aktuellen Stands der NVP-Umsetzung?“

Eine detaillierte Übersicht der NVP-Umsetzung ist als Monitoringbericht fester Bestandteil des neu zu beschließenden Nahverkehrsplanes. Dieser befindet sich derzeit noch in Bearbeitung. Aufgrund der Fülle der Einzelaspekte, die im über 300 Seiten umfassenden NVP 2019-2023 festgelegt und nachzuhalten sind, ist eine detaillierte Übersicht im Rahmen der Haushaltsverhandlungen nicht zu leisten, zumal sie abschließend noch nicht vorliegt.

a) Zur Frage „Welche geplanten Verbesserungen des ÖPNV-Angebots sind in unterversorgten Ortsteilen und darüber hinaus vorgesehen?“

Der Senat baut in Umsetzung der Vorgaben des Nahverkehrsplans des Landes Berlin (NVP) den öffentlichen Nahverkehr aus. Hierzu wird insbesondere auf die Angebotsstrategie des Nahverkehrsplan (Kapitel V des NVP) verwiesen. Stoßrichtungen der Angebotsstrategie zur Schließung noch bestehender Angebotsdefizite und zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs liegen entsprechend vor allem in der Verdichtung beziehungsweise Vergrößerung von Netz, Fahrplanangebot und bereitgestellten Kapazitäten sowie der dafür erforderlichen netzübergreifenden Erhöhung der Leistungsvolumina und der angebotenen Kapazitäten. Schwerpunkte sind insbesondere:

- Die Ausweitung eines flächendeckenden attraktiven Taktes im Berliner ÖPNV-Netz, damit die große Mehrheit der Berlinerinnen und Berliner über ein ÖPNV-Angebot im 10-Minuten-Takt im Tagesverkehr verfügt („10-Minuten-Netz“, vergleiche Kapitel V.1.1.2 des Nahverkehrsplans)
- Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes zur Erschließung von Neubaugebieten und stark verdichteten Vierteln (vergleiche insbesondere Kapitel V.5.2 und V.6.3 des Nahverkehrsplans)
- Maßnahmen zur Behebung noch vorhandener Erschließungsdefizite, beispielsweise durch die Einführung neuer Kiezbuslinien
- Umstellung vorhandener, überlasteter Buslinien auf schienengebundenen Betrieb, Erreichen eines bedarfsgerechten Niveaus mit dem Einsatz längerer Fahrzeuge und verbesserter Zuverlässigkeit (durch teilweise eigene Bahnkörper) sowie höherer Leistungsfähigkeit und Attraktivität (vergleiche V.1.1.2 des Nahverkehrsplans)

Der zu erfüllende Grad der Erschließung mit dem ÖPNV wird vom Senat mit dem Nahverkehrsplan festgelegt. Demnach gilt als Zielwert, dass für 80 % der Gesamtbevölkerung eine Haltestelle im Umkreis von 300 m bzw. 400 m (hohe bzw. niedrige Siedlungsdichte) erreichbar ist, mit etwas größeren Abständen des Toleranzwertes (400 m bzw. 500 m) sogar für 96 % der Gesamtbevölkerung. Beide Vorgaben des NVP 2019-2023 werden durch das Angebot eingehalten und sogar deutlich übertroffen. Es ist somit nahezu flächendeckend im gesamten Stadtgebiet ein ausreichendes ÖPNV-Basisangebot sichergestellt.

Das öffentliche Verkehrsangebot soll darüber hinaus vom Taktangebot so aufgestellt sein, dass es wahlfreien Kundinnen und Kunden eine gute Alternative zum motorisierten Individualverkehr bietet. Aus Nutzerbefragungen wurde deutlich, dass insbesondere die Taktdichte ein wichtiges Kriterium hinsichtlich der Akzeptanz des ÖPNV in der Fläche, auch abseits des S- und U-Bahn-Netzes ist.

Der bisherige 20-Minuten-Grundtakt ist hierbei für viele wahlfreie Kunden noch nicht hinreichend attraktiv. Er ist auch nicht ausreichend, um ein gleichwertiges Angebot in allen Teilen Berlins (vergleiche § 4 Abs. 1 MobG) zu gewährleisten.

Deswegen wurde mit dem NVP ein neuer „Attraktivitätsstandard“ eingeführt als eine über den Mindeststandard hinausgehende Bedienung mindestens im 10-Minuten-Takt (6 Fahrten pro Stunde) für einen bestimmten Anteil des Verkehrsangebotes. Durch eine gezielte Angebotsverdichtung konnten die für diesen Standard gesetzten Ziele weitgehend erreicht und der Zugang zum dichten ÖPNV-Angebot signifikant gesteigert werden: In der Hauptverkehrszeit haben 23 von 25 Berlinerinnen und Berliner in einer Entfernung von maximal 500 Metern Zugang zu einem ÖPNV-Angebot mit mindestens 6 Fahrten pro Stunde. In der Nebenverkehrszeit sind es neun von zehn.

Weiterhin besteht aus Sicht des Senats - gemessen an den Erschließungsstandards des NVP - keine große Anzahl an unterversorgten Ortsteilen, gleichwohl besteht die Zielsetzung, auch an schlechter erschlossenen Wohnlagen das ÖPNV-Angebot weiter auszubauen. Zudem besteht die Daueraufgabe, das ÖPNV-Netz auch an neue Stadtquartiere und Siedlungsgebiete heranzuführen und auch dort das bereits hohe Qualitätsniveau des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin vorzuhalten.

a) Zur Frage „Wie begründet sich die Absenkung des Titels in 2024 um 65 Mio. € gegenüber dem Ansatz 2023 und wie sollen trotz reduzierter Mittelansätze die Verpflichtungen aus dem BVG-Verkehrsvertrag erfüllt werden?“

Der Haushaltsansatz des Jahres 2023 i. H. v. 861,704 Mio. Euro umfasst sowohl gesperrte Mittel für die Pandemievorsorge i. H. v. 107 Mio. Euro als auch weitere 105 Mio. Euro, die im Rahmen des Nachtragshaushalts 2022/2023 für die Einnahmeausfälle aus dem 29-Euro-Ticket im Zeitraum Januar bis April 2023 eingestellt wurden. Wenn diese Sondereffekte - welche in den Jahren 2024 und 2025 für die Ansatzermittlung in diesem Titel keine Rolle mehr spielen - herausgerechnet werden, verbleibt ein Ansatz von 649,704 Mio. Euro für die vertraglichen Verpflichtungen aus dem BVG-Verkehrsvertrag sowie die Ausgleichsleistungen an weitere Verkehrsunternehmen für Ausbildungs- und Schülertickets. Dabei ist zu beachten, dass für den Ausgleich der vertraglichen Verpflichtungen der BVG im Jahr 2023 auch die Ansätze im Kapitel 0730, Titel 89114 (60,85 Mio. Euro) und 89118 (75,73 Mio. Euro) mit einzubeziehen sind und somit insgesamt 786,284 Mio. Euro veranschlagt sind. Mit den für 2024 und 2025 angemeldeten Ansätzen im Kapitel 0730, Titel 54045 können die Verpflichtungen aus dem BVG-Verkehrsvertrag inkl. des dort vereinbarten Leistungsaufwuchses sowie die Ausgleichsleistungen an weitere Verkehrsunternehmen für Ausbildungs- und Schülertickets finanziert werden. Der bisher im Kapitel 0730 bei den Titeln 89114 und 89118 veranschlagte Mittelbedarf wird ab dem Haushaltsjahr 2024 im Titel 54045 nachgewiesen.

b) Zur Frage „Bitte um detaillierte Auflistung der einzelnen Teilansätze des Haushaltstitels für 2024, 2025 und die Verpflichtungsermächtigungen (gebundene Mittel nach Verkehrsvertrag BVG, jeweils einzeln aufgeschlüsselte Zusatzleistungen bzw. Bestandteile (wie z.B. Sicherheit, Zukunftssichere Fahrzeugbeschaffung, E-Bus-Umstellung, Ersatzinvestitionen, Dekarbonisierung u.a., Schülerticket, Azubiticket, BuT, Landesbeschäftigtenticket...).“

Der angemeldete Haushaltsansatz setzt sich aus nachfolgenden thematischen Bestandteilen zusammen:

Position	2024 in Euro	2025 in Euro
Vertragliche Vergütung (Grundleistung)	526.703.000	544.040.000
Schienenfahrzeugbeschaffung (Abschreibungen)	55.238.000	55.238.000
Schienenfahrzeugbeschaffung (Zinsen)	18.488.000	18.488.000
Dekarbonisierung Busverkehr Basispaket	11.045.000	18.430.000
Dekarbonisierung Busverkehr Paket 2025+	9.961.000	18.688.000
Dekarbonisierung Busverkehr Paket 2030	562.000	1.625.000
Tarifiermäßigungen im Ausbildungsverkehr (BVG)	75.000.000	75.000.000
Tarifiermäßigungen im Schülerverkehr (BVG)	48.770.000	50.092.000
Tarifiermäßigungen im Schülerverkehr S-Bahn	7.100.000	7.300.000
Tarifiermäßigungen im Schülerverkehr SRS	25.000	25.000
Tarifiermäßigungen im Ausbildungsverkehr (VBB-Abo Azubi)	12.500.000	12.500.000
Landesbeschäftigtenticket	41.800.000	43.700.000
Rückflüsse aus Schlussabrechnung 2022	-11.000.000	0
Summe	796.192.000	845.126.000

Weitere Zusatzleistungen wie z.B. Sicherheitsleistungen aber auch Ersatzinvestitionen sind in der Grundleistung mit ihren jeweiligen erwarteten Kosten einkalkuliert. Die Summe aller erwarteten Kosten für die Erbringung der vertraglichen Leistungen wird in der Kalkulation zum Verkehrsvertrag bzw. zur Revision 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, die Schienenfahrzeugbeschaffung oder die Ausgleichsleistungen für Tarifiermäßigungen können separat mit ihrem Teilansatz ausgewiesen werden. Im Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) des BVG-Verkehrsvertrags sind in den Jahren 2024 und 2025 erwartete Kosten im Umfang von 108,5 Mio. Euro bzw. 79,9 Mio. Euro für vertragsfinanzierte Ersatzinvestitionen einkalkuliert und der Aufwand für Sicherheit und Service ist mit 77,7 Mio. Euro (2024) bzw. 79,0 Mio. Euro (2025) einkalkuliert. Für eine umfassende Darstellung zum Themenkomplex der Dekarbonisierung des Busverkehrs wird auf den Bericht 114 zum Kapitel 0730, Titel 89113 verwiesen.

Da die Abstimmungen zum NVP 2024 bis 2028 noch andauern, können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine detaillierten Aussagen zu konkreten Schwerpunkten, Maßnahmen und deren finanziellen Absicherung innerhalb der im Entwurf zum Haushalt 2024/2025 enthaltenen Verpflichtungsermächtigungen getroffen werden. Qualitative Aussagen zum Umfang der in den Verpflichtungsermächtigungen enthaltenen Themen können der Beantwortung weiter unten entnommen werden.

b) Zur Frage „Bitte um Bericht bzgl. Akzeptanz von VBB-Fahrausweisen bei der Kienberg-Seilbahn. Wie hoch sind die Nutzer*innen-Zahlen? Plant der Senat der BVG den Auftrag zu erteilen den Seilbahn-Betrieb künftig aufzunehmen und dafür in Verhandlungen mit der Leitner AG einzutreten? Welche zusätzlichen Kosten würden durch einen Seilbahn-Betrieb der BVG entstehen?“

Nach Auskunft der Grün Berlin GmbH besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass Fahrscheine des ÖPNV durch zusätzliches Kontrollpersonal an den Seilbahnstationen in Fahrtberechtigungen für die Seilbahn umgetauscht und damit anerkannt werden. Eine technische Möglichkeit der Anerkennung von Einzel- und Zeittahausweisen besteht derzeit nicht. Derzeit besteht für den nachfolgenden Personenkreis die Möglichkeit eine ermäßigte Fahrtberechtigung zu erwerben bzw. die Möglichkeit einer kostenlosen Mitnahme:

- Schülerinnen und Schüler mit Schülerschein I ab 6 Jahre, Inhaber*innen des Berechtigungsnachweises Berlin-Ticket S, Menschen mit Behinderung ab einem GdB von 50
- Schulklassen max. 30 Personen, einschließlich 3 Begleitpersonen, bei Vorlage einer Schulbescheinigung. Bei Vorlage einer Kita- oder Schul-Bescheinigung pro 9 Kinder eine Begleitperson frei
- Freie Fahrt für Kinder bis 5 Jahre und eine Begleitung von Behinderten mit B-Eintrag

Es gilt zu berücksichtigen, dass grundsätzlich die Förderbedingungen und Betriebszeiten der Grün Berlin GmbH gelten.

Da die Grün Berlin GmbH mit dem Betreiber der Seilbahn bereits einen langjährigen Vertrag bis 2032 geschlossen hat, ist der Erhalt sichergestellt. Es ist daher aus Sicht des Senats nicht notwendig, die Seilbahn durch ein Verkehrsunternehmen kaufen zu lassen, die (wie die BVG) zudem keinerlei Erfahrung mit dieser technischen Anlage haben und bisher auch kein Interesse am Betrieb der Anlage gezeigt haben.

Die entsprechende Kompensation der Einnahmeverluste der Grün Berlin GmbH bei einer Anerkennung von Fahrscheinen des ÖPNV muss über den Haushalt zugunsten der Grün Berlin GmbH erfolgen (Kapitel 0750, Titel 68203 - Zuschuss an die Grün Berlin GmbH). Die Höhe der Einnahmeverluste aus der Anerkennung von Fahrscheinen des ÖPNV ist derzeit in Summe nicht verifizierbar und bedarf einer intensiveren Analyse. Nur unter der Voraussetzung, dass die Grün Berlin GmbH damit automatisch über den Haushalt den Ausgleich für die kalkulierten Einnahmeausfälle durch die Anerkennung von ÖPNV-Fahrscheinen bekäme, wäre das Vorhaben umsetzbar. Sobald die dafür benötigten finanziellen Mittel im Haushalt fehlen, fehlt dann auch die Grundlage für die Anerkennung. Für die durch das Parlament im Haushaltsjahr 2023 bereitgestellten Mittel (Kapitel 0730, Titel 54045 - Leistungen des innerstädtischen ÖPNV) für die Anerkennung von Fahrscheinen des ÖPNV bei der Seilbahn Kienberg ist geplant, dass diese dem Kapitel 0750, Titel 68203 - Zuschuss an die Grün Berlin GmbH zugeführt werden.

b) Zur Frage „Welche Kosten der Dekarbonisierung sind hier veranschlagt? In welcher Höhe schlagen sich die Kosten im Verkehrsvertrag nieder?“

Im Titel 54045 sind nur Kosten der Dekarbonisierung enthalten, die im Verkehrsvertrag bereits vertraglich vereinbart sind und über die Form der Vertragsfinanzierung erstattet werden (im Gegensatz zu den Mehrkosten der E-Busse und der Ladeinfrastruktur über Titel 89113). Angemeldet wurden in den Jahren 2024 und 2025:

Position	2024 in Euro	2025 in Euro
Dekarbonisierung Busverkehr Basispaket	11.045.000	18.430.000

Dekarbonisierung Busverkehr Paket 2025+	9.961.000	18.688.000
Dekarbonisierung Busverkehr Paket 2030	562.000	1.625.000
Summe	21.568.000	38.743.000

Weiterhin wurde im Jahr 2024 eine Verpflichtungsermächtigung von 344,4 Mio. Euro zur haushälterischen Absicherung des Paket 2025+ (für die Jahre 2025 bis 2035), welche die Betriebskosten der Maßnahmen decken, die im Paket 2025 umgesetzt werden (genaue Auflistung der Maßnahmen im Bericht zum Titel 89113), angemeldet. Eine weitere Verpflichtungsermächtigung im Jahr 2024 von 274,9 Mio. Euro wurde zur haushälterischen Absicherung für das Paket 2030 (für die Jahre 2025 bis 2035) angemeldet, welches die Abschreibungen und Zinsen für den Umbau der Bestandsbetriebshöfe sowie die anfallenden Betriebskosten für die Betriebshöfe, Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur beinhaltet. Für eine umfassende Darstellung zum Themenkomplex der Dekarbonisierung des Busverkehrs wird auf den Bericht 114 zum Kapitel 0730, Titel 89113 verwiesen.

b) Zur Frage „Wie viele Schüler/innen nutzen das kostenlose Schülerticket? (Bitte Auflistung für die Jahre 2020-23) Wie hoch wären die Mehrkosten des Landes bei Umstellung des kostenlosen Schülertickets AB auf das Deutschlandticket?“

Im jeweiligen Jahresmittel wurden von den Verkehrsunternehmen folgende Zahlen von Schülertickets Berlin AB ausgegeben: 2019 (August bis Dezember) 311.387 Schülertickets, 2020 365.311 Schülertickets, 2021 363.098 Schülertickets, 2022 391.255 Schülertickets, 2023 (Januar bis Juli) 389.963 Schülertickets.

Würde das aktuelle kostenlose Schülerticket Berlin AB auf ein Deutschlandticket umgestellt werden, wäre von einem Zuschussbedarf von schätzungsweise 229 Mio. Euro/Jahr auszugehen. Diesem Zuschussbedarf liegt die Annahme zugrunde, dass der Preis des Deutschlandtickets auch 2024 stabil bleibt. Würde der Preis des Deutschlandtickets ab 2024 auf 59 Euro/Monat steigen, würde auch entsprechend der Ausgleichsbedarf des Landes Berlin steigen und läge bei einer kostenlosen Abgabe bei bis zu ca. 276 Mio. Euro.

Demgegenüber steht der für 2024/2025 angemeldete Ausgleich für das Schülerticket Berlin AB mit rund 56 bis 57 Mio. Euro pro Jahr.

b) Zur Frage „In welcher Höhe entstehen zusätzliche Kosten für das Landesbeschäftigtenticket?“

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 zu erhalten. Die dadurch entstehenden Einnahmeherausfälle müssen daher - vertraglich gedeckelt - aus dem Landeshaushalt ausgeglichen werden. Im Haushaltsansatz ist der voraussichtliche Erstattungsbetrag für die Jahre 2024 (41,8 Mio. Euro) und 2025 (43,7 Mio. Euro) eingeplant. Die Ermittlung des voraussichtlichen Erstattungsbetrags orientiert sich dabei an der Ist-Abrechnung der vergangenen Jahre in Verbindung mit dem in der Höhe gedeckelten Garantiebetrags, welcher jährlich ansteigt. Dabei liegen die Annahmen für 2024 und 2025 4,6 Mio. Euro bzw. 4,7 Mio. Euro über dem von BVG im Jahr 2020 kalkulierten Erstattungsbetrag.

b) Zur Frage „Die Verpflichtungsermächtigung 2024 beinhaltet die finanzielle Absicherung der Revision des Verkehrsvertrages: Warum nur Aufrechterhaltung? Welche Themen sind nach derzeitiger Planung mit der Revision des Verkehrsvertrags nicht mehr abgesichert bzw. weiterhin offen? Welche Maßnahmen des NVP können bei dem vorliegenden Ansatz nicht abgesichert werden?“

Mit der veranschlagten Verpflichtungsermächtigung für die Revision des BVG-Verkehrsvertrags sollen die erwarteten Kostensteigerungen (Energie, Personal, Fahrzeugbeschaffung, Zinsen) der vertraglich bereits vereinbarten Leistungen, zudem die bisher nicht ausfinanzierte betriebliche Infrastruktur (Werkstätten U-Bahn, Betriebshöfe Straßenbahn) sowie die zuschusserhöhenden Einnahmeminderungen aus Vergünstigungen im ÖPNV-Tarif finanziell abgesichert werden. Ebenfalls damit abgesichert ist der vertraglich vereinbarte Leistungsaufwuchs bei der BVG bis 2030. Weiterhin sollen Angebotsmaßnahmen bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus im Zeitraum 2031 bis 2035, welche bei Vertragsschluss 2020 zurückgestellt werden mussten, nunmehr finanziell abgesichert werden und damit von der BVG vorbereitet werden können.

Zusätzlich wird das im Jahr 2020 bei Vertragsschluss bis 2025 finanzierte Angebot der Alternativen Barrierefreien Beförderung (ABB) finanziell auch für die Folgejahre abgesichert, für das man bis 2025 die weitere Konzeption auf Grundlage der derzeit gemachten Erfahrungen ausgestalten wird. Zudem ist beabsichtigt, das ab 2025 verharrende Budget für Sicherheitspersonal so aufzustocken, dass der Umfang des Jahres 2025 bis zum Vertragsende im Jahr 2035 auch bei Kostensteigerung mindestens beibehalten, bestenfalls aber ausgebaut werden kann. Weitere von der BVG gemeldete Mehrbedarfe z. B. im Bereich Sicherheit und Service (Kostensteigerungen) sowie bei der Automatisierung des U-Bahn-Betriebs sollen ebenfalls finanziell abgesichert werden. Außerdem soll die haushalterische Möglichkeit geschaffen werden, weitere Angebotsausweitungen im Tarifbereich B beim Bus zu beauftragen.

Auch die verkehrsvertragsfinanzierten Kosten der Dekarbonisierung des Busverkehrs (Pakete 2025+ und 2030) sollen mit der Verpflichtungsermächtigung abgesichert werden.

Mit den Verpflichtungsermächtigungen können alle relevanten Themen des Verkehrsvertrags (insbesondere der Leistungsaufwuchs, weitere Schritte der Dekarbonisierung, die Schienenfahrzeugbeschaffung, Fortführung ABB, Beibehaltung des Sicherheitsniveaus) abgesichert werden. Maßnahmen des derzeit in der Bearbeitung befindlichen NVP 2024 bis 2028 können hier nur zu einem kleinen Teil finanziell abgesichert werden, da einerseits die konkrete Anzahl und Ausgestaltung der Maßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend bekannt ist und andererseits die allermeisten Maßnahmen aufgrund des für die Umsetzung notwendigen Vorlaufs erst mit dem Doppelhaushalt 2026/2027 eingeplant werden können.

b) Zur Frage „Ist die Ausweitung der Alternativen Barrierefreien Beförderung nach MobG auf ganz Berlin finanziell abgesichert? Welche zusätzlichen Mittel wären erforderlich?“

Die stadtweite Ausdehnung des Angebots der Alternativen Barrierefreien Beförderung (ABB) ist ein Bestandteil der vertraglichen Vergütung an die BVG und somit auch für die Jahre 2024 und 2025 finanziell abgesichert. Zusätzliche Mittel für den stadtweiten Betrieb, der nach derzeitiger Planung

schrittweise im Laufe des Jahres 2024 aufgenommen werden soll, sind insofern in den Jahren 2024 und 2025 nicht erforderlich.

Die konkrete Ausgestaltung des Angebots ab 2026 ist Gegenstand der Revision des BVG-Verkehrsvertrags, welche im Jahr 2024 startet. Die finanzielle Absicherung eines stadtweiten ABB-Angebots im Zeitraum 01/2026 bis 08/2035 (Ende BVG-Verkehrsvertrag) wurde in der Verpflichtungsermächtigung zur Revision des BVG-Verkehrsvertrages berücksichtigt. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt noch auf Grundlage der derzeit gemachten Erfahrungen.

b) Zur Frage „Welche finanziellen Mittel sind notwendig, um den 5-Minuten-Takt im Innenbereich und 10-Minuten-Takt im Außenbereich zu ermöglichen?“

Hier ist zu berücksichtigen, dass es auch in den verdichteten Gebieten des Tarifbereiches B bereits heute dichtere Takte als 10-Minuten gibt, die aus hiesiger Sicht natürlich nicht zurückgenommen werden. Eine Abschätzung auf Grundlage der zu bestellenden Fahrplankilometer ergab, dass sich daraus ein Mehrbedarf von insgesamt ca. 21 % für Bus und Straßenbahn ergibt. Mit den Grenzkostensätzen des Vertrags für 2026 gerechnet resultierten daraus ca. 115 Mio. € für den Bus und gut 13 Mio. € für die Straßenbahn pro Jahr. In der Revision des Verkehrsvertrages 2024 würde ein solche Volumensteigerung allerdings neu kalkuliert werden müssen.

Die Umsetzung eines solchen Aufwuchses setzt allerdings die nicht gegebene Verfügbarkeit sowohl von Fahrpersonal als auch Fahrzeugen und den dafür notwendigen Betriebshöfen voraus.

b) Zur Frage: „Absicherung von verkehrlich essenziellen Einzelaspekten, die 2020 nur bis zur Revision 2024 (mit Finanzierung bis 2025) gesichert werden konnte: Bitte um ausführlichen Bericht. Warum können Sicherheitsleistungen nicht ausgebaut werden? Wo wären sie am dringendsten? Was bedeuten die Zahlen für die zugesagte stadtweite Ausdehnung des Bediengebietes von BVG-Muva (flexible Fahrt + Aufzugersatz) sowie Digitalisierung und Fahrgastinformation? Wie hoch wäre der zusätzliche Bedarf zur Umsetzung des NVP im Verkehrsvertrag mit der BVG?“

Zum Umfang der mit der Verpflichtungsermächtigung abgesicherten vertraglichen Aspekte wird auf die Beantwortung weiter oben verwiesen.

Das Sicherheitsniveau kann damit finanziell auf dem heutigen Niveau abgesichert werden. Ein weiterer Ausbau von Sicherheitsleistungen (z.B. Bahnhofsaufsichten) wird grundsätzlich für sinnvoll erachtet. Die konkrete Ausgestaltung der zu ergreifenden Maßnahmen, deren finanzielle Auswirkungen und deren Absicherung im Haushalt ist in der aktuell laufenden Aufstellung des Nahverkehrsplanes zu klären und nachfolgend im Rahmen der Revision des BVG-Verkehrsvertrags vertraglich umzusetzen. Daher können dazu noch keine weitergehenden Aussagen getroffen werden. Gleiches gilt auch für die Fortführung des als Erprobung in Bezug auf die verkehrliche Wirkung bis Ende 2025 bestellten Angebots MUVA (Flexible Fahrt). Zu den Themen Digitalisierung und Fahrgastinformation hängt der Finanzierungsbedarf von der Ausgestaltung ab. Insbesondere die Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung zur Verbesserung, Effizienzsteigerung und Attraktivierung des Kerngeschäfts der BVG in den drei Betriebsbereichen U-Bahn, Bus und Straßenbahn steht hier im Vordergrund.

Die Fortführung der alternativen barrierefreien Beförderung (ABB) ab 2026 wird im Rahmen der Verpflichtungsermächtigung mit abgesichert sein. Der stadtweite Betrieb ist in drei Teilschritten im Jahr 2024 vorgesehen.

Der zusätzliche Bedarf von Maßnahmen des derzeit in der Bearbeitung befindlichen NVP 2024 bis 2028 kann nicht vollumfänglich abgeschätzt werden, da die konkrete Anzahl und Ausgestaltung der Maßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend bekannt ist und deren konkrete Ausgestaltung im Verkehrsvertrag im Rahmen der Revisionsverhandlungen mit der BVG abgestimmt werden muss.

b) Zur Frage „Welche Erweiterungen und Neubauten von Abstellanlagen und Bahnhöfen ab 2026 sind gemeint?“

Vorbemerkung: Es geht hier um Neubau und Erweiterungsmaßnahmen von Abstellanlagen und Betriebshöfen und nicht von Bahnhöfen.

Die dafür notwendigen Investitionen und Betriebskosten konnten bei Vertragsschluss 2020 nicht vereinbart werden und daher soll im Rahmen der angemeldeten Verpflichtungsermächtigung die Möglichkeit geschaffen werden, im Rahmen der Vertragsrevision ab 2026 diese Kosten über den Verkehrsvertrag zu finanzieren. Es handelt sich dabei um nachfolgende Maßnahmen:

Abstellanlagen:

- U2: Deutsche Oper (Gleisverlängerung)
- U5: Hönow (zusätzliche Abstellkapazitäten)

U-Bahn-Werkstätten:

- Ruhleben (Neubau Halle 2, Nachnutzung Halle 1)
- Britz-Süd (Hallenanbau, zusätzliche Aufstellgleise)
- Friedrichsfelde (überfahrbare Unterflurradsatzdrehbank, Hallenneubau)

Straßenbahnbetriebshöfe:

- Adlershof (Neubau)
- Weißensee (Umbau)
- Tegel (Neubau, abhängig von Straßenbahnneubaustrecken)
- Brandenburger Süden (Neubau, abhängig von Straßenbahnneubaustrecken)

b) Zur Frage „Bitte um detaillierten Bericht zu nicht erbrachten Leistungen der BVG aufgrund von fehlendem Personal jeweils bei Bus, Straßenbahn und U-Bahn.“

Die personalbedingt nicht erbrachten Leistungsmengen im Zeitraum August 2022 bis Juli 2023 können der Tabelle (Anlage 1) entnommen werden. Dort ist auch der Anteil der personalbedingten Ausfälle an allen nicht erbrachten Leistungen bei der BVG dargestellt.

b) Zur Frage „Welche finanziellen Unterstützungsleistungen für die BVG waren und sind aufgrund der stark gestiegenen Energiepreise erforderlich? Wie wirken sich die Energiepreise auf die Verkehrsvertragsentgelte aus?“

Bisher sind keine finanziellen Unterstützungsleistungen aufgrund der stark gestiegenen Energiepreise an die BVG erforderlich gewesen und auch für den Doppelhaushalt 2024/2025 sind keine finanziellen Unterstützungsleistungen eingeplant. Grund hierfür ist, dass im Verkehrsvertrag mit der BVG – im Gegensatz zu den Verkehrsverträgen im SPNV – keine Wertsicherung auf Basis von Indexentwicklungen vereinbart worden ist. Die Vergütung und die Leistungsänderungssätze für die Verkehrsleistung steigen jedes Jahr auf Grundlage der von der BVG bei Angebotslegung im Jahr 2020 kalkulierten erwarteten Kosten und Erlöse an. Kostensteigerungen sind daher in der bis einschließlich 2025 vereinbarten Vergütung bereits enthalten.

Aufgrund der Tatsache, dass die BVG beim Einkauf von Energie (Diesel und Strom) auf langfristige Termingeschäfte gesetzt hat, sind in diesem und auch im letzten Jahr keine übermäßigen Kostensteigerungen zu verzeichnen. Auch in den Jahren 2024 und 2025 wird derzeit davon ausgegangen, dass die Absicherung der zukünftig zu zahlenden Energiepreise durch die Termingeschäfte erfolgt. Im Rahmen der Revision des BVG-Verkehrsvertrags mit Wirkung ab 2026 erfolgt eine erneute Kalkulation der erwarteten Kosten und Erlöse für die Erbringung der vertraglichen Leistungen auf Basis der im Jahr 2024 zu treffenden Annahmen.

b) Zur Frage „Warum sind die jährlichen VE ab 2025 deutlich gestiegen und über den bisherigen Haushaltsansätzen? Was ist mit welchen Teilansätzen in den VE enthalten?“

Zum Umfang der mit der Verpflichtungsermächtigung abgesicherten vertraglichen Aspekte und zu den Hintergründen der Kostensteigerungen wird auf die Beantwortung weiter oben verwiesen.

c) Zur Frage „Hier sind VE von jeweils 10 Milliarden € (!) vorgesehen auf lange Frist (2029/2030 ff.) Was verbirgt sich hinter den gebundenen Mitteln des „Paket 2025“, „Paket 2025+“ und „Paket 2030“? Hierzu bitte Bericht!“

Die angemeldeten und im Entwurf zum Doppelhaushalt 2024/2025 enthaltenen Verpflichtungsermächtigungen basieren auf einer Planung von Ende April 2023 auf Grundlage von Angaben der BVG und eigener Abschätzungen. Da die Abstimmungen mit der neuen, seit Ende April amtierenden Hausleitung zum NVP 2024 bis 2028 derzeit noch andauern, können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine konkreten Aussagen zu detaillierten Maßnahmen und deren finanziellen Absicherung getroffen werden. Qualitative Aussagen zum Umfang der in den Verpflichtungsermächtigungen enthaltenen Themen können der Beantwortung weiter oben entnommen werden. Für eine umfassende Darstellung zum Themenkomplex der Dekarbonisierung des Busverkehrs wird auf den Bericht 114 zum Kapitel 0730, Titel 89113 verwiesen.

Anlage 1 zu Bericht Nr. 73

Die personalbedingt nicht erbrachten Leistungsmengen im Zeitraum August 2022 bis Juli 2023 können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Dort ist auch der Anteil der personalbedingten Ausfälle an allen nicht erbrachten Leistungen bei der BVG dargestellt.

Gesamte personalbedingt nicht erbrachte Leistungen			
Monat	Bus	Straßenbahn	U-Bahn
Jul 23	231.376	15.920	23.879
Jun 23	297.844	2.831	12.632
Mai 23	247.464	19.190	2.903
Apr 23	225.980	724	6.353
Mrz 23	286.762	2.414	5.425
Feb 23	265.082	2.168	684
Jan 23	259.226	46.138	588
Dez 22	443.151	35.455	11.510
Nov 22	373.606	6.935	3.622
Okt 22	356.335	5.548	4.995
Sep 22	349.528	3.695	4.204
Aug 22	260.361	3.892	3.053

Anteil der personalbedingten an allen nicht erbrachten Leistungen		
Bus	Straßenbahn	U-Bahn
85%	54%	75%
87%	17%	51%
85%	44%	30%
86%	4%	54%
89%	13%	41%
90%	13%	8%
89%	84%	4%
92%	67%	46%
91%	37%	23%
90%	26%	31%
90%	22%	23%
88%	20%	31%

Bericht Nr.: 74

Veranstaltungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A M

25.09.2023

☎ 9025 1553

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

54053 Veranstaltungen

Folgendes beschlossen:

a) „Wie erklärt sich die Erhöhung des Ansatzes? Wodurch unterscheiden sich die Veranstaltungen hinsichtlich Qualität und Quantität im Haushaltsjahr 2022/23 gegenüber 2024/25? Projektbeschreibung (Anzahl der Teilnehmenden, Kosten für Örtlichkeiten, Anteil der Online-Sitzungen) für die aufgeführten Veranstaltungen erbeten!

Lfd. Nr. 2: Welche Veranstaltungen und Workshops wurden in den Jahren 2022 und 2023 mit welchen Kosten durchgeführt? Welche sollen in den Jahren 2024 und 2024 mit welchen Kosten durchgeführt werden?“

(CDU/SPD)

b) „Wer soll in der Qualifizierungsreihe „Mobilitätsgesetz“ konkret und mit welchen Inhalten geschult werden? Für wie viele Personen sind diese Schulungen geplant? Beinhaltet dies auch die Änderungen, die sich durch die AV Geh- und Radwege und die AV Konfliktfolgenbewältigung ergeben?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

c) „Bitte um Darstellung der Konzeptionen der jeweiligen Veranstaltungen.

Zu 3: Fand 2022 kein Verkehrssicherheitsforum statt? Warum nicht? Bitte um Bericht zu Sitzungen und Aktivitäten des Verkehrssicherheitsforums in 2022/2023.

Zu 4: Welche Aufgabe hat der Runde Tisch Mobilität und Verkehr? Wann fanden die drei letzten Tagungen statt und zu welchen Themen?“

(Bündnis 90 / Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Die Notwendigkeit zur Durchführung der Veranstaltungen resultiert weitestgehend aus entsprechenden Beschlüssen des Senats, Planwerken oder der Umsetzung von gesetzlichen Rahmensetzungen (u.a. Berliner Mobilitätsgesetz). Alle Veranstaltungen werden entsprechend ihrer jeweiligen Ziele konzipiert, haben jeweils einen thematischen Fokus und bearbeiten gesamtstädtische Fragestellungen. Beispielsweise umfassen die Sitzungen der Begleitgremien FahrRat und Fußverkehr in der Regel Berichte der SenMVKU und der teilnehmenden Institutionen, um über aktuelle Projekte und Aktivitäten zu informieren, sowie Diskussionen zu bestimmten Schwerpunktthemen. Andere Veranstaltungen, wie etwa Workshops im Rahmen verkehrspolitischer Zielsetzungen, werden je nach Bedarf und Zielgruppen geplant und durchgeführt.

In 2024/2025 sollen die Sitzungen der Gremien FahrRat und Fußverkehr weiterhin mind. dreimal pro Jahr und die der Austauschplattform Wirtschaftsverkehr zweimal pro Jahr stattfinden. An den Sitzungen der Gremien FahrRat und Fußverkehr nehmen jeweils ca. 25-30 Personen teil, an den Sitzungen der Austauschplattform Wirtschaftsverkehr ca. 25 Personen. Der Engagementpreis Fahrrad Berlin soll weiterhin jährlich von der für Mobilität zuständigen Senatsverwaltung im Rahmen der VELOBerlin-Messe verliehen werden, um besondere Leistungen und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Berlin auszuzeichnen; die Veranstaltung ist öffentlich.

Generell werden Gremiensitzungen und Akteursrunden seit dem Ende der Corona-Pandemie wieder vermehrt in Präsenz durchgeführt. Für Örtlichkeiten fallen in der Regel keine Kosten an, weil die Sitzungen meistens im Dienstgebäude der SenMVKU stattfinden. Hinsichtlich der Qualität der Veranstaltungen sind keine Unterschiede in 2024/2025 gegenüber 2022/2023 zu erwarten. Leichte Steigerungen im Finanzbedarf in 2024/2025 gegenüber 2022/2023 ergeben sich aufgrund der inflationsbedingten Preissteigerungen, u.a. für Personalkosten externer Dienstleister sowie dem neu dazugekommenen Gremium Fußverkehr (das Gremium Fußverkehr wurde in 2022 und 2023 aus dem Fußverkehrstitel finanziert) und der Tatsache, dass der zeitliche und damit finanzielle Aufwand für die Vorbereitung und Durchführung von Präsenzveranstaltungen höher ist.

In Bezug auf Veranstaltungen/Workshops im Rahmen verkehrspolitischer Zielsetzungen wurden in den Jahren 2022 und 2023 5 Gesprächsrunden mit Carsharing- und Mikromobilitäts-Anbietern, der Fachebene und der Hausleitung der für Mobilität zuständigen Senatsverwaltung durchgeführt, um aktuelle Planungen und Fragestellungen zu erörtern. Diese Termine fanden größtenteils digital und ohne externe Unterstützung statt, sodass deutlich geringere Kosten anfielen als geplant waren. Es ist davon auszugehen, dass in 2024 und 2025 weitere Runde Tische im Rahmen verkehrspolitischer Zielsetzungen (u.a. zu den Themen Sondernutzungsregime, Regulierung) nach Bedarf durchgeführt werden. Der Umfang und die Kosten dieser Veranstaltungen können zu diesem Zeitpunkt noch nicht dargestellt werden, so dass der Ansatz eine Schätzung darstellt. In 2022 fand zudem ein Argumentationstraining zur Unterstützung von Mitarbeitenden statt, die Mobilitätsprojekte im Rahmen von Öffentlichkeitsbeteiligungen vorstellen und vertreten müssen. Die Kosten hierfür beliefen sich auf ca. 10.400 EUR.

Die Maßnahme richtet sich an Mitarbeitende der Berliner Verwaltung, die einen dienstlichen Bezug zum Berliner Mobilitätsgesetz haben. Es werden Einführungsschulungen zum Berliner Mobilitätsgesetz sowie Schulungen zur Radverkehrsförderung in einer Größenordnung von ca. 100 Personen pro Jahr angeboten. Die noch von der Vorgängerregierung angepasste und am 28. April

2023 in Kraft getretene AV Geh- und Radwege sowie die AV Konfliktbewältigung waren unmittelbar nach ihrem jeweiligen Inkrafttreten im Frühjahr 2023 Gegenstand der Schulungen.

Zu den Inhalten der Einführungsveranstaltung zum Berliner Mobilitätsgesetz gehören u.a. die Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes, die maßgeblichen übergreifenden und verkehrsmittelspezifischen Planwerke und zentrale Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des Gesetzes. In der Schulung zur Förderung des Radverkehrs werden Vorgaben zur Radverkehrsförderung aus dem Berliner Mobilitätsgesetz vermittelt. Die Teilnehmenden erhalten einen Überblick über den Radverkehrsplan, das Radverkehrsnetz sowie die Ausbaustandards für den Radverkehr und Zuständigkeiten im Bereich der Radverkehrsförderung.

In dem besagten Zeitraum fand die inhaltliche Erarbeitung des neuen Berliner Verkehrssicherheitsprogramms 2030 statt. In diesem Zusammenhang wurde ein Dialogverfahren implementiert, in dem im Rahmen von insgesamt 8 jeweils vierstündigen Veranstaltungen ein Austausch untereinander und mit der Verwaltung stattfand. Finanziert wurden diese Sachverhalte aus den konsumtiven Mitteln zur Erarbeitung des Verkehrssicherheitsprogramms. Die Mitglieder des Verkehrssicherheitsforums wurden in diesem Prozess umfassend mit eingebunden. Aufgrund des inhaltlich aber auch zeitlich sehr intensiven Austauschs zu strategischen Zielsetzungen und Umsetzungsprozessen der Verkehrssicherheitsarbeit wurde von einer zusätzlichen Veranstaltung des Verkehrssicherheitsforums – finanziert aus dem hier in Rede stehenden Titel – abgesehen. Am 17.06.2020 wurde vor dem Hintergrund der anstehenden Fortschreibung des Berliner Verkehrssicherheitsprogramms zu einem virtuellen Runden Tisch Verkehrssicherheit eingeladen. Die Zielstellung bestand darin, ausgewählte Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit um Vorschläge zu kurzfristig umzusetzenden und wirkenden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu bitten. Aufgrund des bereits genannten Austauschprozesses fanden keine weiteren Runden Tische statt. Entsprechend des abschließenden Votums des Runden Tisches ist vorgesehen, zukünftige ähnliche thematische Austausche mit dem Verkehrssicherheitsforum zu kombinieren.

Der Runde Tisch Mobilität und Verkehr ist das Stakeholdergremium zur Erarbeitung, Fortschreibung und Evaluation des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe). In diesem Gremium treffen Vertreterinnen und Vertreter der politischen Fraktionen im Abgeordnetenhaus, der Bezirke, aus Verbänden sowie verschiedenen Interessengruppen mit ihren stadt- und verkehrspolitischen Positionen aufeinander. Der Runde Tisch tagte zuletzt im Rahmen der Aufstellung des aktuell gültigen StEP MoVe mehrfach im Jahr 2018. Da der erste Umsetzungsbericht zuM StEP MoVe erst 2023 fällig wurden, wurde in 2022 von einer Durchführung der Veranstaltung abgesehen.

Bericht Nr.: 75

Leistungen für die Verkehrsinformationszentrale Berlin

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV D 3

25.09.2023

☎ 925 1462

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

54056 Leistungen für die Verkehrsinformationszentrale Berlin

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur 21,7% der Mittel verausgabt? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25? Welche konkreten Maßnahmen wurden 2023 bzw. werden in 2024/25 über diesen Haushaltstitel umgesetzt?“

(CDU/SPD)

b) „Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2023? Welche Maßnahmen wurden umgesetzt? Welche Maßnahmen sind in 2024/25 geplant?

Warum deutlich höherer Ansatz als das IST 2022? Bitte um Aufgliederung der Ansätze.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Für das laufende Haushaltsjahr liegt der aktuelle Mittelabfluss bei rd. 667 Tsd. Euro (Stand 27.09). Bis zum Ende des Jahres können in Abhängigkeit der Projektumsetzungen kumuliert mit Kosten i.H.V. 1,34 Mio. Euro gerechnet werden. Aufgrund von bestehenden Projektverzögerungen erstrecken sich diesbezügliche Mittelabrufe in die nächsten Jahre.

Grundsätzlich konnten viele Maßnahmen bereits umgesetzt werden und z.B. Verträge für folgende Bausteine abgeschlossen werden: Verkehrsredaktion, Datenmanagement, Webseiten-Hosting, Bereitstellung eines breitbandigen Glasfaseranschlusses, Anmietung von Cloud-Servern und Cloud-Speichern, Lieferung von Floating Car Data, Betrieb von Mobilitätsmonitoren, Wartungskosten für die inhäusige VIZ-Technik und VIZ-Software, Wartungs- und Stromkosten für die VIZ-Technik im Straßenland sowie Lizenzgebühren etc.

Nach dem Betreiberwechsel 2021 sind noch nicht alle Ausschreibungen und Vorbereitungen getätigt, um die Modernisierung der VIZ abzuschließen. Die derzeit unter dem Haushaltsansatz lie-

genden Ausgaben der vergangenen Jahre werden somit im kommenden Haushalt deutlich steigen. Die bereits jetzt und voraussichtlich weiter steigenden Hardwarekosten sind in der Haushaltsanmeldung ebenfalls mitberücksichtigt.

Bis 2024 wird die Weiterentwicklung der Digitalen Plattform Stadtverkehr als öffentliche Plattform für verkehrsrelevante Daten im Sinne des § 68 MobG, über das Forschungsprojekt eUVM (Titel 81221) finanziert. Ab 2025 sind diese Ausgaben wieder aus dem Titel 54056 als Betriebskosten zu leisten.

Bericht Nr.: 76

Leistungen zur Errichtung und den Betrieb von Infrastruktur für die Elektromobilität

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 1-E

25.09.2023

☎ 925 1351

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr-

54059 Leistungen zur Errichtung und den Betrieb von Infrastruktur für die Elektromobilität

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur 2,7% der Mittel verausgabt? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25? Welche konkreten Maßnahmen wurden 2023 bzw. werden in 2024/25 über diesen Haushaltstitel umgesetzt?“

(CDU/SPD)

b) „Was genau ist geplant? Wie viele Ladepunkte mit welcher Leistung sind geplant (bitte nach Jahresscheiben auflisten)? Wie sind sie räumlich verteilt? Wie viele Laternenladepunkte werden pro Jahr geplant und wo?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

c) „Wie hoch ist der Mittelabfluss der einzelnen Teilansätze in 2023? Welche Maßnahmen wurden umgesetzt? Welche Maßnahmen sind in 2024/25 geplant?
Wie begründet sich der starke Aufwuchs ggü. 2023?“

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, der Fußverkehr nicht beeinträchtigt wird und es keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme zugunsten des MIV gibt?

Zu 1 (Betreibervertrag). Warum verdoppeln sich die Kosten des Betreibervertrages mit den Stadtwerken? Was ist geplant? Bitte um Aufteilung der jährlichen Kosten auf Errichtung und Betrieb der Ladeinfrastruktur. Wie viele Ladepunkte/Ladesäulen welcher Art sollen errichtet werden? Wie

hoch waren die Einnahmen aus dem Betrieb der Ladeinfrastruktur? Welchen Anteil an Installations- und Betriebskosten trägt das Land, welcher Anteil wird über die Einnahmen aus dem Betrieb finanziert?

Zu 4.: Bitte um Bericht zu El-Mobile Berlin: Stand der Umsetzung des Projekts, insb. Zahl der Anwendungen und Nutzer*innen sowie Darlegung warum Ladelaternen bevorzugt in Siedlungsgebieten statt in Großsiedlungen aufgebaut werden und warum Parkplätze weder beschildert noch abmarkiert werden. Wer steuert das Projekt?

(Die Linke)

d) „Welche Maßnahmen sind in den VE über 3 Mio. Euro ab 2024 gebunden? Hierzu bitte berichten.“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Zu a-d)

Der Titel dient zur Finanzierung der Aktivitäten zum Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum Berlins. Hierunter fällt neben der Finanzierung des Betriebs und weiteren Ausbaus der Landeinfrastruktur im öffentlichen Raum, die Errichtung einer Informationsplattform sowie Mittel für weitergehende Untersuchungen.

Nach aktueller Prognose werden die veranschlagten bzw. geplanten Mittel für die Jahre 2023 bis 2025 in vollem Umfang ausgeschöpft. Für den „Betreibervertrag zur Errichtung und Betrieb der Ladeinfrastruktur und ihres Netzanschlusses“ wurden im Jahr 2023 mit Stand 25.09.2023 1.420.931,60 Euro abgerufen (Stand 22.08.2023: 58.766,10 Euro).

Die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH haben gemäß Betreibervertrag vom 20.12.2021 den Betrieb der bestehenden AC- und DC-Ladeeinrichtungen übernommen und errichten weitere bis zu 1.815 AC- und DC-Ladepunkte sowie 200 HPC-Ladepunkte bis zum Jahr 2030. Jährlich werden berlinweit und in allen Bezirken bis zu 240 neue AC- und DC-Ladepunkte errichtet. Im Jahr 2023 wurden bisher durch die Stadtwerke 100 neue Ladepunkte errichtet. Nach der abgeschlossenen Erarbeitung eines Konzeptes für die Suche, Bewertung und Planung von HPC-Standorten werden derzeit die ersten potenziellen HPC-Standorte identifiziert und anschließend projektiert. Die Errichtung der ersten HPC-Ladeeinrichtungen wird in den Jahren 2024 und 2025 beschleunigt starten und Mittel binden. Die Strombeschaffungspreise für 2023 und 2024 sind unerwartet stark gestiegen und damit die benötigten Mittel zur Erfüllung des Betreibervertrages. Trotz der zum 01.01.2023 und 01.04.2023 erfolgten Erhöhungen der Ladeentgelte um jeweils 6 Cent je kWh von 43 Cent je kWh auf 55 Cent je kWh wurden wegen der gestiegenen Strombeschaffungspreise zur Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen des Landes für das Jahr 2023 zusätzlich rund 2.747.000 Euro im Rahmen des Nachtragshaushalts 2022/2023 angemeldet.

Vom 01.01.2022 bis zum 30.06.2024 werden sämtliche Kosten und Aufwendungen im Zusammenhang mit der Erfüllung des Betreibervertrages vom Land vergütet (Open-Book-Policy). Ab dem 01.07.2024 tritt ein pauschalierter Zuschuss in Kraft. Die Einnahmen aus den Ladevorgängen werden von den Zuschüssen des Landes in Abzug gebracht. Im 3. Quartal 2022 überstiegen die Einnahmen aus Ladevorgängen die Betriebskosten. In 2023 werden die Betriebskosten nicht durch die Einnahmen gedeckt. Die Einnahmen aus Ladevorgängen im 2. Quartal 2023 zusammen mit den Überschüssen aus dem THG-Großhandel lagen bei rund 1,79 Mio. Euro. Die Ladeleistung bei den Normalladepunkten liegt bei 11 bis 22 kW, bei den DC-Ladepunkten bei mindestens 50 kW und bei den HPC-Ladepunkten bei mindestens 100 kW.

Die Sen MVKU hat im Jahr 2021 das Berliner Modell an den aktuellen technischen Stand angepasst und unter Berücksichtigung der Entwicklungen auf dem Markt weiterentwickelt. Das Ladeinfrastrukturkonzept für den öffentlichen Raum Berlins ist mit der Radverkehrsplanung des Landes Berlin abgestimmt, um Beeinträchtigungen des Radverkehrs zu vermeiden. So werden bspw. im Radvorrangnetz Berlins grundsätzlich keine Ladeeinrichtungen errichtet. Ladeinfrastruktur wird ferner grundsätzlich nur außerhalb des übergeordneten Straßennetzes von Berlin (Straßen der Stufe I bis III) errichtet. Im Rahmen des Vorprüfungs- und Genehmigungsverfahrens für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum wird durch die SenMVKU sowie die Straßen- und Grünflächenämter der Bezirke die Einhaltung ausreichender Gehbahnbreiten für den Fußverkehr geprüft. Eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme zugunsten des MIV wird vermieden, da Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum an bestehenden Parkständen für den MIV realisiert wird.

Zusätzlich werden im öffentlichen Raum Berlins Ladepunkte im Rahmen des Forschungsprojektes „ElMobileBerlin“ sowie durch dritte Betreiber errichtet. Nach Ablauf des Forschungsprojektes „ElMobileBerlin“ in 2023 ist in den Folgejahren der Weiterbetrieb der errichteten Laternenladepunkte durch das Land Berlin sicherzustellen.

Mit Stand 25.09.2023 wurden im Rahmen des Forschungsprojekts „ElMobileBerlin“ insgesamt 423 Laternenladepunkte in Betrieb genommen. Seit Jahresbeginn waren an den Laternenladepunkten rund 17.300 Ladevorgänge in allen fünf projektbeteiligten Bezirken zu verzeichnen. Zur Zahl der Nutzenden liegen dem Senat keine Informationen vor. Die im Projekt bereits errichteten und noch zu errichtenden Laternenladepunkte in den beteiligten Bezirken befinden sich sowohl in Ein- und Mehrfamilienhaussiedlungen, als auch in Gebieten mit Geschosswohnungsbau und Großwohnsiedlungen. In Marzahn-Hellersdorf bspw. liegt der momentane Fokus auf der Installation und Inbetriebnahme von Laternenladeeinrichtungen an Standorten mit dem Austausch alter Lichtmasten, die sich zu einem großen Teil in oder an Großwohnsiedlungen befinden. Im Sinne des initialen Forschungscharakters des Projekts und der Förderung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) werden die Laternenladepunkte zunächst ohne Beschilderung und Markierung der Parkstände realisiert. Nach Abschluss des Projekts strebt die SenMVKU die Markierung und Beschilderung von Parkständen an Laternenladepunkten in Bereichen mit hohem Nutzungs- bzw. Parkdruck an. Das Teilvorhaben zu Planung, Errichtung und Betrieb der Laternenladepunkte koordiniert die SenMVKU. Die Konsortialführung des Verbundvorhabens obliegt der ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme mbH.

Im Rahmen des Projektes „e-Taxi-Flotte Berlin“ wird der Einsatz von e-Taxis im Zusammenhang mit der Errichtung von für e-Taxis reservierbaren Schnellladeeinrichtungen an Taxistellplätzen erprobt. Die ersten zwei Schnellladeeinrichtungen sind in Betrieb. Die Einrichtung einer digitalen Informationsplattform, über die Nutzende und Ordnungsämter Informationen abrufen können sowie die Ausbringung von Sensorik an Ladestellflächen befinden sich in der Umsetzung.

Bericht Nr.: 77

Deutschlandticket

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 53

22.09.2023

☎ 9025-1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

54060 Aufwendungen für das Deutschlandticket

Folgendes beschlossen:

„Bitte um konkrete Darlegung der Aufwendungen Berlins für das Deutschlandticket. In welcher Höhe fallen ggf Mehrkosten an, die das Land anteilig zu tragen hätte, an? In welcher Höhe?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Bitte um konkrete Darlegung der Aufwendungen Berlins für das Deutschlandticket.

Bund und Länder hatten sich mit der Einführung des Deutschlandtickets auf eine hälftige Kostenteilung der hierfür geschätzten 3 Mrd. Euro geeinigt. Der Bund reicht seinen Anteil von 1,5 Mrd. Euro im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes über Zahlungen von Regionalisierungsmitteln an die Länder aus. Auf Grund einer Schätzung wurde hier der auf Berlin entfallende, vorläufige Anteil mit 135,7 Mio. Euro festgelegt (s. § 9 Regionalisierungsgesetz). In gleicher Höhe fällt auch der Landesanteil an, so dass insgesamt voraussichtliche Aufwendungen i.H.v. 271,4 Mio. Euro im Titel 54060 nachgewiesen werden.

Genauere Zahlen zu den Aufwendungen für das Deutschlandticket 2024 liegen vs. erst 2025 vor.

In welcher Höhe fallen ggf Mehrkosten an, die das Land anteilig zu tragen hätte, an? In welcher Höhe?

Eine Kostenschätzung für die Aufwände aus dem Deutschlandticket 2024 auf Grundlage der ersten Erfahrungen 2023 wird gegenwärtig von einer Kommission der Länder erarbeitet. Ergebnisse liegen noch nicht vor. Ausgehend von den dann feststehenden bundesweiten Mehrbedarfen wäre der entsprechende Landesanteil Berlins in Höhe von 50% durch das Land Berlin zu tragen.

Bericht Nr.: 78

Mobilitätsmanagement

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 1

25.09.2023

☎ 925 1628

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

54061 Maßnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements

Folgendes beschlossen:

a) „Warum ist es weder 2022 noch 2023 gelungen entsprechende Maßnahmen durchzuführen? Für wie realistisch hält der Senat die Umsetzung der aufgeführten Projekte in 2024/25?“

(CDU/SPD)

b) „Bitte um Darstellung der Maßnahmen, die aus diesem Titel finanziert werden sollen.“

(Bündnis 90/Die Grünen)

c) „Zu 2: An wen richtet sich das?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Bericht

Aus dem Titel sollen die Aktualisierung der Datengrundlagen des Wohn- und Mobilitätskostenrechners finanziert werden und es können Konzepte und unterstützende Maßnahmen zur Förderung von Angeboten im Bereich eines (Betrieblichen) Mobilitätsmanagements finanziert werden.

Eine Aktualisierung des Wohn- und Mobilitätskostenrechners stand im Jahr 2022 nicht an, so dass es nicht zu einem Mittelabfluss kann. Aktuell laufen die Abstimmungen mit dem VBB und dem Land Brandenburg für weiterführende Maßnahmen des Web-Angebots, so dass hier im DHH 2024-2025 ein Mittelbedarf besteht.

Betriebliches Mobilitätsmanagement kann sich grundsätzlich an Betriebe, Verwaltungen, Kliniken und andere Einheiten richten. Aktuell gibt es hierzu keine Projekte, es handelt sich um eine Vor-sorge.

Für beide Maßnahmen bestehen zurzeit keine direkten rechtlichen Verpflichtungen. Aus fachlicher Sicht sind sie allerdings als dringend einzustufen, da sie einen Beitrag zu angestrebten Modal Split-Verlagerungen leisten, die eine wesentliche Grundlage für eine Mobilitätswende und das im MobG BE formulierte Ziel darstellt.

Bericht Nr.: 79

Leistungen zur vermessungs-technischen Erfassung des Berliner Straßennetzes

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV D 4

25.09.2023

☎ 925 1564

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

54071 Leistungen zur vermessungstechnischen Erfassung des Berliner Straßennetzes

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand 0% der Mittel verausgabt? Wie erklärt sich die geringe Mittelausschöpfung in 2022? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25?“

(CDU/SPD)

b) „Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2023? Welche Maßnahmen wurden umgesetzt? Welche Maßnahmen sind in 2024/25 mit welchen Kosten geplant? Warum Ansatz deutlich über IST 2022?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

a) Der Mittelabfluss in 2023 ist aufgrund von weiterhin anhaltenden Personalengpässen gering. Die geringe Mittelausschöpfung in 2022 erklärt sich dadurch, dass die Straßenbefahrung über das Förderprogramm des Bundes BMDV „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ zu 50 % co-finanziert werden konnte. Verzögerungen haben sich zusätzlich durch die pandemische Lage ergeben. Dies hat insgesamt dazu geführt, dass weniger als ursprünglich vorgesehen ausgegeben werden konnte. Auch im laufendem Haushaltsjahr ist der Mittelabfluss gering – mit einem zusätzlichen VZÄ sollen die zentralen Aufgaben forciert und vorangetrieben werden können.

b) Eine EU-weite Ausschreibung vom 30.11.2020 wurde zu Beginn des 2. Quartal 2021 mit einer Zuschlagserteilung erfolgreich abgeschlossen. Anschließend wurde die Befahrung zur Erfassung von Bild- und 3D-Daten durchgeführt. In Q2 2022 konnte die Prüfung der gelieferten Bild- und 3D-Daten erfolgreich abgeschlossen werden. Dabei wurden auch bereits die Datenlieferung der Nachbefahrung aus dem Herbst 2021 berücksichtigt. Beide Datensätze (Erstbefahrung und

Nachbefahrung) wurden im berlinweiten StraDa-Viewer in der Mitte des Jahres 2022 freigeschaltet und den Mitarbeitenden der Verwaltung sowie interessierten Projektpartnern zur weiteren Verwendung zur Verfügung gestellt.

Aufgrund von weiterhin anhaltenden Personalengpässen ist es momentan schwierig konkret vorherzusagen wann die weiteren Arbeiten zur Digitalisierung und damit Aktualisierung des vorhandenen Datenbestandes fortgesetzt werden können. Insbesondere, da dafür weitere eu-weite Ausschreibungen vorbereitet und durchgeführt werden müssen. Folgende Arbeitsschritte sind für eine Digitalisierung und damit Aktualisierung des vorhandenen Datenbestandes notwendig, die nicht mit dem Bestandspersonal, sondern nur von einem zusätzlichen VZÄ durchgeführt werden können (vgl. auch hierzu DKA.):

2024

- Überarbeitung des Objektkatalogs, (Teil 1 Verkehrszeichen gemäß StVO) inkl. konkreter Digitalisierungsanweisungen
- Neuerstellung einer Leistungsbeschreibung (LB) und anderer erforderlicher Vergabeunterlagen für eine (eu-weite) Ausschreibung zur Digitalisierung/Aktualisierung von Geodaten (Teil 1)
- Parallel dazu muss die Verbindung zw. dem Web-Viewer und der Datenbank (DB) der VMS-Module final eingerichtet und konfiguriert werden. Ziel soll es sein, dass die digitalisierten Daten direkt in die VMS-DB geschrieben und nicht mehr umständlich über Shape-Dateien generiert und exportiert und importiert werden.
- Die VMS-DB muss parallel dazu ebenfalls erweitert konfiguriert werden, so dass die Daten über Dienste (WMS/WFST) direkt an das Geoportal abgegeben werden. Damit können die Daten nach Aktualisierung/ Digitalisierung frei im Internet für jedermann verfügbar gemacht werden.
- Parallel dazu Überarbeitung/Aktualisierung der Ausschreibungsunterlagen für eine 3. Berlinweite vermessungstechnische Straßenbefahrung (zur Gewinnung von Bild- und 3D-Daten)
- Parallel dazu Diskussion und Überarbeitung des Befahrungsnetzes (Auszug aus dem Detailnetz), d.h. welche Straßen sollen befahren werden, z.B. ohne Privatstraßen, aber mit BAB? etc.
- eu-weite Bekanntmachung der Ausschreibung für eine 3. Befahrung des Berliner Straßenraumes

2025

- Durchführung der 3. Befahrung des Berliner Straßenraumes (mobile mapping) zur Gewinnung aktueller Bild- und 3D-Daten

Der Ansatz ist deutlich über dem IST von 2022, da die letzte Straßenbefahrung über das Förderprogramm des Bundes BMDV „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ zu 50 % co-finanziert werden konnte. Die Drittmittel werden vom Bund jedoch nur unter Maßgabe zur Verfügung gestellt, dass ggfs. auch eine Alleinfinanzierung möglich wäre. Daher sind in diesem Titel ausreichend Mittel vorzuhalten.

Bericht Nr.: 80

Leistungen zur Zustandsermittlung von Verkehrsflächen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV D 1

25.09.2023

☎ 925 1610

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

54072 Leistungen zur Zustandsermittlung von Verkehrsflächen

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur 5,6% der Mittel verausgabt? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25? Welche konkreten Maßnahmen wurden 2023 bzw. werden in 2024/25 über diesen Haushaltstitel umgesetzt? Welcher Anteil der Verkehrsflächen ist bisher erfasst?“

(CDU/SPD)

b) „Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2023? Welche Maßnahmen wurden umgesetzt? Welche Maßnahmen sind in 2024/25 mit welchen Kosten geplant? “

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Bisher flossen im Jahr 2023 72.560,02 Euro ab. Erwartet werden Abrechnungen i.H.v. 445.000 Euro in diesem Jahr.

Umgesetzt wurden:

Weiterführung der Entwicklung der Software und der Datengrundlage des Erhaltungsmanagementsystems Straße (EMS), Anpassungen, Schulungen, Änderungen aufgrund von Mängeln Fortführung der wissenschaftlichen Begleitung der Einführung des EMS

Durchführung der Zustandserfassung der Fahrbahnen der Nebenstraßen in den Bezirken Lichtenberg, Reinickendorf, Pankow, Mitte, Marzahn-Hellersdorf, Charlottenburg-Wilmersdorf. Derzeit erfolgen für die Bezirke Spandau, Treptow-Köpenick und Neukölln die Befahrungen.

Bisher liegen die erfassten und ausgewerteten Zustandsmerkmale für die Bezirke Lichtenberg, Reinickendorf, Pankow in qualitätsgesicherter Form vor. Erwartet wird dies in 2023 noch für die Bezirke Mitte und Marzahn-Hellersdorf.

Für 2024 ist avisiert, die Befahrungen der Fahrbahnen des Nebenstraßennetzes aller Bezirke abgeschlossen zu haben und die noch durch den Dienstleister zu erbringenden Auswertungen für die weiteren Bezirke bis Ende des Jahres in qualitätsgesicherter Form zu erhalten, wobei aufgrund der haushaltsrechtlichen Rahmenbedingungen zwei Bezirke erst in 2025 in dieser Form übergeben werden können. Die hierfür veranschlagten Kosten liegen bei 450.000 Euro in 2024 und 130.000 Euro in 2025.

Für 2024 ist geplant, die Voraussetzungen für die Erfassung von Rad- und Fußverkehrsanlagen im EMS zu schaffen, hierfür werden zunächst finanzielle Mittel i.H.v. 30.000 Euro erwartet. Weitere Schulungen und Anpassungsleistungen für das EMS werden ebenfalls mit 30.000 Euro kalkuliert.

In 2025 ist die Erfassung des Zustands der Rad- und Fußverkehrsanlagen geplant. Hierfür sind für 2025 400.000 Euro veranschlagt. Es ist damit zu rechnen, dass diese Leistung auch im Jahr 2026 fortzusetzen ist mit Kosten i.H.v. 500.000 Euro.

Erfasst wurden im Jahr 2020 die Fahrbahnflächen der Hauptverkehrsstraßen für ganz Berlin, die zugehörigen Daten konnten wegen Verzögerungen erst 2022 übergeben werden. Für die Bezirke Lichtenberg, Reinickendorf, Pankow liegen zudem seit 8/2023 die Zustandsdaten für die Fahrbahnen der Nebenverkehrsstraßen in qualitätsgesicherter Form vor.

Bericht Nr.: 81

Leistungen des Regionalbahnverkehrs

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 57

25.09.2023

☎ 9025 1633

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

54080 Leistungen des Regionalbahnverkehrs

Folgendes beschlossen:

a)

„Hierzu bitte Bericht, insbesondere zu möglichen finanziellen Auswirkungen gegebenenfalls erforderlicher zusätzlicher Zugbestellungen für Regionalzüge Richtung Norden auf überlasteten Ostsee-Strecken in den Sommermonaten, bedingt durch verstärkte Nachfrage auf Grund des Deutschlandtickets.“

(AfD)

b)

„Welche Vertragserweiterungen sollen in den Jahren 2024/25 vereinbart werden?

Bitte um tabellarische Auflistung über die erbrachten Leistungen, den Finanzierungs- und Vergütungsanspruch sowie die Zahlungen des Landes auch für die Jahre 2022 und 2023 analog der Tabelle für 2021.

Bitte um detaillierte Aufstellung der Teilansätze dieses Titels sowohl für die Jahre 2024/25 als auch für die Verpflichtungsermächtigungen

Wie hoch ist der Anteil der Energiekosten an den steigenden Kosten?

Welchen Einfluss hat das Deutschlandticket auf den Vergütungsanspruch?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Zu a-b)

Zur Frage „Hierzu bitte Bericht, insbesondere zu möglichen finanziellen Auswirkungen gegebenenfalls erforderlicher zusätzlicher Zugbestellungen für Regionalzüge Richtung Norden auf überlasteten Ostsee-Strecken in den Sommermonaten, bedingt durch verstärkte Nachfrage auf Grund des Deutschlandtickets.“

siehe vertrauliche Anlage im Datenraum

Zur Frage „Welche Vertragserweiterungen sollen in den Jahren 2024/25 vereinbart werden?“

Grundlage für die Verkehrsleistungen in den Jahren 2024 und 2025 sind die Verkehrsverträge, die mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bestehen. Hier sind feste Fahrzeugzahlen vereinbart, die das Unternehmen für die von den Ländern bestellten Leistungen bereithalten muss. Die vorhandene Fahrzeugkapazität wird regelmäßig vollständig ausgenutzt, Fahrzeuge für weitere Leistungen müssten auch von den Unternehmen zunächst beschafft werden, was z.B. bei Neufahrzeugen einen Vorlauf von drei bis vier Jahren erfordert. Gebrauchtfahrzeuge mit großer Kapazität stehen erfahrungsgemäß selten zur Verfügung. Zudem lässt der Rechtsrahmen wesentliche Erweiterungen bestehender Verträge überwiegend nicht zu, sondern verpflichtet das Land, wesentliche Leistungserweiterungen am Markt zu beschaffen und hierfür 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 Haushaltsansätze berücksichtigen dementsprechend nur jene Leistungserweiterungen, die innerhalb der Vertragslaufzeit rechtlich und tatsächlich umsetzbar sind.

In den Jahren 2024 und 2025 laufen die Verkehrsverträge der Netze Ostbrandenburg und Heidekrautbahn mit der NEB Betriebsgesellschaft mbH aus. Auf Grundlage der gewährten Verpflichtungsermächtigungen wurde im Jahr 2021 (Netz Ostbrandenburg) und 2022 (Netz Heidekrautbahn) der Zuschlag für Folgeverträge erteilt. Die Betriebsaufnahmen finden im Dezember 2024 statt.

Im Netz Ostbrandenburg werden auf der Linie RB25 im Abschnitt Berlin – Werneuchen sowie auf der Linie RB26 im Abschnitt Berlin – Müncheberg Montag bis Freitag jeweils zwei Fahrten pro Stunde statt vormals einer Fahrt pro Stunde angeboten. Zusätzlich werden auf der Linie RB25 sowie auf den Linien RB12 und RB54 (und weiteren Linien in Brandenburg) die bisherigen Dieseltriebwagen durch batterieelektrische Züge ersetzt. Zusätzlich zu diesem zusätzlichen Fahrtenangebot werden auch die Sitzplatzkapazitäten bei vielen Linien ausgeweitet.

Im Netz Heidekrautbahn soll nach Fertigstellung der Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn zwischen Basdorf und Berlin-Wilhelmsruh die neue, zusätzliche Linie RB28 im Stundentakt angeboten werden. Auf Berliner Stadtgebiet werden neben Wilhelmsruh die neuen Bahnhöfe PankowPark, Rosenthal und Blankenfelde bedient. Eingesetzt werden emissionsfreie Wasserstoffzüge, welche parallel auch auf der Linie RB27 von/nach Berlin-Karow die bisherigen Dieseltzüge ersetzen.

Weiterhin erfolgt mit der geplanten Reaktivierung der Dresdner Bahn zwischen Berlin und Blankenfelde im Dezember 2025 die zweite Betriebsstufe im Netz Elbe-Spree, die vor allem die Flughafenbindung deutlich verbessern wird. So wird der Flughafenexpress FEX nicht mehr über den östlichen Berliner Innenring, sondern zwischen Flughafen BER und Hauptbahnhof über die Dresdner Bahn verkehren. Gleichzeitig wird das Taktangebot von einem 30-Minuten-Takt auf einen 15-

Minuten-Takt erhöht, die Reisezeit zwischen Hauptbahnhof und Flughafen verkürzt sich von bisher ca. 40 Minuten auf zukünftig ca. 20 Minuten.

Die bisher geteilte Linie RE8 wird zwischen Wismar/Wittenberge und Elsterwerda/Finsterwalde zu einer Linie zusammengefasst und verkehrt zukünftig durch den Nord-Süd-Tunnel und die Dresdner Bahn. Die Linie RB10 wird in der Hauptverkehrszeit von Berlin Südkreuz über die Dresdner Bahn bis Wünsdorf-Waldstadt verlängert und verdichtet die Linie RE8.

Ebenso werden die bisher geteilt verkehrenden Linien RB24 zwischen Eberswalde und Wünsdorf-Waldstadt und RB32 zwischen Oranienburg und Ludwigsfelde zu zwei durchgehenden Linien zusammengefasst und beide über Flughafen BER Terminal 1-2 geführt.

Die bisher durch den Nord-Süd-Tunnel verkehrende Linie RB14 verkehrt ab Berlin-Spandau über die Stadtbahn bis Berlin Ostbahnhof.

Zwischen Berlin und Cottbus wird es zukünftig ganztags zwei Fahrten pro Stunde und Richtung geben. Hierzu wird neben der Linie RE2 die neue Linie RE20 zwischen Cottbus und Berlin Hauptbahnhof über Flughafen BER, Dresdner Bahn, Südkreuz und Potsdamer Platz zusätzlich verkehren.

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 im 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 Ausbaubedarfes, 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 Vergabeneetzen im VBB gemeinsam mit dem Land Brandenburg und teilweise auch mit den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt geschlossen.

Zur Frage „Bitte um tabellarische Auflistung über die erbrachten Leistungen, den Finanzierungs- und Vergütungsanspruch sowie die Zahlungen des Landes auch für die Jahre 2022 und 2023 analog der Tabelle für 2021.“

siehe vertrauliche Anlage im Datenraum

Zur Frage „Wie hoch ist der Anteil der Energiekosten an den steigenden Kosten?“

Die Energiekosten werden als Bestandteil der Betriebskosten wertgesichert. Die übliche Vorgehensweise, die Fortschreibung dieser mit einem aus der langen Reihe der einschlägigen Indizes

gebildeten, durchschnittlichen Steigerungsrate p.a. durchzuführen, erwies sich mit Beginn des Ukraine-Krieges inkl. der Auswirkungen auf die Energiepreise als nicht mehr tragfähig. Für die Jahre 2022 und 2023 wurden deswegen pauschale Ansätze gewählt, die für diese Jahre eine Steigerung der Energiekosten von ca. 200 % (ausgehend vom Preisstand 2021) prognostizierten. Diese Steigerung wirkt sich ebenfalls auf die Jahre 2024 und 2025 aus, da das zu Grunde liegende Kostenplateau, das für Ende 2023 prognostiziert wird, für den Betrieb des Regionalverkehrs auch in diesen Jahren Bestand hat. Die für die Jahre 2024 und 2025 in Ansatz gebrachte Preisfortschreibung für weitere Preissteigerungen in den Jahren 2024 und 2025 bewegt sich zwar wieder auf Normalniveau und fußt auf der eingangs beschriebenen Methodik, legt aber gleichzeitig die Betriebskosten der Vorjahre zu Grunde. Durch Betriebskosten sind gestiegen bzw. steigen durch die erhöhten Energiekosten um 20 bis 25 % (ausgehend vom Preisstand 2021). Für die Preissteigerungen kommt es im Einklang mit dem Preisklauselgesetz darauf an, wie sich die Preisindizes entwickeln, die vom statistischen Bundesamt ausgegeben werden. Die Auswirkungen der im Jahr 2023 eingeführten Strompreisbremse ist daher noch nicht bei der Ermittlung der Ansätze berücksichtigt, die konkrete Ausgestaltung der Strompreisbremse und deren Auswirkungen auf die Indexentwicklung waren zum Zeitpunkt der Erstellung auch noch nicht abschließend bekannt.

Zur Frage „Welchen Einfluss hat das Deutschlandticket auf den Vergütungsanspruch?“

Die Fahrgelderlöse, die von den Verkehrsunternehmen vereinnahmt werden, stehen dem Aufgabenträger (Land Berlin) zu und verbleiben als anteilige Zahlung der vertraglichen Kosten direkt bei den Verkehrsunternehmen. Die durch die Einführung des Deutschlandtickets entstehenden Einnahmeschäden durch verringerte Fahrgelderlöse liegen daher in der Risikosphäre des Aufgabenträgers und wirken erhöhend auf den an die Verkehrsunternehmen zu zahlenden Vergütungsanspruch. Der Ausgleich dieser Einnahmeschäden ist gemäß § 9 Regionalisierungsgesetz aktuell hälftig durch Bund und Länder zu tragen. Hierfür wurde im Kapitel 0730, Titel 54060 - Aufwendungen für das Deutschlandticket mit einem Ansatz von je 271,4 Mio. Euro in den Haushaltsjahren 2024 und 2025 Vorsorge getroffen. Dabei sollen jährlich je 135,7 Mio. Euro aus Bundes- und Landesmitteln bereitgestellt werden. Bei der Ermittlung der Ansätze im Kapitel 0730, Titel 54080 - Leistungen des Regionalbahnverkehrs wurden die voraussichtlich entstehenden Einnahmeschäden aus dem Deutschlandticket folglich nicht berücksichtigt. Auf Basis einer Schätzung des VBB wird der Einnahmeschaden aus der Einführung des Deutschlandtickets im Regionalverkehr im Jahr 2024 mit ca. 12 Mio. Euro und im Jahr 2025 mit ca. 13 Mio. Euro angegeben, welcher anteilig aus dem Titel 0730/54060 getragen wird.

Nicht berücksichtigt sind mögliche Folgeanpassungen in den Verkehrsverträgen, die durch das Deutschlandticket hervorgerufen werden (z.B. Bestellung von zusätzlichen Leistungen oder Veränderung bestehender Leistungen).

Notwendig für die Fortführung des Deutschlandtickets ist eine Einigung zur weiteren Finanzierung ab 2024 zwischen Bund und Ländern. Die Länder haben dazu gemeinsam erklärt, die finanziellen Lasten des Deutschlandtickets hälftig tragen zu können, aber für darüberhinausgehende Finanzierungen keinen Spielraum zu haben.

Der Aufgabenträger geht derzeit davon aus, dass in den Jahren 2024 und 2025 im Wesentlichen an den bisherigen Mechanismus angeknüpft wird, der es den Ländern ermöglicht, von Einnahmen (einschließlich Ausgleich) auszugehen, die im Wesentlichen auf einem fortgeschriebenen Vor-Pandemie-Niveau liegen.

Bericht Nr.: 82

Leistungen des S-Bahnverkehrs

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 57

25.09.2023

☎ 9025 1633

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

54081 Leistungen des S-Bahnverkehrs

Folgendes beschlossen:

a)

„Welche Angebotsausweitungen sind mit den erhöhten Ansätzen vorgesehen? Welcher Zeitplan ist derzeit beim Vergabeverfahren SBSNS II vorgesehen und welche Risiken ergeben sich dabei aus dem Kammergerichtsverfahren und sonstiger Unwägbarkeiten?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

b)

„Welche Vertragserweiterungen sind in den Jahren 2024/25 geplant?“

Bitte um detaillierte Aufstellung der Teilansätze dieses Titels sowohl für die Jahre 2024/25 als auch für die Verpflichtungsermächtigungen.

Bitte um tabellarische Auflistung über die erbrachten Leistungen, den Finanzierungs- und Vergütungsanspruch sowie die Zahlungen des Landes für die Jahre 2021, 2022 und 2023 analog der Tabelle in 0730/54080.

Welchen Einfluss haben gestiegene Energiepreise, das Deutschlandticket, die Verzögerung bei der Vergabe der Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn und die Auflösung der Rücklage LSFB (die die künftigen Verkehrsvertragsentgelte erhöht) auf die Entwicklung der Titelveranschlagung sowie die Verpflichtungsermächtigungen in jeweils welcher Höhe? Welche weiteren Aspekte haben in welcher Höhe Einfluss auf die Veranschlagung und die VEs

Welche Annahmen über die Einnahmeentwicklungen nach den pandemiebedingten Einbußen liegt dem Haushaltsansatz zugrunde?

Bitte um Bericht zum Stand des Vergabeprozesses Nord-Süd und Stadtbahn.“

(Die Linke)

c)

„Hier sind VE von jeweils 20 Milliarden € (!) vorgesehen auf lange Frist (2029/2030 ff.)

Was verbirgt sich hinter den gebundenen Mitteln des „SBSNS I“, „SBSNS II“? Wie berechnen sich die erforderlichen Kosten?

Hierzu bitte Bericht!“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Die Berichterstattung erfolgt als separate vertrauliche Vorlage an den Ausschuss.

Bericht Nr.: 83

Vorbereitungskosten schienengebundener Personennahverkehr

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 2

22.09.2023

☎ 925 1576

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 0730)

54220 Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Personennahverkehr

Folgendes beschlossen:

- a) „Worin unterscheiden sich die Titel 54220 und 68253 konkret? Berichte zu aufgeführten Projekten erbeten.“

(CDU/ SPD)

b)

1. „Bitte um Vorlage eines Fortschrittsberichts zu den Straßenbahnneubaustrecken entsprechend des aktuell gültigen NVP Anlage 3 II.1.2: Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes (und ggf. darüber hinaus priorisierte)
Bitte tabellarisch darstellen für jede Straßenbahnneubaustrecke für das zurückliegende Jahr:
Vorgesehene Finanzmittel und Personalressourcen, tatsächlich abgerufene Finanzmittel und eingesetzte Personalressourcen, Terminplanung jedes der Projekte: Quartal und Jahr aller bisher erreichten Leistungsphasen, Jahr der noch ausstehenden Leistungsphasen (nach HOAI).
Warum wurden die Ansätze für 2024 und 2025 gegenüber 2023 halbiert, welche Maßnahmen entfallen dadurch?“
2. „Bitte um Vorlage eines Fortschrittsberichts zu den Neubaustrecken U-Bahn entsprechend des aktuell gültigen NVP Anlage 3 II.2.3: Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes (und ggf. darüber hinaus priorisierte)
Bitte tabellarisch darstellen für jede Neubaustrecke U-Bahn für das zurückliegende Jahr:
Vorgesehene Finanzmittel und Personalressourcen, tatsächlich abgerufene Finanzmittel und genutzte Personalressourcen, Terminplanung jedes der Projekte: Quartal und Jahr jeder der bisher erreichten Leistungsphasen, Jahr der noch ausstehenden Leistungsphasen (nach HOAI)“
3. „An welchen Bahnhöfen sind weitere Untersuchungen geplant?“

4. „Welche weiteren Planungen, Untersuchungen und Grundlagenermittlungen sind vorgesehen?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

- c) „Bitte für die Jahre 2022 bis 2030 verausgabte bzw. geplante Kosten nach den einzelnen Verkehrsträgern (Regionalverkehr, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn) aufgliedern. Wie hoch ist der voraussichtliche Mittelabfluss in 2023? Für welche konkreten Maßnahmen wurden 2022 und 2023 welche Beträge verwendet? Welche Maßnahmen sind in 2024/25 konkret geplant?“

Warum sinkt Ansatz trotz des Ausbaubedarfs im ÖPNV und den Versprechen in den Richtlinien der Regierungspolitik?“

zu 1-3: „Was bedeutet hier u.a. gemäß dem jeweils gültigen NVP?“

Zu 1.: „Was ist daraus bisher finanziert worden? Was ist 24/25 geplant? Bitte die geplante Verwendung der Mittel für Nr. 1 „Straßenbahnmaßnahmen“ einzeln linienscharf aufschlüsseln. Bitte um einen Sachstand und Zeitpläne zu dem jeweiligen Planungsstand aller im Nahverkehrsplan, Bedarfsplan und den Richtlinien der Regierungspolitik vorgesehenen Straßenbahnneubaustrecken.“

Zu 2.: „Was ist 24/25 geplant? Bitte die geplante Verwendung der Mittel für Nr. 2 „U-Bahn-Maßnahmen“ einzeln linienscharf aufschlüsseln. Bitte um einen Sachstand und Zeitplanung der im NVP, Bedarfsplan und den Richtlinien der Regierungspolitik vorgesehenen Neubaustrecken.“

Zu 3.: „Was ist daraus bisher finanziert worden? Was ist 24/25 geplant? Wie ist die weitere Zeitplanung bezüglich der Nahverkehrstangente? Wann erfolgt der Systementscheid und welche Schritte des Senats schließen sich daran an? Wann ist mit einer Aufnahme des Projekts in i2030 zu rechnen?“

Zu 4-8: „Was ist hier 24/25 geplant?“

(Die Linke)

- d) „Bitte hier erläutern, welche Prioritäten bei 1. Straßenbahn und 2. U-Bahn-Maßnahmen den Planungen zu Grunde liegen.“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Unterscheidung der Haushaltstitel

54220: Leistungsphase 0/1

Im Rahmen der Grundlagenermittlung Lph 0/1 werden je nach Verkehrsmittel verschiedene Teiluntersuchungen durchgeführt: u.a. Verkehrsmittelvergleich, Trassenentscheidung, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, Nachweis der technischen und betrieblichen Machbarkeiten

Über den Titel 54220 wird dem Hauptausschuss gemäß Auflagenbeschluss zum Doppelhaushalt 2022-2023 jährlich ein regelmäßiger Fortschrittsbericht vorgelegt (zuletzt März 2023, rote Nummer 0940).

68253: Leistungsphase 2 ff

Mit Vorliegen eines Senatsentscheids zur Fortsetzung der weiteren Planungen werden die Planungsleistungen ab Lph 2 aus diesem Titel finanziert.

Straßenbahnmaßnahmen

Die zu untersuchenden Maßnahmen richten sich nach den strategischen und operativen Planwerken des Senats, insbesondere dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr und dem Nahverkehrsplan Berlin (NVP) sowie den Richtlinien der Regierungspolitik. Geprüft werden die grundsätzliche Machbarkeit und die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens gemäß Landeshaushaltsordnung bzw. Förderrichtlinien des Bundes zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Die Grundlagenermittlungen bestehen aus den Bestandteilen Verkehrsmittelvergleich, Trassenvergleich und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung meist nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im schienengebundenen ÖPNV Version 2016+. Damit wird eine Grundlage für die Befassung im Senat über die Weiterverfolgung der Planung geschaffen. Bekennt sich der Senat zur Weiterführung der jeweiligen Vorhaben, werden im Anschluss die weiteren, detaillierteren Planungsphasen durchgeführt. Die aus dem Titel bestrittenen Aufgaben fallen an, bevor die jeweiligen Vorhabenträger in die Detailplanung und Vorbereitung der Planfeststellung gehen.

Nachstehend findet sich die Übersicht der aktuell in Rede stehenden Infrastruktureneubaustrecken aus dem aktuellen Nahverkehrsplan 2019-2023 bzw. dem ÖPNV-Bedarfsplan sowie dem StEP MoVe und dem Koalitionsvertrag 2023-2026 und Richtlinien der Regierungspolitik.

Strecke	Einordnung gemäß NVP 2019-2023	Status (Leistungsphase)
Ausbau Mahlsdorf	vordringlich	Lph 3
Anbindung ÖV-Knotenpunkt Ostkreuz	vordringlich	Lph 4
Alexanderplatz - Potsdamer Platz/ Kulturforum	vordringlich	Lph 3
Turmstraße - Jungfernheide	vordringlich	Lph 3
Warschauer Straße - Hermannplatz	vordringlich	Lph 2
Pankow - Heinersdorf - Weißensee	vordringlich	Lph 2
Blankenburger Süden	vordringlich	Lph 2 in Vorbereitung

Strecke	Einordnung gemäß NVP 2019-2023	Status (Leistungsphase)
Anbindung des Entwicklungsgebiets Elisabeth-Aue	Keine Nennung	Lph 1
Johannisthal - Johannisthaler Chaussee	dringlich	Lph 1
UTR/Paulsternstraße - Gartenfeld - Hackenfelde/Rathaus Spandau	vordringlich	Lph 1
Jungfernheide - UTR - Kurt-Schumacher-Platz	vordringlich	Lph 1
Potsdamer Platz - Schöneweide	vordringlich	Lph 0/1 in Vorbereitung

Die weiteren Maßnahmen des bisherigen Nahverkehrsplan 2019-2023 bzw. des zugehörigen Bedarfsplans unterliegen derzeit Überprüfung für den ÖPNV-Bedarfsplan des neuen Nahverkehrsplans 2024-2029. Über dessen Erstellung wird aktuell der verkehrliche Bedarf sowie die Finanzierbarkeit der diversen potentiellen Infrastrukturmaßnahmen ermittelt. Die weitere Bearbeitung ergibt sich darauf aufbauend.

Schattiert hinterlegt sind die Strecken, die im Koalitionsvertrag 2023-2026 adressiert sind.

Strecke	Einordnung gemäß NVP 2019-2023	Status (Leistungsphase)
Potsdamer Platz - Rathaus Steglitz	vordringlich	Noch nicht begonnen
Potsdamer Platz - Zoologischer Garten	vordringlich	Noch nicht begonnen
Spittelmarkt - Mehringdamm	vordringlich	Noch nicht begonnen
Warschauer Str. - Ostbahnhof	dringlich	Noch nicht begonnen
Systementscheid S+U Pankow - Turmstraße	dringlich	Noch nicht begonnen
Rathaus Spandau - Falkenhagener Feld	vordringlich	Noch nicht begonnen
Systementscheid Rathaus Steglitz - Lankwitz	dringlich	Noch nicht begonnen
Heidestr.	dringlich	Noch nicht begonnen
Mierendorffplatz - Luisenplatz	weiterer Bedarf	Noch nicht begonnen
Zoologischer Garten - Virchow-Klinikum	weiterer Bedarf	Noch nicht begonnen
Mahlsdorf - Riesaer Straße	weiterer Bedarf	Noch nicht begonnen
Kurt-Schumacher-Platz - Rosenthal	weiterer Bedarf	Noch nicht begonnen
Johannisthaler Ch. - Marienfelde	weiterer Bedarf	Noch nicht begonnen
Alt Mariendorf - Lichtenrade	weiterer Bedarf	Noch nicht begonnen
Hermannstraße - Buckow Süd	weiterer Bedarf	Noch nicht begonnen

Strecke	Einordnung gemäß NVP 2019-2023	Status (Leistungsphase)
Prenzlauer Promenade - Pase-walker Str.	weiterer Bedarf	Noch nicht begonnen
Zoologischer Garten - Westend	weiterer Bedarf	Noch nicht begonnen
Zoologischer Garten - Th.- Heuss-Platz	weiterer Bedarf	Noch nicht begonnen
Prenzl. Allee - Michelangelostr. - Weißenseer Weg/ Hohenschönhauser Str.	weiterer Bedarf	Noch nicht begonnen
Wuhletalstraße - Falkenberg	weiterer Bedarf	Noch nicht begonnen
<i>Potsdam - Krampnitz - Heerstraße</i>	<i>Richtlinien der Regierungspolitik</i>	Noch nicht begonnen

Der Fortschritt der einzelnen Projekte stellt sich wie folgt dar:

Für die Straßenbahnstrecken Jungfernheide - UTR - Kurt-Schumacher-Platz konnte der Nachweis der Wirtschaftlichkeit erbracht werden. Der Senatsbeschluss zur Umsetzung steht aus. Die Inbetriebnahme für diese Strecke ist 2030 vorgesehen. Für die Strecke ist in 2023 der Beginn der Vorplanung vorgesehen.

Die Grundlagenermittlung der sich anschließenden Strecke Rathaus Spandau/ Hakenfelde - Gartenfeld - UTR/ Paulsternstraße befindet sich vor dem Abschluss. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit ist erbracht. Der Senatsbeschluss zur Umsetzung steht aus. Für die Strecke ist in 2023 der Beginn der Vorplanung vorgesehen. Die Inbetriebnahme ist für 2032 vorgesehen.

Für die Straßenbahnstrecke Johannisthal - Gropiusstadt ist der Nachweis der Wirtschaftlichkeit ebenfalls erbracht worden. Der Senatsbeschluss zur Umsetzung steht aus. Die Inbetriebnahme ist für 2029 vorgesehen.

Für die Anbindung des Entwicklungsgebietes Elisabeth-Aue wurde eine Überarbeitung der vorliegenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2016 vorgenommen. Das Ergebnis wird dem Senat noch in 2023 vorgelegt, sodass bei positivem Beschluss auch für diese Strecke weitere Planungen aufgenommen werden können. Die weitere Zeitplanung ist abhängig vom Fortgang des Wohnungsbauvorhabens im Entwicklungsgebiet.

Aktuell erfolgt die Vorbereitung der Grundlagenuntersuchungen für das Vorhaben Potsdamer Platz - Schöneweide.

Der Planungsbeginn der weiteren Maßnahmen hängt von den Haushaltsbeschlüssen und einer Bestätigung der Notwendigkeit und Finanzierbarkeit über den Nahverkehrsplan 2024-2029 ab. Die Maßnahmen werden gemäß der Dringlichkeit und personellen und finanziellen Ressourcen in die Umsetzung gebracht.

Eine Verlängerung der Straßenbahn von Spandau in Richtung Potsdam ist aus Berliner Sicht abhängig von der Wirtschaftlichkeit und technischen Realisierbarkeit. Für die Straßenbahnmaßnahme Potsdam-Krampnitz - Heerstraße wäre eine enge Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben in Potsdam (ViP) erforderlich.

Zu den Maßnahmen, die bereits spätere Leistungsphasen erreicht haben und damit nicht über diesen Titel finanziert werden, wird an dieser Stelle nicht berichtet.

Mittelabfluss Straßenbahnvorhaben Lph 0/1 in 2022:

Maßnahme	Geplante Ausgaben, €	Geplante Personalressourcen	Tatsächliche Ausgaben, €	Tatsächliche Personalressourcen
Jungfernheide - UTR - Kurt-Schumacher-Platz	45.000,00 €	2 VZÄ	32.974,30 €	2 VZÄ
Johannisthal - Zwickauer Damm/Johannisthaler Chaussee	205.703,40 €		155.655,04 €	
Rathaus Spandau/ Hakenfelde - Gartenfeld - UTR/ Paulsternstraße	197.801,80 €		171.897,88 €	
Turmstraße - Jungfernheide	18.862,35 €		18.862,35 €	
Öff-beteiligung Straßenbahn	240.000,00 €		78.649,18 €	
Weitere Straßenbahnmaßnahmen	601.961,25 €		0,00 €	

Eine linienscharfe Darstellung der Personalressourcen ist nicht möglich.

U-Bahn-Maßnahmen

Zur U3-Verlängerung Krumme Lanke - Mexikoplatz wurden u.a. die Arbeiten zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unter Inanspruchnahme der BVG Projekt GmbH aufgenommen.

Für die U7 zur Heerstraße Nord und die U7 zum BER wurden die Grundlagenuntersuchungen ausgeschrieben und sollen in diesem Jahr starten.

Für die U2 über Pankow Kirche, die U8 ins Märkische Viertel sowie die U9 nach Pankow Kirche läuft derzeit die Überprüfung der Ressourcen und der Möglichkeit der Weiterführung der Planungen.

Mit Abschluss der Lph 0-1 ist eine Senatsbefassung vorzubereiten. Mit einem vorliegenden Senatsbeschluss zur Weiterverfolgung der Planung sind die Folgeschritte Vorplanung, Entwurfsplanung, planungsrechtliche Genehmigung aufzunehmen.

Die Überprüfung der Umsetzbarkeit der weiteren Maßnahmen (U2 in die nördlichen Ortsteile Pan-kow, U3 nach Falkenberg bzw. Düppel, die U6 nach Lichtenrade, die U9 nach Lankwitz bzw. Pan-kow Kirche, die U10 vom Alexanderplatz über Weißensee und Karow nach Buch sowie die U11 vom Alexanderplatz nach Marzahn) erfolgt im Rahmen der aktuell laufenden Fortschreibung des NVP bzw. des ÖPNV-Bedarfsplans, aus dem sich der verkehrliche Bedarf sowie Aussagen zur Finanzierbarkeit und damit in Summe die Priorisierung aller Maßnahmen - inkl. Straßenbahn - ergeben wird.

Die Entscheidung zur verstärkten Aufnahme der Planungen von U-Bahn-Maßnahmen im Jahr 2021 und die Schaffung von zwei VZÄ für ebd. Thema konnte in 2022 wg der vorläufigen Haushaltswirtschaft im ersten halben Jahr 2022 erst verspätet gestartet werden. Die Personalressourcen, die ab Sommer 2022 bestanden wurden für die Abstimmung der Finanzierungsvereinbarung mit Brandenburg und der Gemeinde Schönefeld sowie zur Schaffung der Projektstruktur zur U 3 eingesetzt. Seit 01.01.2023 sind beide Stellen besetzt und die Arbeiten wurden umgehend aufgenommen.

SPNV-Maßnahmen

Der Sachstand zu den genannten SPNV-Maßnahmen stellt sich wie folgt dar:

Für das Infrastrukturprojekt i2030 werden aus dem Titel 54220 die koordinierenden Tätigkeiten für die Projektpartner Land Berlin und Land Brandenburg gemäß der geschlossenen Rahmenvereinbarung i2030 sowie Untersuchungen für Lph 0-1 finanziert. Dazu zählen beispielsweise Machbarkeitsuntersuchungen und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen. Der Stand des Projektes i2030 wird regelmäßig dem Hauptausschuss berichtet. Der aktuelle Bericht vom 25.05.2023 mit der roten Nummer 0089 H spiegelt den derzeitigen Stand wider.

Für die Verlängerung der Siemensbahn über Gartenfeld hinaus läuft der Nachweis der technischen Machbarkeit. Für die Nahverkehrstangente Nord über Wartenberg hinaus laufen derzeit die Untersuchungen zur Grundlagenermittlung.

Für den südlichen Teil der Nahverkehrstangente zwischen Springpfuhl und dem Grünauer Kreuz ist die technische Machbarkeit (Trassierung) geprüft worden. Derzeit läuft die fahrplantechnologische Untersuchung. Anschließend soll bis Ende des Jahres 2023 ein Systementscheid getroffen werden, für den nach Vorliegen eines Senatsbeschlusses zur Weiterverfolgung der Planung die weiteren Leistungen der Lph 1 (eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung, Nachweis der Wirtschaftlichkeit) durchgeführt werden können. Eine Aufnahme des Projektes in das SPNV-Projekt i2030 wird derzeit durch die i2030-Gremien geprüft.

Untersuchungen gem. 4.-8.

Die Notwendigkeit zu weiteren Untersuchungen an einzelnen Bahnhöfen, zu Untersuchungen im Zusammenhang mit der wachsenden Stadt und zu integrativen verkehrlichen Untersuchungen mit Schwerpunkt SPNV/ ÖPNV ergibt sich meist in der Haushaltsabwicklung aufgrund aktueller Anforderungen.

Bei manchen Verbindungen stellt sich vor Planungsbeginn die Frage nach „dem richtigen“ bzw. „geeigneten“ Verkehrsmittel, bevor in die Grundlagenuntersuchungen eingestiegen wird. Ein Beispiel ist hier die Nahverkehrstangente, bei der die Frage S-Bahn oder Regionalverkehr im Raum steht. Entsprechende Untersuchungen sind den eigentlichen Grundlagenuntersuchungen vorgeschaltet. Eine Entscheidung kann sich dabei bspw. aus der grundsätzlichen technischen und/oder betrieblichen Machbarkeit oder (Vor-) Abschätzungen zur Wirtschaftlichkeit ergeben. Beispiel Nahverkehrstangente: hier wurde seinerzeit mit der Überlegung gestartet, dass eine Regionalverkehrsverbindung auf dem Bestandsnetz zu bestellen. Die Fahrplanuntersuchungen hatten ergeben, dass dies auf dem südlichen Abschnitt nicht möglich sei. Daher stellte sich darauf aufbauend die Frage, ob hier Infrastruktur für eine S-Bahn-Lösung oder eine Regionalverkehrslösung ergänzt werden soll. Ähnliche Diskussionen gab es in der Vergangenheit zur Frage Straßenbahn oder U-Bahn. Je nach getroffener Systementscheidung für das ein oder andere Verkehrsmittel sind dann die „restlichen“ Prüfungen/Untersuchungen der Lph 0/1 durchzuführen.

Priorisierung

Aktuell gelten für die Setzung der Prioritäten die Maßgaben des Stadtentwicklungsplanes Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) sowie des NVP 2019-2023. Der NVP befindet sich aktuell in der Fortschreibung unter Berücksichtigung der derzeitigen verkehrlichen Rahmenbedingungen für den SPNV/ÖPNV. Der fortgeschriebene NVP soll Ende dieses Jahres vorliegen und würde dann den Vorläufer-NVP ablösen.

Verwendung der Mittel

Im Jahr 2022 wurden zu den Grundlagenuntersuchungen UTR - Gartenfeld - Rathaus Spandau und Straßenbahnverlängerung über Johannisthal hinaus Öffentlichkeitsbeteiligungen durchgeführt. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Vorplanung eine Akteursrunde zum Projekt Turmstr. II (Straßenbahnverlängerung von U-Bhf. Turmstr. - Bhf. Jungfernheide) durchgeführt. In 2022 mussten fallweise weniger Mittel eingesetzt werden, da mit digitalen Veranstaltungen gearbeitet werden konnte. Des Weiteren wurden über die Grundlagenermittlungen zu den o.g. Straßenbahn- und U-Bahnmaßnahmen hinaus aus dem Titel 54220 weitere Grundlagenuntersuchungen zu folgenden Maßnahmen finanziert:

- SPNV-Maßnahmen innerhalb i2030 (alle Korridore)
- Nahverkehrstangente Süd
- S-Bahnlinie S 21
- Untersuchungen zur Verkehrslösung Heinersdorf mit Integration des ÖPNV

In Summe sind in 2022 je Verkehrsträger folgende Kosten verausgabt worden:

Schienenpersonennahverkehr (SPNV: S-Bahn/Regionalverkehr)	785.868,13 €
S-Bahn	84.246,29 €

U-Bahn	0 €
Straßenbahn	458.038,75 €
Verkehrsträgerübergreifend	124.568,54 €

Anmerkung: Durch die zumeist gemeinsame Betrachtung der Verkehrsträger des SPNV innerhalb der Projekte des Infrastrukturprojekts i2030 sowie des noch ausstehenden Systementscheids zur Nahverkehrstangente Süd ist eine separate Aufschlüsselung nach S-Bahn und Regionalverkehr nicht immer möglich.

Der für das Jahr 2023 im Haushalt angemeldete Mittelbedarf orientiert sich am aktuell geltenden NVP 2019-2023. Aktuell sind Mittelabflüsse für folgende laufende Projekte vorgesehen:

- Straßenbahn: Jungfernheide - UTR - Kurt-Schumacher-Platz, UTR/ Paulsternstraße - Gartenfeld - Hakenfelde/ Rathaus Spandau, Straßenbahnverlängerung über Johannisthal hinaus, Potsdamer Platz - Schöneweide und ein weiteres Vorhaben gemäß NVP.
- U-Bahn: U3 Mexikoplatz, U7 BER und U7 Heerstraße
- SPNV: i2030, Nahverkehrstangente Süd, S21. Für die Maßnahmen des SPNV ist eine verkehrsträgergenaue Zuordnung zwischen S-Bahn und Regionalverkehr nicht möglich. Dies begründet sich in den gegenseitigen Auswirkungen. Die Aufnahme der Nahverkehrstangente Süd in i2030 wird derzeit durch die Gremien innerhalb der Strukturen des Projekts i2030 geprüft.
- Verkehrsträgerübergreifend: Untersuchung zur Verkehrslösung Heinersdorf mit Integration des ÖPNV

Im Finanzmittelansatz für 2023 waren Planungsleistungen für Straßenbahn- und U-Bahn-Maßnahmen für die Leistungsphasen 0 bis 2 (Lph 0-2) veranschlagt worden. Für Planungsleistungen der Lph 2 wurde zwischenzeitlich die Titel 68235 (Zuschüsse an die Deutsche Bahn) und 68253 (Zuschüsse an die BVG) geschaffen, so dass im Ansatz für den Titel 54220 für die Jahre 2024 und 2025 nun nur noch Leistungen aus den Lph 0/1 berücksichtigt wurden und eine Reduzierung nur mehr den Teilansatz wiedergibt, aber nicht zwingend eine Kürzung.

Folgender Mittelabfluss für 2023 wird derzeit abgeschätzt:

Schienenpersonennahverkehr (SPNV: S-Bahn/Regionalverkehr)	1.700.000 €
S-Bahn	130.000 €
U-Bahn	400.000 €
Straßenbahn	450.000 €
Verkehrsträgerübergreifend	350.000 €

Anmerkung: Durch die zumeist gemeinsame Betrachtung der Verkehrsträger des SPNV innerhalb der Projekte des Infrastrukturprojekts i2030 sowie des noch ausstehenden Systementscheids zur Nahverkehrstangente Süd ist eine separate Aufschlüsselung nach S-Bahn und Regionalverkehr nicht immer möglich.

Für die Jahre 2024 und 2025 sind neben der Fortsetzung der laufenden Projekte und ggf. anfallenden Restarbeiten für bereits abgeschlossene Projekte folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Straßenbahn: Je zwei Maßnahmen pro Jahr gemäß NVP/ Richtlinien der Regierungspolitik
- U-Bahn: Je zwei Maßnahmen pro Jahr gemäß NVP/ Richtlinien der Regierungspolitik
- SPNV: Fortführung i2030 ggf. unter Berücksichtigung neuer Maßnahmen nach ausstehendem Beschluss des Lenkungskreises i2030 (NVT Süd, Ostbahn, ...)

Über 2026 hinaus sind noch keine detaillierten Aussagen zu Mittelabflüssen möglich. Grobe Abschätzungen sind abhängig von den jeweiligen Randbedingungen (z.B. ausstehender Beschluss zum NVP 2024-2029, weitere verkehrliche, klima- und umweltpolitische Forderungen etc.). Erfahrungen der letzten Jahre lassen darauf schließen, dass der Ansatz ähnlich sein wird wie 2024/25. Gründe dafür sind Verlängerungen in der Bearbeitungszeit der Vielzahl der Projekte durch verlängerte Ausschreibungsfristen und zunehmende Komplexität und Anforderungen bei der Projektbearbeitung. Hinzu kommen eingeschränkte Kapazitäten und zunehmender Fachkräftemangel, sowohl bei der Verwaltung, als auch bei den beauftragten Unternehmen.

Bericht Nr.: 84

Vorbereitungskosten für den Straßenbau

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV B

25.09.2023

☎ 9025 1575

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

54223 Vorbereitungskosten für den Straßenbau

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2023? Welche Maßnahmen wurden in 2022 und 2023 umgesetzt? Welche konkreten Maßnahmen sind in 2024/25 geplant?

Warum sind die Ansätze 2022 und 2023 deutlich ansteigend und höher als das Ist 2022?

Wodurch begründet sich das mehr?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2023?

- Verfügbare Mittel des Jahres 2023 werden voraussichtlich wie geplant ausgegeben.

Welche Maßnahmen wurden in 2022 und 2023 umgesetzt?

- Aus dem Titel werden vorrangig die Vorbereitung von konkreten Straßen- und Brückenbauvorhaben einschließlich der dafür notwendigen Planungsvorgaben zur Straßenraumaufteilung durch die Abteilung Mobilität für deren geplante Umsetzung finanziert.
- Die Initiierung dafür erfolgt überwiegend durch die Straßenbaulastträger bzw. Vorhabenträger, durch geplante Baumaßnahmen anderer Verkehrsträger (Bahn-, Wasser- und Luftverkehr), durch städtebauliche Entwicklungen bei Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungspläne). in den Jahren 2022 und 2023 zählen hierzu u.a.
 - Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz
 - Machbarkeitsuntersuchung zum Schlüsselknoten in Heinersdorf
 - Untersuchungen zur Ostumfahrung im Bereich Bhf. Köpenick
 - Machbarkeitsuntersuchung Schließung Passerelle Messedamm/ Masurenallee - Neue Kantstraße Umgestaltung Knotenpunkt

Welche konkreten Maßnahmen sind in 2024/25 geplant?

- Folgende Maßnahmen sollen in 2024/25 finanziert werden:

Lfd. Nr.	Träger / Projekt	2024	2025
1	Netzuntersuchung zu Berliner Teilräumen, z.B. Effekte Umbau Breitenbachplatz	100.000	100.000
2	Grundlagenermittlungen für den Ausbau und Umbau von Straßen auch im Rahmen von Wohnungsneubau (Machbarkeitsstudien) und Vorplanungen für Verkehrsanlagen (Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure - HOAI), bspw. Verkehrserschließung Blankenburg, Verlängerung Paulsternstraße/Otternbuchtstraße)	230.000	200.000
3	Untersuchungen zur Gestaltung des öffentlichen Raums für Vorgaben zur Straßenraumgestaltungen bei künftigen Sanierungen	100.000	150.000
4	Untersuchungen für die Erstellung von Antragsunterlagen für den Bund für die Neuordnung von Verkehren innerhalb Berlins (z.B. Begründungen für Bedarfe wie den Vollanschluss Bucher Straße oder im Zuge von Umstufung von Bundesstraßen u.ä.)	50.000	50.000
5	Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Um-/Ausbau von Straßen- und Brücken	50.000	50.000
6	Sonderauswertungen, Erarbeitung von Handreichungen, Richtlinien	50.000	50.000
	Summe	580.000	600.000

Warum sind die Ansätze 2022 und 2023 deutlich ansteigend und höher als das Ist 2022?

Wodurch begründet sich das mehr?“

- Vor allem aufgrund der Auswirkungen der Pandemie, umfangreicher personeller Änderungen (altersbedingter Abgänge) und organisatorischer Veränderungen konnten im Haushaltsjahr 2022 und 2023 nicht die Untersuchungen in dem Umfang veranlasst werden, wie es ursprünglich geplant war.
- Diese Sachverhalte sollten mit dem Haushalt 20224/2025 aufgelöst sein, so dass die Arbeiten wie hier unterstellt angegangen werden können.

Bericht Nr.: 85

Zukunftsorientierte Entwicklungsmaßnahmen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 3-2

22.09.2023

☎ 925 1229

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

54604 Sächliche Ausgaben für zukunftsorientierte Entwicklungsmaßnahmen

Folgendes beschlossen:

a) „Bitte die in der Tabelle aufgezählten Maßnahmen genauer erläutern.“

(CDU/SPD)

b) „Zu 2.: um welche Demonstrationsprojekte handelt es sich? Wer trägt noch welche Anteile?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Antwort zu a und b)

Der Haushaltstitel dient der Abdeckung des notwendigen Eigenanteils in EU-geförderten Interreg-Projekten. Derzeit führt die SenMVKU gemeinsam mit Projektpartnern aus den Metropolregionen Warschau, Stockholm und Oberschlesien das Interreg-Projekt „UrbFRail“ durch. Fokusthema ist die (Re-)aktivierung von Güterbahnhöfen im städtischen Raum.

Der Haushaltstitel dient der Finanzierung von Teilnahme und Durchführung der genannten Kooperationsprojekte. Der Runde Tisch Verkehr (RTV) ist eines der Kernprojekte der Oder-Partnerschaft, dass alle Akteure im grenzüberschreitenden Schienenverkehr involviert. Es finden jährliche Treffen statt. Der AK Verkehr des Ausschusses für grenznahe Zusammenarbeit der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit (DPRK) ist ein weiteres Gremium, welches sich mit der Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehre zwischen Deutschland und Polen beschäftigt. Es finden jährliche Treffen statt.

Die Demonstrationsprojekte unter Position 2 sind noch nicht spezifiziert. Die Förderanteile hängen dann von den konkreten Fördermittelgebern und den Quoten ab. Der Titel dient dazu in der Haushaltsabwicklung die Möglichkeit zu haben, bei Förderprojekten Anträge zu stellen und den Landesanteil beibringen zu können.

Bericht Nr.: 86

Ersatz von Verwaltungsausgaben an Länder, Mitfinanzierung Park and Ride (P+R) / Bike and Ride (B+R) in Brandenburg

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 1-5

22.09.2023

☎ 925 1560

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

63201 Ersatz von Verwaltungsausgaben an Länder

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand 0% der Mittel verausgabt?“

(CDU/SPD)

b) „Zu Nr. 1: Welche Projekte sind geplant und welchen Status haben sie? Bitte um Bericht über Vereinbarungen oder Pläne, geplante Standorte sowie Finanzierungsanteile. Bitte einzeln aufschlüsseln.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Antwort zu a und b)

Das Land Berlin unterstützt die Finanzierung von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen an Brandenburger Bahnhöfen mit einem hohen Anteil an Berlin-Pendelnden (> 50%). Vorgesehen ist eine Komplementärfinanzierung zum laufenden Förderprogramm des Landes Brandenburg (20%). Antragsteller sind die Brandenburger Gemeinden, welche die laufenden Kosten danach selbst finanzieren.

Der Ländervertrag zur Planung und Mitfinanzierung von Park-and-Ride (P+R)- und Bike-and-Ride (B+R)-Anlagen im Berliner Umland wurde am 3. November 2022 unterzeichnet. Der Zeitpunkt ist maßgeblich auf die parlamentarischen Prozesse und den Zeitpunkt der Verabschiedung des Haushaltsgesetzes 2022/2023 (HG 2022/23) zurückzuführen.

In 2023 befinden wir uns daher in einer Anlaufphase: 4 berlinrelevante Anträge mit Start in 2023 (Michendorf, Wünsdorf, Hohen Neuendorf, Bergfelde) wurden im Rahmen des Förderprogramms

genehmigt und werden vom Land Berlin mitfinanziert. Der für das Jahr 2023 vorgesehene Berlinförderanteil wird mit Projektfortschritt noch in diesem Jahr haushaltswirksam.

Wir stehen am Beginn eines gemeinsamen Prozesses mit längeren Vorlaufzeiten von ersten Antragsgesprächen bis zur Umsetzung). Die Anzahl der Vorhaben soll sich weiter erhöhen. Es laufen auf Arbeitsebene bereits intensive Gespräche mit weiteren Brandenburger Kommunen. Gleichzeitig besteht eine Abhängigkeit zum Fortschritt wichtiger i2030-Projekte, wie der Heidekrautbahn, der Ausbau der RE1 oder des Prignitzexpresses. Einige der ursprünglich für 2023 angesetzten Anträge haben sich daher auf 2024 verschoben.

Welche weiteren Projekte konkret finanziert werden, hängt von den Anträgen aus den Brandenburger Gemeinden ab. Jeweils zum Jahresbeginn wird festgelegt, bei welchen Vorhaben eine Förderung des Landes Berlin erfolgt (Berlinrelevanz). Die in Rede stehende Potenzialliste für berlinrelevante Projekte wurde zur Abschätzung des Finanzbedarfs der Förderlaufzeit ermittelt stellt keine verbindliche Vorhabenliste dar. Die tatsächlichen Projekte hängen von den konkreten Antragstellungen der Gemeinden ab. Eine Veröffentlichung der seinerzeitigen Potenzialliste ist damit nicht zielführend, da sie keine verbindlich verabredeten Projekte enthält. Die aktuelle Potenzialliste enthält Projekte an Bahnhöfen im Mühlenbecker Land, in Wandlitz, Ludwigsfelde, Werder, Grünheide, Zossen, Michendorf, Neuenhagen und Hohen Neuendorf. Darunter auch neue Haltepunkte der Heidekrautbahn. Die Liste umfasst derzeit rund 3.500 neue B+R- bzw. P+R-Plätze (angedacht zwischen 2023 - 2026). Erst nach Erteilung des Bewilligungsbescheides durch die Zuwendungsbehörde werden die Projekte und Kosten verbindlich. Jeweils nach Abstimmung am Jahresbeginn zu den konkret bewilligten Projekten erfolgt perspektivisch eine Information.

Bericht Nr.: 87

Ersatz von Ausgaben / ZOB

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 42

25.09.2023

☎ 9025-1489

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

**67101/
72005** **Ersatz von Ausgaben**
Umbau und Kapazitätserweiterung des Zentralen Omnibusbahnhof
(ZOB)

Folgendes beschlossen:

a) „Wie erklärt sich die Verfünffachung des Mittelbedarfes im Detail? Konkretisierung der Maßnahmen erbeten.“

(CDU/SPD)

b) „Bitte um vollumfängliche Darstellung aller den ZOB betreffenden Kosten in einem Bericht. Zudem bitte Darstellung aller noch notwendigen baulichen und organisatorischen Maßnahmen am ZOB bis zur Fertigstellung.“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

c) „Welche Maßnahmen sind gemäß der „Förderinitiative Attraktivitätssteigerung & Barrierefreiheit (FABB)“ des Bundes vorgesehen? Warum in 2024 deutlich mehr?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Zu den Fragen a) und c)

Die „Förderinitiative Attraktivitätssteigerung & Barrierefreiheit (FABB)“ des Bundes fördert den barrierefreien Ausbau kleiner und mittlerer Bahnstationen bis 1000 Ein- und Aussteigern pro Tag. Im Titel 0730/67101 sind in diesem Zusammenhang Mittel für den Ersatz von Ausgaben der DB Station & Service AG für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Berlin-Wannsee, Bahnsteig 5/6, die nicht durch Mittel des Bundes gedeckt werden, veranschlagt.

Für die Gesamtmaßnahme wurden Kosten in Höhe von ca. 9,53 Mio. Euro durch die DB Station & Service kalkuliert, die hauptsächlich durch Bundesmittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung („LuFV“) in Höhe von ca. 9,31 Mio. Euro finanziert werden sollen. Der konkrete Mittelbedarf ist abhängig vom Projektablauf. Nach derzeitigem Stand des Projektes soll der Ausgabenersatz an die DB in Höhe von 220.200 Euro in Gänze im Jahr 2024 erfolgen, was zu der einmaligen deutlichen Ansetzerhöhung des Titels führt.

Zur Frage b)

Das Empfangsgebäude Haus A C ist fast fertiggestellt. Derzeit finden dort die Ausbauarbeiten statt. Im Weiteren werden die Verkehrsflächen in Richtung Masurenallee hergestellt. Aufgrund von baulichen Verzögerungen im Bereich der Außenflächen, der Elektrotechnik, der Mess-, Steuer- und Regelungstechnik musste der Zeitplan aktualisiert werden. Problematisch gestaltet sich die Inbetriebnahme in Bezug auf die Toilettenanlage im Empfangsgebäude Haus A C. Die Errichtung der Toilettenanlage wird über ein separates Projekt seitens der BVG umgesetzt.

Die kostenseitige Darstellung ist der Anlage „Kostendarstellung Baumaßnahme ZOB, Bericht Nr. 87“ zu entnehmen.

	2014-2017	<i>bereits in Anspruch genommene Mittel für die Baumaßnahme ZOB</i>					Prognose			Gesamtkosten	Fördersumme
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025ff		
SenWEB (50,2%)	-	681.229,43	609.403,22	950.058,38	1.780.066,89	3.045.043,22	2.934.198,86			10.000.000,00	10.000.000,00
Eigenanteil (49,8%)		675.801,31	604.547,41	942.488,20	1.765.883,09	3.020.779,93	2.910.818,79			9.920.318,73	9.920.318,73
	-	1.357.030,74	1.213.950,63	1.892.546,58	3.545.949,98	6.065.823,15	5.845.017,65			19.920.318,73	19.920.318,73
0730/ 72005 - Teil 1	6.064.842,62	1.697.559,31	4.852.793,35	3.510.182,07	1.220.509,30	1.112.243,86	2.503.597,33	3.288.953,43	50.000,00		
Gesamt	6.064.842,62	3.054.590,05	6.066.743,98	5.402.728,65	4.766.459,28	7.178.067,01	8.348.614,98	3.288.953,43	50.000,00	44.221.000,00	
EU* 2023					765.957,67	1.988.974,96	1.273.172,74	1.021.894,63	50.000,00	5.100.000,00	

EU* - Ergänzungsunterlage

Bericht Nr.: 88

29-Euro-Ticket

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 53

22.09.2023

☎ 9025-1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

68213 Zuschüsse an die BVG für sonstige betriebsfremde Lasten und an die Job-center

Folgendes beschlossen:

a) „Was verbirgt sich konkret hinter diesem Titel und wie erklärt sich die Verfünfzigfachung des Mittelbedarfs?“

(CDU/SPD)

b) „Wie ist der Stand der Umsetzung eines Berliner 29-Euro-Tickets, welches Konzept wird dafür zugrunde gelegt, wie ist der Zeitplan zur Einführung, der Stand der Abstimmung mit VBB und Brandenburg, bis wann erfolgt eine Entscheidung?“

Ergänzend: Hält der Senat an dem Ziel eines 29 Euro-AB-Tickets fest, auch wenn es nicht im Einvernehmen mit dem VBB realisiert werden kann?“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

c) „Welche Tarifersatzleistungen plant der Senat? Bitte um detaillierte Darstellung.

Bitte an den Senat die Kosten eines 29-Euro-Ticket Berlin AB sowie die Kosten für ein auf 29-Euro-Ticket runtersubventioniertes „Deutschlandticket“ (49-Euro) für Berlin darzulegen.

Sind im Haushaltsentwurf des Senats bereits Mittel für die Fortführung des 9-Euro-Sozialtickets eingestellt?

Wie hoch wären zusätzlichen Mittelbedarfe bei

- Verlängerung des 9-Euro-Sozialtickets AB
- Bei Umstellung auf ein Deutschlandticket für 9 Euro
- Bei Ergänzung um ein Sozial-Deutschlandticket für 19 Euro“

(Linke)

d) „Wie setzt sich der Kostenaufwand für die „Jobcenter“ und die Zuschüsse an die BVG kostenanteilig zusammen?

Bitte den Gesamtansatz von 300 Mio. € anteilig auf die verschiedenen Ticketarten (z.B. 9 Euro-Sozialticket, andere subventionierte Tickets außerhalb des „Deutschlandticket-Systems“) aufschlüsseln.

Ergänzend: Ist das Ziel des Senats beim 29€ Ticket, den Bereich A,B zu nehmen oder A,B,C?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Zur Frage a) „Was verbirgt sich konkret hinter diesem Titel und wie erklärt sich die Verfüngmachung des Mittelbedarfs?“

Der Titel beinhaltet nur Zuschüsse an die BVG (und andere Verkehrsunternehmen) für Tarifersatzleistungen. Hier sind keine Zahlungen an Jobcenter mitberücksichtigt.

Im Jahr 2023 wurden 5,9 Mio. Euro angesetzt für Zuschüsse zum Semesterticket, diese Zahlungen werden ab 2024 in Kapitel 0730, Titel 68569 nachgewiesen.

Ab 2024 beinhaltet der Titel Zahlungen an die BVG und andere Verkehrsunternehmen zur Deckung von Mindererlösen aus dem geplanten Berlin-Ticket für 29-Euro/Monat. Hierzu sind in 2024 und 2025 bis zu 300 Mio. Euro/Jahr vorgesehen.

Zur Frage b) „Wie ist der Stand der Umsetzung eines Berliner 29-Euro-Tickets, welches Konzept wird dafür zugrunde gelegt, wie ist der Zeitplan zur Einführung, der Stand der Abstimmung mit VBB und Brandenburg, bis wann erfolgt eine Entscheidung?“

Der Aufsichtsrat des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) hat in seiner Sitzung am 28.9.2023 unter dem Vorbehalt der Entscheidung des Haushaltsgesetzgebers beschlossen, ein Tarifprodukt „Berlin-Ticket“ zu folgenden Bedingungen einzuführen:

- Einführung im 1. Halbjahr 2024, spätestens zum 1. Juli 2024. Sofern die technisch-vertrieblichen Voraussetzungen bei den VBB-Verkehrsunternehmen dies erlauben, wird eine frühere Einführung angestrebt.
- Das Angebot kann frei, ohne Beschränkungen auf bestimmte Personengruppen erworben werden. Die Mindestvertragslaufzeit beträgt 12 Monate.
- Das Angebot wird zum Preis von 29 Euro/Monat eingeführt.
- Es gilt nur im Land Berlin (Tarifbereich Berlin AB).
- Das Tarifprodukt ist personengebunden (nicht übertragbar), eine Mitnahme von Personen oder Fahrrädern ist ausgeschlossen.
- Es fällt nicht unter die Regelung für VBB-Firmentickets, nach Teil C, Ziffer 1.3 des VBB-Tarifs. Eine Abrechnung über VBB-Firmenticket-Rahmenverträge ist ausgeschlossen.

Das Berlin-Ticket ist ein besonders günstiges Angebot für Mobilitätsbedürfnisse in Berlin zum Einheitspreis. Eine weitere Rabattierung für bestimmte Personengruppen ist (mit Ausnahme des Ticket S) ausgeschlossen.

Zur Frage „Ergänzend: Hält der Senat an dem Ziel eines 29 Euro-AB-Tickets fest, auch wenn es nicht im Einvernehmen mit dem VBB realisiert werden kann?“

Für das Handeln des Senats bindend sind die vom Abgeordnetenhaus beschlossenen Richtlinien der Regierungspolitik. Diese sprechen von der Umsetzung eines 29-Euro-Tickets „unter dem Dach des VBB“.

Zur Frage c) „Welche Tarifersatzleistungen plant der Senat? Bitte um detaillierte Darstellung.“

Aktuell gibt es keine Planungen des Senats zu Tarifersatzleistungen über die bestehenden Tarifersatzleistungen hinaus. Dazu zählen neben der pauschalen Tarifersatzleistung nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) der Ausgleich des Landes Berlin für das kostenlose Schülerticket Berlin AB, das VBB-Abo Azubi und die Beteiligung an der Tarifaabsenkung für das Deutschlandticket.

Bitte an den Senat die Kosten eines 29-Euro-Ticket Berlin AB sowie die Kosten für ein auf 29-Euro-Ticket runtersubventioniertes „Deutschlandticket“ (49-Euro) für Berlin darzulegen.

Der Senat geht für ein eigenständiges Tarifprodukt „Berlin-Ticket“ für 29 Euro/Monat von einem initialen Ausgleichsbedarf im Jahr 2024 von rund 250 Mio. Euro im Lichte des gegenwärtigen Tarifsystems aus.

Für die Abgabe von Deutschlandtickets an Berlinerinnen und Berliner zum Preis von 29 Euro/Monat (sogenannte „abtariferte Deutschlandtickets“) geht der Senat von einem initialen Zuschussbedarf 2024 von 240 Mio. Euro aus, allerdings unter der Voraussetzung, dass der Preis des Deutschlandtickets 2024 stabil bei 49 Euro/Monat bleibt. Stiege der Preis des Deutschlandtickets, wie aktuell diskutiert auf 59 Euro/Monat, würde damit verbunden auch der Zuschussbedarf für ein auf 29 Euro abtarifiziertes Deutschlandticket 2024 auf rund 360 Mio. Euro steigen. Der Senat sieht aktuell aber keine Möglichkeit, ein abtarifiziertes Deutschlandticket in Berlin umzusetzen, da die notwendige, regelmäßig erforderliche Berechtigungsprüfung bei einer Beschränkung der Abgabe des Tickets auf Berlinerinnen und Berlin aufgrund der hohen Zahl von schätzungsweise bis zu einer Million betroffenen Abonnementverträgen nicht manuell durchgeführt werden kann. Für automatisierte Prüfungen müssten erst Lösungen entwickelt und rechtssicher, insbesondere mit Blick auf den Datenschutz, umgesetzt werden.

Sind im Haushaltsentwurf des Senats bereits Mittel für die Fortführung des 9-Euro-Sozialtickets eingestellt?

Der Verlustausgleich für das Berlin-Ticket S aufgrund der Vereinbarung zwischen der Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung, Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung und den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) ist in Einzelplan 1150, Kapitel 68213 „Zuschuss an die BVG für sonstige betriebsfremde Lasten und an die Jobcenter“ etatisiert. Hierfür sind 2024 und 2025 je 86 Mio. Euro vorgesehen. Im ersten Planjahr sind Mittel in Höhe von 3,65 Mio. Euro gesperrt, im zweiten Planjahr in Höhe von 8,65 Mio. Euro. Dieser Ansatz berücksichtigt bereits die - im Aufsichtsrat des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) noch nicht beschlossene - Fortschreibung der Preisabsenkung für das Berlin-Ticket S über den 31.12.2023 hinaus.

Wie hoch wären zusätzlichen Mittelbedarfe bei

- **Verlängerung des 9-Euro-Sozialtickets AB**
- **Bei Umstellung auf ein Deutschlandticket für 9 Euro**

Bei Ergänzung um ein Sozial-Deutschlandticket für 19 Euro“

Da der Ansatz bereits eine Weiterführung des Berlin-Ticket S über den 31.12.2023 hinaus berücksichtigt, gäbe es keinen zusätzlichen Mittelbedarf für eine Verlängerung des Sozialtickets. Der Aufsichtsrat des VBB hat die Weiterführung beschlossen, so dass sich Alternativen nicht stellen.

Zur Frage d) „Wie setzt sich der Kostenaufwand für die „Jobcenter“ und die Zuschüsse an die BVG kostenanteilig zusammen?

Bitte den Gesamtansatz von 300 Mio. € anteilig auf die verschiedenen Ticketarten (z.B. 9 Euro-Sozialticket, andere subventionierte Tickets außerhalb des „Deutschlandticket-Systems“) aufschlüsseln.“

Der Gesamtansatz von je 300 Mio. Euro für 2024 und 2025 verteilt sich zur Gänze auf den Zuschuss zum Berlin-Ticket für 29 Euro/Monat.

Zur Frage „Ergänzend: Ist das Ziel des Senats beim 29€ Ticket, den Bereich A,B zu nehmen oder A,B,C?“

Der Senat plant die Umsetzung eines Berlin-Tickets für 29 Euro/Monat für den Tarifbereich Berlin AB, der mit dem Gebiet des Landes Berlin Deckungsgleich ist.

Bericht Nr.: 89

Planungsleistungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 31

25.09.2023

☎ 925-1376

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

68234 Zuschüsse für Planungsleistungen

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand 0% der Mittel verausgabt? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25? Welche konkreten Maßnahmen wurden 2023 bzw. werden in 2024/25 über diesen Haushaltstitel umgesetzt?“

(CDU/SPD)

b) „Bitte um Aufschlüsselung des Titelansatzes auf die in der Erläuterung genannten Vorhaben. Bitte um Darstellung welche Projekte im Rahmen von i2030 mit welchen Kosten gemeint sind.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Bericht

Die Mittel werden grundsätzlich bedarfsgerecht nach den Erfordernissen der Zuwendungsempfängerinnen ausgereicht. Erfahrungsgemäß werden Mittelabrufe vor allem in der zweiten Jahreshälfte, oft sogar nur mit einer einzigen Kassenmittelabforderung pro Maßnahme und Jahr getätigt, sodass zur Jahresmitte noch keine Mittel aus dem Titel verausgabt sind. Die Mittel werden bedarfsgerecht veranschlagt und im Verlaufe der Haushaltsjahre vsl. vollständig abfließen.

Im Jahre 2023 werden folgende Maßnahmen bezuschusst:

- i2030, NEB Modernisierung Stammstrecke, Vorplanung LPh 2 - Gesamtnetz
- i2030, NEB Modernisierung Stammstrecke, Entwurfs- und Genehmigungsplanung LPh 3+4 - Stammstrecke
- i2030, HVLE Ausbau der Bötzowbahn für einen S-Bahnverkehr, Planung LPh 2"

In den Jahren 2024 und 2025 sind Ausgaben für folgende Vorhaben vorgesehen:

Maßnahme	2024	2025
i2030, HVLE Ausbau der Bötzowbahn für einen S-Bahnverkehr, Planung LPh 2	265.000 €	950.000 €
i2030, NEB Modernisierung Stammstrecke, - Gesamtnetz	1.135.000 €	650.000 €
	1.400.000 €	1.600.000 €

Bericht Nr.: 90

ÖPNV

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 3

25.09.2023

☎ 925 1535

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

68235 Zuschuss an die Deutsche Bahn AG aus Finanzierungsvereinbarungen für Neubauvorhaben

Folgendes beschlossen:

a) „Wie ist der aktuelle Stand bezüglich des i2030 Investitionsprogramms? Welche Maßnahmen wurden 2022 und 2023 bereits durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für 2024 und 2025 vorgesehen?“

(CDU/SPD)

b) „1. Bitte um Darstellung aller laufenden und noch vorgesehenen i2030-Maßnahmen inkl. Stand der Planung, Zeitplan, noch offene Finanzierungsbedarfe für die Realisierung.
2. Stand der Planung der S21, insbesondere auch zum 1. und 2. BA - u.a. bis wann soll eine finale Entscheidung über den Trassenverlauf im Bereich Bundestag/Mahnmal der ermordeten Sinti und Roma erfolgen. Welche Vorzugsvariante ist dabei derzeit favorisiert?
3. Welche Bahnhofsarbeiten sind konkret wann vorgesehen? “

(Bündnis 90 / Die Grünen)

c) „Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2023? Welche Maßnahmen wurden in 2022/23 umgesetzt, welche Finanzierungsvereinbarungen für welche Projekte mit welchen Leistungsphasen abgeschlossen?“

Wie teilen sich die Ausgaben 2022/23 sowie der Ansatz 2024/25 und die VE auf die einzelnen Projekte auf? (auch Projekte von i2030 bitte einzeln darstellen.)

Welche Maßnahmen hat das Land Berlin zusätzlich bestellt?

Bitte um Bericht zum Umsetzungsstand der einzelnen i2030-Projekte.

Wie weit ist die Umsetzung des Bahnhofsmodernisierungsprogramm? Welche Projekte befinden sich in der Umsetzung und welche in der Planung? Ab wann ist eine Revision bzw. Fortschreibung des Programms vorgesehen? “

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Mittelabfluss 22/23 und Ansatz + VE 24/25:

Der Mittelabfluss für 2023 kann erst nach dem 31.12.2023 ermittelt werden. Eine Prognose des Mittelabflusses ist zum gegenwärtigen Stand noch mit hohen Unsicherheiten hinsichtlich des tatsächlichen Mittelbedarfs der einzelnen Vorhaben und des Eingangs der Kassenmittelabforderungen der DB AG behaftet. Nach derzeitiger Prognose wird ein Mittelabfluss für 2023 in Höhe von ca. 30,9 Mio. Euro erwartet.

Eine maßnahmenscharfe Übersicht des Mittelabflusses 2022, des prognostizierten Mittelabflusses 2023, der Ansätze 24/25 sowie der VE 24/25 ist in der Anlage 1 dargestellt.

i2030:

Hinsichtlich i2030 wird auf Bericht 23 verwiesen.

S21:

Die S21 ermöglicht durch die Einbindung des Hauptbahnhofs in das Nord-Süd-S-Bahn-Netz eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs. Zudem wird durch den zweiten Nord-Süd-S-Bahn-Tunnel die Zuverlässigkeit und Redundanz des Nord-Süd-S-Bahn-Systems deutlich verbessert.

Der 1. Bauabschnitt vom Nordring (Wedding bzw. Westhafen) zum Hauptbahnhof befindet sich in Bau. Eine erste Teilinbetriebnahme mit dem Interimsbahnsteig unter der Invalidenstraße soll im kommenden Jahr erfolgen und ermöglicht damit eine erste Einbindung in das S-Bahn-Netz zwischen Gesundbrunnen und Hauptbahnhof.

Der 2. Bauabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Potsdamer Platz befindet sich in der vertieften Planung. Das Planfeststellungsverfahren soll noch in 2023 eingeleitet werden.

Die finale Entscheidung über den Trassenverlauf wird im Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens nach Abwägung aller Betroffenheiten und Notwendigkeiten erfolgen. Die derzeitige Vorzugsvariante 12h stellt den nach intensiven Abstimmungen und Detailuntersuchungen gefundenen Kompromiss hinsichtlich technischer Umsetzbarkeit, Erhalt und weitestmöglicher Schutz des Denkmals für die im Nationalsozialismus ermordeten Sinti und Roma Europas sowie angemessene Berücksichtigung weiterer im Umfeld tangierter Bauwerke und Denkmäler dar.

Finanzierungsvereinbarungen:

Der Stand der im Titel 0730/68235 abgeschlossenen und abzuschließenden Finanzierungsvereinbarungen wird gemäß Auflagenbeschluss B.56 zum Haushaltsgesetz 22/23 regelmäßig dem Hauptausschuss berichtet. Der letzte Bericht wurde zum 30.09.2022 (Rote Nummer 0534) dem Hauptausschuss übergeben; der für 2023 ist erarbeitet und wird zum 30.09.2023 vorgelegt.

Bahnstationsmodernisierungsprogramm

Zwischen dem Land Berlin und der DB Station & Service AG wurde im Jahr 2021 die Rahmenvereinbarung „Bahnhofsmodernisierungsprogramm Berlin“ vereinbart. Von den dabei vereinbarten 50 Maßnahmen der Rahmenvereinbarung befinden sich derzeit die folgenden Maßnahmen in der baulichen Umsetzung:

- Verlängerung des Bahnsteigdaches am unteren Regionalbahnsteig am Bahnhof Ostkreuz,
- Neubau zusätzlicher Zugänge zur Straßenbahnhaltestelle am Bahnhof Schöneweide,
- die Errichtung von ZIM-Anzeigern (Zuginfomonitore) an verschiedenen Verkehrsstationen sowie
- die Grunderneuerung und der barrierefreie Ausbau der Verkehrsstation Gehrenseestraße.

Die Erweiterung der Orientierungszeichen für den RE1 an den Bahnhöfen Ostkreuz und Alexanderplatz ist bereits abgeschlossen.

Die verbleibenden Projekte der Rahmenvereinbarung befinden sich in der Planung, die Maßnahmenliste ist als Anlage 2 beigefügt.

In der Rahmenvereinbarung zum Bahnhofsmodernisierungsprogramm wurde eine Laufzeit bis zum 31.12.2032 sowie eine jährliche Fortschreibung vertraglich vereinbart. Nach Ablauf der Laufzeit wird eine Fortschreibung der Rahmenvereinbarung durch beide Vertragsparteien angestrebt. Derzeit wird gemeinsam mit der DB Station & Service AG ein Nachtrag für die Rahmenvereinbarung abgestimmt. Dabei werden neue Projekte oder Projekte aus der Nachrückerliste in die Maßnahmenliste als Anlage zur Rahmenvereinbarung aufgenommen. Zusätzlich werden notwendige Anpassungen an den bislang abgestimmten Muster-Finanzierungsverträgen verhandelt.

Kapitel	0730			
Titel	68235			
Maßnahme	Mittelabfluss	Prognose	Ansatz	
	2022	2023	2024	2025
lfd. FV aus Vorjahren gemäß Vertrag bzw. aktueller Bedarfsprognose				
i2030 - FV Lph0/1	804.308	1.434.000	1.137.500	289.500
i2030 - BSpN, Lph 2	729.234	1.036.626	1.636.107	510.931
i2030 - Siemensbahn	4.900.000	9.321.989	9.498.919	2.394.229
i2030 - Weichentrapez Hbf	126.000	338.241	293.469	296.000
i2030 - SV S-Bahn	872.325	6.237.980	22.595.371	24.884.467
i2030 - Nordbahn, Lph 2	95.000	349.810	786.500	390.190
i2030 - S25 Süd (Südende - Lichterfelde-Ost)	61.000	923.979	1.160.135	989.000
i2030 - PEX, Lph 2	0	152.000	1.127.500	4.829.500
i2030 - PSB, Lph 2, Kernabschnitt	0	281.112	2.195.970	4.806.177
i2030 - PSB, Lph 2, Abschnitt SBIR	0	16.758	449.100	2.564.700
S21, 3. BA	6.076.000	8.299.300	7.753.300	3.004.500
S21, Perleberger Brücke	852.170	720.000	1.200.000	1.170.000
S21, GUW Wedding	75.000	20.000	15.000	180.100
SDZ, Lph 2-4+6	0	62.291	357.542	296.894
RV Bahnhofsmodernisierungsprogramm	835.674	721.935	451.074	370.028
noch abzuschließende FV mit geschätzten Bedarfen				
Nachträge für lfd. Maßnahmen in 2023	VE Gesamt			
i2030 - S25 Süd SüLO, 1. NT Erweiterung Lph 2-4	15.093.600	-28.000	2.267.600	4.558.100
i2030 - Siemensbahn, 2. NT	17.639.500	979.100	-391.000	8.095.800
neue Maßnahmen ab 2024				
i2030 - BSpN, Lph 3/4	60.500.000		2.600.000	3.500.000
i2030 - SV S-Bahn, 4. Tranche	65.600.000		3.650.000	750.000
RV S&S - Maßnahmen ab 24	17.700.000		350.000	500.000
VE 2024	143.800.000			
neue Maßnahmen ab 2025				
i2030 - SV S-Bahn, 5. Tranche	65.600.000			0
i2030 - Nordbahn, Lph 3/4	10.900.000			300.000
RV S&S - Maßnahmen ab 25	10.000.000			250.000
VE 2025	86.500.000			
Summe	15.426.711	30.867.120	59.134.086	64.930.116

lfd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Maßnahmenbegründung	Beschreibung der Maßnahme
1	Alt-Reinickendorf	Erweiterung: Bahnsteigverlängerung	Durch den Zulauf von Neufahrzeugen werden zukünftig 8-Wagen-Züge anstatt 6-Wagen-Züge auf der S25 verkehren. Hierfür ist die bauliche Verlängerung des Bahnsteiges notwendig.	Bahnsteigverlängerung auf 152,5 m bauliche Längen(147,5 m Bahnsteignutzlänge) S 25 Bestellung 8-Wagen Züge
2	Altglienicke	Modernisierung Bahnsteig; Bahnsteigdach	Da der S-Bf Altglienicke bislang nur über einzelne Fahrgastunterstände verfügt, soll der Witterungsschutz durch den Neubau eines Bahnsteigdaches erheblich verbessert werden. Der Bahnhof ist vor allem für Pendler von großer Bedeutung (u.a. mit einer großen P+R-Anlage ausgestattet).	Erneuerung Bahnsteig, Neubau Bahnsteigdach (vorerst 30 m Dachlänge kalkuliert, Größe ist noch abschließend festzulegen), Beleuchtung
3	Berlin-Frohnau	Modernisierung Bahnsteigdach, Treppeneinhausung	Das Dach ist 127 m lang, davon sind 81,6 m über LuFV finanzierbar; 45,4 m Finanzierung des Daches über das Land (Bahnsteiglänge: 204m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig . Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Erneuerung Treppenüberdachung
4	Berlin-Gesundbrunnen	Erweiterung Sitzbänke	Erweiterung der Sitzgelegenheiten zur Verbesserung des Wartekomforts für die Reisenden	Neubau Sitzbänke
5	Berlin-Grünau	Modernisierung Personentunnel, Bahnsteigdach	Das Dach ist 173 m +2*7 m Wetterschutzhäuser = 187 m lang davon 166,4 m über LuFV finanzierbar 20,6 m Finanzierung des Daches über Land (Bst.-Länge 208 m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig . Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes. Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile. PU Modernisierung liegt ebenfalls im hohen Interesse des Landes. Maßnahme dient der Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Sicherheit und der Barrierefreiheit, u.a. Handläufe, rutschfester Belag, Kontraststreifen. Anlage wird modernisiert und nach den Kriterien der Barrierefreiheit aufgewertet, PU: 100 % Land Im Gesamtkontext der RV und der Ganzzeitlichkeit der Verkehrsstation ist die Maßnahme notwendig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich.	Gleis 1-2 und 3-4-Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Modernisierung beider Personenunterführungen
6	Berlin-Hermsdorf	Modernisierung Bahnsteigdach	Dach ist 202m lang, davon 81,6m über LuFV finanzierbar, 120,4m Finanzierung des Daches über Land (Bst 204m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes. Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile. Die Maßnahme dient der Verbesserung der Barrierefreiheit, die Anlage wird nach den Kriterien der Barrierefreiheit aufgewertet.	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage,
7	Berlin-Kaulsdorf	Modernisierung Verkehrsstation, Erweiterung Barrierefreiheit-Neubau Südostzugang	Zur Erschließung des südöstlichen Entwicklungsgebietes ist die vorhandene Personenüberführung zu verlängern, sodass ein zusätzlicher Zugang zum S-Bf. Kaulsdorf entsteht. Dieser ist durch einen Aufzug barrierefrei herzustellen. In diesem Zusammenhang erfolgt ebenfalls die Grunderneuerung der Verkehrsstation sowie die Erneuerung der BLA.	Neubau zusätzlicher barrierefreier Zugang, Verlängerung Personenüberführung, Neubau 3. Aufzug, Treppe, Erneuerung Bahnsteig, Bahnsteigdach, Einhausung
8	Berlin-Köpenick	Modernisierung S-Bahnsteig, Bahnsteigdach, Treppeneinhausung	Dach ist 106m lang davon 86,8m über LuFV finanzierbar 19,2m Finanzierung des Daches über Land (Bahnsteig 153m). Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes; Verlängerung Bahnsteigdach über Bestand hinaus ist zu prüfen Dach 100 % sowie nichtbundesfinanzierbare Anteile des Gesamtprojektes für Modernisierung des Bahnsteiges mit Blindenleitstreifen, taktiles Wegeleitsystem, umweltfreundliche Beleuchtung, Einhausung	Erneuerung S-Bahnsteig, Modernisierung und Verlängerung Bahnsteigdach, Erneuerung Einhausung, Beleuchtung

lfd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Maßnahmenbegründung	Beschreibung der Maßnahme
9	Berlin-Marienfelde	Modernisierung Bahnsteig, Personenunterführung, Treppeneinhausung, Herstellen Barrierefreiheit	Maßnahme liegt im Interesse des Landes, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Sicherheit, Kundeninformation. Modernisierung der Personenunterführung liegt ebenfalls im hohen Interesse des Landes. Maßnahme dient der Verbesserung Aufenthaltsqualität, der Sicherheit und der Barrierefreiheit. Im Gesamtkontext der RV und der Ganzzeitlichkeit der Verkehrsstation Maßnahme notwendig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Landesanteil für nichtbundesfinanzierbare Anteile am Bahnsteig, -dach, Anzeige, Blindenleitstreifen, Aufzüge, Treppen, Personenunterführung, 2 Fahrtreppen	Erneuerung Bahnsteig, Bahnsteigdach, Beleuchtung, Personenunterführung, Treppe, Einhausung, Neubau Aufzüge, Fahrtreppen
10	Berlin-Neukölln	Modernisierung Bahnsteigdach, Personenunterführung	Dach ist 177m lang davon 111m über LuFV finanzierbar, 66m Finanzierung des Daches über Land (Bst 185m), Modernisierung PU gemäß abgestimmten Finanzierungsprämissen ist grundsätzlich zu 100% förderfähig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes. Modernisierung PU gemäß abgestimmten Finanzierungsprämissen ist grundsätzlich zu 100% förderfähig. PU Modernisierung liegt ebenfalls im hohen Interesse des Landes. Maßnahme dient der Verbesserung Aufenthaltsqualität, der Sicherheit und der Barrierefreiheit. Im Gesamtkontext der RV und der Ganzzeitlichkeit der Verkehrsstation ist die Maßnahme notwendig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich.	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Modernisierung Personenunterführung
11	Berlin Ostkreuz	Erweiterung: Verlängerung Bahnsteigdach am unteren Regionalbahnsteig	Für die Fahrgäste ist auf dem Regionalbahnsteig unten (Gl. 1+2) ein Bahnsteigdach zu errichten (ca. 60 m Dachlänge).	Neubau Bahnsteigdach, nur Lp 5 bis 9
12	Berlin-Schöneweide Pbf	Neubau zusätzliche Zugänge zur Tram	Mit Umbau der Tramhaltestelle südlich des S-Bahnhofes ist zur Verbesserung der Umsteigebeziehung zwischen Straßenbahn und S-Bahn ein zusätzlicher Zugang herzustellen.	Neubau zusätzlicher Zugang
13	Berlin Tegel	Erweiterung: Bahnsteigverlängerung	Durch den Zulauf von Neufahrzeugen werden zukünftig 8-Wagen-Züge anstatt 6-Wagen-Züge auf der S25 verkehren. Hierfür ist die bauliche Verlängerung des Bahnsteiges notwendig.	Bahnsteigverlängerung auf 152,5 m bauliche Längen(147,5 m Bahnsteignutzlänge) S 25 Bestellung 8-Wagen Züge
14	Berlin-Tempelhof	Modernisierung Bahnsteigdach, Personenunterführung,	Modernisierung Tragwerk und PU gemäß abgestimmten Finanzierungsprämissen ist grundsätzlich zu 100% förderfähig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes. Modernisierung PU gemäß abgestimmten Finanzierungsprämissen ist grundsätzlich zu 100% förderfähig. PU Modernisierung liegt ebenfalls im hohen Interesse des Landes, ähnliches Beispiel in Karlsruher durchgeführt. Maßnahme dient der Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Sicherheit und der Barrierefreiheit. Maßnahme ist auch im Zusammenhang mit zusätzlichen Zugang zu betrachten. Verbesserung Reisekomfort und Aufenthaltsqualität, ganzzeitliche Betrachtung der Station	Erneuerung Peronentunnel und Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage
15	Berlin-Tempelhof	Neubau 2. Zugang/Ostzugang, Erweiterung Barrierefreiheit	Um die Angebotssituation zu verbessern und einen direkten Zugang zum Tempelhofer Feld sowie der östlich angrenzenden Gebiete zu erhalten, ist ein zweiter Zugang zum S-Bahnhof auf der Ostseite des Tempelhofer Damms zu errichten. Zusätzlich ist die Reaktivierung des stillgelegten U-Bahnzugangs geplant, sodass hier eine neue und direkte Umsteigebeziehung zwischen S-Bahn und U-Bahn entsteht.	Neubau zusätzlicher Zugang, Beleuchtung, Personenunterführung, Personenüberführung, Aufzug, Treppe
16	Berlin-Westkreuz	Modernisierung Bahnsteigdach	Dächer sind in Summe 242 m lang, davon 206 m über LuFV finanzierbar, Rest Finanzierung Land (Bst 1 bis 4 172 m Bst 1/2R 152,5), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämissen ist grundsätzlich zu 100% förderfähig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes	Gleis 1-2 und 3-4: Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage
17	Berlin-Westkreuz	Neubau zusätzlicher Zugang, Erweiterung Barrierefreiheit	Zur besseren Erschließung ist am östlichen Ende der Stadtbahnsteige ein Zugang zum S-Bahnhof geplant. Der Zugang wird mit Aufzügen ausgestattet. Bisher können die Stadtbahnsteige nur über den Ringbahnsteig und den dort vorhandenen Zugang erreicht werden.	Neubau zusätzlicher Zugang, Personenüberführung, Treppe, Beleuchtung

lfd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Maßnahmenbegründung	Beschreibung der Maßnahme
18	Berlin-Zehlendorf	Neubau zusätzlicher Zugang EÜ Teltower Damm, Bahnsteigdach	Dach ist 101m lang davon 61,2m über LuFV finanzierbar 39,8m Finanzierung der Dach über Land (Bst 153m),Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist grundsätzlich zu 100% förderfähig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LUFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes Wunsch des Landes. Landesanteil: Dach nichtbundesfinanzierbare Anteile sowie alle Zusammenhangsmaßnahmen und nicht kreuzungsbedingte Kosten in Verbindung mit der Bestellung EÜ Teltower Damm und Vorsorgemaßnahmen Postplatz: Land 100 % für Bahnsteiganpassungen, Beleuchtungsanpassungen, Zusätzliche Treppe zum S-Bahnsteig, Vorsorgemaßnahmen/Option Fernbahnsteig, Anpassung Wegeleitsystem, Ausstattung, vstl. kreuzungsbeding: Aufzug Teltower Damm, Bahnsteigbrücken	Erneuerung S-Bahnsteig und Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Neubau Aufzüge, Treppen
19	Biesdorf	Modernisierung Bahnsteig, Personenüberführung, Barrierefreiheit	Modernisierung Personenüberführung, gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist grundsätzlich zu 100% förderfähig. Personenüberführung, Modernisierung liegt ebenfalls im hohen Interesse des Landes. Maßnahme dient der Verbesserung Aufenthaltsqualität, der Sicherheit und der Barrierefreiheit. Im Gesamtkontext der RV und der Ganzzeitlichkeit der Verkehrsstation ist die Maßnahme notwendig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Gemäß Wunsch des Landes: Ersetzen des Wetterschutzes mit jeweils 85m Bahnsteigdach auf jedem Bahnsteig (noch anzupassen, da Land unterschiedlich lange Bahnsteigdächer wünscht); Bahnsteigdächer/Wetterschutz: Land 100% Personenüberführung.: Land 100%, Personenüberführung, wird aufgewertet, modernisiert und nach den Kriterien der Barrierefreiheit ausgestattet (U.a Handläufe, Kontraststreifen, rutschfester Belag,etc). Überdachung Personenüberführung, n.n. vorgesehen, ggf. Nachsteuerung, wenn Wunsch des Landes besteht	Erneuerung der Außenbahnsteige gem. Bahnsteigkonzept (l=152,50 m, h=0,96 m, b=5,60 m) Herstellung umfangreiche Barrierefreiheit Erneuerung Beleuchtung Instandsetzung Belag Personenüberführung, mit Treppen und Korrosionsschutz; Umsetzung WSH und Neubau Bahnsteigdach
20	Botanischer Garten	Modernisierung Bahnsteigdach	Dach ist 130m lang davon 55,8m über LuFV finanzierbar 74,2m Finanzierung des Daches über Land (Bst 204m) Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes. Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage
21	Buckower Chaussee	Erweiterung Barrierefreiheit	Um lange Umwege für mobilitätseingeschränkte Personen zu minimieren ist der südliche Zugang Richtung Osten und Westen mit Aufzügen barrierefrei herzustellen.	Neubau zusätzliche Aufzüge, des südlichen Zuganges Richtung Westen Errichtung von Aufzügen am südlichen Zugang
22	Diverse Bahnhöfe	Kundeninformation	Verbesserung der Kundeninformation	Zusätzliche ZIM Anzeiger im Bereich Land Berlin
23	Eichborn-damm	Erweiterung: Bahnsteigverlängerung	Durch den Zulauf von Neufahrzeugen werdenzukünftig 8-Wagen-Züge anstatt 6-Wagen-Züge auf der S25 verkehren. Hierfür ist die bauliche Verlängerung des Bahnsteiges notwendig.	Bahnsteigverlängerung auf 152,5 m bauliche Längen (147,5 m Bahnsteignutzlänge) S 25 Bestellung 8-Wagen Züge
24	Eichborn-damm	Neubau zusätzlicher Zugang	Zur besseren Erschließung der angrenzenden Wohngebiete ist ein zusätzlicher Zugang zum S-Bahnsteig am östlichen Ende des Bahnsteiges herzustellen.	Neubau zusätzliche Personenunterführung (Ostseite) mit Zugängen von Norden und Süden, Neubau Treppen, Einhausung
25	Feuerbachstraße	Modernisierung Bahnsteigdach, Treppeneinhausungen	Dach ist 113m+Überbau von 20m lang davon 65,2-20=45,2m über LuFV finanzierbar 67,8m Finanzierung der Dach über Land (Bahnsteig 163m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes. Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage und Treppeneinhausungen

lfd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Maßnahmenbegründung	Beschreibung der Maßnahme
26	Friedenau	Modernisierung Bahnsteigdach	Dach ist 100m lang davon 61m über LuFV finanzierbar 39m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 230m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes.	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage
27	Gehrenseestraße	Modernisierung Bahnsteig, Bahnsteigdach,	Ganzzeitliche Betrachtung der Verkehrsstation; Leistungen, welche nicht dem Vorhaben FABB 2 zugeordnet werden können, werden in der RV aufgenommen	Erneuerung Bahnsteig und Dach
28	Grünbergallee	Modernisierung Bahnsteig, Bahnsteigdach, Treppeneinhausung	Dach ist 148m lang davon 51m über LuFV finanzierbar 97m Finanzierung des Daches offen (Bahnsteig 180m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig; Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes	Erneuerung Bahnsteig, Bahnsteigdach, Beleuchtung, mit Überdachungen Treppen u. Rampen
29	Johannisthal (Betriebsbahnhof Schönevide)	Erweiterung Barrierefreiheit	Mit der baulichen Entwicklung des südlich angrenzenden Gebietes ist die Nachrüstung eines Aufzuges am vorhandenen Zugang zum S-Bahnhof Johannisthal vorzunehmen.	Neubau zusätzlicher Aufzug
30	Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik	Erweiterung: Bahnsteigverlängerung	Durch den Zulauf von Neufahrzeugen werden zukünftig 8-Wagen-Züge anstatt 6-Wagen-Züge auf der S25 verkehren. Hierfür ist die bauliche Verlängerung des Bahnsteiges notwendig.	Bahnsteigverlängerung auf 152,5 m bauliche Längen(147,5 m Bahnsteignutzlänge) S 25 Bestellung 8-Wagen Züge
31	Lichterfelde Süd	Neubau zusätzlicher Zugang	Zur besseren Erschließung des östlich gelegenen Entwicklungsgebietes ist ein zusätzlicher Zugang vom südlichen Ende des S-Bahnsteiges geplant.	Neubau Verlängerung Personenunterführung, Treppe
32	Mehrower Allee	Modernisierung Bahnsteigdach	Dach ist 142m lang, davon 64,4m über LuFV finanzierbar, 77,6m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 161m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes . Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage
33	Messe Nord / ICC (Witzleben)	Modernisierung Bahnsteigdach, Treppeneinhausungen	Dach ist 171m lang davon 68,4m über LuFV finanzierbar 102,6m Finanzierung der Daches durch Land (Bahnsteig 171m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes Landesanteil für nichtbundesfinanzierte Anteile für Bahnsteigdach, Einhausung, Beleuchtung	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Erneuerung 2 Treppeneinhausungen
34	Mexikoplatz	Modernisierung Bahnsteigdach	Dach ist 115m lang davon 74,5m über LuFV finanzierbar 40,5m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 260m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage
35	Nikolassee	Modernisierung Bahnsteigdach oben und unten	Zwei Dächer 107m/93m ist 200m lang davon 153,6m über LuFV finanzierbar 46,4m Finanzierung der Daches durch Land , Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes Landesanteil für Dachüberlängen und nichtbundesfinanzierte Anteile	Erneuerung Bahnsteigdachhaut beider Dächer nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage

Ifd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Maßnahmenbegründung	Beschreibung der Maßnahme
36	Nöldnerplatz	Neubau zusätzlicher Zugang Modernisierung Bahnsteig, Herstellen Barrierefreiheit	<p>Neue Zuwegung als Zusammenhangsmaßnahme mit der PU-DB Netz AG</p> <p>Liegt im Interesse des Landes, Verbesserung des Reisekomforts, kürzere Wege, Verbesserung Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Sicherheit und Kundeninformation</p> <p>Teile, welche nicht durch LuFV oder ggf. weil die LuFV Mittel nicht zur Verfügung stehen, werden vom Land übernommen. Dach ist 139 m lang, davon 75m über LuFV finanziert; 64m Finanzierung der Dachhaut offen (Bahnsteig 160m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% gefördert; Landesanteil für nichtbundesfinanzierbare Anteile für Bahnsteigdachanpassung, Einhausung, Mittelbahnsteig, Beleuchtung, Hebeanlage Bahnsteig ins Straßennetz, Zugangsbauwerk</p>	<p>Neubau einer Personenunterführung (DB Netz) in Bahnsteigmitte mit barrierefreien Zugängen von der Nord- und Südseite sowie zum Bahnsteig, Erneuerung Bahnsteig, Bahnsteigdach, Beleuchtung, Aufzug, Treppe und Einhausung</p>
37	Plänterwald	Modernisierung Bahnsteig Bahnsteigdach, Personenunterführung, Barrierefreiheit	<p>Dach ist 102m lang davon 51,2m über LuFV finanzierbar 50,8m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 181m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig</p> <p>Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich.</p> <p>Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes</p> <p>Modernisierung PU gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist grundsätzlich zu 100% förderfähig.</p> <p>PU Modernisierung liegt ebenfalls im hohen Interesse des Landes. Maßnahme dient der Verbesserung Aufenthaltsqualität, der Sicherheit und der Barrierefreiheit.</p> <p>Im Gesamtkontext der RV und der Ganzzeitlichkeit der Verkehrsstation Maßnahme notwendig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich</p> <p>Landesanteil für Überlängen Dach sowie für nichtbundesfinanzierbare Anteile für Mittelbahnsteig, Beschallung, Beleuchtung, PU</p>	<p>Erneuerung des Bahnsteigs, Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage Modernisierung Personenunterführung, Austausch Aufzug und Fahrtreppen</p>
38	Poelchau-straße	Modernisierung Bahnsteigdach	<p>Dach ist 157m lang, davon 47,4m über LuFV finanzierbar, 109,6m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 162m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig</p> <p>Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich.</p> <p>Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes. Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile.</p>	<p>Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage</p>
39	Prenzlauer Allee	Modernisierung Bahnsteigdach, Personenüberführung, Barrierefreiheit	<p>Modernisierung Tragwerk und Personenüberführung, gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig</p> <p>Maßnahme liegt im Interesse des Landes, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Sicherheit, Zusätzlich Verlängerung des Daches zum 2. Zugang gewünscht</p> <p>Ganzzeitliche Betrachtung der Verkehrsstation</p>	<p>Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Aufzug und Modernisierung Personenüberführung,</p>
40	Prenzlauer Allee	Neubau zusätzlicher Zugang	<p>Zur besseren Erschließung der angrenzenden Wohngebiete ist ein zusätzlicher Zugang zum S-Bahnhof Prenzlauer Allee am westlichen Ende des Bahnsteiges Richtung Norden vorgesehen.</p>	<p>Neubau eines zusätzlichen Zuganges (nord).Beide dann vorhandenen Zugänge werden durch einen Neubau einer Fußgängerbrücke den Zugang / Abgang vom Bahnsteig ermöglichen. Realisierung einer neuen Beleuchtungsanlage für den 2. Zugang, inkl. Fußgängerüberführung</p>
41	Raoul-Wallenberg-Straße	Modernisierung Bahnsteigdach	<p>Dach ist 142m lang, davon 47m über LuFV finanzierbar, 95m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 160m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig</p> <p>Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich.</p> <p>Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes . Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile</p>	<p>Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage</p>

lfd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Maßnahmenbegründung	Beschreibung der Maßnahme
42	Rathaus Steglitz	Modernisierung Bahnsteigdach, Treppenüberdachung	Dach ist 99m lang davon 82,4m über LuFV finanzierbar 16,6m Finanzierung der Daches durch Land (Bahnsteig 206m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes Landesanteil: 100% Für das Bahnsteigdach, es stehen keine LuFV Mittel und EM zur Verfügung	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Erneuerung Treppenüberdachung
43	RE 1 Berlin Ostkreuz Berlin Alexanderplatz	Erweiterung Orientierungszeichen	Mit dem neuen Verkehrsvertrag für das Netz Elbe-Spree werden auf der Strecke des RE1 längere Züge eingesetzt. Um den Halt der Züge gewährleisten zu können, müssen die Regionalbahnsteige durch die Errichtung von Orientierungszeichen verlängert werden.	Bahnsteigverlängerung durch Errichtung von Orientierungszeichen
44	Schönhauser Allee	Modernisierung Bahnsteig, Bahnsteigdach	Dach ist 125m lang davon 98,4m über LuFV finanzierbar 26,6m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 164m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes Landesanteil für nichtbundesfinanzierbare Anteile für Bahnsteig, Bahnsteigdach, Beleuchtung Treppenanlage, Ausstattung, Wegeleitsystem Maßnahme dient der Modernisierung und weitreichenden Herstellung der Barrierefreiheit, u.a. Modernisierung Blindenleitstreifen, Kontraststreifen, rutschfester Belag, intensive Ausleuchtung, Schutzraum unter der Bahnsteigkante, Sicherheitsaspekte	Erneuerung des Bahnsteigs, Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage und Treppen
45	Schöneberg	Modernisierung Bahnsteigdach (Vorortbahnsteigdach)	Dach ist 322m lang davon 128,8m über LuFV finanzierbar 193,2m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 322m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes . Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Erneuerung Treppen
46	Springpfuhl	Modernisierung Bahnsteigdach	Dach ist 160m lang, davon 64m über LuFV finanzierbar, 96m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 160m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Dach in voller Länge zu erhalten, liegt im hohen Interesse des Landes. Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage
47	Sundgauer Straße	Modernisierung Bahnsteig, Bahnsteigdach, Barrierefreiheit	Dach ist 202m lang davon 48,2m über LuFV finanzierbar 153,8m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 166m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes. Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile. Die Maßnahme dient der Verbesserung der Barrierefreiheit, die Anlage wird nach den Kriterien der Barrierefreiheit aufgewertet.	Erneuerung Bahnsteig, Blindenleitstreifen, Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage
48	Waidmannslust	Modernisierung Bahnsteigdach, Treppenüberdachung	Dach ist 106m lang davon 80,8m über LuFV finanzierbar 25,2m Finanzierung der Daches durch Land (Bahnsteig 202m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Erneuerung Treppenüberdachung
49	Westend	Neubau zusätzlicher Zugang, Erweiterung Barrierefreiheit	Wunsch des Landes, Aufnahme in die LuFV 8.7 erfolgte im Ergebnis des Ländergesprächs 09/2010. Somit gelten nicht mehr die Altlastenregelungen. Deshalb wurde ein Grenzwertnachweis erstellt, der am 20.02.2019 von SenUVK unterzeichnet wurde.	Neubau zusätzlicher Zugang von Südost, Personenüberführung, Aufzug, Treppe, Beleuchtung

Ifd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Maßnahmenbegründung	Beschreibung der Maßnahme
50	Wollankstraße	Neubau zusätzlicher Zugang	Zur besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs aus Richtung Pankow ist ein zusätzlicher Zugang von Nordosten durch Verlängerung der bestehenden Personenunterführung vorgesehen.	Im Zusammenhang mit der EÜ Erneuerung Wollankstraße erfolgt auf Bestellung des Landes Berlin die Erweiterung der vorhandenen Personenunterführung Richtung Nordost, Durchstich Personenunterführung und Errichtung neuer Zugang Nordostseite

Bericht Nr.: 91

Landesanstalt Schienenfahrzeuge Berlin (LSFB)

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 53

22.09.2023

☎ 9025-1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

68252 Zahlungen an die Landesschienenfahrzeuganstalt (LSFB)

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Vorlage des Wirtschaftsplans.

Wofür sind die hier veranschlagten Beträge genau vorgesehen?

Welche Auswirkungen hat die Entnahme aus der Rücklage für Schienenfahrzeuge durch den neuen Senat auf die Kosten der Verkehrsvertragsfinanzierung nach Abschluss der Ausschreibung?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

„Wofür sind die hier veranschlagten Beträge genau vorgesehen“?

Der Wirtschaftsplan 2023 der Landesanstalt für Schienenfahrzeuge Berlin (LSFB) kann als vertrauliche Unternehmensunterlage im Datenraum eingesehen werden.

Aktuell ist die Vergabe des S-Bahn-Teilnetzes SBSNS II noch nicht abgeschlossen, für die die Neufahrzeuge über die LSFB bereitgestellt werden sollen. Daher kann die LSFB noch keine Erlöse aus ihrem eigentlichen Geschäftszweck, der Fahrzeugüberlassung erzielen. Gegenwärtig werden noch die Voraussetzungen dafür geschaffen, mit der Vergabeentscheidung die weiteren Schritte zu ihrer Aufgabenwahrnehmung in Angriff zu nehmen.

Aus dem Kapitel 0730, Titel 68252 sollen die in den Jahren 2024 und 2025 aus dem Geschäftsbetrieb erwachsenen Jahresfehlbeträge getragen werden. Grundlage für den Haushaltsansatz ist der Wirtschaftsplan 2023, der für das Jahr 2023 einen Fehlbetrag von 705.000 Euro und für 2025 von 743.000 Euro vorsieht.

Der Wirtschaftsplan 2024 soll auf der Sitzung 3/2023 des Aufsichtsrates der Landesschienenfahrzeuganstalt am 29. September 2023 verabschiedet werden und ist dann noch durch die Gewährträgerversammlung der LSFV zu genehmigen. Durch einen frühzeitigeren Personalaufwuchs und eine früher als bislang geplante Einbindung externen Sachverständigen bei der Wahrnehmung der Aufgaben der LSFV steigen die Fehlbeträge für 2024 vsl. auf 1,265 Mio. Euro und 2025 auf vsl. 1,248 Mio. Euro.

„Welche Auswirkungen hat die Entnahme aus der Rücklage für Schienenfahrzeuge durch den neuen Senat auf die Kosten der Verkehrsvertragsfinanzierung nach Abschluss der Ausschreibung?“

Ursprünglich war vorgesehen, die durch die LSFV durchzuführende Fahrzeugbeschaffung mit einem Eigenkapitalanteil auszustatten. Das Land Berlin hatte hierzu schon vor einigen Jahren insgesamt 313 Mio. Euro bereitgestellt. Hiervon entfallen 200 Mio. Euro auf eine in Kapitel 2990 geführte Rücklage für die S-Bahn-Fahrzeuggesellschaft und 113 Mio. Euro im Sondervermögen Infrastruktur der wachsenden Stadt (SIWA).

Durch die Reduzierung des Eigenkapitalanteils bei der Fahrzeugbeschaffung steigt der Fremdkapitalanteil. In der Bewertung der Auswirkungen sind die Kosten der Kapitalbeschaffung durch das Land direkt für den Eigenkapitalanteil den Kosten der Verzinsung des Fremdkapitals gegenüberzustellen. Da die Finanzierung der Fahrzeugbeschaffung noch nicht abgeschlossen ist, kann aktuell noch keine Aussage über die Höhe der Fremdkapitalkosten getroffen werden. Durch die Konstruktion der Landesanstalt als Anstalt öffentlichen Rechts ist davon auszugehen, dass sich die im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung erzielbaren Fremdkapitalkonditionen annähernd auf dem Niveau der Mittelaufnahme durch das Land selbst bewegen. Das bedeutet, dass sich die Finanzierungskosten nicht stark unterscheiden werden. Es ist jedoch grundsätzlich davon auszugehen, dass der Fremdkapitalzins leicht über den Refinanzierungskosten des Landes liegt.

Bericht Nr.: 92

Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 3

25.09.2023

☎ 9025-1535

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

68253 Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben

Folgendes beschlossen:

a) „Welche Planungen sind für die Jahre 2024 und 2025 zu welchen Kosten vorgesehen?

Bei welchen U-Bahn Linien soll eine Machbarkeitsstudie in den Jahren 2024 und 2025 finanziert werden?

Mit welchen Kosten je Machbarkeitsstudie wird für die genannten Linien, sowie insbesondere für die U6 gerechnet?

Welche Straßenbahnneubauvorhaben sind geplant?

Es wird um eine Auflistung der Straßenbahn-Planungsvorhaben gebeten mit jeweiligen vorgesehenen Fertigstellungszeiten.“

(CDU/SPD)

b) „Bitte um Darstellung der U-Bahn-Planungsmittel für welche Strecken in welcher Höhe, damit verbundener Stelleneinsatz, welche Tramstrecken sollen bis wann in Bau/Fertigstellung kommen, Stand der Überprüfungen der drei in den Richtlinien der Regierungspolitik vorgesehenen Tram-Trassen, nach welchen Kriterien sollen die Überprüfungen stattfinden und mit welchem Ziel?

Bitte um Aufschlüsselung der Ansätze nach Mitteleinsatz für alle geplanten Tramstrecken und U-Bahn-Linien.

Welche Projekte kommen neu hinzu im Vergleich zum letzten DHH?“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

c) „Für welche konkreten Projekte und Maßnahmen sowie Leistungsphasen sind jeweils welche Beträge in 2024 und 2025 sowie Verpflichtungsermächtigungen vorgesehen?

Bitte um detaillierte Aufstellung nach Verkehrsmittel und Strecke.

Welche Beauftragungen an die BVG erfolgten bislang in 2022 und 2023 für jeweils welche Leistungsphasen?

Welche Straßenbahnneubauvorhaben sind vorgesehen? Bitte um Projektstatusbericht aller Straßenbahnvorhaben gemäß NVP, Bedarfsplan und Richtlinien der Regierungspolitik.

Welche U-Bahnmaßnahmen sind konkret vorgesehen? Bitte um Projektstatusbericht aller U-Bahn-Maßnahmen.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Im Titel 0730/68253 werden die Planungen der BVG für Neu- und Ausbaustrecken im U-Bahn- und Straßenbahnnetz beginnend ab der Vorentwurfsplanung (Leistungsphase 2) finanziert. Die notwendigen Mittel für die Grundlagenermittlung (Leistungsphasen 0 und 1), in der u.a. Verkehrsmittelvergleich, Trassenentscheidung, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, Nachweis der technischen und betrieblichen Machbarkeiten erfolgen, sind im Titel 0730/54220 veranschlagt.

Hinsichtlich eines Gesamtüberblick zum U-Bahn-Ausbau wird auf den titelübergreifenden Bericht 49 zum Kapitel 0730 verwiesen. Ausführungen zu den U-Bahn-Machbarkeitsstudien erfolgen im Bericht 83 zum Titel 0730/54220, in dem die dafür vorgesehenen Mittel veranschlagt sind.

Der Gesamtüberblick zum Ausbau des Straßenbahn-Netzes ist im titelübergreifenden Bericht 50 zum Kapitel 0730 dargestellt. Darüber hinaus wird auf die ergänzenden Ausführungen zu den im Titel 0730/54220 veranschlagten Mittel für die Grundlagenuntersuchungen (Lph 0/1) im Bericht 83 verwiesen.

Hinsichtlich des Stelleneinsatzes und der benötigten Personalressourcen wird auf den titelübergreifenden Bericht 47 zu Personalkapazitäten Nahverkehr im Kapitel 0730, auf den Bericht 60 für die Titel 42201, 42701, 42801, 42811 und 42890 zu Personalausgaben sowie den Bericht 83 zum Titel 0730/54220 verwiesen.

Übersicht Maßnahmen und Ansätze 24/25:

Maßnahme	Laufende Finanzierungsvereinbarungen aus Vorjahren		
	VE Gesamt	2024	2025
NBS Turmstraße II		132.880	722.460
NBS Hermannplatz		637.000	536.000
NBS Blankenburger Süden		1.193.000	918.000
NBS Tangente Pankow		1.720.000	1.077.000
NBS Alexanderplatz - Potsdamer Platz / Kulturforum		640.000	310.000
U3-Verlängerung Mexikoplatz		4.850.000	0
	noch abzuschließende FV mit geschätzten Bedarfen		
Maßnahmen in 2023			
NBS UTR		600.000	1.350.000
NBS Zwickauer Damm		900.000	900.000
neue Maßnahmen ab 2024			
U7-Verlängerung zum BER	18.400.000	289.120	3.430.000

NBS Spandau I	9.700.000	568.000	2.514.000
NBS Elisabethaue	3.300.000	350.000	1.915.000
NBS Falkenhagener Feld	5.300.000	120.000	300.000
<i>VE 2024</i>	<i>36.700.000</i>		
neue Maßnahmen ab 2025			
U7-Verlängerung Spandau	63.700.000		2.987.540
NBS Sonnenallee	11.900.000		2.040.000
<i>VE 2025</i>	<i>75.600.000</i>		

Gesamtsumme		12.000.000	19.000.000
--------------------	--	-------------------	-------------------

Alle aufgeführten Maßnahmen waren bereits in der Mittelfristplanung berücksichtigt, auch wenn sie teilweise – hier als „neue Maßnahmen ab 2024 bzw. 2025“ in der Gliederung dargestellt – aufgrund des notwendigen Vorlaufs für den Aufbau der erforderlichen Personalressourcen und der Durchführung von Grundlagenuntersuchungen noch nicht im Zeitraum des Doppelhaushalts 22/23 konkret veranschlagt waren.

In den Finanzierungsverträgen mit der BVG zu den Straßenbahnmaßnahmen wurden bislang die Leistungsphasen 2-5 vereinbart. Abweichend davon wurden im Finanzierungsvertrag zur Verlängerung der U3 bis Mexikoplatz zur Reduktion der Vorlaufzeit und Kompensation des durch den erst im Sommer 2022 erfolgten Beschluss des HH 22/23 verspäteten Aufbau von Personalressourcen die Leistungsphasen 1-4 mit der BVG vereinbart.

Straßenbahn – laufende Vorhaben:

- Das Projekt Alexanderplatz –Kulturforum befindet sich in der Entwurfsplanung und ist damit auf dem Weg zur Vorbereitung für das notwendige Planfeststellungsverfahren. Vorbehaltlich des Ergebnisses der in der Koalition vereinbarten Prüfung der bisherigen Vorzugsvariante wäre nach aktuellem Kenntnisstand eine Inbetriebnahme der Straßenbahn bis 2029 avisiert.
- Das 3,8 km lange Projekt Turmstraße – Jungfernheide befindet sich ebenfalls in der Entwurfsplanung und wird für das notwendige Planfeststellungsverfahren in 2024 vorbereitet. Die Inbetriebnahme der Strecke wird nach aktuellem Kenntnisstand für das Jahr 2028 avisiert.
- Für das 2,9 km lange Projekt Warschauer Str. – Hermannplatz läuft die Vorplanungsphase. Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens wird vorbehaltlich der Ergebnisse in der Koalition vereinbarten Prüfung der bisherigen Vorzugsvariante für das Jahr 2025 erwartet. In Abhängigkeit davon wird eine Inbetriebnahme 2030 avisiert.
- Für das 5,1 km lange Projekt Pankow – Weißensee hat die Vorplanung begonnen. Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens wird für das Jahr 2025 erwartet. In Abhängigkeit davon wird eine Inbetriebnahme 2030 avisiert.
- Für das 4,1 km lange Projekt Blankenburger Süden werden unter Berücksichtigung des Prüfungsauftrags aus den Richtlinien der Regierungspolitik die Ausschreibungsunterlagen für die HOAI-Lph 2-7 vorbereitet. Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens wird vorbehaltlich der Ergebnisse in der Koalition vereinbarten Prüfung der bisherigen Vorzugsvariante für das Jahr 2026 erwartet. In Abhängigkeit davon wird eine Inbetriebnahme 2030 avisiert.

Stand der Überprüfungen der drei in den Richtlinien der Regierungspolitik vorgesehenen Tram-Trassen:

Es wird geprüft, welche weiteren Infrastrukturvorhaben in den jeweiligen Planungsräumen in der Entwicklung sind und ob sich hier ggf. weitere planerische Abhängigkeiten ergeben. Ziel ist sicherzustellen, dass die Planungen der Projekte gesamthaff integriert vorangehen können.

Das weitere Arbeitsprogramm ergibt sich aus dem ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des Nahverkehrsplan Berlin (2019-2023) sowie der laufenden Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans.

Straßenbahn-Neubaustrecken gem. Nahverkehrsplan 2019-2023, ÖPNV-Bedarfsplan/ StEP MoVe mit Einordnung zum Koalitionsvertrag.

Rot hinterlegt sind die Strecken, für die der KOA-Vertrag einen Planungsbeginn 2023-2026 vorsieht.

Strecke	Einordnung gemäß NVP 2019-2023	Status (Leistungsphase)	Aktuell geplante Inbetriebnahme	Inbetriebnahme gemäß NVP 2019-2023
Ausbau Mahlsdorf	vordringlich	Lph 3	2028	
Anbindung ÖV-Knotenpunkt Ostkreuz	vordringlich	Lph 4		
Alexanderplatz - Potsdamer Platz/Kulturforum	vordringlich	Lph 3	2029	
Turmstraße - Jungfernheide	vordringlich	Lph 3	2028	
Warschauer Straße - Hermannplatz	vordringlich	Lph 2	2030	
Pankow - Heinersdorf - Weißensee	vordringlich	Lph 2	2030	
Blankenburger Süden	vordringlich	Lph 2 in Vorbereitung	2030	
Anbindung des Entwicklungsgebiets Elisabeth-Aue	Keine Nennung	Lph 1		
Johannisthal - Johannisthaler Chaussee	dringlich	Lph 1	2029	
UTR/Paulsternstraße - Gartenfeld - Hakenfelde/Rathaus Spandau	vordringlich	Lph 1	2032	
Jungfernheide - UTR - Kurt-Schumacher-Platz	vordringlich	Lph 1	2030	
Potsdamer Platz - Schöneweide	vordringlich	Lph 0/1 in Vorbereitung		2035
Potsdamer Platz - Rathaus Steglitz	vordringlich			2030
Potsdamer Platz - Zoologischer Garten	vordringlich			2030
Spittelmarkt - Mehringdamm	vordringlich			2030
Warschauer Str. - Ostbahnhof	dringlich			2030
Systementscheid S+U Pankow - Turmstraße	dringlich			2031
Rathaus Spandau - Falkenhagener Feld	vordringlich			2035

Systementscheid Rathaus Steglitz - Lankwitz	dringlich			offen
Heidestr.	dringlich			2035
Mierendorffplatz - Luisenplatz	weiterer Bedarf			2030
Zoologischer Garten - Virchow-Klinikum	weiterer Bedarf			2035
Mahlsdorf - Riesaer Straße	weiterer Bedarf			2035
Kurt-Schumacher-Platz - Rosenthal	weiterer Bedarf			k.A.
Johannisthaler Ch. - Marienfelde	weiterer Bedarf			k.A.
Alt Mariendorf - Lichtenrade	weiterer Bedarf			k.A.
Hermannstraße - Buckow Süd	weiterer Bedarf			k.A.
Prenzlauer Promenade - Paserwitzer Str.	weiterer Bedarf			k.A.
Zoologischer Garten - Westend	weiterer Bedarf			k.A.
Zoologischer Garten - Th.- Heuss-Platz	weiterer Bedarf			k.A.
Prenzl. Allee - Michelangelostr. - Weißenseer Weg/ Hohenschönhauser Str.	weiterer Bedarf			k.A.
Wuhletalstraße - Falkenberg	weiterer Bedarf			k.A.
<i>Potsdam - Krampnitz - Heerstraße</i>	<i>keine Nennung</i>			

Bericht Nr.: 93

Öffentliches Leihfahrradsystem

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 3

22.09.2023

☎ 925 1566

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 -Verkehr -

68353 Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur rund 50% der Mittel verausgabt? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25? 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/SPD)

b) „Mit welchen Zielen und Vorgaben soll die Neu-Ausschreibung in 2024 erfolgen? Warum ist keine Ausweitung geplant? Welche Bedarfsanalyse liegt dieser Entscheidung zugrunde?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

c) „Um welche Maßnahmen handelt es sich, aufgelistet nach Bezirken? Wie viele Räder werden aktuell angeboten, differenziert nach innerhalb und außerhalb des S-Bahn-Rings? Bitte um Bericht zum Ergebnis der Neukonzeptionierung des Leihfahrradsystems in Berlin inklusive Ausdehnung auf die Außenbezirke. Wie ist der Stand der Neukonzeptionierung und Ausschreibung? Welche Schwerpunkte setzt der Senat? Welche Planungen verfolgt der Senat für die Zeit nach Auslaufen des Vertrages?“

Welche Mittel sind nötig, um die Flotte des Leihfahrradsystem zu verdoppeln?
Warum plant der Senat weder inhaltliche noch räumliche Ausweitungen?
Warum plant der Senat keine Konzessionierung?“

(Die Linke)

d) „Bericht zum bisherigen Mittelabfluss und zur geplanten Neuausschreibung ab 08/2024. Welche Geltungsbereiche des Leihfahrradsystems sind ab 2024 ff. angestrebt?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Antwort zu a, b, c und d)

Mittels des Titels 68353 „Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems“ erfolgt die Abwicklung der vergebenen Dienstleistungskonzession zum Aufbau und Betrieb des öffentlichen Leihfahrradsystems in Berlin. Weitere Maßnahmen werden nicht finanziert.

Stand des Projektes / Systemstatus

Das System entwickelt sich kontinuierlich weiter, erhöht die räumliche Ausdehnung, die Anzahl der Nutzungen bei einer stabil hohen Fahrradanzahl. Dem Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses wird hierzu jährlich berichtet („Entwicklung des Leihfahrradsystems“).

Die Anzahl der Räder hat sich seit dem Jahr 2019 (bis zu 2.800 Räder) dynamisch positiv entwickelt. Aktuell (08/2023) liegt die Anzahl bei 6.600 Rädern insgesamt. Aktuell (08/2023) bietet das System 3.262 Stationen insgesamt, davon gemäß der Auswertung des Betreibers 1.726 Stationen innerhalb des S-Bahn-Rings und 1.536 Stationen außerhalb des S-Bahn-Rings. Eine spezifische Verteilung der Räder kann jeweils tagesaktuell über das Internetangebot des betreibenden Unternehmens erfasst werden. Das öffentliche Fahrradverleihsystem ist in allen Berliner Bezirken vertreten, die Verteilung stellt sich derzeit wie folgt dar:

Bezirk	Stationen insgesamt
Charlottenburg-Wilmersdorf	455
Friedrichshain-Kreuzberg	492
Lichtenberg	261
Marzahn - Hellersdorf	124
Mitte	611
Neukölln	206
Pankow	307
Reinickendorf	75
Spandau	60
Steglitz-Zehlendorf	130
Tempelhof-Schöneberg	228
Treptow-Köpenick	313

Stationen bezieht sich in diesem Zusammenhang auf durch Kundinnen und Kunden nutzbare Punkte mit Stationsfunktion. Mehr als 200.000 Nutzerinnen und Nutzer sind registriert. Die mit dem Projekt verknüpften Ziele werden als erreicht bewertet.

Mittelverwendung / Mittelabfluss

Die Mittelverwendung erfolgt gemäß den vertraglich festgelegten Rahmenbedingungen, der Mittelabfluss erfolgt in mehreren Teilrechnungen. Der festgestellte Mittelabfluss zur Jahresmitte 2023 entspricht damit voll dem Auftrag. Eine vollständige Mittelausschöpfung in den Jahren 2024/25 wird als realistisch eingeschätzt.

Wettbewerbliches Verfahren zur neuen Vergabe und vorbereitende Schritte

Die Durchführung der Vergabe als europaweites, wettbewerbliches Verfahren läuft derzeit an. Zur Ausgestaltung des Vergabegegenstands laufen derzeit die Abstimmungen, Festlegungen bestehen derzeit noch nicht. Angestrebt wird ein direkter Übergang nach Auslaufen des derzeitigen Vertrags.

Der Bedarf wird maßgeblich abgeleitet aus den vorbereitenden Analysen, basierend auf dem Bestandssystem, raumstrukturellen Parametern und ergänzenden Erkenntnissen aus der Analyse „Neukonzeptionierung des Leihfahrradsystems in Berlin inklusive Ausdehnung auf die Außenbezirke“. Die Ausgestaltung ist dabei maßgeblich abhängig von den zur Verfügung stehenden Mitteln des Gesamtsystems. Die räumliche Ausdehnung des Systems wie auch die Anzahl der Stationen ist heute mit der gesamtstädtischen Abdeckung als zufriedenstellend einzuordnen, eine weitere Ausdehnung ist nur bei signifikanter Erhöhung der Radanzahl zielführend. Hierfür wären entsprechende Mittelbereitstellungen erforderlich, wenn ein qualitativ zielführendes Konzept sichergestellt werden soll.

Das Bestandssystem ist zu den Ressourcenkosten zum Vergabezeitpunkt kalkuliert, Anpassungen in diesem Bereich sind nunmehr acht Jahre später zu berücksichtigen.

Bericht zum Ergebnis der Neukonzeptionierung des Leihfahrradsystems in Berlin inklusive Ausdehnung auf die Außenbezirke

Basierend auf nationalen und internationalen Vergleichen wurden im Rahmen der Untersuchung für Berlin denkbare Szenarien für eine zukünftige Ausgestaltung des Systems abgeleitet. Die Szenarien analysieren dabei insbesondere die Frage einer räumlichen Erweiterung. Damit im engen Zusammenhang steht auch die inhaltliche Ausgestaltung des Systems und sich daraus ergebende finanzielle Anforderungen. Allgemein ist ein Wachstum des Systems (räumlich, Anzahl der Räder) mit einem (z.T. erheblichen) Aufwuchs der notwendigen Mittel verbunden, wobei diese ggf. über intensivere Kooperationen (z.B. Hochschulen, Unternehmen) teilweise extern eingeworben werden können. Die Auftragnehmer leiten in Ihren Arbeiten 15 Empfehlungen für Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Fahrradverleihsystems (ÖFVS) in Berlin ab (*zitiert*):

- „1. Fortführen des Systems als hybrides ÖFVS
2. Erweitern des Bediengebietes auf alle Stadtbezirke und mit dem Fokus auf zu erwartende Nachfrageschwerpunkte
3. Die Zahl der im System integrierten Verleihräder sollte auf 6.500 erhöht werden
4. Das ÖFVS Berlin sollte im Fokus muskelbetriebene Verleihräder anbieten, Pedelecs können das Angebot ergänzen, Lastenpedelecs sollten derzeit nicht in das System integriert werden
5. Übergangsmöglichkeit zum ÖFVS an allen S- und U-Bahnstationen mit > 20.000 Ein- und Aussteigerinnen und Ein- und Aussteigern je Tag
6. Für ÖPNV-Zeitkarteninhaberinnen und -inhaber sollten Vorzugskonditionen in Form von z.B. 30 Freiminuten je Fahrt oder Tag angeboten werden
7. Für Studentinnen und Studenten sollte die Basisnutzung (z.B. 30 Freiminuten je Fahrt) des ÖFVS im Semesterticket enthalten sein
8. Mit Unternehmen, Verwaltungen, Landes- und Bundesbehörden, ggf. auch Wohnungsbau-gesellschaften sollten B2B-Vereinbarungen für einen vergünstigten Zugang zum ÖFVS abgeschlossen werden
9. Die Besucherinnen und Besucher der Stadt Berlin sollten als Zielgruppe zusätzlich fokussiert werden, da signifikante und zusätzliche Deckungsbeiträge zu erwarten sind

10. Das ÖFVS sollte in seiner Erscheinung für das Land Berlin identitätsstiftender auftreten
11. Der mit der Errichtung der Stationen für das ÖFVS erforderliche infrastrukturelle Aufwand sollte reduziert werden, die Stationen ggf. als multimodale Abstellzonen konzipiert werden
12. Die Suche geeigneter Standorte für das ÖFVS und die Genehmigung der Errichtung der Stationen sollte in einem Prozess erfolgen, der durch das Land Berlin bzw. die GB infraVelo GmbH gesteuert wird und auch die Bezirke sowie die BVG (Jelbi) einbindet
13. Die Einbindung von Agierenden, die Beiträge für die Realisierung des ÖFVS bzw. dessen intensiverer Nutzung leisten können, sollte ausgebaut werden
14. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für das ÖFVS in Berlin ausbauen
15. Ressourcen für das ÖFVS Berlin sichern.“

Die im Bericht dargestellten Vorüberlegungen, Annahmen und Ergebnisse sind neben weiteren rahmensetzenden Parametern Teil der Bewertung und Abwägung. Aus Sicht der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt gilt es aus aktueller Perspektive dabei zu beachten, dass die entsprechend zu Grunde liegenden Werte maßgeblich die Situation im Jahr 2020 darstellen. Aktuelle Entwicklungen im Bereich der Kosten für Material, Energie, Flächen und Personal sind daher im Rahmen der Berichtserstellung zur "Neukonzeptionierung des Leihfahrradsystems in Berlin inklusive Ausdehnung auf die Außenbezirke" nicht berücksichtigt. Eine detaillierte Prüfung bleibt einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorbehalten.

Gleichzeitig hat sich das System auch insgesamt weiterentwickelt, so dass einzelne Bewertungen / Begründungen heute sachlich anders ausfallen könnten. So ist bspw. die als Maßnahme zwei avisierte Erweiterung des Bediengebietes auf alle Stadtbezirke und mit dem Fokus auf zu erwartende Nachfrageschwerpunkte heute ebenso bereits erfüllt, wie die Schaffung von Übergangsmöglichkeiten an allen S- und U-Bahnstationen mit mehr als 20.000 Ein- und Aussteigenden je Tag (Maßnahme fünf). Auch die unter Maßnahme drei dargestellte Forderung die Zahl der im System integrierten Verleihräder auf 6.500 zu erhöhen, ist bereits heute Realität.

Fragen zur künftigen Systemausgestaltung

Um die Flotte des Leihfahrradsystems vom derzeitigen Bestand zu verdoppeln, wäre eine deutliche Mittelaufstockung erforderlich. Durch damit einhergehende nachgeordnete Prozesskosten (Personalbedarf, Logistikkosten, Wartungsinfrastruktur) wäre ca. von einer Verdopplung der notwendigen Mittel zum Status-quo auszugehen. Eine konkrete Abschätzung erfordert aber die Festlegung konkreter Serviceniveaus, da diese sich direkt auf die Betriebskosten auswirken.

Eine räumliche Ausweitung ist bereits erfolgt, eine weitere Integration neuer Stationen erfordert die Flottenerweiterung. Ggf. realisierbare inhaltliche Zusatzleistungen im Vergleich zum Bestandsystem werden im Rahmen des wettbewerblichen Verfahrens ermittelt.

Auch das jetzige System stellt eine Dienstleistungskonzession dar. Die Abwägung eventueller Rechtsfolgen möglicher darüber hinaus reichender Optionen erfolgt im Prozess, liegt aber noch nicht vor.

Bericht Nr.: 94

Wirtschaftsverkehr

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 3-1

22.09.2023

☎ 925 1603

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

68357 Förderung des Wirtschaftsverkehrs

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand 0% der Mittel verausgabt? Wie erklärt sich die Reduzierung des Mittelansatzes für 2024/25? Konkretisierung der Projekte erbeten.“

(CDU/SPD)

b) „1. Warum sind die Mittel für die Beschaffung gewerblich genutzter, elektrisch unterstützter Lastenräder um ca. 1/3 gekürzt? Wie viele Lastenräder wurden im aktuellen Haushalt 2022/23 kofinanziert und wie hoch beziffert die zuständige Senatsverwaltung die resultierenden Einsparungen an CO₂-Emissionen im Sinne der Zielerreichung des BEK 2030?

2. Bis wann soll das Lastenradförderprogramm wieder zur Verfügung stehen und welche Vorarbeiten sind dazu derzeit noch erforderlich?

3. Welche Ansätze nachhaltiger Mobilität sollen konkret in welcher Höhe unterstützt werden?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

c) „TA 1: Warum weniger bei Lastenradförderung? Wie stark wurde Titel bislang ausgeschöpft? TA 2: Bitte um Erläuterung. Was genau soll mit TA2 gefördert werden und wie setzt sich die Summe konkret zusammen?“

(Die Linke)

d) „Gab es 2023 bisher Mittelabflüsse, wenn ja in welcher Höhe? Wie und in welchem Rahmen beabsichtigt der Senat Lastenfahrräder zu fördern? Welche Zielgruppe soll diese Förderung erhalten?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Antwort zu a, b, c und d)

Die Mittel im Titel 68357 im Jahr 2023 wurden jeweils zur Hälfte für die Förderung gewerblich genutzter Lastenräder und für die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen bereitgestellt.

Aktuell werden neue Planungsvorgaben für Liefer- und Ladeverkehrsflächen in Form eines Leitfadens erarbeitet. Bisher erfolgte kein Mittelabfluss. Die Mittel können erst mit Abschluss der Arbeiten, d.h. Fertigstellung des Leitfadens verausgabt werden. Daran anschließend können Liefer- und Ladeverkehrsflächen entsprechend der neuen Vorgaben eingerichtet werden können.

Der Entwurf der Richtlinie zur Förderung gewerblich genutzter Lastenräder befindet sich im Prozess zur Anhörung und Einholung des Einvernehmens gemäß Nr. 15.3 AV § 44 LHO und Nr. 15.4 AV § 44 LHO. Erst nach Abschluss dieses Schrittes erfolgt die Finalisierung, Veröffentlichung und damit praktische Förderung. Spezifische Einsparungen durch geförderte Fahrzeuge konnten somit im aktuellen Haushalt noch nicht realisiert werden. Der Termin des Programmstarts ist abhängig vom genannten Prozess gemäß LHO.

Der Titel 68357 dient zur Umsetzung von Ansätzen und Projekten, die einen zeitgemäßen, stadt- und umweltverträglichen Wirtschaftsverkehr ermöglichen. Ein wesentlicher Baustein ist weiterhin die Förderung von Lastenrädern und zum Lastentransport geeigneten Fahrradanhängern. Es sollen gewerblich und sozial genutzte sowie gewerblich geteilte Lastenräder (elektrisch und konventionell) und zum Lastentransport vorgesehene Fahrradanhänger gefördert werden. Die Förderrichtlinie orientiert sich an der Förderrichtlinie aus dem Jahr 2021. Die Förderbedingungen wurden auf Grundlage der Erfahrungen sowie den Rückmeldungen der Zielgruppe und Praxis angepasst, erweitert und optimiert.

Der Mittelansatz für die Lastenradförderung wurde nicht reduziert, sondern ist faktisch gestiegen. Sowohl in 2023 (1,5 Mio. €) als auch in der VE aus dem Jahr 2023 für 2024 (2,1 Mio. €) waren die Fördermittel selbst und (mindestens anteilig) die Programmkosten für die Umsetzung vorgesehen. Durch die Absicherung der Programmkosten im Titel 52133 handelt es sich ab 2024 in 68357 ausschließlich um Fördermittel. Die Verringerung des Mittelansatzes für 2025 im Vergleich zu 2024 ergibt sich aus dem Vorhaben, die Lastenradförderung längerfristig und überjährig auszugestalten. Dies hat deutliche Vorteile für die Zielgruppe, den Handel und für die operative Umsetzung des Programms. Drei Jahre nach der letzten Förderperiode ist zum Maßnahmenbeginn im Jahr 2024 von einem Nachfragepeak auszugehen, welches durch eine höhere Mittelverfügbarkeit abgedeckt werden kann. Ab 2025 ist dann in einem durchlaufenden Förderprogramm von einer linearen Nachfrage auszugehen, unterhalb des Nachfragepeaks zu Maßnahmenbeginn.

Der Titel 68357 dient zur Umsetzung von Ansätzen und Projekten, die einen zeitgemäßen, stadt- und umweltverträglichen Wirtschaftsverkehr ermöglichen. Ein weiterer Ansatz neben der Förderung von Lastenrädern ist die Untersuchung und ggf. Erprobung von (neuen) Ansätzen und Maßnahmen zur Verlagerung von Wirtschaftsverkehr von der Straße auf andere Verkehrsmittel und Verkehrsträger wie Schiene und Wasser. Mit den Mitteln aus dem Titel 68357 sollen entsprechende Ansätze und Pilotprojekte aus der Praxis unterstützt und ermöglicht werden.

Bericht Nr.: 95

Zuschüsse an den VBB und SPNV-Vertrieb

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 53

22.09.2023

☎ 9025-1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

68365 Zuschuss zur Deckung des Betriebsverlustes des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg GmbH

Folgendes beschlossen:

a) „Bitte um Erläuterung der Pläne zur künftigen Gestaltung des Vertriebs im SPNV.“

(Die Linke)

b) „Bitte um Darstellung der Verwendung des Zuschusses an den VBB.“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Zur Frage b) „Bitte um Erläuterung der Pläne zur künftigen Gestaltung des Vertriebs im SPNV.“

Es ist davon auszugehen, dass in der Zukunft der Anteil des digitalen Vertriebs über Webseiten und Mobiltelefone weiter zunehmen wird. Hinzu kommt ein, durch das Deutschlandticket und seine Preisgestaltung angestoßene, disruptive Verschiebung vom Bartarif hin zu Abonnements. Dementsprechend sind die aktuellen Entwicklungen durch die Aufgabenträger kontinuierlich zu bewerten und ggf. nachzusteuern.

Die künftig notwendige Vertriebstechnik wird im SPNV eng mit dem MIL, dem VBB und den Vertragspartnern abgestimmt. Aufgrund von zunehmendem Vandalismus (insbesondere Graffiti und Automaten Sprengungen) wird im Land Brandenburg verstärkt auf bargeldlose Automaten gesetzt. Nichtsdestotrotz soll in den Fahrzeugen des SPNV die bisherige, hohe Begleitquote erhalten bleiben, um eine Alternative für defekte Automaten oder fehlende Zahlungsmöglichkeiten zu bieten.

Zur Frage a) „Bitte um Darstellung der Verwendung des Zuschusses an den VBB.“

Das Land Berlin ist Gesellschafter des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) mit einem Anteil von 33,33% der Gesellschafteranteile. Die Mittel auf dem Titel 0730/68365 dienen der Finanzierung des Gesellschafterbeitrages des Landes Berlin.

Grundlage für die Anmeldung ist die zum Zeitpunkt vorliegende Mittelfristplanung für die Jahre 2022 bis 2026, die der VBB-Aufsichtsrat am 31. März 2022 beschlossen hat. Davon entfallen 2024 3.942,4 Tausend Euro auf die Finanzierung nach Artikel 3 Absatz 2 des Konsortialvertrags und 280,0 Tausend Euro auf die Finanzierung der Fahrgastinformation. In 2025 entfallen auf die Finanzierung des Konsortialvertrages 3.665,1 Tausend Euro und 283,6 Tausend Euro auf die Finanzierung der Fahrgastinformation.

Bericht Nr.: 96

Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zecke im Inland

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 53

22.09.2023

☎ 9025-1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

68569

Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zwecke im Inland

Folgendes beschlossen:

„Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2022 und 2023 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2024 und 2025 zu welchen Kosten vorgesehen?“

Bericht zu den fünf aufgeführten Projekten im Detail erbeten. Inwieweit passen die aufgeführten Projekte zu diesem Haushaltstitel?“

(CDU/SPD)

„Wie ist die künftige Finanzierung des Semestertickets geplant?“

Gibt es Pläne zur Ausweitung, einer Neu-Ausschreibung oder weiterer Vorgaben für das Car-Sharing? Welchen Einfluss hat der Wegfall der Förderung von E-Fahrzeugen als Dienstwagen für die Elektrifizierung der Car-Sharing Flotte und wie gedenkt der Senat dies zu unterstützen?“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

„Wie ist die weitere Planung des Senats zum Semesterticket, dessen Preis sowie dessen Zuschussung?“

Zu 5: Wie genau sollen die Anbieter unterstützt werden? Wofür sind die 3 Mio. Euro p.a. vorgesehen? Warum plant der Senat keine Konzessionierung? Ist eine Ausschreibung vorgesehen?

Ergänzend: Wie errechnet sich der Aufwuchs in den veranschlagten Mitteln im Vergleich zu 2023? Welcher Zielpreis des Semestertickets liegt der Erhöhung des Titels zugrunde? Wie werden sich die Kosten für die Stabilisierung des Semesterticketpreises voraussichtlich 2024 bis 2027 entwickeln?

Wie hoch müsste der Zuschuss durch das Land Berlin sein, um den Preis des Semestertickets in 2024 und 2025 auf 29Euro, 25Euro oder 19Euro pro Monat abzusenken? (Bitte schlüsseln Sie die Berechnung auf.)“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

**Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2022 und 2023 durchgeführt?
Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2024 und 2025 zu welchen Kosten vorgesehen?
Bericht zu den fünf aufgeführten Projekten im Detail erbeten.**

1. VBB Bus & Bahn-Begleitservice

Es handelt sich um einen Zuschuss zur Qualifizierung und Koordinierung der zukünftigen Mitarbeiter zur Umsetzung des VBB Bus & Bahn Begleitservice. Der VBB Bus & Bahn-Begleitservice wendet sich an Menschen, die wegen einer Mobilitätseinschränkung in der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs beeinträchtigt sind oder die sich aufgrund ihres Alters oder anderer persönlicher Gründe im ÖPNV unsicher fühlen. Der Service wird über die Qualifizierung und Beschäftigung von ehemals langzeitarbeitslosen Menschen ermöglicht, die über Arbeitsmarktprogramme in der Regel für 2 Jahre finanziert werden. Der höhere finanzielle Mehrbedarf ist primär durch höhere Mietkosten begründet. Die Mehrausgaben werden um 110.000 Euro jährlich für den Mietpreis zzgl. steigender Energiekosten veranschlagt. Hinzu kommt einmalig notwendige Investition für die Einbindung der Smartphones ab 2024. Die kostet zusätzlich jährlich 15.000 Euro. Dadurch können die Aufträge auf die Smartphones übertragen werden, was eine effektivere Gestaltung der operativen Abläufe zur Folge hätte. Der Mehrbedarf berücksichtigt zudem die Annahme einer Steigerung der Personalkosten um jährlich ca. 5%. aufgrund der zu erwartenden Tarifabschlüsse.

Ab 2025 gibt es einen zusätzlichen jährlichen Mehraufwand von 12.000 Euro für eine Softwareanpassung, um 160 Aufträge innerhalb von 3 Stunden logistisch planen zu können. Aktuell werden abends täglich 2-3 Stunden benötigt, um die Einsatzplanung für den kommenden Tag zu erstellen und die Kunden entsprechend zu kontaktieren. Für 140-160 Aufträge wird eine Erweiterung der Software notwendig.

In den Jahren 2022 betragen die Kosten für den Zuschuss 831.057,00 Euro und in dem Jahr 2023 897.588,00 Euro. Für die Erweiterung der Anzahl der Begleitungen wird aus den o.g. Gründen der Zuschuss im Jahr 2024 1.068.000,00 Euro und im Jahr 2025 1.126.000,00 Euro betragen.

2. Parklettförderprogramm

Im Rahmen des Parklettförderprogramms sind in den Jahren 2021/2022 60 Parklets gebaut worden (2021 15 Parklets, 2022 45 Parklets, Kosten ca. 345.000 Euro für 2021 und 2022 gemeinsam). In 2023 werden voraussichtlich 40 bis 60 Parklets errichtet (Kosten 300.000 Euro).

Im ersten Projektjahr wurden Parklettmuster entworfen, die einen einfachen Bau auch durch ungeübte Initiativen garantieren und eine sichere und vernünftige Gestaltung der Möbel gewährleisten. Weiterhin wurde ein Verfahren etabliert, dass die Bezirke bei den Genehmigungen unterstützt. Es wurden umfangreiche Beteiligungs- und Bildungsmaßnahmen durchgeführt:

- diverse Bau-Workshops für den Bau der Parklets unter fachkundiger Anleitung
- Bildungsworkshops zu Bepflanzung (einheimische Pflanzen, Erdmischungen, Bepflanzung in Abhängigkeit von Sonneneinstrahlung)
- Workshops zu Beteiligung von Nachbarn und zu Umgang mit kritischen Stimmen
- Workshops zur Erhöhung des nachbarschaftlichen Zusammenhalts in den Kiezen durch die Parklets
- Workshop zur Sammlung von Regenwasser

An zwei Parkletstandorten wurden modellhaft Regenwassertonnen zur Sammlung von Regenwasser aufgestellt.

Ein Großteil der Parklets wurde mit Fahrradpumpen ausgerüstet.

Weiterhin wird seit 2023 auch formal eine Betreuung der Parklet-Initiativen durch die Vereine Berlin 21 e.V. und NaturFreunde Berlin e.V. angeboten. So ist gewährleistet, dass bei Schäden oder Problemen vor Ort (z.B. Rattenbefall, Vandalismus, Umsetzung wegen Bauarbeiten etc.) die Initiativen einen Ansprechpartner haben.

Den genauen Umfang der zu errichtenden Parklets in den nächsten Jahren gilt es im Rahmen der anstehenden Planungen weiter auszudifferenzieren.. Zusätzlich ist auch weiterhin die Durchführung von Bildungsmaßnahmen in Form von Workshops vorgesehen. Auch die Betreuung der „Alt-Parklets“ soll weiterhin gewährleistet werden.

3. Tag des guten Lebens

Der Tag des guten Lebens unterstützt Nachbarschaftsinitiativen, nachhaltige Aktionen in den Kiezen zu organisieren. Hierzu gehören beispielsweise Kiezputzaktionen, eine Fahrradreparaturwerkstatt, Reparaturaktionen von Kleingeräten, Straßenfeste, Aktionen zur Verkehrswende und Klimawandel (mit den Menschen ins Gespräch kommen und Sachverhalte erklären, z.B. in einer Aktion zur Verkehrswende speziell für Geflüchtete), Probefahrten von Lastenrädern, kostenloser Verleih von Materialien für Straßenfeste und Aktionen, Infoworkshops zu nachhaltigem Leben in den Kiezen etc. Zusätzlich werden Initiativen bei der Organisation von Straßenfesten durch die Antragstellung bei den Bezirksämtern und das Aufstellen von Halteverbotschildern unterstützt. Für den Tag des guten Lebens wurden in 2022 97.980,41 Euro ausgezahlt. Für 2023 sind 280.000 Euro vorgesehen und werden voraussichtlich auch verausgabt.

In 2022 wurde ein großes Materiallager mit erforderlichen Materialien für Straßenfeste und Aktionen vor Ort aufgebaut. Es umfasst u.a. Liegestühle, Bierbänke und Tische, Halteverbotschilder, Lastenräder, Spiel-, Bastel- und Malsachen, Musikinstrumente, Greifzangen für Müllsammlung, eine Tonanlage mit Mikrofon sowie eine Solaranlage inkl. Stromakku für elektrische Geräte vor Ort.

Es wurden in 2022 erste Aktionen im Brüsseler Kiez in Mitte umgesetzt. In 2023 werden umfangreiche Aktionen in drei Kiezen in Mitte, Lichtenberg und Tempelhof-Schöneberg geplant. Hierzu hat der Verein Berlin 21 e.V in 4 Kiezen Nachbarschaftsinitiativen speziell angesprochen und eine Vielzahl von kleineren und größeren Aktionen organisiert. Insbesondere der kostenlose Verleih der o.g. Materialien für Aktionen in den Kiezen ist stark nachgefragt. Insgesamt werden in 2023 ca. 50 bis 60 Aktionen durchgeführt.

In 2024 und 2025 ist eine Ausweitung auf alle Berliner Kieze vorgesehen, so dass sich Menschen aus ganz Berlin mit ihren geplanten Projekten bewerben können. Allerdings muss mit dem verringerten Ansatz die Anzahl an umsetzbaren Projekten (auf ca. 30-40) reduziert werden.

4. Zuschuss Semesterticket

Aufgrund steigender Kosten wurden im Aufsichtsrat des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) 2020 steigende Preise der Semestertickets in Berlin und Brandenburg bis einschließlich Wintersemester 2023/2024 beschlossen. Nach Gesprächen mit den Berliner Studierenden hat das Land Berlin beschlossen, einen Zuschuss zu zahlen, um den seitens der Studierenden für das Semesterticket zu zahlenden Anteil stabil bei 193,80 Euro/Semester zu halten. Im Jahr 2021 mussten die in Kapitel 0330, Titel 68483 bereitgestellten 1,9 Mio. Euro verstärkt werden, insgesamt wurden 1.997.513,02 Euro ausgezahlt.

Für die Jahre 2022 und 2023 sind in Kapitel 0730 Titel 68213 für 2022 4,0 Mio. Euro und für 2023 5,9 Mio. Euro vorgesehen. Es ist davon auszugehen, dass diese Mittel in 2022 ausgeschöpft wurden, für 2023 kann aufgrund der Kündigungen der Semesterticketverträge mehrerer Hochschulen noch keine Aussage getroffen werden. Beide Jahre sind noch nicht schlussabgerechnet.

5. Förderung für stationsbasiertes Carsharing

Es handelt sich hierbei um ein neues Vorhaben, welches im DHH 2022/ 2023 nicht im Ansatz enthalten war.

Für die Jahre 2024/ 2025 ist die Entwicklung eines Förderprogramms zur Unterstützung des Betriebs von neu errichteten Carsharing-Stationen bzw. der Errichtung von Ladeeinrichtungen durch die Anbieter an den Stationen vorgesehen.

Inwieweit passen die aufgeführten Projekte zu diesem Haushaltstitel?“

Der Haushaltstitel dient der Abbildung von Zuschüssen des Landes, die konsumtiven Zwecken dienen und an anderer Stelle nicht abgebildet werden können. Dies trifft auf die fünf angeführten Projekte zu.

Wie ist die künftige Finanzierung des Semestertickets geplant?

Das Semesterticket ist ein tarifliches Angebot im Ausbildungsverkehr. Preisabsenkungen im Ausbildungsverkehr werden durch die Zahlung des Landes nach §45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vergünstigt, das Land zahlt hier eine Pauschale von 72 Mio. Euro in Kapitel 0730 Titel

54045 an die BVG. Semestertickets sind darüber hinaus als verpflichtend abzunehmende, so genannte solidarische Tickets zusätzlich vergünstigt, da nicht alle Abnehmenden das Ticket auch nutzen und dies bei der Preiskalkulation berücksichtigt wird. Bei vergleichbarem Leistungsumfang (Berlin ABC mit Fahrradmitnahme) kostet ein Semesterticket Berlin ABC aufgrund dieser beiden Sachverhalte nur etwa 34% dessen, was eine reguläre Umweltkarte Berlin ABC mit Fahrradmonatskarte ABC kostet und nur 53% dessen, was ein vergleichbares, frei verkäufliches Ausbildungsabonnement ABC kostet.

Zur Unterstützung der Berliner Studierenden hat der Senat 2021 entschieden, über das damalige Niveau hinausgehende Preissteigerungen durch einen zusätzlichen Zuschuss aufzufangen. Daher hat sich für Berliner Studierende der Preis eines Semestertickets seit April 2017 nicht verändert.

Im Doppelhaushalt 2024/2025 ist in Kapitel 0730 Titel 68569 eine Fortführung des Zuschusses zur Weiterführung der Preisstabilität bis zum Ende des Wintersemesters 2025/2026 vorgesehen. Dieser Zuschuss war im DHH 2022/2023 noch in Kapitel 0730 Titel 68213 etatisiert. Dabei wurde bei der Ermittlung der Ansätze von 7,5 Mio. Euro für 2024 und 9,3 Mio. Euro für 2025 für die zugrundeliegende Zahl der ausgegebenen Semestertickets eine Steigerung von 3% p.a. und für die Kostenentwicklung des bislang noch nicht festgelegten Semesterticketpreises nach dem Wintersemester 2023/2024 eine Steigerung von 1,5% p.a. unterstellt.

Sollten im Aufsichtsrat des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) aufgrund der aktuell sehr hohen Kostenentwicklung bei den Verkehrsunternehmen Preise für die Berliner Semestertickets beschlossen werden, die über die unterstellte Entwicklung hinaus ansteigen, ist es möglich, dass der von den Studierenden zu zahlende Betrag leicht erhöht werden muss. Ein Verzicht auf die Preiserhöhungen ist voraussichtlich nicht möglich, da nicht auskömmliche Preise für ÖPNV-Tarife nicht genehmigungsfähig sind.

Gibt es Pläne zur Ausweitung, einer Neu-Ausschreibung oder weiterer Vorgaben für das Car-Sharing? Welchen Einfluss hat der Wegfall der Förderung von E-Fahrzeugen als Dienstwagen für die Elektrifizierung der Car-Sharing Flotte und wie gedenkt der Senat dies zu unterstützen?

Eine Ausschreibung von Carsharing-Leistungen ist derzeit nicht geplant.

Wie ist die weitere Planung des Senats zum Semesterticket, dessen Preis sowie dessen Zuschussung?

Aufgrund gesetzlicher Anforderungen müssen ÖPNV-Tarife kostendeckend sein. Die Preise der Semestertickets im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) werden im Aufsichtsrat des VBB entschieden, die Entscheidung für 2024ff. steht hierzu noch aus. Das Land Berlin beabsichtigt, den Zuschuss zum Semesterticket in der im Entwurf zum DHH 2024/2025 vorgesehenen Höhe weiterzuführen (Kapitel 0730 Titel 68569).

Zu 5: Wie genau sollen die Anbieter unterstützt werden? Wofür sind die 3 Mio. Euro p.a. vorgesehen? Warum plant der Senat keine Konzessionierung? Ist eine Ausschreibung vorgesehen?

Stationsbasiertes Carsharing bewirkt bereits heute eine nachweisbar deutlich höhere Entlastung beim privaten motorisierten Pkw-Verkehr und -Bestand als beispielsweise stations-lose Angebote. Dies ist vor allem auf die hohe Verlässlichkeit der Fahrzeugverfügbarkeit wegen der ausgewiesenen Stellplätze zurückzuführen. Gleichzeitig handelt es sich bei den Anbietern häufig um kleinere und mittlere Unternehmen bzw. um Unternehmen mit geringeren finanziellen Rücklagen oder Risikokapital, so dass der Ausbau der Angebote oder deren Elektrifizierung aus eigener Kraft nur organisch erfolgt. Deshalb prüft die Mobilitätsverwaltung Möglichkeiten einer finanziellen Förderung der stationsbasierten Anbieter, um so eine gezielte Ausweitung der Angebote und die Elektrifizierung der Flotten zu beschleunigen, damit diese ihren Beitrag zur Mobilitätswende leisten.

Die Förderung soll in Form eines Förderprogramm aufgesetzt werden, bei dem u.a. folgende Bereiche abgedeckt sein könnten: (befristete) Zuschüsse zum Betrieb von neu errichteten Stationen oder Zuschüsse bei der Errichtung von Ladeeinrichtungen durch die Anbieter an Stationen im öffentlichen oder im privaten Raum. Dies wird bereits in anderen Bundesländer (z.B. Nordrhein-Westfalen, Hessen, Thüringen, Baden-Württemberg) und Kommunen (z.B. München) so praktizieren.

Beim Carsharing handelt es sich um rein privatwirtschaftliche Angebote und es gibt heute keine rechtlichen Grundlagen, den Anbietern Vorgaben zu machen oder die Angebote zu beschränken. Damit gibt es auch keine Grundlage für eine Konzessionierung im Sinne der Zulassung einer begrenzten Anzahl von Anbietern.

Eine Ausschreibung von Carsharing-Leistungen ist derzeit nicht geplant.

Ergänzend: Wie errechnet sich der Aufwuchs in den veranschlagten Mitteln im Vergleich zu 2023? Welcher Zielpreis des Semestertickets liegt der Erhöhung des Titels zugrunde? Wie werden sich die Kosten für die Stabilisierung des Semesterticketpreises voraussichtlich 2024 bis 2027 entwickeln?

Die veranschlagten Mittel basieren auf einer Schätzung, der eine Anzahl der abgegebenen Semestertickets im Rahmen der Semesterticketverträge und eine Annahme zur Kostensteigerung des Semesterticketpreises zugrunde liegt. Dabei wird davon ausgegangen, dass der Semesterticketpreis 2024 (SS 2024 und WS 2024/2025) und 2025 (SS 2025, WS 2025/2026) von bisher 210,30 Euro/Semester um 2,0% p.a. steigt. Bei der Zahl der abgenommenen Semestertickets ist eine Steigerung von 3,0% p.a. unterstellt. Hinzu kommt ein Aufschlag zur Berücksichtigung des haushalterischen Vorsichtsprinzips von 1,5%, so dass sich letztendlich für 2024 7,5 Mio. Euro und für 2025 9,3 Mio. Euro kalkulierter Zuschussbedarf ergeben.

Unter Fortschreibung dieser Annahmen ergäben sich für 2026 ein Zuschussbedarf von 11,3 Mio. Euro und für 2027 von 13,4 Mio. Euro.

Ziel des Zuschusses war und ist es, den von den Studierenden zu zahlenden Preis für das Semesterticket stabil bei 193,80 Euro/Semester zu halten. Damit haben die Studierenden seit April 2017 einen stabilen Semesterticketpreis. Im Vergleichszeitraum April 2017 bis August 2023 sind die Verbraucherpreise nach Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 21,3% gestiegen.

Wird im Aufsichtsrat des VBB eine Steigerung der Semesterticketpreise beschlossen, die über den etatisierten Ansätzen liegt, wäre der über das etatisierte Zuschussvolumen hinausgehende Betrag als Preissteigerung an die Studierenden weiterzugeben.

Wie hoch müsste der Zuschuss durch das Land Berlin sein, um den Preis des Semestertickets in 2024 und 2025 auf 29 Euro, 25 Euro oder 19 Euro pro Monat abzusenken? (Bitte schlüsseln Sie die Berechnung auf.)

Berücksichtigt man die aktuellen Preisentwicklungen bei den Verkehrsunternehmen und unterstellt man eine Preissteigerung von 5% p.a. ergibt sich für 2024 ein Semesterticketpreis von vsl. 220,82 Euro/Semester und 2025 von 231,86 Euro/Semester. Ausgehend von den aktuellen Studierendenzahlen und ohne Berücksichtigung der Kündigungen einzelner Hochschulen läge die zugrundeliegende Anzahl an auszugleichenden Semestertickets 2024 bei 189.900 Stück und 2025 bei 195.600 Stück. Mit einem Aufschlag aufgrund haushalterischer Vorsicht i.H.v. 1,5% ergäbe sich so bei einem Abgabepreis von 29 Euro/Monat für 2024 ein Zuschussbedarf von ca. 9,0 Mio. Euro und 2025 von ca. 10,2 Mio. Euro. Bei einem Abgabepreis von 19 Euro läge der Zuschussbedarf für 2024 bei ca. 20,6 Mio. Euro und für 2025 bei ca. 22,1 Mio. Euro.

Bericht Nr.: 97

Umbau und Kapazitätserweiterung des Zentralen Omnibusbahnhof ZOB

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 42

25.09.2023

☎ 9025-1489

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

72005 Umbau und Kapazitätserweiterung des Zentralen Omnibusbahnhof ZOB

Folgendes beschlossen:

„Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur rund 10% der Mittel verausgabt? Welche konkreten Umbau- und Kapazitätsmaßnahmen werden wann, durch wen und bis wann erfolgen? Bitte aktuellen Stand und bisherigen Projektverlauf genauer darlegen. Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2022 und 2023 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2024 und 2025 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU/SPD)

Hierzu wird berichtet:

Es handelt sich um eine aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)“ geförderte Maßnahme. Der GRW-Anteil beläuft sich auf etwa 45% der veranschlagten Mittel für das Jahr 2023.

Das Empfangsgebäude Haus A C ist fast fertiggestellt. Derzeit finden dort die Ausbauarbeiten statt. Im Weiteren werden die Verkehrsflächen in Richtung Masurenallee hergestellt. Aufgrund von baulichen Verzögerungen im Bereich der Außenflächen, der Elektrotechnik, der Mess-, Steuer- und Regelungstechnik musste der Zeitplan aktualisiert werden. Problematisch gestaltet sich die Inbetriebnahme in Bezug auf die Toilettenanlage im Empfangsgebäude Haus A C. Die Errichtung der Toilettenanlage wird über ein separates Projekt seitens der BVG umgesetzt. Damit werden die wesentlichen Leistungsanteile im Jahr 2023 abgeschlossen. Auf Grund der Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens und der Verzögerungen im Bauablauf wird sich der kaufmännische Projektabschluss voraussichtlich auf das IV. Quartal 2024 erstrecken. Im Weiteren sind Mittel für die Gewährleistungsverfolgung vorgesehen.

Eine Kostenübersicht ist als Anlage „Kostendarstellung Baumaßnahme ZOB, Bericht Nr. 97“ beigefügt.

	2014-2017	<i>bereits in Anspruch genommene Mittel für die Baumaßnahme ZOB</i>					Prognose			Gesamtkosten	Fördersumme
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025ff		
SenWEB (50,2%)	-	681.229,43	609.403,22	950.058,38	1.780.066,89	3.045.043,22	2.934.198,86			10.000.000,00	10.000.000,00
Eigenanteil (49,8%)		675.801,31	604.547,41	942.488,20	1.765.883,09	3.020.779,93	2.910.818,79			9.920.318,73	9.920.318,73
	-	1.357.030,74	1.213.950,63	1.892.546,58	3.545.949,98	6.065.823,15	5.845.017,65			19.920.318,73	19.920.318,73
0730/ 72005 - Teil 1	6.064.842,62	1.697.559,31	4.852.793,35	3.510.182,07	1.220.509,30	1.112.243,86	2.503.597,33	3.288.953,43	50.000,00		
Gesamt	6.064.842,62	3.054.590,05	6.066.743,98	5.402.728,65	4.766.459,28	7.178.067,01	8.348.614,98	3.288.953,43	50.000,00	44.221.000,00	
EU* 2023					765.957,67	1.988.974,96	1.273.172,74	1.021.894,63	50.000,00	5.100.000,00	

EU* - Ergänzungsunterlage

Bericht Nr.: 98

Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV F 1

25.09.2023

☎ 030/9025-1368

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

72016 Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr

Folgendes beschlossen:

a)

„Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur rund 45% der Mittel verausgabt? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25? Welche konkreten Maßnahmen werden in 2024/25 über diesen Haushaltstitel umgesetzt? Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2022 und 2023 durchgeführt?“

(CDU/SPD)

b)

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2023? Welche Maßnahmen wurden in 2022/23 umgesetzt? Bitte um Bericht zu geplanten Projekten, jeweiligen voraussichtlichen Kosten und Fördermöglichkeiten (nach Bezirken aufgeschlüsselt).

Wie hoch sind die 2023 eingegangenen Verpflichtungen?

Wie begründet sich die Absenkung des Ansatzes? Reichen die Mittel aus, um die Radinfrastruktur entsprechend der Ziele auszubauen? Welche Möglichkeiten sieht die Senatsverwaltung, einen Mehrbedarf aus dem Sondervermögen Klimaschutz, mit Fördermitteln des Bundes, der EU u.a. zu decken?“

(Die Linke)

c)

„Gibt es bisher weitere Projekte in Zusammenhang frei zugänglicher und gesicherter Fahrradabstellanlagen, bitte diese benennen (Planung / Bau)? Wie ist der Planungs- und Realisierungsstand hinsichtlich des Baues von Fahrradparkhäusern?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Zu a)

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass typischerweise der Mittelabfluss gegen Ende des Jahres deutlich zunimmt. Dies liegt insbesondere an der Tatsache, dass Infrastrukturmaßnahmen im Regelfall zwischen April und Oktober baulich umgesetzt werden, sodass eine finanzielle Abrechnung von Projekten meist erst im Herbst/Winter möglich ist.

Zusätzlich gab es im Jahr 2023 durch die noch laufenden Überprüfungen von Radverkehrsmaßnahmen im Sinne der Priorisierung gem. Richtlinien der Regierungspolitik, welche durch die eingesetzte Task Force erfolgen, Verzögerungen in der Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen. Entsprechend ist ein derzeitiger Mittelabfluss von ca. 45 % nicht verwunderlich.

Die Anzahl und der Umfang der Maßnahmen, welche in den Jahren 2024/2025 finanziert werden, ist vor dem Hintergrund der noch ausstehenden HH-Beratungen sowie der noch im laufenden HHJ abfließenden Mittel nicht abschließend zu bewerten. Die genaue Vorbelastung der einzelnen Haushaltstitel durch begonnene, bis Jahresende aber nicht mehr fertiggestellte oder abgerechnete Maßnahmen steht erst nach dem Kassenschluss Ende Dezember 2023 fest. Der tatsächliche Mittelabfluss in den Jahren 2024/2025 wird zudem im hohen Maße von den personellen Ressourcen in den Bezirksämtern und von strukturellen Rahmenbedingungen abhängig sein, sodass derzeit keine realistische Prognose getroffen werden kann.

Eine entsprechende Maßnahmenliste für den Titel 0730/72016 mit bereits begonnenen und mit Mitteln des DHH 22/23 anteilig oder vollständig finanzierten Radverkehrsmaßnahmen kann folgender Anlage entnommen werden:

Anlage: Bericht 98 für MV 2. Lsg 24-25_Anlage

Die konkreten Maßnahmen im Bereich Radverkehr für die Jahre 2024/2025 sind abhängig von den gemäß Richtlinien der Regierungspolitik noch vorzunehmenden Priorisierungen sowie im Übrigen vom jeweiligen Projektfortschritt, der im Regelfall in der Verantwortung der Bezirke liegt und ggf. in Abhängigkeit des Mittelabflusses bei einzelnen Maßnahmen unterjährig nachzusteuern ist. Eine maßnahmenscharfe Darstellung ist vor diesem Hintergrund aktuell nicht möglich.

Zu b)

Der aktuelle Mittelabfluss im Kapitel 0730 Titel 72016 beträgt 4.223.107,82 Euro. Ferner verweisen wir auf die Beantwortung der Frage b).

Es wird darauf hingewiesen, dass Fördermittel des Bundes (beispielsweise das Sonderprogramm Stadt und Land) bereits genutzt werden. Jedoch ist auch bei solchen Fördermitteln stets ein Eigenanteil zu leisten, weshalb ein ausreichend großer Ansatz zwingend erforderlich ist.

Zu c)

Fahrradabstellanlagen werden vornehmlich aus dem Titel 0730 52108 finanziert.

Zum Planungs- und Realisierungsstand hinsichtlich des Baus von Fahrradparkhäusern wird auf Bericht 139 verwiesen.

Übersicht zu Kapitel 0730 72016

Stand: finanzierte Maßnahmen DHH 22/23

Bericht 98 für MV 2. Lsg 24-25_Anlage 01

Kapitel	Titel	Einzelmaßnahme	Bezirk	Stand der Maßnahme	Gesamtkosten der Maßnahme	Anteil Fördermittel in Euro	Beginn der Maßnahme	Ende der Maßnahme	Mittelabfluss bis 31.08.2023	Prognostizierter Mittelabfluss für 2023	Ansatz (Senatsbeschluss) 2024	Ansatz (Senatsbeschluss) 2025	Finanzbedarf 2026	Länge je Netzkategorie	Führungsform	Bemerkungen
0730	72016	Bau von Zweirichtungsradwegen im Zuge der Prinzregentenstraße im Bereich Volkspark und an der Durlacher Straße zur Verhinderung von	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	92.566,77 €		11.01.2018	2023/2024 (Abrechnung)	73.158,92 €		19.407,85 €			77 m (Ergänzungnetz)	Zweirichtungsradweg	
0730	72016	Planung Ausbau der Radwege am Goerdelerdamm zwischen Jakob-Kaiser-Platz und Seestraße Umsetzung steht noch aus	Charlottenburg-Wilmersdorf	Planung abgeschlossen Umsetzung noch nicht finanziert	46.331,61 €		31.07.2017	2023/2024 (Abrechnung)	46.331,61 €		- €			236 m (Vorrangnetz) 158 m (Ergänzungnetz) 782 m (Sonstiges)	gemeinsamer Geh- und Radweg	
0730	72016	Radverkehrsanlagen im Zuge der Fahrradrouten TR 5 zwischen Friedrichshaller Straße und Warnemünder Straße	Charlottenburg-Wilmersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	285.503,78 €		27.04.2015	2023/2024 (Abrechnung)	8.946,42 €		276.557,36 €			69 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg	
0730	72016	Planung Markierungs-, Beschilderungs- und Protektionsarbeiten in der Kantstraße zwischen Joachimsthaler Straße und Wilmersdorfer Straße	Charlottenburg-Wilmersdorf	Maßnahme abgeschlossen	165.777,89 €			2023	165.777,89 €					404 m (Vorrangnetz) 550 m (Ergänzungnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Öffnung der Fasanenstraße für Radfahrer (Freigabe der Einbahnstraße für Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen)	Charlottenburg-Wilmersdorf	Maßnahme abgeschlossen	103.941,49 €			2022	103.941,49 €					573 m (Vorrangnetz)	Fahrradstraße	
0730	72016	Lichtenberger Straße Nord	Friedrichshain-Kreuzberg	Maßnahme abgeschlossen	417.149,10 €			2022	417.149,10 €					346 m (Ergänzungnetz)	Radfahrstreifen und geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Radverkehrsanlagen Stralauer Allee zwischen Ehrenbergstraße und Eisenbrücke (Südseite) Umsetzung noch nicht eingereicht	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	934.992,39 €		27.02.2018	2023/2024 (Abrechnung)	673.804,76 €	100.000,00 €	161.187,63 €			545 m (Vorrangnetz)	Radfahrstreifen und baulich getrennter Radweg	
0730	72016	BVG-Konto Anlage von Radfahrstreifen in der Gitschiner Straße und in der Skalitzer Straße von Lindenstraße/Zossener Brücke bis Kottbusser	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.696.000,00 €		20.12.2016	2024/2025 (Abrechnung)	1.292.573,12 €	50.000,00 €	150.000,00 €	203.426,88 €		1.975 m (Ergänzungnetz)	Radfahrstreifen	
0730	72016	Anlage von Radfahrstreifen in der Gitschiner Straße und in der Skalitzer Straße von Lindenstraße/Zossener Brücke bis Kottbusser	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.260.000,00 €		20.12.2016	2024/2025 (Abrechnung)	583.899,88 €	50.000,00 €	300.000,00 €	326.100,12 €		1.975 m (Ergänzungnetz)	Radfahrstreifen	
0730	72016	Gründerneuerung Jugendverkehrsschule Wiener Straße	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	503.635,96 €		21.02.2020	2023/2024 (Abrechnung)	498.515,96 €		5.120,00 €					
0730	72016	Planung Geschützter Radfahrstreifen Mühlenstraße zwischen Straße der Pariser Kommune und Oberbaumbrücke (vor East-Side-	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Planung)	107.001,82 €		15.05.2018	Planung 2023/2024	91.092,74 €		15.909,08 €			1.246 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Herstellung von Radverkehrsanlagen Paul- und Paula-Ufer mit Anschluss Kynaststraße	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	287.000,00 €		07.08.2020	2024/2025 (Abrechnung)	- €		100.000,00 €	187.000,00 €		100 m (Vorrangnetz) 145 m (Ergänzungnetz)	Sonderweg	
0730	72016	Radwegeverbindung Hornstraße-Yorkstraße einschließlich Markierungsergänzung in der Großebeerenstraße im LSA-Bereich und	Friedrichshain-Kreuzberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	173.000,00 €		15.03.2021	2024/2025 (Abrechnung)	- €		73.000,00 €	100.000,00 €		89 m (Vorrangnetz)	Schutzstreifen	
0730	72016	Radverkehrsanlagen Karlshorster Straße zwischen Hauptstraße und Türschmidtstraße	Lichtenberg	Maßnahme abgeschlossen	445.304,62 €			2022/2023 (Abrechnung)	445.304,62 €					128 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg	
0730	72016	Planung Bau eines Radwegs zwischen der Seefelder Straße und dem Knotenbereich Wartenberger Straße / Malchower Weg	Lichtenberg	finanzierte Maßnahme (Planung)	7.426,36 €		22.03.2017	2024/2025 (Abrechnung)	5.765,22 €		1.661,14 €			106 m (Ergänzungnetz)	noch nicht festgelegt	
0730	72016	Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Scheffelstraße im Anschluss an die Straßenbahnerneuerung	Lichtenberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	881.000,00 €		09.07.2021	2024/2025 (Abrechnung)	- €		700.000,00 €	181.000,00 €		495 m (Ergänzungnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Radverkehrsanlagen Siegfriedstraße zwischen Rüdigerstraße und Bornitzstraße	Lichtenberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.038.000,00 €		10.02.2023	2024/2025 (Abrechnung)	- €		700.000,00 €	338.000,00 €		495 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Planung Radverkehrsanlagen in der Marzahner Chaussee zwischen Bezirksgrenze und Allee der Kosmonauten	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	46.642,50 €		22.03.2017	Planung 2023/2024	35.908,67 €		10.733,83 €			343 m (Ergänzungnetz) 1.135 m (Sonstiges)	baulich getrennter Radweg	
0730	72016	Planung Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Landsberger Allee zwischen Dingelstädter Straße und Brücke über den Berliner Außenring	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	56.978,77 €		16.10.2019	Planung 2023/2024	22.232,75 €		34.746,02 €			813 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg	
0730	72016	Planung Erneuerung des Rad- und Gehwegs in der Menzelstraße parallel zur Ostbahneinschließlich Anbindung Fiorastraße und	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	54.997,24 €		31.07.2019	Planung 2023/2024	23.101,24 €	30.000,00 €	1.896,00 €			424 m (Sonstiges)	gemeinsamer Geh- und Radweg	
0730	72016	Planung von Radverkehrsanlagen in der Allee der Kosmonauten zwischen Eitelstraße und Elisabethstraße	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	103.883,39 €		19.04.2017	Planung 2023/2024	67.536,08 €		36.347,31 €			1.309 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Planungskosten Anbindung der Fahrradrouten TR6 und TR7 Umsetzung steht noch aus	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	85.013,24 €		15.07.1905	2023	85.013,24 €		- €					
0730	72016	Querung Hellersdorfer Straße und Anschluss Ernst-Bloch-Straße	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	126.000,00 €		20.03.2023	2023/2024 (Abrechnung)	- €	26.000,00 €	100.000,00 €			45 m (Sonstiges)	Zweirichtungsradweg	
0730	72016	Bau eines Rad- und Gehwegs im Münsterberger Weg von Myslowitzer Straße bis Neuenhagener Straße	Marzahn-Hellersdorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	189.877,91 €		28.04.2023	2023/2024 (Abrechnung)	169.877,91 €	20.000,00 €	- €			464 m (Ergänzungnetz)	gemeinsamer Geh- und Radweg	

0730	72016	Planung Asphaltierung der Gartenstraße/ Gerichtsstraße zwischen Hochstraße und Liesenstraße zur Verbesserung der	Mitte	finanzierte Maßnahme (Planung)	14.070,10 €			Planung abgeschlossen	14.070,10 €		- €			359 m (Ergänzungsnetz)	Mischverkehr
0730	72016	Errichtung von geschützten Radfahrstreifen und sonstigen Radverkehrsanlagen in der Müllerstraße zwischen Seestraße und	Mitte	Maßnahme abgeschlossen	43.188,15 €			2022	43.188,15 €				1.268 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Planung BPU RVA Hermannstr zu Hermannplatz und Juliusstr HOAI gesamter Abschnitt 1-2 Erhöhung Bereich süd+mittler Abschnitt HOAI 3-	Neukölln	finanzierte Maßnahme (Planung)	145.999,30 €		16.03.2018	2023/2024 (Abrechnung)	120.578,89 €		25.420,41 €				
0730	72016	Neubau LSA 06135 Hermannstraße/Thomasstraße und Demontage LSA 06035 Hermannstr.(St.Thomas-Friedhof)	Neukölln	finanzierte Maßnahme (Bau)	320.000,00 €		25.04.2023	2024/2025 (Abrechnung)	- €		120.000,00 €	200.000,00 €			
0730	72016	Planung Radverkehrsanlagen in der Hermann-Hesse-Straße östlich Pastor-Niemöller-Platz und Asphaltierung des Güllwegs einschließlich	Pankow	finanzierte Maßnahme (Planung)	63.440,25 €		30.04.2020	Planung 2023/2024	39.725,55 €	23.714,70 €	- €		948 m (Vorrangnetz) 215 m (Ergänzungsnetz)	Fahrradstraße und geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Planung Radverkehrsanlagen in der Mühlenstraße	Pankow	finanzierte Maßnahme (Planung)	49.341,52 €		24.09.2019	Planung 2023/2024	27.580,48 €		21.761,04 €		1.342 m (Sonstiges)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Planung Radverkehrsanlagen Weg am Fließgraben, OT Blankenburg	Pankow	finanzierte Maßnahme (Planung)	43.403,48 €		27.11.2018	Planung 2023/2024	30.797,51 €		12.605,97 €		223 m (Ergänzungsnetz)	gemeinsamer Geh- und Radweg	
0730	72016	Planung Erneuerung der Radverkehrsanlagen in der Storkower Straße zwischen Kniprodestraße und Landsberger Allee	Pankow	finanzierte Maßnahme (Planung)	51.399,98 €		09.11.2018	Planung 2023/2024	37.110,23 €	14.289,75 €	- €		1.057 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg	
0730	72016	Herstellen von Radverkehrsanlagen in der Danziger Straße zwischen Prenzlauer Allee und Haus-Nr. 142 (100m westlich Bötzowstraße)	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.850.000,00 €		11.06.2020	2024/2025 (Abrechnung)	697.181,61 €	20.000,00 €	500.000,00 €	632.818,39 €	979 m (Ergänzungsnetz)	Radfahrstreifen	
0730	72016	Asphaltierung Schönholzer Weg zwischen Angerweg und Kastanienallee	Pankow	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.145.000,00 €		23.09.2022	2024/2025 (Abrechnung)	- €	- €	445.000,00 €	700.000,00 €	463 m (Ergänzungsnetz)	Mischverkehr	
0730	72016	Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Oranienburger Straße bzw. im Oranienamm zwischen Wittenuaer Straße und Zabel-Krüger-	Reinickendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.385.500,00 €		11.03.2020	2024/2026 (Abrechnung)	25.771,99 €	- €	400.000,00 €	450.000,00 €	509.728,01 €	741 m (Ergänzungsnetz)	baulich getrennter Radweg
0730	72016	Asphaltierung der Fahrbahn in der Ernststraße zwischen Brückenauffahrt („Spindel“) und Berliner Straße	Reinickendorf	Maßnahme abgeschlossen	205.300,48 €			2022	205.300,48 €				236 m (Vorrangnetz)	Mischverkehr	
0730	72016	Asphaltierung der Schulzendorfer Straße zwischen Hermsdorfer Damm und Zieselweg	Reinickendorf	Maßnahme abgeschlossen	265.132,18 €			2022	265.132,18 €				289 m (Ergänzungsnetz)	Mischverkehr	
0730	72016	Asphaltierung der Fahrbahn in der Jörststraße zwischen Beatestraße und Theresenweg	Reinickendorf	Maßnahme abgeschlossen	223.427,92 €			2022	223.427,92 €				114 m (Ergänzungsnetz)	Mischverkehr	
0730	72016	Radverkehrsanlagen in der Kisselallee zwischen Pionierstraße und Radelandstraße	Spandau	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.217.010,15 €		14.10.2021	2024/2025 (Abrechnung)	11.505,72 €	- €	550.000,00 €	655.504,43 €	600 m (Ergänzungsnetz)	Radfahrstreifen und baulich getrennter Radweg	
0730	72016	Leistung Radweg (Teil 2)im Zuge LSA-Umbau Ferdinand-Friedensburg-Platz	Spandau	Maßnahme abgeschlossen	175.355,56 €			2022	175.355,56 €				540 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg	
0730	72016	Ausbau des Radwegs im Wilhelm-von-Siemens-Park parallel zur Dählmannstraße in Siemensstadt	Spandau	Maßnahme abgeschlossen	202.873,45 €		08.08.2022	2023	202.873,45 €		- €		141 m (Ergänzungsnetz)	Sonderweg	
0730	72016	Asphaltierung des Königswegs zwischen Hohentwielsteig und Anhalter Straße zur Herstellung einer Ergänzungsrouten für den	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Bau)	648.000,00 €		20.07.2018	2024/2025 (Abrechnung)	46.437,80 €	50.000,00 €	250.000,00 €	301.562,20 €	173 m (Vorrangnetz)	Mischverkehr	
0730	72016	Planung Vervollständigung der Radverkehrsanlagen im Bereich der Knotenpunkte Königsberger Straße – Lankwitzer	Steglitz-Zehlendorf	finanzierte Maßnahme (Planung)	100.145,61 €		17.05.2017	Planung 2023/2024	28.574,75 €		71.570,86 €		990 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg	
0730	72016	Verkehrsversuch/ Radverkehrsanlagen Tempelhof Damms zw. Alt-Tempelhof und Ullsteinstraße	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	1.903.000,00 €		22.11.2018	2024/2025 (Abrechnung)	788.496,03 €	200.000,00 €	400.000,00 €	514.503,97 €	1.466 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Planung Bezirkliche Fahrradnebenroute NR2 – von Alt-Tempelhof bis FriedensplatzStraßenabschnitte	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Planung)	108.775,00 €		30.01.2018	Planung 2023/2024	66.888,27 €		41.886,73 €				
0730	72016	Fahrradfreundlicher Umbau der Parkstraße und Blumenthalstraße zwischen Parkanlage, Bosestraße und Friedensplatz (bezirkliche)	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	237.000,00 €		08.04.2019	2023/2024 (Abrechnung)	74.066,05 €	25.000,00 €	137.933,95 €		484 m (Sonstiges)	Mischverkehr	
0730	72016	Bau eines Zweirichtungsradwegs in der Straße Alt-Mariendorf zwischen Forddamm und Rathausstraße	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Bau)	332.900,01 €		17.05.2018	2023/2024 (Abrechnung)	2.690,00 €	300.000,00 €	30.210,01 €		64 m (Vorrangnetz)	Zweirichtungsradweg	
0730	72016	Planung Radfernweg Berlin-Leipzig 2. Bauabschnitt 3. Teilabschnitt Anschließende an die Monumentenbrücke	Tempelhof-Schöneberg	finanzierte Maßnahme (Planung)	33.400,00 €		25.02.2014	Planung 2023/2024	23.534,98 €		9.865,02 €				
0730	72016	Bau eines Radwegs auf der Ostseite der Rummelburger Straße und der Rummelsburger Landstraße zwischen Treskowallee und	Treptow-Köpenick	finanzierte Maßnahme (Bau)	207.000,00 €		05.05.2015		120.890,57 €		86.109,43 €		883 m (Vorrangnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	Planung Schaffung einer Radverkehrsanlage auf der Nordseite der Oberspreestraße zwischen Ende Nebenfahrbahn (gegenüber Silbergrasweg)	Treptow-Köpenick	finanzierte Maßnahme (Planung)	5.425,40 €			2022	5.425,40 €						
0730	72016	Planung RVA in der Fürstenwalder Allee zwischen Rialtoring und Lagunenweg	Treptow-Köpenick	finanzierte Maßnahme (Planung)	5.795,30 €		abgeschlossen		5.649,20 €		146,10 €		530 m (Vorrangnetz)	baulich getrennter Radweg	

0730	72016	Sammelauftrag Planungen	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	316.765,31 €			2024/2025 (Abrechnung)	5.848,65 €	100.000,00 €	210.916,66 €			Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	Planung Markierung und Protektion von Radverkehrsanlagen in der Lichtenberger Straße	SenMVKU		85.912,46 €			2022	85.912,46 €	- €		601 m (Ergänzungsnetz)	geschützter Radfahrstreifen	
0730	72016	RVA Pasewalker Straße	SenMVKU		197.900,00 €			2022	197.900,00 €	- €		148 m (Ergänzungsnetz)	noch nicht festgelegt	
0730	72016	LSA An der Wuhlheide-Lindenstr (Pyramidenbrücke) (13076/17)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	141.783,27 €			2024/2025 (Abrechnung)	30.827,67 €		110.955,60 €			Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	LSA Blumberger Damm/Altertreptower Str. und Frankenholzer Weg (16338/18, 16339/18)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	5.594,26 €			2024/2025 (Abrechnung)		5.594,26 €				Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	LSA Schöneberger Str/A100-Alboinstr (11710/16)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	185.000,00 €			2024/2025 (Abrechnung)			185.000,00 €			Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	LSA Schöneberger Str/Ringbahnstr (11711/16)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	55.187,92 €			2024/2025 (Abrechnung)		55.187,92 €				Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	Ausbau Radwege Strausberger Platz (13133/17, 12329/17)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	898.687,12 €			2024/2025 (Abrechnung)	797.466,20 €		101.220,92 €			Direktbeauftragung für LSA und ähnliches, Mehrkosten
0730	72016	Verbreiterung Blumberger Damm vor Glambecker Ring (12334/17)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	226.119,52 €			2024/2025 (Abrechnung)			226.119,52 €			Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	Radverkehrsbindung Torgauer Str./Dominicusstr. (16795/19)	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	208.076,73 €			2024/2025 (Abrechnung)	- €		208.076,73 €			Direktbeauftragung für LSA und ähnliches
0730	72016	BPU Erstellung GA Radwege und Fernradweg R1 Kofinanzierung	SenMVKU	finanzierte Maßnahme (Bau)	8.000.000,00 €	7.200.000,00 €		2024 (Abrechnung)						im Moment zu 100 % vorfinanziert, GRW Förderung vorgesehen
Zwischensumme:					30.410.935,27 €	7.200.000,00 €			12.641.875,45 €	909.004,45 €	5.949.857,92 €	5.832.205,42 €	509.728,01 €	

Bericht Nr.: 99

Umsteigebeziehungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

25.09.2023

IV C 46

☎ 9025-1532

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 30.9.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

72018 Verbesserung der Umsteigebeziehungen im ÖPNV

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2023? Welche Maßnahmen wurden umgesetzt? Warum liegt das IST 2022 bei 0? Warum sinkt der Ansatz weiter? Welche Projekte sind für 2024/2025 geplant?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Für das Jahr 2023 ist von einem Mittelabfluss von 0 Euro auszugehen, da die Bauaktivitäten (Überdachung des Umsteigebereichs zwischen S-Bahnhof Charlottenburg und U-Bahnhof Wilmerdorfer Straße am Stuttgarter Platz) noch nicht begonnen haben. Dementsprechend sind noch keine neuen Vorhaben für 2024/2025 geplant.

Bericht Nr.: 100

Barrierefreiheit

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

25.09.2023

IV C 46

☎ 9025-1532

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 30.9.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 72019 Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Folgendes beschlossen:

„Wie ist der Umsetzungsstand und welche Maßnahmen sind konkret geplant für den Ausbau barrierefreier Bushaltestellen? Mit welchen Ansätzen soll der Ausbau gefördert werden?“

(Grüne)

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2023?“

Welche Bushaltestellen konnten 22/23 barrierefrei ausgebaut werden?

Warum fällt der Titel weg? Wie hoch ist der finanzielle Bedarf für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen? Wie viele Mittel sind im SIWA für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen unter welchem Titel vorgesehen? Wie viele und welche Maßnahmen können in welcher Größenordnung über SIWA realisiert werden? Was unternimmt der Senat mit der BVG um den barrierefreien Ausbau bei begrenzten Kapazitäten der Bezirksämter voranzubringen?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Die Berliner Bezirke können die Mittel eigeninitiativ beantragen, sodass neben der regulären Finanzierung über Globalzuweisungen punktuell über den vorliegenden Titel gefördert werden kann. Bisher sind ca. 10 % aller Berliner Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut, wobei über den vorliegenden Titel noch keine Maßnahmen fertiggestellt wurden. Der Titel wird ab 2024 entfallen. Die Finanzierung wird (vorbehaltlich der Zustimmung des Hauptausschusses) über SIWA-Mittel erfolgen.

Bisher liegt der Mittelabfluss bei 253.000 Euro, wobei voraussichtlich weitere 100.000 Euro abfließen werden, um die Maßnahmen fertigstellen zu können. Dies betrifft die Haltestelle „Marzahner Promenade“ im Bezirk Marzahn-Hellersdorf.

Der finanzielle Bedarf an Haltestellen ist weiterhin hoch. So wurden bereits Kostenfeststellungen im Umfang von 2,3 Mio. Euro getroffen, welche nun über das SIWA finanziert werden sollen.

Im SIWA-Titel 73000 (Kap. 9810) stehen noch ca. 3,7 Mio. Euro zur Verfügung. Weitere 11 Mio. Euro sollen innerhalb des Kapitels 9810 zugunsten des Titels 73000 umgewidmet werden. Schätzungsweise können mit jenen verbleibenden 14,7 Mio. Euro ca. 40 Haltestellenpaare, also 80 Richtungshaltestellen gefördert werden.

Bericht Nr.: 101

Fußverkehr, Infrastruktur

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV F 31

25.09.2023

☎ 925 1215

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

72020 Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur rund 3,7% der Mittel verausgabt? Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2022 und 2023 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2024 und 2025 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU/SPD)

b) „Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2023? Welche Maßnahmen konnten 22/23 finanziert werden? Was ist 24/25 vorgesehen? Bitte Darstellung der geschätzten Kosten jedes bezirklichen Modellprojektes und Darlegung wie die Projekte ausfinanziert werden sollen. Bitte um detaillierten Bericht zum jeweiligen Stand der bezirklichen Modellprojekte.“

(Die Linke)

c) „Welche Projekte zur Förderung des Fußverkehrs sind bisher umgesetzt? Wie ist der aktuelle Planungsstand zur Umsetzung der weiteren Maßnahmen? Wie erklärt sich das Ist von 622 Tsd. € gegenüber dem Planansatz 3 Mio. €? Welche Hemmnisse verhinderten die zügige Umsetzung der geplanten Maßnahmen?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Antworten zu a, b und c):

Mittelabfluss 2023

Das IST in 2023 beträgt 1.353.620,23 Euro (Stand: 22.09.2023). Das entspricht einem Anteil von 45,1 %. Die Mittel wurden den Bezirken zur auftragsweisen Bewirtschaftung übertragen.

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass typischerweise der Mittelabfluss gegen Ende des Jahres deutlich zunimmt. Dies liegt insbesondere an der Tatsache, dass Infrastrukturmaßnahmen im Regelfall zwischen April und Oktober baulich umgesetzt werden, sodass eine finanzielle Abrechnung von Projekten meist erst im Herbst/Winter möglich ist.

Maßnahmenumsetzung 2022/ 2023 sowie Planungen für 2024/ 2025

In 2022 wurden lediglich relevante Projekte zur Förderung des Fußverkehrs gem. § 58 Abs. 3 MobG BE (sog. „Modellprojekte“) aus dem Titel finanziert. Zusätzlich werden in 2023 folgende Maßnahmen finanziert:

Bezirk	Maßnahme	Mittel in 2023
Friedrichshain-Kreuzberg	Ostkreuz Verkehrsberuhigung und fußverkehrsfreundliche Umgestaltung (Planungsleistungen)	180.000,00 €
Pankow	Am Bürgerpark (Planungsleistungen)	30.000,00 €
Reinickendorf	Oranienburger Straße (Ausbau Gehweg)	299.500,00 €

Maßnahmenplanung 2024/25

Die Anzahl und der Umfang der Maßnahmen, die 2024/25 umgesetzt werden, ist derzeit noch ungewiss, da aktuell nicht bekannt ist, wieviel Mittel konkret für neue Maßnahmen zur Verfügung stehen. Dies hängt u.a. davon ab, wie viele der in 2022/23 finanzierten Maßnahmen tatsächlich 2023 fertiggestellt und abgerechnet werden.

Es sind aber bereits Verpflichtungen über die Inanspruchnahme von VE für nachfolgende Projekte eingegangen worden:

Bezirk	Maßnahme	für 2024	für 2025
Mitte	Modellprojekt Fußverkehr: Kiezblocks	257.944,40 €	75.327,00 €
Friedrichshain-Kreuzberg	Ostkreuz Verkehrsberuhigung und fußverkehrsfreundliche Umgestaltung (Planungsleistungen)	90.000,00 €	

Friedrichshain-Kreuzberg	Klimastraße Dannecker- und Rudolfstraße	60.000,00 €	201.750,00 €
Reinickendorf	Oranienburger Straße (Ausbau Gehweg)	99.750,00 €	99.750,00 €
Tempelhof-Schöneberg	Modellprojekt Fußverkehr: Umgestaltung Barbarossaplatz	45.000,00 €	350.550,00 €
Neukölln	Modellprojekt Fußverkehr: Elbestraße	17.832,28 €	

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

Der aktuelle Planungs- und Umsetzungsstand zu den einzelnen Modellprojekten im Fußverkehr stellt sich wie folgt dar:

Charlottenburg-Wilmersdorf: fußverkehrsfreundliche „Ausgehmeile“ Grolmanstraße

Die durchgeführte Machbarkeitsstudie hat die Machbarkeit der Maßnahme bestätigt. Zwischenzeitlich wurde ein Ingenieurbüro mit der Vorplanung beauftragt. Mit Ergebnissen ist im 3. Quartal 2023 zu rechnen.

Friedrichshain-Kreuzberg: Umgestaltung des Bergmannkiezes inklusive Bergmannstraße

Im Kiez wurden erste Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs umgesetzt. In der Fidicinstraße wurden die Querungsmöglichkeiten verbessert. Auch am Chamissoplatz wurden weitere Querungen sicherer gestaltet.

In Kürze startet ein öffentlicher Wettbewerb zur Gestaltung der Bergmannstraße.

Lichtenberg: Marksburgstraße/Sangeallee, Waldowallee/Ehrenfelsstraße, Pfarrstraße

Momentan werden durch den Bezirk bzw. ein externes Ingenieurbüro Vorplanungsunterlagen erstellt. Für den Knoten Marksburgstraße / Sangeallee wurde eine Bauplanungsunterlage erstellt.

Marzahn-Hellersdorf: Gehwegerrichtungsprogramm in Biesenhorst und Mahlsdorf

Es wurden neue Gehwege in der Weißenhöher Straße und im Waldbacher Weg errichtet.

Es wurde ein externes Ingenieurbüro für die Erstellung von Planungsunterlagen für neue Gehwege in den Gebieten Biesenhorst und Mahlsdorf beauftragt.

Mitte: „Kiezblock-Offensive“ in zwölf Kiezen

Es wurden alle Kieze des Bezirks anhand von Daten des Berliner Umweltatlases und weiteren Kriterien bewertet und eine Rangfolge zur Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ermittelt. Erste Maßnahmen im Bellermannkiez und im Sprengelkiez wurden umgesetzt (Errichtung von Modalfiltern, Errichtung von kleinen Stadtplätzen).

Neukölln: Umgestaltung der Elbestraße in Vorrangstraße für den Fuß- und Radverkehr

Für die Umgestaltung der Elbestraße wurde eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Ziel der Studie ist eine Vorzugsvariante zur Umgestaltung. Mit den Ergebnissen ist im 1. Quartal 2024 zu rechnen.

Pankow: Klimastraße Hagenauer Straße

Die Machbarkeitsstudie hat die Machbarkeit des Projektes nachgewiesen. Nach erfolgter erster Beteiligung wird eine Vorzugsvariante ausgewählt und die Vorplanung begonnen.

Reinickendorf: Modellhafte Umsetzung von verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen im Umfeld von öffentlichen Einrichtungen

Es wurde eine Schulweganalyse erstellt. Anhand der Ergebnisse der Schulweganalyse wird der Bezirk nun Maßnahmen entwickeln.

Spandau: Beschilderung 20 Grüne Hauptwege

Es wurde ein Schilddesign entwickelt. Für die 20 Grünen Hauptwege wurde ein neues Logo entwickelt. Die 20 Wege wurden in insgesamt vier Pakete unterteilt. Für alle 20 Wege wurden Ziellisten erstellt. 18 Wege wurden begangen und Schilderstandorte festgelegt. Weitere Begehungen erfolgen sukzessive.

Das erste Paket soll bis Anfang 2024 vollständig umgesetzt sein. Weitere Pakete folgen im Dreimonats-Rhythmus.

Das Projekt wird vollständig aus dem Titel 0730 52122 finanziert.

Steglitz-Zehlendorf: Umgestaltung Hermann-Ehlers-Platz

Ein Abstimmungstermin mit der Berliner Regenwasseragentur ist erfolgt.

Momentan werden durch den Bezirk Vorplanungsunterlagen erstellt.

Tempelhof-Schöneberg: Umgestaltung Barbarossaplatz

Das Projekt wurde im Rahmen des Bundesförderprogramms „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“ ausgewählt und wird mit insgesamt 2,3 Mio. Euro gefördert (85%). Es wurde umfangreich um Schwammstadtmaßnahmen erweitert.

Zurzeit wird eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Ziel der Machbarkeitsstudie ist eine Vorzugsvariante zur Umgestaltung.

Treptow-Köpenick: fußverkehrsfreundliche Einkaufsstraße Bölschestraße

Das Projekt wurde nach Süden erweitert, so dass die Bölschestraße nun zwischen Fürstenwalder Damm und Marktplatz umgestaltet wird. Es wird zukünftig ein noch größerer Schwerpunkt auf die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten sowie die Freiraumgestaltung in der Straße gesetzt.

Momentan werden durch den Bezirk Vorplanungsunterlagen erstellt und ein Beteiligungskonzept unter Einbindung der ansässigen Wirtschaft entwickelt.

Detaillierte Maßnahmen ergeben sich aus der weiteren Planung der einzelnen Projekte und können zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund der frühen Planungsphase nicht detaillierter benannt werden.

Die nachfolgende Aufstellung zu den erwarteten Gesamtkosten beinhaltet aufgrund der frühen Planungsphase lediglich eine Grobkostenschätzung. Aufgrund der Baukostensteigerungsraten ist mit deutlichen Kostensteigerungen zu rechnen (momentan angenommene Preissteigerung ca. 25%, bis auf Barbarossaplatz noch nicht in den Folgewerten eingepreist). Es ist zu beachten, dass nicht alle Modellprojekte Fußverkehr aus dem Titel 0730 72020 finanziert. Zusätzlich stehen SIWA-Mittel für

die Modellprojekte zur Verfügung. Es wird weiterhin versucht, für geeignete Modellprojekte Bundesfördermittel zu akquirieren.

Bezirk	Projekt		Gesamtkosten	21/22	2023	2024	2025	2026	Eigenanteil	Bundesförderung
			33,278 Mio. €	0,663 Mio. €	2,225 Mio. €	3,971 Mio. €	8,105 Mio. €	18,352 Mio. €	30,952 Mio. €	2,326 Mio. €
Cha-Wi	Grolmanstraße	2022-2026	0,900 Mio. €	0,028 Mio. €	0,034 Mio. €	0,100 Mio. €	0,200 Mio. €	0,538 Mio. €	0,900 Mio. €	
Fr-Kr	Bergmannkiez	2022-2026	11,000 Mio. €	0,230 Mio. €	0,200 Mio. €	0,300 Mio. €	4,000 Mio. €	6,270 Mio. €	11,000 Mio. €	
Li	Kreuzungen und Gehwege	2022-2026	1,828 Mio. €	0,021 Mio. €	0,070 Mio. €	0,400 Mio. €	0,500 Mio. €	0,837 Mio. €	1,828 Mio. €	
Ma-He	Gehwegerrichtungsprogramm	2022-2026	3,500 Mio. €	0,161 Mio. €	0,100 Mio. €	0,500 Mio. €	1,000 Mio. €	1,739 Mio. €	3,500 Mio. €	
Mi	Kiezblocks	2022-2026	3,213 Mio. €		0,961 Mio. €	1,087 Mio. €	0,905 Mio. €	0,260 Mio. €	3,213 Mio. €	
Ne	Elbestraße	2022-2026	1,750 Mio. €		0,080 Mio. €	0,100 Mio. €	0,100 Mio. €	1,470 Mio. €	1,750 Mio. €	
Pa	Hagenauer Str.	2022-2026	1,000 Mio. €	0,050 Mio. €	0,080 Mio. €	0,100 Mio. €	0,100 Mio. €	0,670 Mio. €	1,000 Mio. €	
Re	Infrastrukturverbesserung vor öffentlichen Einrichtungen	2022-2026	1,500 Mio. €	0,028 Mio. €	0,400 Mio. €	0,400 Mio. €	0,400 Mio. €	0,272 Mio. €	1,500 Mio. €	
Sp	Beschilderung 20 GHW	2022-2024	0,900 Mio. €	0,096 Mio. €	0,120 Mio. €	0,684 Mio. €			0,900 Mio. €	
Steg-Zeh	Hermann-Ehlers-Platz	2022-2026	2,300 Mio. €	0,011 Mio. €	0,080 Mio. €	0,100 Mio. €	0,500 Mio. €	1,609 Mio. €	2,300 Mio. €	
Temp-Schö	Barbarossaplatz	2022-2026	2,737 Mio. €		0,100 Mio. €	0,100 Mio. €	0,200 Mio. €	2,337 Mio. €	0,411 Mio. €	2,326 Mio. €
Trep-Köp	Bölschestraße	2022-2026	2,650 Mio. €	0,038 Mio. €		0,100 Mio. €	0,200 Mio. €	2,350 Mio. €	2,650 Mio. €	

Für die Projekte Grolmanstraße und Hagenauer Straße wurde eine Bundesförderung aus dem Programm „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“ beantragt, um zusätzliche Klimaschutzmaßnahmen umzusetzen (inkl. Baukostensteigerung). Der Förderanteil beträgt 75 Prozent. Mit einer Entscheidung ist Anfang 2024 zu rechnen.

Bericht Nr.: 102

Aufbau eines gemeinsamen Verkehrsinformations- und -Steuerungssystems für die Region Berlin/Brandenburg

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV D 35

25.09.2023

☎ 925 1707

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

81212 Aufbau eines gemeinsamen Verkehrsinformations- und -Steuerungssystems für die Region Berlin/Brandenburg

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand 0% der Mittel verausgabt? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25? “

(CDU/SPD)

b) „Bis wann soll das Konzept erstellt werden? Welche Maßnahmen werden daraus voraussichtlich abgeleitet? Inwieweit soll hier ein digitales Koordinierungssystem entwickelt werden? Für welchen Zeitraum ist mit der Umsetzung zu rechnen? Aus welchem Titel soll die Umsetzung finanziert werden?“

(Grüne)

Hierzu wird berichtet:

Das gemeinsame Verkehrsmanagement in der Region Berlin-Brandenburg wurde ursprünglich in 4 Korridore unterteilt. Dabei wurde als erster Korridor der Bereich südöstlich von Berlin untersucht und mit dem sogenannten AIRVIS (Airport-bezogenes Verkehrs-Informationssystem) ausgestattet. Mit der Verzögerung der Eröffnung des BER wurden Verbesserungspotentiale in den drei weiteren Korridoren bisher noch nicht näher untersucht, dies soll nun erfolgen, sodass die weiteren Untersuchungen für die ausstehenden Korridore fortgeführt werden können. Eine Umsetzung der Konzepte ist für 2025 geplant. Die genauen Maßnahmen sowie die Notwendigkeit eines digitalen Koordinierungssystems werden im neuen Konzept erarbeitet. Dabei soll an die bisherigen Systeme ange-dockt werden. Die Umsetzung erfolgt aus dem Titel 0730/81212.

Bericht Nr.: 103

Technische Ausstattung für die Verkehrsinformationszentrale

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV D 3

25.09.2023

☎ 925 1462

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

81213 Technische Ausstattung für die Verkehrsinformationszentrale

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand 0,4% der Mittel verausgabt? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25?“

(CDU/SPD)

b) „Warum wird hier keine Ausweitung vorgenommen?“

(Grüne)

Hierzu wird berichtet:

Zu a)

Nach dem Betreiberwechsel 2021 sind noch nicht alle Ausschreibungen und Vorbereitungen getätigt, um die Modernisierung der Verkehrsinformationszentrale (VIZ) voranzutreiben. Außerdem wird der Eigenanteil der Erneuerung der stationären Detektion aus dem Titel 81213 finanziert. Die Erneuerung der stationären Detektion hängt stark von der Ertüchtigung der Strommasten durch Stromnetz Berlin ab. Aufgrund von Kapazitätsengpässen von Seiten Stromnetz Berlin konnte die Ertüchtigung der Strommasten nicht wie geplant durchgeführt werden. Die Mittel werden im Jahr 2024/25 verausgabt.

Zu b)

Die veranschlagten Mittel reichen nach aktuellem Stand für die Beschaffung der technischen Ausstattung, da die Ausstattung zusätzlich mit Bundesmitteln gefördert wird.

Bericht Nr.: 104

Umsetzung eines Konzepts zur Verkehrsorganisation des Reisebusverkehrs

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV D 35

25.09.2023

☎ 925 1707

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

81214 Umsetzung eines Konzepts zur Verkehrsorganisation des Reisebusverkehrs

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand 0% der Mittel verausgabt? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25? Welche konkreten Gründe liegen dafür vor, dass das Konzept bisher nicht umgesetzt wurde? Wie ist der aktuelle Stand bei der Erstellung des Konzeptes? Welche Maßnahmen wurden 2022 und 2023 bereits durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für 2024 und 2025 vorgesehen?“

(CDU/SPD)

b) „Bis wann soll ein vollständiges Konzept für ganz Berlin vorliegen? Bis wann ist mindestens mit einem umfassenden Reisebuskonzept für die Berliner Mitte zu rechnen? Wann und wie sollen die Maßnahmen zur Umsetzung angegangen werden?“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Bevor der technische Aufbau und Umsetzung des Konzepts zur Verkehrsorganisation des Reisebusverkehrs begonnen werden kann, muss ein Reisebusverkehrskonzept in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bezirken erarbeitet werden. Da aktuell noch kein Reisebusverkehrskonzept vorliegt, können Arbeiten für die technische Umsetzung voraussichtlich frühestens Mitte 2024 starten. Dieser Titel ist nur für die Finanzierung der technischen Umsetzung vorgesehen.

Bericht Nr.: 105

Aufbau und Betrieb eines berlinweiten Veranstaltungskalenders

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV D 35

25.09.2023

☎ 925 1707

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

81217 Aufbau und Betrieb eines berlinweiten Veranstaltungskalenders

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand 0% der Mittel verausgabt? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25? Was wurde 2022/2023 hier bereits getan? Wie ist der aktuelle Stand bei der Umsetzung? Wie setzen sich die bisherigen Kosten zusammen? “

(CDU/SPD)

b) „Was wurde seit hier bereits getan? Wie ist der aktuelle Stand bei der Umsetzung?“

(Die Linke)

c) „Wie ist der aktuelle Realisierungsstand? 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)

Hierzu wird berichtet:

Bisher wurde eine Marktrecherche durchgeführt, um auf deren Grundlage eine Ausschreibung vorzubereiten. In Vorbereitung werden aktuell Gespräche mit beteiligten Akteuren geführt. Dabei muss geklärt werden welcher Umfang und welche Akteure integriert werden sollen. Die Details müssen im Laufe der Abstimmungen erarbeitet werden, auf deren Grundlage eine Ausschöpfung in den Jahren 2024/25 voraussichtlich erfolgen wird.

Bericht Nr.: 106

Aufbau und Betrieb eines digitalen Testfelds für automatisiertes und vernetztes Fahren

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV D 33

25.09.2023

☎ 925 1456

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

81218 Aufbau und Betrieb eines digitalen Testfelds für automatisiertes und vernetztes Fahren

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand 0% der Mittel verausgabt? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25?“

(CDU/SPD)

b) „Wo und welche Form von Teststrecken ist geplant?“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

c) „Bitte um Bericht zum Konzept, Sachstand, zur Zeitplanung und einzelnen Projekten. Warum war das IST bei 0 Euro?“

(Die Linke)

d) „Wie ist der aktuelle Realisierungsstand? Wo soll in welcher Größe dieses Testfeld betrieben werden?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Antwort zu a) und c)

Da die technische Ausstattung im digitalen Testfeld teils mit kritischer Infrastruktur verbunden sein muss, benötigt es hier ein Sicherheitskonzept (KRITIS) zwischen der Kommunikation von RSU

(Roadside Unit) und LSA (Lichtsignalanlage). Aufgrund der Komplexität und Corona-Pandemie konnte dies in Vergangenheit nicht wie geplant vorangebracht und abgenommen werden, sodass sich die Beschaffung der RSU verzögerte. Nach Abnahme des Sicherheitskonzepts wird mit dem Ausbau der RSU begonnen, sodass die Mittel im Jahr 2024 und 2025 ausgeschöpft werden sollen.

Antwort zu b und d)

Das Testfeld Stadtverkehr befindet sich im Ortsteil Tegel/Reinickendorf im Bezirk Reinickendorf und umfasst alle öffentlichen Straßen zwischen dem Waidmannsluster Damm im Norden, Ollenhauerstraße im Osten und dem Kurt-Schumacher-Damm im Süden und Bernauer Straße im Westen. Insgesamt hat das Testfeld somit eine Straßenlänge von ca. 110 km.


Als Erweiterung wurde das UTR (Urban Tech Republic) um den ehemaligen Flughafen Tegel hinzugenommen.

Bericht Nr.: 107

Aufbau und Betrieb einer barrierefreien Leit- und Informations-App

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV D 35

25.09.2023

 925 1707

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

81219 Aufbau und Betrieb einer barrierefreien Leit- und Informations-App

Folgendes beschlossen:

„Welche weiteren Funktionen sind geplant?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Aktuell ist die Evaluation der zuletzt weiterentwickelten VBB-Applikation für die Special Olympics World Games Berlin 2023 laufend. Auf Basis der Evaluation soll die Weiterentwicklung bestehender oder neuer Funktionen erfolgen.

Bericht Nr.: 108

Verkehrliche Maßnahmen zur lufthygienischen Verbesserung

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV D 31

25.09.2023

☎ 925 1467

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

81221 Verkehrliche Maßnahmen zur lufthygienischen Verbesserung

Folgendes beschlossen:

a) „Welche weiteren Projekte und Maßnahmen zur Reduzierung der Luftbelastung sind notwendig und welche Kosten fallen hierfür an?“

(CDU/SPD)

b) „Warum wird hier keine finanzielle Vorsorge für den Aufbau eines stadtweiten Systems zur dynamischen Verkehrssteuerung getroffen?“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

c) „Was wurde daraus im DHH 22/23 finanziert? Welche Maßnahmen sind 24/25 vorgesehen?“

(Die Linke)

d) „Welche weiteren Projekte und Maßnahmen sind geplant, bzw. bereits in Umsetzung?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Antwort zu a, c und d)

Im Jahr 2020 wurde ein Förderprojekt mit einer Laufzeit von vier Jahren und einem Schwerpunkt auf umweltsensitivem Verkehrsmanagement inkl. Verkehrsdatenanalysen und -visualisierungen bewilligt. Der Berliner Eigenanteil für das Projekt beträgt 15 % und wird aus diesem Titel gezahlt. Dauerhafte Weiterführung von umweltbezogenen und verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsdatenbetrachtungen, -planungen und passgenauen Maßnahmenumsetzungen sind für das Jahr 2024 und 2025 vorgesehen. Für eine integrierte Betrachtung werden dauerhaft verschiedene Mobilitätsdaten sowie deren Auswertung benötigt.

Darüber hinaus sollen zukünftig die laufenden Verpflichtungen, die aktuell über den Titel 81211 abgedeckt sind, über diesen Titel laufen. Der Titel 81211 entfällt. Dies führt zu einer zusätzlichen Belastung des Titels. Thematisch ist zukünftig die Zusammenführung im Titel 81221 zielführender und zur Abwicklung der Aufgaben aus dem Titel 81211 geeignet, insbesondere da die Aktivitäten aus den beiden Titeln zukünftig zu einem erweiterten umweltsensitiven Verkehrsmanagementsystem zusammengebracht werden sollen.

Voraussichtliche Kosten für die Jahre 2024 und 2025 pro Jahr:

Erweiterung des UVM-Systems.....	300.000 €
Einkauf und Auswertung zusätzlicher Verkehrsdaten	350.000 €
Projekte zur Reduzierung der Luftbelastung / Stärkung des Umweltverbund	200.000 €
Programmierungen Lichtsignalanlagen (LSA)	150.000 €

Antwort zu b)

Die Umsetzung von verkehrsabhängigen Steuerungen wird im Rahmen dieses Titels 81221 sowie bei der grundsätzlichen Überarbeitung von Lichtsignalanlagen bereits berücksichtigt. Im Rahmen des Förderprojekts KIS'M wird zusätzlich eine neuartige Steuerung auf Umsetzbarkeit untersucht.

Bericht Nr.: 109

Dialog-Displays

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 4

27.09.2023

☎ 925 1660

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

81279 Geräte, technische Einrichtungen, Ausstattungen

Folgendes beschlossen:

a) „Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand 0% der Mittel verausgabt? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25?“

(CDU/SPD)

b) „Wie viele Displays sollen hier pro Jahr angeschafft werden?“

Ergänzend: Wie hoch sind die Wartungskosten für die Displays und wer übernimmt diese?“

(Bündnis90/Die Grünen)

c) „Welche Bezirke haben aktuell Interesse an der Anschaffung wie vieler Dialog-Displays signalisiert? Wie hoch wären die Kosten?“

(Die Linke)

d) „Wie viele Dialog-Displays sollen neu angeschafft werden? Von wem sollen diese eingesetzt werden? Haben die Bezirke Einfluss auf den Einsatzort dieser?“

Ergänzend:

Wie groß ist der Stand in 22 und 23 gewesen, was die Zerstörung durch Vandalismus angeht? Wieviel Tage sind im Schnitt im Jahr je Dialogdisplay ausgefallen? Wieviele Dialogdisplays sind mit Seitenradar ausgerüstet? Wie hoch ist der Preisunterschied zwischen "normalen" Dialogdisplays und Displays mit Seitenradar?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Antwort zu a, b, c und d)

Aus den Erfahrungen der letzten Jahre findet der Mittelabfluss – wegen der vorlaufenden Ausschreibungs- und Vergabeprozesse – üblicherweise im letzten Quartal des Jahres statt. Da in 2022 auch fast alle Mittel abgeflossen sind und die Bezirke einen entsprechenden Bedarf signalisieren, wird davon ausgegangen, dass nahezu alle Mittel abfließen werden.

Im laufenden Jahr haben die Bezirke Lichtenberg, Spandau, Mitte und Pankow Interesse an weiteren Dialog-Displays angemeldet.

Pro Display kann mit Bruttokosten von ca. 7.000 Euro pro Gerät gerechnet werden, d.h. ca. 14 Displays pro Jahr insgesamt. Die Wartungskosten veranschlagt das Land Berlin auf ca. 70 Euro pro Dialog-Displays, der konkrete Betrag hängt vom jeweiligen Anbieter ab. Die Kosten wären durch die Bezirke zu tragen.

Durch Kombination von Solarpanel und Akku kann eine stabile Funktionsweise erreicht werden. An Standorten, die nur eine schlechte Lichteinstrahlung aufweisen, können die Geräte häufiger ausfallen. In der Regel wird eine Ausfallrate von weniger als 10% angestrebt.

Von den Dialog-Displays, die von der Firma RTB beschafft werden, sind alle Geräte mit Seitenradar ausgestattet. In dem Fall erhöhen sich die Kosten gegenüber einem „normalen“ Dialog-Displays um ca. netto 800 Euro. Dieser Preis beinhaltet eine GLS-Schnittstelle zur Übertragung der gemessenen Daten über das Telefonnetz.

Angaben zu Vandalismusschäden können nur durch die Bezirke erfolgen, da sämtliche Folgekosten nur durch diese getragen werden. Ziel von Vandalismus sind insbesondere die Akkus und die Solarpanele.

Die Entscheidung, an welchen Stellen die Dialog-Displays aufgestellt werden, treffen die Bezirke in eigener Zuständigkeit.

Bericht Nr.: 110

Vorbereitung und Durchführung von Verkehrswegebaumaßnahmen des Bundes

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV D 1

25.09.2023

☎ 925 1610

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

88101 Anteil Berlins an der Vorbereitung und Durchführung von Verkehrswegebaumaßnahmen des Bundes

Folgendes beschlossen:

a) „Wie ist der aktuelle Stand des Projektes Ortsumfahrung Ahrensfelde?“

(CDU/SPD)

b) „Wann und in welcher Variante sollte mit der Baumaßnahme Ortsumgehung Ahrensfelde begonnen werden?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

c) „Welche aktuelle Kostenschätzung für den abgesenkten Trog (Ortsumfahrung Ahrensfelde) liegt dem Senat vor?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Antwort zu a und b)

Für die Planung und den Bau der OU Ahrensfelde ist das Land Brandenburg als federführender Vorhabenträger zuständig. Der Vorhabenträger bereitet aktuell die erneute Auslegung der Planfeststellungsunterlage vor. Nähere Angaben zum Baubeginn liegen nicht vor und werden zeitnah auch nicht vorgelegt werden können.

Die Vorzugsvariante aus der Planfeststellungsunterlage von 2011 wird derzeit aktualisiert.

Antwort zu c)

Eine aktuelle Kostenschätzung liegt derzeit nicht vor. Die Anmeldung entspricht dem Betrag, der in der Vereinbarung zwischen dem Bund, dem Land Brandenburg und dem Land Berlin vereinbart wurde.

Bericht Nr.: 111

ÖPNV

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 3

25.09.2023

☎ 925 1535

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

89102 Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs

Folgendes beschlossen:

a) „Konkrete Hintergründe und Sachstand zu den aufgeführten Maßnahmen erbeten. 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/SPD)

b) „Welche Maßnahmen sind unter 2. U-Bahn jeweils konkret geplant (welche Infrastrukturverbesserungen, welche Grundinstandsetzungen, welche U-Bahnhöfe sollen wann mit welchen Maßnahmen barrierefrei werden)

Welche Maßnahmen sind unter 3. Straßenbahn jeweils konkret geplant (welche Grundinstandsetzungen, welche barrierefreien Ausbauten, Zeitplan und aktueller Stand Ostkreuz und Mahlsdorf. Welche Maßnahmen zur Busbeschleunigung sind in welchem Jahr konkret geplant?“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

c) „Zu 1. S-Bahn:

- Bitte den Punkt i2030 bezüglich der einzelnen Maßnahmen und deren Veranschlagung aufschlüsseln. Bitte um Bericht zum Stand der vorgesehenen Maßnahmen.
- Bahnverschiebungen, Zugänge, Aufgänge usw. Welche Maßnahmen sind geplant?
- Kapazitätserhöhung der S-Bahn-Energieversorgung - Welche Maßnahmen sind geplant?

Zu 2. U-Bahn:

- Infrastrukturverbesserung zur Leistungserhöhung - Welche Maßnahmen sind geplant?
- Grundinstandsetzung in verschiedenen Streckenabschnitten einschl. Einbau zweiter Zugänge (U-Bahn-Ostnetz) - Welche Maßnahmen sind geplant?
- Grundinstandsetzung in verschiedenen Streckenabschnitten (U-Bahn-Westnetz) - Welche Maßnahmen sind geplant?
- Barrierefreier Ausbau von U-Bahnhöfen - Welche Maßnahmen sind geplant?

Zu 3. Straßenbahn:

- Bitte um detaillierten Stand der Planungen und weiteren Zeitplanung der einzelnen Straßenbahnprojekte.

- Grundinstandsetzung in verschiedenen Streckenabschnitten – Welche Maßnahmen sind geplant?
- Barrierefreier Ausbau Straßenbahn – Welche Maßnahmen sind geplant?

4. Sonstige Maßnahmen: Busbeschleunigung

- Welche Maßnahmen sind geplant? Sind die Maßnahmen zur Busbeschleunigung ausreichend finanziert, um den Busverkehr signifikant zu beschleunigen? 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? “

(Die Linke)

d) „Hierzu bitte Bericht, insbesondere zu den geplanten Straßenbahnerweiterungsmaßnahmen und der U-Bahn-Ausbauplanung für neue Strecken und den Voruntersuchungen hierfür.

Wie ist der Sachstand, welche Projekte befinden sich in welchem Stadium? Wie ist die Prioritätensetzung anhand der Prioritätenliste für die einzelnen Investitionen? Bitte diese Priorisierung sowie die aktuellen Zeit- und Maßnahmepläne in der Gliederung wie im Haushaltsplanentwurf unter 1. „S-Bahn“ bis 4. „Busbeschleunigung“ vorgesehen beifügen.

Zu 89113 bitte noch ergänzen, wie viele batterieelektrische Busse in den Jahren 2024 bis 2030 jeweils angeschafft werden sollen, und warum man vom Projekt O-Busse in Spandau Abstand genommen hat.

Bitte weiterhin erläutern inwieweit, bei welchen Haushaltspositionen in welcher Höhe die behindertengerechte Nachrüstung bzw. der Umbau bei Straßenbahnstationen und U-Bahnstationen vorgesehen sind, wie dort die zeitliche und räumliche Umsetzung geplant ist. “

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Hintergründe der Maßnahmen

Die Maßnahmen dienen dem Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf Basis des ÖPNV-Bedarfsplans.

Sachstände der Maßnahmen

Einen Überblick über die Mittelverwendung bietet im Titel 0730/89102 der jährliche Mittelabflussbericht. Der letzte erschien zum 31.10.2022 (Bericht SenUVK - IV C 31 - vom 18. Oktober 2022, rote Nummer 0618). Der Bericht für 2023 befindet sich derzeit in der Erarbeitung und wird zum 31.10.2023 beim Abgeordnetenhaus eingehen. Darüber hinaus ist die konkrete Verwendung der über diesen Titel verausgabten Mittel – welche Mittel in welcher Höhe für welches Projekt an welchen Zuwendungsnehmer gezahlt wurden – in der Transparenzdatenbank des Landes Berlin nachlesbar.

Eine maßnahmenscharfe Sachstandsdarstellung und Auflistung der veranschlagten Teilansätze ist nicht möglich. Die Veranschlagung erfolgt in der in den Erläuterungen zum Titel dargestellten Differenzierung. Die berücksichtigten Einzelmaßnahmen und deren tatsächlicher Mittelbedarf im jeweiligen Haushaltsjahr werden erst im Rahmen der Haushaltsbewirtschaftung durch die konkrete Bewilligung von Zuwendungen im Antragsverfahren konkretisiert. Dies ist vor allem auch abhängig vom jeweiligen konkreten Projektfortschritt, der vielfach durch äußere Einflüsse im Vorfeld für die jeweilige Einzelmaßnahme nur schwer prognostizierbar ist, sich aber über ein Portfolio von ähnlichen Maßnahmen häufig ausgleicht und im Jahresverlauf im Rahmen der Haushaltsbewirtschaftung aussteuern lässt.

Bahnhofsmaßnahmen

Hinsichtlich der mit DB Station & Service abgeschlossenen Rahmenvereinbarung „Bahnhofsmodernisierungsprogramm Berlin“ sowie der darin enthaltenen Maßnahmen wird auf den Bericht 90 verwiesen. Die Übersicht der enthaltenen Maßnahmen ist als Anlage beigefügt. Die folgenden Maßnahmen befinden sich in der baulichen Umsetzung:

- Verlängerung des Bahnsteigdaches am unteren Regionalbahnsteig am Bahnhof Ostkreuz,
- Neubau zusätzlicher Zugänge zur Straßenbahnhaltestelle am Bahnhof Schöneweide,
- die Errichtung von ZIM-Anzeigern (Zuginfomonitore) an verschiedenen Verkehrsstationen sowie
- die Grunderneuerung und der barrierefreie Ausbau der Verkehrsstation Gehrenseestraße.

i2030:

Hinsichtlich i2030 wird auf Bericht 23 verwiesen.

Kapazitätserhöhung S-Bahn-Energieversorgung

Für die anforderungsgerechte Kapazitätserhöhung der S-Bahn-Energieversorgung sind im S-Bahn-Kernnetz 27 zusätzliche Energieversorgungsanlagen erforderlich. In 2022 wurde eine Vereinbarung über die Finanzierung des Baus von 9 zusätzlichen Anlagen nebst der erforderlichen Erweiterung der zugehörigen Fahrleitungsanlagen mit DB Energie und DB Netz geschlossen:

- Gleichrichterunterwerk (GUw), Rixdorfer Straße, Neubau
- Gleichstromkuppelstelle (GKs), Baumschulenweg, Neubau
- GKs, Köllnische Heide, Neubau
- Erweiterung DC-Fahrleitungsanlage Strecke 6007 BOK-BSCF + 6021
- Erweiterung DC-Fahrleitungsanlage Strecke 6006 BOKS-BBDF
- Erweiterung DC-Fahrleitungsanlage Bereich GUw Halensee
- GUw, Tempelhofer Damm, Neubau
- GUw, Hermannstraße, Neubau
- Erweiterung DC-Fahrleitungsanlage Strecke 6020 BNK-BWKRR
- GUw, Nöldnerplatz, Neubau
- GKs, Hackescher Markt, Neubau
- GUw, Hohenzollerndamm, Neubau
- GUw, Witzleben, Neubau

Busbeschleunigung

Zur Unterstützung der ÖPNV-gerechten Ausstattung von LSA im ÖV-Vorrangnetz werden aus dem Titel 0730/89102 die notwendigen Funkempfangs- und -auswerteanlagen der BVG für die einzelnen LSA finanziert.

Folgende Maßnahmen sind beauftragt und werden schrittweise umgesetzt:

- 1 Nennhauser D. / Am Zeppelinpark
- 2 Adlergestell / Otto-Franke-Str.
- 3 Michael-Brückner-Str / Sternd. = TK1
- 4 Rhinstr. / Seddiner Str.
- 5 Falkenberger Ch. / Welsestr.
- 6 Otto-Suhr-Al. / Eosanderstr. - Wilmersdorfer Str.
- 7 Otto-Suhr-Allee (Warburgzeile)
- 8 Danziger Str. - Petersburger Str. / Landsberger Al.
- 9 Platz der Vereinten Nationen (Büschingstr.)
- 10 Frankfurter Tor - Frankfurter Al. - Karl-Marx-Al. / Warschauer Str.
- 11 Karl-Liebnecht-Str. (Schlosspl. - Am Lustgarten)
- 12 Kaiserin-Augusta-Al. / Ilsenburger Str.
- 13 Alt-Mariendorf / Am Heidefriedhof
- 14 Charlottenburger Ch. / Zufahrt Polizei
- 15 Charlottenburger Ch. / Stendelweg
- 16 Charlottenburger Ch. / Rominter Al.
- 17 Spandauer D. / Wiesend.
- 18 Spandauer D. / Reichsstr.
- 19 Pichelsdorfer Str. / Weißenburger Str.
- 20 Wilhelmstr. / Pichelsdorfer Str.
- 21 Klosterstr. - Wilhelmstr. / Seeburger Str.
- 22 Schönwalder Str. / Lynarstr. - Hügelschanze
- 23 Sonnenal. / Wildenbruchstr. - Erkstr
- 24 Sonnenal. / Fuldastr.
- 25 Malteserstr. / Kamenzer D.
- 26 Sachsendamm / A 100 AS - Alboinstr.
- 27 Badstr. / Pankstr. - Prinzenal.
- 28 Nettelbeckpl. - Pankstr. / Reinickendorfer Str.
- 29 Nettelbeckpl. - Reinickendorfer Str. / Gerichtstr.
- 30 Heerstr. / Am Zeppelinpark - Fahrlander Weg
- 31 Reißbeckstr. / Am Heidefriedhof
- 32 Goebenstr. / Kulmer Str.
- 33 Landsberger Al. / Matthiasstr.

Die Bereitstellung der nötigen Finanzmittel stellte bislang kein Hemmnis für die Umsetzung der Busbeschleunigung dar.

U-Bahn-Ausbau-Planung

Hinsichtlich eines Gesamtüberblick zum U-Bahn-Ausbau wird auf den titelübergreifenden Bericht 49 zum Kapitel 0730 verwiesen. Ausführungen zu den U-Bahn-Machbarkeitsstudien erfolgen im Bericht 83 zum Titel 0730/54220, in dem die dafür vorgesehenen Mittel veranschlagt sind. Hinsichtlich der konkreten Planungen wird auf den Bericht 92 zum Titel 0730/68253, in dem die Planungskosten veranschlagt sind, verwiesen.

Straßenbahn-Ausbau-Planung

Der Gesamtüberblick zum Ausbau des Straßenbahn-Netzes ist im titelübergreifenden Bericht 50 zum Kapitel 0730 dargestellt. Darüber hinaus wird auf die ergänzenden Ausführungen zu den im Titel 0730/54220 veranschlagten Mittel für die Grundlagenuntersuchungen (Lph 0/1) im Bericht 83 verwiesen. Hinsichtlich der konkreten Planungen wird auf den Bericht 92 zum Titel 0730/68253, in dem die Planungskosten veranschlagt sind, verwiesen.

Zuschuss für die Beschaffung von Elektrobussen (0730/89113)

In den Jahren 2024, 2025 und 2026 werden 344 Elektro-Gelenkbusse beschafft. Aktuell befindet sich die BVG im Auswahlverfahren für einen geeigneten Hersteller. Eine Zuschlagserteilung ist für Dezember 2023 vorgesehen.

Grundlage für die weiteren Beschaffungen von E-Bussen ist die Fertigstellung der weiteren Betriebshofumbauten. Ohne auf den Betrieb von E-Bussen ausgerichtete Höfe und Werkstätten, können die Fahrzeuge nicht betrieben werden. Im Verkehrsvertrag ist vorgesehen, dass der Ausbau stufenweise erfolgt, um die jeweils aktuellen Erfahrungen bei den Neu- und Umbauten, sowie die Technologieentwicklung bei den Fahrzeugen berücksichtigen zu können. Die haushalterischen Voraussetzungen für die dann jeweils zu schließenden Ergänzungsvereinbarungen zum Verkehrsvertrag werden mit den jeweiligen Haushalten geschaffen. Nach derzeitiger Angebotsplanung müssen ab 2024 1499 E-Busse in Betrieb genommen werden (inkl. der oben genannten).

Eine Ausschreibung für die Entwicklung der Elektro-Doppeldecker inkl. der Beschaffung von Fahrzeugen wird voraussichtlich im Jahr 2024 erfolgen. Voraussetzung hierfür ist Berücksichtigung der angemeldeten VE im Haushaltsgesetz 2024/2025. Es gibt einige Hersteller, die bereits elektrische Doppeldecker produzieren, sie erfüllen jedoch nicht die Berliner Anforderungen. Doppeldecker (auch Diesel-Doppeldecker) sind immer eine Maßanfertigung, weshalb die Ausschreibung inkl. der Entwicklung der Fahrzeuge erfolgt. In einer Machbarkeitsstudie (2021/2022) zur Umstellung der Doppeldecker auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben wurde eine Markterkundung durchgeführt und eine Elektrifizierung der Doppeldecker empfohlen.

O-Bus/Streckenlader:

Ursprünglich war vorgesehen, in Spandau auf zwei Busachsen Doppelgelenkbusse als Batterieoberleitungsbusse (Streckenlader) zu betreiben. Durch eine deutliche Erhöhung der Batteriekapazitäten in den letzten Jahren sind nun auch diese großen Gefäße als reine Batteriebusse verfügbar. Da beide Systeme bei einem Wirtschaftlichkeitsvergleich in etwa gleich abschnitten, die Fle-

xibilität im Betrieb sowie die schnellere Umsetzbarkeit jedoch deutlich für den Batteriebus sprachen, wurde im Lenkungskreis Elektromobilität der Entschluss gefasst, den Streckenlader nicht umzusetzen und stattdessen die gesamte Busflotte mit demselben Ladekonzept (Depot- und Endstellenladung = Flexladung) zu betreiben.

Barrierefreier Ausbau U-Bahn und Straßenbahn

Hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus wird auf den kapitelübergreifenden Bericht 12 verwiesen. Die Mittel für den barrierefreien Ausbau für Straßenbahn-Haltstellen und U-Bahnhöfe sind im Titel 0730/89102 unter den Teilansätzen „Barrierefreier Ausbau Straßenbahn“ (2024: 6,6 Mio. €; 2025: 9,8 Mio. €) bzw. „Barrierefreier Ausbau von U-Bahnhöfen“ (2024: 21,2 Mio. €; 2025: 23,0 Mio. €) veranschlagt.

lfd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Maßnahmenbegründung	Beschreibung der Maßnahme
1	Alt-Reinickendorf	Erweiterung: Bahnsteigverlängerung	Durch den Zulauf von Neufahrzeugen werden zukünftig 8-Wagen-Züge anstatt 6-Wagen-Züge auf der S25 verkehren. Hierfür ist die bauliche Verlängerung des Bahnsteiges notwendig.	Bahnsteigverlängerung auf 152,5 m bauliche Längen(147,5 m Bahnsteignutzlänge) S 25 Bestellung 8-Wagen Züge
2	Altglienicke	Modernisierung Bahnsteig; Bahnsteigdach	Da der S-Bf Altglienicke bislang nur über einzelne Fahrgastunterstände verfügt, soll der Witterungsschutz durch den Neubau eines Bahnsteigdaches erheblich verbessert werden. Der Bahnhof ist vor allem für Pendler von großer Bedeutung (u.a. mit einer großen P+R-Anlage ausgestattet).	Erneuerung Bahnsteig, Neubau Bahnsteigdach (vorerst 30 m Dachlänge kalkuliert, Größe ist noch abschließend festzulegen), Beleuchtung
3	Berlin-Frohnau	Modernisierung Bahnsteigdach, Treppeneinhausung	Das Dach ist 127 m lang, davon sind 81,6 m über LuFV finanzierbar; 45,4 m Finanzierung des Daches über das Land (Bahnsteiglänge: 204m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig . Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Erneuerung Treppenüberdachung
4	Berlin-Gesundbrunnen	Erweiterung Sitzbänke	Erweiterung der Sitzgelegenheiten zur Verbesserung des Wartekomforts für die Reisenden	Neubau Sitzbänke
5	Berlin-Grünau	Modernisierung Personentunnel, Bahnsteigdach	Das Dach ist 173 m +2*7 m Wetterschutzhäuser = 187 m lang davon 166,4 m über LuFV finanzierbar 20,6 m Finanzierung des Daches über Land (Bst.-Länge 208 m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig . Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes. Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile. PU Modernisierung liegt ebenfalls im hohen Interesse des Landes. Maßnahme dient der Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Sicherheit und der Barrierefreiheit, u.a.Handläufe, rutschfester Belag, Kontraststreifen. Anlage wird modernisiert und nach den Kriterien der Barrierefreiheit aufgewertet, PU: 100 % Land Im Gesamtkontext der RV und der Ganzzeitlichkeit der Verkehrsstation ist die Maßnahme notwendig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich.	Gleis 1-2 und 3-4-Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Modernisierung beider Personenunterführungen
6	Berlin-Hermsdorf	Modernisierung Bahnsteigdach	Dach ist 202m lang, davon 81,6m über LuFV finanzierbar, 120,4m Finanzierung des Daches über Land (Bst 204m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes. Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile. Die Maßnahme dient der Verbesserung der Barrierefreiheit, die Anlage wird nach den Kriterien der Barrierefreiheit aufgewertet.	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage,
7	Berlin-Kaulsdorf	Modernisierung Verkehrsstation, Erweiterung Barrierefreiheit-Neubau Südostzugang	Zur Erschließung des südöstlichen Entwicklungsgebietes ist die vorhandene Personenüberführung zu verlängern, sodass ein zusätzlicher Zugang zum S-Bf. Kaulsdorf entsteht. Dieser ist durch einen Aufzug barrierefrei herzustellen. In diesem Zusammenhang erfolgt ebenfalls die Grunderneuerung der Verkehrsstation sowie die Erneuerung der BLA.	Neubau zusätzlicher barrierefreier Zugang, Verlängerung Personenüberführung, Neubau 3. Aufzug, Treppe, Erneuerung Bahnsteig, Bahnsteigdach, Einhausung
8	Berlin-Köpenick	Modernisierung S-Bahnsteig, Bahnsteigdach, Treppeneinhausung	Dach ist 106m lang davon 86,8m über LuFV finanzierbar 19,2m Finanzierung des Daches über Land (Bahnsteig 153m). Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes; Verlängerung Bahnsteigdach über Bestand hinaus ist zu prüfen Dach 100 % sowie nichtbundesfinanzierbare Anteile des Gesamtprojektes für Modernisierung des Bahnsteiges mit Blindenleitstreifen, taktiles Wegeleitsystem, umweltfreundliche Beleuchtung, Einhausung	Erneuerung S-Bahnsteig, Modernisierung und Verlängerung Bahnsteigdach, Erneuerung Einhausung, Beleuchtung

lfd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Maßnahmenbegründung	Beschreibung der Maßnahme
9	Berlin-Marienfelde	Modernisierung Bahnsteig, Personenunterführung, Treppeneinhausung, Herstellen Barrierefreiheit	Maßnahme liegt im Interesse des Landes, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Sicherheit, Kundeninformation. Modernisierung der Personenunterführung liegt ebenfalls im hohen Interesse des Landes. Maßnahme dient der Verbesserung Aufenthaltsqualität, der Sicherheit und der Barrierefreiheit. Im Gesamtkontext der RV und der Ganzzeitlichkeit der Verkehrsstation Maßnahme notwendig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LUFV Mitteln möglich. Landesanteil für nichtbundesfinanzierbare Anteile am Bahnsteig, -dach, Anzeige, Blindenleitstreifen, Aufzüge, Treppen, Personenunterführung, 2 Fahrtreppen	Erneuerung Bahnsteig, Bahnsteigdach, Beleuchtung, Personenunterführung, Treppe, Einhausung, Neubau Aufzüge, Fahrtreppen
10	Berlin-Neukölln	Modernisierung Bahnsteigdach, Personenunterführung	Dach ist 177m lang davon 111m über LuFV finanzierbar, 66m Finanzierung des Daches über Land (Bst 185m), Modernisierung PU gemäß abgestimmten Finanzierungsprämissen ist grundsätzlich zu 100% förderfähig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes. Modernisierung PU gemäß abgestimmten Finanzierungsprämissen ist grundsätzlich zu 100% förderfähig. PU Modernisierung liegt ebenfalls im hohen Interesse des Landes. Maßnahme dient der Verbesserung Aufenthaltsqualität, der Sicherheit und der Barrierefreiheit. Im Gesamtkontext der RV und der Ganzzeitlichkeit der Verkehrsstation ist die Maßnahme notwendig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich.	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Modernisierung Personenunterführung
11	Berlin Ostkreuz	Erweiterung: Verlängerung Bahnsteigdach am unteren Regionalbahnsteig	Für die Fahrgäste ist auf dem Regionalbahnsteig unten (Gl. 1+2) ein Bahnsteigdach zu errichten (ca. 60 m Dachlänge).	Neubau Bahnsteigdach, nur Lp 5 bis 9
12	Berlin-Schöneweide Pbf	Neubau zusätzliche Zugänge zur Tram	Mit Umbau der Tramhaltestelle südlich des S-Bahnhofes ist zur Verbesserung der Umsteigebeziehung zwischen Straßenbahn und S-Bahn ein zusätzlicher Zugang herzustellen.	Neubau zusätzlicher Zugang
13	Berlin Tegel	Erweiterung: Bahnsteigverlängerung	Durch den Zulauf von Neufahrzeugen werden zukünftig 8-Wagen-Züge anstatt 6-Wagen-Züge auf der S25 verkehren. Hierfür ist die bauliche Verlängerung des Bahnsteiges notwendig.	Bahnsteigverlängerung auf 152,5 m bauliche Längen(147,5 m Bahnsteignutzlänge) S 25 Bestellung 8-Wagen Züge
14	Berlin-Tempelhof	Modernisierung Bahnsteigdach, Personenunterführung,	Modernisierung Tragwerk und PU gemäß abgestimmten Finanzierungsprämissen ist grundsätzlich zu 100% förderfähig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes. Modernisierung PU gemäß abgestimmten Finanzierungsprämissen ist grundsätzlich zu 100% förderfähig. PU Modernisierung liegt ebenfalls im hohen Interesse des Landes, ähnliches Beispiel in Karlsruher durchgeführt. Maßnahme dient der Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Sicherheit und der Barrierefreiheit. Maßnahme ist auch im Zusammenhang mit zusätzlichen Zugang zu betrachten. Verbesserung Reisekomfort und Aufenthaltsqualität, ganzzeitliche Betrachtung der Station	Erneuerung Peronentunnel und Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage
15	Berlin-Tempelhof	Neubau 2. Zugang/Ostzugang, Erweiterung Barrierefreiheit	Um die Angebotssituation zu verbessern und einen direkten Zugang zum Tempelhofer Feld sowie der östlich angrenzenden Gebiete zu erhalten, ist ein zweiter Zugang zum S-Bahnhof auf der Ostseite des Tempelhofer Damms zu errichten. Zusätzlich ist die Reaktivierung des stillgelegten U-Bahnzugangs geplant, sodass hier eine neue und direkte Umsteigebeziehung zwischen S-Bahn und U-Bahn entsteht.	Neubau zusätzlicher Zugang, Beleuchtung, Personenunterführung, Personenüberführung, Aufzug, Treppe
16	Berlin-Westkreuz	Modernisierung Bahnsteigdach	Dächer sind in Summe 242 m lang, davon 206 m über LuFV finanzierbar, Rest Finanzierung Land (Bst 1 bis 4 172 m Bst 1/2R 152,5), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämissen ist grundsätzlich zu 100% förderfähig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes	Gleis 1-2 und 3-4: Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage
17	Berlin-Westkreuz	Neubau zusätzlicher Zugang, Erweiterung Barrierefreiheit	Zur besseren Erschließung ist am östlichen Ende der Stadtbahnsteige ein Zugang zum S-Bahnhof geplant. Der Zugang wird mit Aufzügen ausgestattet. Bisher können die Stadtbahnsteige nur über den Ringbahnsteig und den dort vorhandenen Zugang erreicht werden.	Neubau zusätzlicher Zugang, Personenüberführung, Treppe, Beleuchtung

lfd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Maßnahmenbegründung	Beschreibung der Maßnahme
18	Berlin-Zehlendorf	Neubau zusätzlicher Zugang EÜ Teltower Damm, Bahnsteigdach	Dach ist 101m lang davon 61,2m über LuFV finanzierbar 39,8m Finanzierung der Dach über Land (Bst 153m),Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist grundsätzlich zu 100% förderfähig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LUFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes Wunsch des Landes. Landesanteil: Dach nichtbundesfinanzierbare Anteile sowie alle Zusammenhangsmaßnahmen und nicht kreuzungsbedingte Kosten in Verbindung mit der Bestellung EÜ Teltower Damm und Vorsorgemaßnahmen Postplatz: Land 100 % für Bahnsteiganpassungen, Beleuchtungsanpassungen, Zusätzliche Treppe zum S-Bahnsteig, Vorsorgemaßnahmen/Option Fernbahnsteig, Anpassung Wegeleitsystem, Ausstattung, vstl. kreuzungsbeding: Aufzug Teltower Damm, Bahnsteigbrücken	Erneuerung S-Bahnsteig und Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Neubau Aufzüge, Treppen
19	Biesdorf	Modernisierung Bahnsteig, Personenüberführung, Barrierefreiheit	Modernisierung Personenüberführung, gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist grundsätzlich zu 100% förderfähig. Personenüberführung, Modernisierung liegt ebenfalls im hohen Interesse des Landes. Maßnahme dient der Verbesserung Aufenthaltsqualität, der Sicherheit und der Barrierefreiheit. Im Gesamtkontext der RV und der Ganzzeitlichkeit der Verkehrsstation ist die Maßnahme notwendig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Gemäß Wunsch des Landes: Ersetzen des Wetterschutzes mit jeweils 85m Bahnsteigdach auf jedem Bahnsteig (noch anzupassen, da Land unterschiedlich lange Bahnsteigdächer wünscht); Bahnsteigdächer/Wetterschutz: Land 100% Personenüberführung.: Land 100%, Personenüberführung, wird aufgewertet, modernisiert und nach den Kriterien der Barrierefreiheit ausgestattet (U.a Handläufe, Kontraststreifen, rutschfester Belag,etc). Überdachung Personenüberführung, n.n. vorgesehen, ggf. Nachsteuerung, wenn Wunsch des Landes besteht	Erneuerung der Außenbahnsteige gem. Bahnsteigkonzept (l=152,50 m, h=0,96 m, b=5,60 m) Herstellung umfangreiche Barrierefreiheit Erneuerung Beleuchtung Instandsetzung Belag Personenüberführung, mit Treppen und Korrosionsschutz; Umsetzung WSH und Neubau Bahnsteigdach
20	Botanischer Garten	Modernisierung Bahnsteigdach	Dach ist 130m lang davon 55,8m über LuFV finanzierbar 74,2m Finanzierung des Daches über Land (Bst 204m) Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes. Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage
21	Buckower Chaussee	Erweiterung Barrierefreiheit	Um lange Umwege für mobilitätseingeschränkte Personen zu minimieren ist der südliche Zugang Richtung Osten und Westen mit Aufzügen barrierefrei herzustellen.	Neubau zusätzliche Aufzüge, des südlichen Zuganges Richtung Westen Errichtung von Aufzügen am südlichen Zugang
22	Diverse Bahnhöfe	Kundeninformation	Verbesserung der Kundeninformation	Zusätzliche ZIM Anzeiger im Bereich Land Berlin
23	Eichborn-damm	Erweiterung: Bahnsteigverlängerung	Durch den Zulauf von Neufahrzeugen werdenzukünftig 8-Wagen-Züge anstatt 6-Wagen-Züge auf der S25 verkehren. Hierfür ist die bauliche Verlängerung des Bahnsteiges notwendig.	Bahnsteigverlängerung auf 152,5 m bauliche Längen (147,5 m Bahnsteignutzlänge) S 25 Bestellung 8-Wagen Züge
24	Eichborn-damm	Neubau zusätzlicher Zugang	Zur besseren Erschließung der angrenzenden Wohngebiete ist ein zusätzlicher Zugang zum S-Bahnsteig am östlichen Ende des Bahnsteiges herzustellen.	Neubau zusätzliche Personenunterführung (Ostseite) mit Zugängen von Norden und Süden, Neubau Treppen, Einhausung
25	Feuerbachstraße	Modernisierung Bahnsteigdach, Treppeneinhausungen	Dach ist 113m+Überbau von 20m lang davon 65,2-20=45,2m über LuFV finanzierbar 67,8m Finanzierung der Dach über Land (Bahnsteig 163m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes. Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage und Treppeneinhausungen

lfd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Maßnahmenbegründung	Beschreibung der Maßnahme
26	Friedenau	Modernisierung Bahnsteigdach	Dach ist 100m lang davon 61m über LuFV finanzierbar 39m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 230m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes.	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage
27	Gehrenseestraße	Modernisierung Bahnsteig, Bahnsteigdach,	Ganzzeitliche Betrachtung der Verkehrsstation; Leistungen, welche nicht dem Vorhaben FABB 2 zugeordnet werden können, werden in der RV aufgenommen	Erneuerung Bahnsteig und Dach
28	Grünbergallee	Modernisierung Bahnsteig, Bahnsteigdach, Treppeneinhausung	Dach ist 148m lang davon 51m über LuFV finanzierbar 97m Finanzierung des Daches offen (Bahnsteig 180m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig; Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes	Erneuerung Bahnsteig, Bahnsteigdach, Beleuchtung, mit Überdachungen Treppen u. Rampen
29	Johannisthal (Betriebsbahnhof Schönevide)	Erweiterung Barrierefreiheit	Mit der baulichen Entwicklung des südlich angrenzenden Gebietes ist die Nachrüstung eines Aufzuges am vorhandenen Zugang zum S-Bahnhof Johannisthal vorzunehmen.	Neubau zusätzlicher Aufzug
30	Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik	Erweiterung: Bahnsteigverlängerung	Durch den Zulauf von Neufahrzeugen werden zukünftig 8-Wagen-Züge anstatt 6-Wagen-Züge auf der S25 verkehren. Hierfür ist die bauliche Verlängerung des Bahnsteiges notwendig.	Bahnsteigverlängerung auf 152,5 m bauliche Längen(147,5 m Bahnsteignutzlänge) S 25 Bestellung 8-Wagen Züge
31	Lichterfelde Süd	Neubau zusätzlicher Zugang	Zur besseren Erschließung des östlich gelegenen Entwicklungsgebietes ist ein zusätzlicher Zugang vom südlichen Ende des S-Bahnsteiges geplant.	Neubau Verlängerung Personenunterführung, Treppe
32	Mehrower Allee	Modernisierung Bahnsteigdach	Dach ist 142m lang, davon 64,4m über LuFV finanzierbar, 77,6m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 161m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes . Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage
33	Messe Nord / ICC (Witzleben)	Modernisierung Bahnsteigdach, Treppeneinhausungen	Dach ist 171m lang davon 68,4m über LuFV finanzierbar 102,6m Finanzierung der Daches durch Land (Bahnsteig 171m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes Landesanteil für nichtbundesfinanzierte Anteile für Bahnsteigdach, Einhausung, Beleuchtung	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Erneuerung 2 Treppeneinhausungen
34	Mexikoplatz	Modernisierung Bahnsteigdach	Dach ist 115m lang davon 74,5m über LuFV finanzierbar 40,5m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 260m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage
35	Nikolassee	Modernisierung Bahnsteigdach oben und unten	Zwei Dächer 107m/93m ist 200m lang davon 153,6m über LuFV finanzierbar 46,4m Finanzierung der Daches durch Land , Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes Landesanteil für Dachüberlängen und nichtbundesfinanzierte Anteile	Erneuerung Bahnsteigdachhaut beider Dächer nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage

Ifd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Maßnahmenbegründung	Beschreibung der Maßnahme
36	Nöldnerplatz	Neubau zusätzlicher Zugang Modernisierung Bahnsteig, Herstellen Barrierefreiheit	<p>Neue Zuwegung als Zusammenhangsmaßnahme mit der PU-DB Netz AG</p> <p>Liegt im Interesse des Landes, Verbesserung des Reisekomforts, kürzere Wege, Verbesserung Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Sicherheit und Kundeninformation</p> <p>Teile, welche nicht durch LuFV oder ggf. weil die LuFV Mittel nicht zur Verfügung stehen, werden vom Land übernommen. Dach ist 139 m lang, davon 75m über LuFV finanziert; 64m Finanzierung der Dachhaut offen (Bahnsteig 160m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% gefördert; Landesanteil für nichtbundesfinanzierbare Anteile für Bahnsteigdachanpassung, Einhausung, Mittelbahnsteig, Beleuchtung, Hebeanlage Bahnsteig ins Straßennetz, Zugangsbauwerk</p>	<p>Neubau einer Personenunterführung (DB Netz) in Bahnsteigmitte mit barrierefreien Zugängen von der Nord- und Südseite sowie zum Bahnsteig, Erneuerung Bahnsteig, Bahnsteigdach, Beleuchtung, Aufzug, Treppe und Einhausung</p>
37	Plänterwald	Modernisierung Bahnsteig Bahnsteigdach, Personenunterführung, Barrierefreiheit	<p>Dach ist 102m lang davon 51,2m über LuFV finanzierbar 50,8m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 181m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig</p> <p>Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich.</p> <p>Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes</p> <p>Modernisierung PU gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist grundsätzlich zu 100% förderfähig.</p> <p>PU Modernisierung liegt ebenfalls im hohen Interesse des Landes. Maßnahme dient der Verbesserung Aufenthaltsqualität, der Sicherheit und der Barrierefreiheit.</p> <p>Im Gesamtkontext der RV und der Ganzzeitlichkeit der Verkehrsstation Maßnahme notwendig. Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich</p> <p>Landesanteil für Überlängen Dach sowie für nichtbundesfinanzierbare Anteile für Mittelbahnsteig, Beschallung, Beleuchtung, PU</p>	<p>Erneuerung des Bahnsteigs, Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage Modernisierung Personenunterführung, Austausch Aufzug und Fahrtreppen</p>
38	Poelchau-straße	Modernisierung Bahnsteigdach	<p>Dach ist 157m lang, davon 47,4m über LuFV finanzierbar, 109,6m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 162m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig</p> <p>Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich.</p> <p>Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes. Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile.</p>	<p>Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage</p>
39	Prenzlauer Allee	Modernisierung Bahnsteigdach, Personenüberführung, Barrierefreiheit	<p>Modernisierung Tragwerk und Personenüberführung, gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig</p> <p>Maßnahme liegt im Interesse des Landes, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Sicherheit, Zusätzlich Verlängerung des Daches zum 2. Zugang gewünscht</p> <p>Ganzzeitliche Betrachtung der Verkehrsstation</p>	<p>Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Aufzug und Modernisierung Personenüberführung,</p>
40	Prenzlauer Allee	Neubau zusätzlicher Zugang	<p>Zur besseren Erschließung der angrenzenden Wohngebiete ist ein zusätzlicher Zugang zum S-Bahnhof Prenzlauer Allee am westlichen Ende des Bahnsteiges Richtung Norden vorgesehen.</p>	<p>Neubau eines zusätzlichen Zuganges (nord). Beide dann vorhandenen Zugänge werden durch einen Neubau einer Fußgängerbrücke den Zugang / Abgang vom Bahnsteig ermöglichen. Realisierung einer neuen Beleuchtungsanlage für den 2. Zugang, inkl. Fußgängerüberführung</p>
41	Raoul-Wallenberg-Straße	Modernisierung Bahnsteigdach	<p>Dach ist 142m lang, davon 47m über LuFV finanzierbar, 95m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 160m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig</p> <p>Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich.</p> <p>Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes . Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile</p>	<p>Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage</p>

lfd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Maßnahmenbegründung	Beschreibung der Maßnahme
42	Rathaus Steglitz	Modernisierung Bahnsteigdach, Treppenüberdachung	Dach ist 99m lang davon 82,4m über LuFV finanzierbar 16,6m Finanzierung der Daches durch Land (Bahnsteig 206m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes Landesanteil: 100% Für das Bahnsteigdach, es stehen keine LuFV Mittel und EM zur Verfügung	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Erneuerung Treppenüberdachung
43	RE 1 Berlin Ostkreuz Berlin Alexanderplatz	Erweiterung Orientierungszeichen	Mit dem neuen Verkehrsvertrag für das Netz Elbe-Spree werden auf der Strecke des RE1 längere Züge eingesetzt. Um den Halt der Züge gewährleisten zu können, müssen die Regionalbahnsteige durch die Errichtung von Orientierungszeichen verlängert werden.	Bahnsteigverlängerung durch Errichtung von Orientierungszeichen
44	Schönhauser Allee	Modernisierung Bahnsteig, Bahnsteigdach	Dach ist 125m lang davon 98,4m über LuFV finanzierbar 26,6m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 164m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes Landesanteil für nichtbundesfinanzierbare Anteile für Bahnsteig, Bahnsteigdach, Beleuchtung Treppenanlage, Ausstattung, Wegeleitsystem Maßnahme dient der Modernisierung und weitreichenden Herstellung der Barrierefreiheit, u.a. Modernisierung Blindenleitstreifen, Kontraststreifen, rutschfester Belag, intensive Ausleuchtung, Schutzraum unter der Bahnsteigkante, Sicherheitsaspekte	Erneuerung des Bahnsteigs, Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage und Treppen
45	Schöneberg	Modernisierung Bahnsteigdach (Vorortbahnsteigdach)	Dach ist 322m lang davon 128,8m über LuFV finanzierbar 193,2m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 322m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes . Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Erneuerung Treppen
46	Springpfuhl	Modernisierung Bahnsteigdach	Dach ist 160m lang, davon 64m über LuFV finanzierbar, 96m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 160m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Dach in voller Länge zu erhalten, liegt im hohen Interesse des Landes. Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage
47	Sundgauer Straße	Modernisierung Bahnsteig, Bahnsteigdach, Barrierefreiheit	Dach ist 202m lang davon 48,2m über LuFV finanzierbar 153,8m Finanzierung der Daches durch Land (Bst 166m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes. Beleuchtung, anteilige Finanzierung Land gemäß Finanzierungsprämisse für nichtbundesfinanzierte Anteile. Die Maßnahme dient der Verbesserung der Barrierefreiheit, die Anlage wird nach den Kriterien der Barrierefreiheit aufgewertet.	Erneuerung Bahnsteig, Blindenleitstreifen, Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage
48	Waidmannslust	Modernisierung Bahnsteigdach, Treppenüberdachung	Dach ist 106m lang davon 80,8m über LuFV finanzierbar 25,2m Finanzierung der Daches durch Land (Bahnsteig 202m), Modernisierung Tragwerk gemäß abgestimmten Finanzierungsprämisse ist 100% förderfähig Ohne Mitfinanzierung des Landes wird die Maßnahme zurückgestellt oder nur nach Möglichkeiten des Vorhandenseins von LuFV Mitteln möglich. Historisches Dach in voller Länge zu erhalten liegt im hohen Interesse des Landes	Erneuerung Bahnsteigdachhaut nach Komponentenansatz, Modernisierung Tragwerk, Erneuerung Beleuchtungsanlage, Erneuerung Treppenüberdachung
49	Westend	Neubau zusätzlicher Zugang, Erweiterung Barrierefreiheit	Wunsch des Landes, Aufnahme in die LuFV 8.7 erfolgte im Ergebnis des Ländergesprächs 09/2010. Somit gelten nicht mehr die Altlastenregelungen. Deshalb wurde ein Grenzwertnachweis erstellt, der am 20.02.2019 von SenUVK unterzeichnet wurde.	Neubau zusätzlicher Zugang von Südost, Personenüberführung, Aufzug, Treppe, Beleuchtung

Ifd. Nr.	Bahnhof	Projektbezeichnung	Maßnahmenbegründung	Beschreibung der Maßnahme
50	Wollankstraße	Neubau zusätzlicher Zugang	Zur besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs aus Richtung Pankow ist ein zusätzlicher Zugang von Nordosten durch Verlängerung der bestehenden Personenunterführung vorgesehen.	Im Zusammenhang mit der EÜ Erneuerung Wollankstraße erfolgt auf Bestellung des Landes Berlin die Erweiterung der vorhandenen Personenunterführung Richtung Nordost, Durchstich Personenunterführung und Errichtung neuer Zugang Nordostseite

Bericht Nr.: 112

Kreuzungsrecht

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 1

25.09.2023

☎ 925 1065

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

89110 Vorbereitung und Durchführung von Brückenbaumaßnahmen der Deutschen Bahn AG und der Wasserstraßenverwaltung

Folgendes beschlossen:

„Welche Maßnahmen wurden zu welchen Kosten in den Jahren 2022 und 2023 durchgeführt? Welche Maßnahmen sind für die Jahre 2024 und 2025 zu welchen Kosten vorgesehen?“

(CDU/SPD)

„Welche Maßnahmen wurden im DHH 22/23 finanziert und welche Maßnahmen sind in 24/25 geplant? (Bitte tabellarisch mit den erwarteten Kosten)?“

(Die Linke)

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 sich kreuzenden Verkehrswege festzulegen.

Der tabellarischen Übersicht kann entnommen werden, welche Maßnahmen in den Jahren 2022 und 2023 durchgeführt bzw. (teil-)abgerechnet wurden. Die rot hinterlegten Daten stellen weitere, von der DB Netz AG bis Ende des Jahres 2023 angekündigte Abrechnungen dar.

Der tabellarischen Übersicht kann weiter entnommen werden, welche Maßnahmen in den Jahren 2024/2025 momentan zur Abrechnung vorgesehen sind.

Der tatsächliche 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.

Kreuzungsmaßnahme	2022	2023	2024	2025
Eisenbahnkreuzungen:				
Gesundbrunnen - Karow				
EÜ Pankgrafenstr./Bahnhofstr.	350.876	619.514	365.188	
EÜ Wiltbergstraße	591.910	1.140.625	1.782.502	276.578
EÜ Pölnitzweg			93.118	174.597
Ostkreuz - Erkner				
EÜ Treskowallee			1.100.000	
EÜ Hämmerlingstraße (Ost-West-Tr.)			2.402.018	2.403.026
EÜ Bahnhofstraße Köpenick		420.000	2.057.200	2.316.663
Wannseebahn				
EÜ Rubensstraße			100.000	118.081
EÜ Teltower Damm				12.000
Dresdner Bahn				
BÜ Sämtisstraße	407.408		791.071	
BÜ Buckower Chaussee		1.340.000	1.234.995	1.288.691
BÜ Bahnhofstraße Lichtenrade	1.906.307	1.550.438	1.022.819	684.697
BÜ Bahnhofstraße Lichtenrade		207.000		
BÜ Wolziger Zeile/Goltzstraße	55.854	54.408	62.017	11.190
EÜ Attilastraße			800.000	
Ostkreuz				
EÜ Ringbahn/Hauptstraße (KV 2)	17.311		399.323	
EÜ Südkurve/Hauptstraße (KV 4)	19.762		110.000	
EÜ Ringbahn/Tram (KV 1)			300.000	280.804
Wollankstraße - Frohnau				
EÜ Wollankstraße			800.000	2.800.000
Neukölln - Baumschulenweg				
EÜ Niemetzstraße	2.007.262	2.997.272	597.970	743.730
EÜ Niemetzstraße		1.100.000		
Schönholz - Tegel				
EÜ Ollenhauer Straße				2.000.000
EÜ Roedernallee				2.000.000
NEB Heidekrautbahn (BÜ-Maßnahmen)				
km 0,33 Mauerweg			200.000	2.000.000
Lessingstraße			50.000	500.000
Pankow Park			200.000	50.000
Humboldspur				500.000
Friedhof Pankow/CVJM			500.000	400.000
Wilhelmsruher Damm			200.000	500.000
Quickborner Straße			200.000	500.000
Lübarser Weg				200.000
Bahnhofstraße Blankenfelde			200.000	500.000
kleinere Bahnübergangs-Maßnahmen				
Ahrensfelder Chaussee		195.000		
BÜ Brebacher Weg			8.944	
Summe EKrG	5.356.690	9.624.257	15.577.165	20.260.057

Kreuzungsmaßnahme	2022	2023	2024	2025
Kreuzungen Wasserstraße:				
Altglienicker Brücke			200.000	1.276.000
Tegeler Brücke			15.600.000	
Knesebeckbrücke			100.000	638.000
Summe WSV	0	0	15.900.000	1.914.000
Summe gesamt	5.356.690	9.624.257	31.477.165	22.174.057
Summe DHH 2022/23	14.980.947			
Summe DHH 2024/25			53.651.222	
Angemeldet	6.000.000	6.000.000	21.600.000	6.000.000
	12.000.000		27.600.000	

Eintragungen in rot: bis Ende 2023 geplante Zahlungen

Der tatsächliche 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. Der Planansatz bei 0730/89110 wird seit langem mit einem Pauschalansatz i.H.v. aktuell 6 Mio. € p.a. veranschlagt, die VE hingegen betragschaff, damit der Abschluss von Kreuzungsvereinbarungen abgesichert ist. Abhängig eingehender Abrechnungen seitens DB AG und WSV können Ansatz und Abflüsse daher differieren. Das Haushaltsjahr 2024 bildet eine Ausnahme, weil eine Einzelmaßnahme der WSV haushaltsmäßig abgesichert werden muss.

Bericht Nr.: 113

Stettiner Bahn

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV A 3-2

22.09.2023

☎ 925 1292

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

89112 Anteil Berlins am zweigleisigen Ausbau der Stettiner Bahn zwischen Angermünde und Stettin

Folgendes beschlossen:

a) „Weshalb wird das Land Berlin hier finanziell in der genannten Höhe beteiligt? Was ist die vertragliche Grundlage hierfür? “

(CDU/SPD)

b) „Bitte um Bericht zum Stand der Planung.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Antwort zu a und b)

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 hatte sich aufgrund der außerordentlichen Bedeutung der Maßnahme für die Vernetzung mit der Metropolregion Stettin zu einer Mitfinanzierung entschlossen. Die Mitfinanzierung dient insbesondere auch der Realisierung der durchgehenden Zweigleisigkeit, die in den ursprünglichen Planungen der DB Netz AG zunächst nicht vorgesehen war, für eine nachhaltige Entwicklung des Schienenverkehrs jedoch als essentiell anzusehen ist.

Für die Ergänzung des Bundesbedarfsplanvorhabens Angermünde - Grenze D/PL (-Szczecin) um die vollständige Zweigleisigkeit der Strecke wurde zwischen den Ländern Berlin, Brandenburg und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein separater Finanzierungsvertrag in Höhe von 100 Mio. € (hälftig Berlin und Brandenburg) geschlossen. Dieser 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 bildet die vertragliche Grundlage.

Ein Antrag auf europäische Förderung (CEF) ist im Juni 2023 durch die CINEA positiv beschieden wurden. Entsprechend der Finanzierungsvereinbarung vom 17.12.2019 werden die zugewendeten EU-Mittel vorrangig für nicht zuwendungsfähige Kosten eingesetzt. Nachfolgend werden die EU-Mittel für zuwendungsfähige Kosten eingesetzt und mindern den durch die Länder Berlin und Brandenburg zugesicherten Betrag. Daraus folgend wird derzeit entsprechend der Zahlungsplan der Länder durch die DB Netz AG angepasst.

Für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 Angermünde - Passow liegt seit April 2021 der Planfeststellungsbeschluss vor. Der Baubeginn für die Bauhauptleistung ist im Oktober 2021 erfolgt. Die Inbetriebnahme des PFA 1 ist für Dez 2025 vorgesehen.

Für den PFA 2 Passow - Grenze DE/PL ist die Einreichung des Antrages auf Planfeststellung ist im Juni 2022 erfolgt. Aufgrund von Bauzeitverzögerungen wird sich die Inbetriebnahme des PFA 2 nach Information der DB Netz AG um ein Jahr von Dez 2025 auf Dez 2026 verschieben. Grund dafür ist laut DB Netz AG die angespannte Lage bei Planungs- und Ausführungsfirmen, vor allem bedingt durch fehlende Fachkräfte. Außerdem führt die Ausbaustrecke durch ein geschütztes Vogelgebiet. Besonders bedrohte Arten wie Neuntöter, Heidelerche und Schreiadler erfordern bei der Planung aktuell zusätzliche Gutachten.

Bericht Nr.: 114

Beschaffung von Elektrobussen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 25

25.09.2023

☎ 9025 1167

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

89113 Zuschuss für die Beschaffung von Elektrobussen zur Stärkung der schadstoffarmen und klimaschützenden Mobilität

Folgendes beschlossen:

„Wie viele Busse wurden in den Jahren 2022 und 2023 zu welchen Kosten beschafft? Wie viele Busse sollen in den Jahren 2024 und 2025 zu welchen Kosten beschafft werden?

Wann ist mit einer Ausschreibung für elektrisch betriebene Doppeldeckerbusse zu rechnen? Gibt es schon ausreichend Hersteller, die die serienreife erreicht haben?“

(Fraktion CDU/SPD)

„Bitte um Darstellung des E-Bus-Hochlauf-Plans bis 2030 aufgeschlüsselt nach Jahren, vollständiger Finanzierungsbedarf inkl. Betriebshöfe, deren Standorte und Zeitplan für die Umsetzung.“

(Fraktion Grüne)

„Bitte um genaue Darstellung der Inhalte der Pakete 2025+ und 2030.

Mit welchem Hochlauf rechnet der Senat noch in 2024 und in 2025? Welche Vorkehrungen wurden dafür bereits getroffen?

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

Darin bitte auch eine Übersicht zu:

- bisher angefallenen Kosten für Investitionen einzelnen für die Jahre seit 2017 und jeweils eingeworbenen Fördermitteln
- prognostizierten Kosten für Investitionen in Jahresscheiben bis 2030 und jeweils eingeplanten Fördermitteln
- wie und aus welchen Titeln jeweils die Finanzierung erfolgt
- Mehrbedarfe an Fahrzeugen und Personal und daraus entstehende Kosten
- Jährlicher Zulauf an Elektrobussen

Wie sehen die weiteren Schritte und Zeitplanung zur Umstellung der Busflotte der BVG (inkl. Ladeinfrastruktur) aus? Vor welchen wesentlichen Herausforderungen steht der Umstellungsprozess? “

(Fraktion Die Linke)

„Zu 89113 bitte noch ergänzen, wie viele batterieelektrische Busse in den Jahren 2024 bis 2030 jeweils angeschafft werden sollen, und warum man vom Projekt O-Busse in Spandau Abstand genommen hat.“

(Fraktion AfD)

Hierzu wird berichtet:

Über den Stand zur Umstellung des Busverkehrs auf Elektromobilität wird jährlich in einem Bericht an den Hauptausschuss berichtet (dieses Jahr mit der roten Nr. 0560A).

Fahrzeuge:

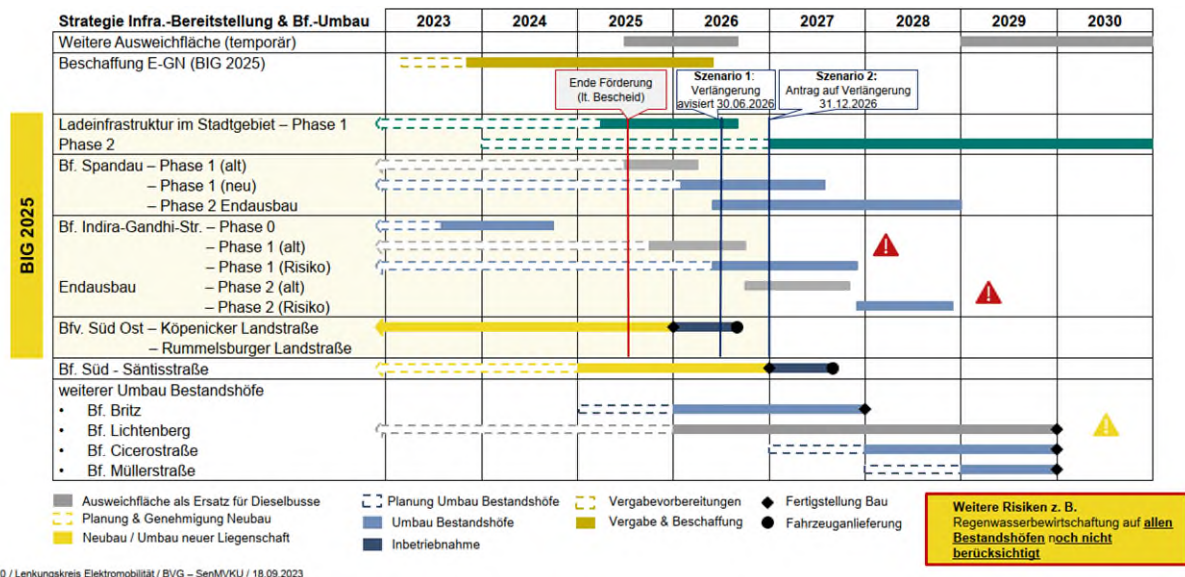
Die Erweiterte Hochlaufphase im Projekt Elektrifizierung der Busflotte ist mit der Inbetriebnahme von 90 E-Eindeckern des Fahrzeugherstellers Ebusco nahezu abgeschlossen. Offen ist die Abnahme von Ladeinfrastruktur für insgesamt 60 Fahrzeuge auf den Betriebshöfen Britz und Cicerostraße.

In den Jahren 2024, 2025 und 2026 werden 344 Elektro-Gelenkbusse beschafft. Aktuell befindet sich die BVG im Auswahlverfahren für einen geeigneten Hersteller. Eine Zuschlagserteilung ist für Dezember 2023 vorgesehen. Aus dieser Beschaffung resultierend sollen in den Jahren 2024, 2025 und 2026 insgesamt 344 vom Bund geförderte Elektro-Gelenkbusse eingeflottet werden. Der Kostenanteil für das Land (Titel 891 13) beträgt bei der Beschaffung dieser Fahrzeuge ca. 45 Mio. EUR. Die BVG finanziert den Dieselbusanteil über die reguläre Fahrplanbestellung und das BMDV stellt bis zu 113 Mio. EUR Förderung für die Fahrzeuge bereit.

Eine Ausschreibung für die Entwicklung der Elektro-Doppeldecker inkl. der Beschaffung von Fahrzeugen wird voraussichtlich im Jahr 2024 erfolgen.. Es gibt einige Hersteller, die bereits elektrische Doppeldecker produzieren, sie erfüllen jedoch nicht die Berliner Anforderungen. Doppeldecker (auch Diesel-Doppeldecker) sind immer eine Maßanfertigung, weshalb die Ausschreibung inkl. der Entwicklung der Fahrzeuge erfolgt. In einer Machbarkeitsstudie (2021/2022) zur Umstellung der Doppeldecker auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben wurde eine Markterkundung durchgeführt und eine Elektrifizierung der Doppeldecker empfohlen.

Betriebshöfe:

Der Bau von zwei Neubaubetriebshöfen (Betriebshofverbund Süd-Ost und Säntisstraße) wurde bereits initiiert. Bis zum Jahr 2030 werden auch alle sechs Bestandsbetriebshöfe (Indira-Gandhi-Straße, Müllerstraße, Lichtenberg, Britz, Cicerostraße und Spandau) für den Betrieb von Elektrobusen umgerüstet. Der Zeitplan für die Umstellung ist in nachfolgender Grafik abgebildet.



Ladeinfrastruktur:

In der ersten Phase bis 2026 werden 80 Ladepunkte an 40 Endstellen errichtet. Die Ausschreibung für die Planung und Bauausführung durch ein Totalunternehmen wird September 2023 veröffentlicht. Es wurden drei Pilotendstellen in Marzahn-Hellersdorf ausgewählt, an denen die Ladeinfrastruktur zuerst aufgebaut wird. In der zweiten Phase bis 2030 werden alle weiteren, notwendigen Ladepunkte aufgebaut. Insgesamt sind bis zu 260 Ladepunkte erforderlich.

O-Bus/Streckenlader:

Ursprünglich war vorgesehen, in Spandau auf zwei Busachsen Doppelgelenkbusse als Batterieoberleitungsbusse (Streckenlader) zu betreiben. Durch eine deutliche Erhöhung der Batteriekapazitäten in den letzten Jahren sind nun auch diese großen Gefäße als reine Batteriebusse verfügbar. Da beide Systeme bei einem Wirtschaftlichkeitsvergleich in etwa gleich abschnitten, die Flexibilität im Betrieb sowie die schnellere Umsetzbarkeit jedoch deutlich für den Batteriebus sprechen, wurde in einem Lenkungskreis Elektromobilität der Entschluss gefasst, den Streckenlader nicht umzusetzen und stattdessen die gesamte Busflotte mit demselben Ladekonzept (Depot- und Endstellenladung = Flexladung) zu betreiben.

Die barrierefreie Umstellung von Haltestellen ist nicht Teil der Dekarbonisierung der Busflotte und somit nicht Teil des Titels 89113.

Wesentliche Herausforderungen:

Nach der erfolgreichen Umsetzung der Erweiterten Hochlaufphase ist nun die Serieninbetriebnahme von Fahrzeugen vorgesehen. Wesentliche Herausforderungen werden jedoch bei folgenden Themen gesehen:

Herausforderung	Kritikalität	Status
Personal- und Fachkräftemangel	Aktuell hoch, künftig hoch	
Verzögerung beim Bau von (Lade-)Infrastruktur	Aktuell hoch, künftig hoch	
Baupreissteigerungen und Zinssteigerungen	Aktuell hoch, künftig hoch	
Lange Genehmigungsprozesse für Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet; <u>Gegenmaßnahme</u> Musterprozess mit Bezirken bereits eingeleitet	Aktuell hoch, künftig mäßig	
Keine weitere Bundesförderung für Berliner Busse deutet sich in den aktuellen Förderaufrufen an	Aktuell hoch, künftig hoch	
Notwendigkeit der Digitalisierung verschiedenster Prozesse für effizienten Einsatz der Fahrzeuge und Ausgleich des Personalmangels	Aktuell hoch, künftig hoch	
Lieferkettenengpässe durch Pandemie und Krieg	Aktuell hoch, künftig gering	
Lange Fahrzeuglieferzeiten durch höhere Nachfrage	Aktuell gering, künftig mäßig	
Weitere notwendige Maßnahmen/Finanzierung zur Regenwasserrückhaltung auf den Betriebshöfen	Aktuell mäßig, künftig hoch	
z. T. mäßiger Rückhalt für Elektrifizierung bei der BVG erschwert Prozesse	Aktuell hoch, künftig mäßig	

Hochlauf und Kosten:

Die Dekarbonisierung ist vertraglich geregelt auf zwei unterschiedliche Arten finanziert, eine sogenannte Vertragsfinanzierung über AfA und Zins über den jeweiligen Abschreibungszeitraum (aus 540 45) und die Direkterstattung der Mehrkosten der Investitionen für Busse und Ladeinfrastruktur (aus 891 13)

In der nachfolgenden Tabelle ist dargestellt:

- Wie viele batterieelektrische Busse nach Bustyp in den Jahren 2017-2030 angeschafft wurden/werden
- Die Investitionskosten für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur, die über den Titel 89113 abgerechnet werden
- Die Investitionskosten für Betriebshöfe, die über den Titel 54045 abgerechnet werden. Die Rückerstattung der Kosten für die Betriebshöfe erfolgt über eine Abschreibungsrückzahlung (Zeitraum 33 Jahre) und den zu leistenden Zinsen an die BVG.
- Die Betriebskosten für die Dekarbonisierung bis 2030.
- Die bereits akquirierte Bundesförderung (aktuell keine weitere in Aussicht)
- Der Personal- und Fahrzeugmehrbedarf aufgrund der Dekarbonisierung.

	Titel	IST								PLAN (hier „risikominimiertes Szenario“)						
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
	Fahrzeugbeschaffungen															
	E-Doppeldecker													225	227	
	E-Eindecker			30	90			90				30	30	67	39	
	E-Gelenkbusse				17				10	90	244	150	210	60	43	
	E-Doppelgelenkbusse											20				
	Summe Fahrzeuge			30	107			90	10	90	244	200	240	352	309	
Kosten in Mio. EUR	89113	Invest in Fahrzeuge (Anteil Land)			5,7	23,3			11,3	1,0	11,9	32,7	95,6	109,3	139,6	145,2
		Invest in Infrastruktur (Anteil Land)			4,3	8,9			12,0	12,1	51,9	89,5	59,2	61,9	186,0	48,4
	54045	Invest (anteilig AfA + Zinsen)					0,5	0,6	2,0	5,1	9,1	17,4	27,4	32,4	38,7	45,1
		Betriebskosten				1,6	5,4	13,2	13,2	17,1	28,6	46,1	35,0	28,7	47,3	32,9
		Förderung Bund			5,6	22,7			16,7	8,0	56,5	93,6	2,6 ^{1*}	2,6 [*]	1,1 [*]	1,1 [*]
		Personalmehrbedarf (Personen) ²							141	156	225	296	331	346	377	399
	54045	Personalmehrbedarf (Kosten),							8,9	10,0	14,4	19,0	21,6	23,1	25,6	27,8
		Fahrzeugmehrbedarf (Anzahl)							11		4	12	8	11	17	17
		Fahrzeugmehrbedarf (Anzahl Fahrzeuge, kumuliert)							11	11	15	27	35	46	63	89
		Fahrzeugmehrbedarf (Kosten Invest)							3,7		1,7	5,3	3,5	4,8	6,3	6,3
	Fahrzeugmehrbedarf (Kosten Betrieb) ³							1,4	1,6	1,8	2,6	3,3	3,7	5,2	6,7	

¹ * Bundesförderung wird jährlich von AfA + Zinsen abgezogen, wird aber tatsächlich im Jahr 2026 ausgezahlt

² Fahrpersonal, Betrieb neue Höfe, Betrieb Infrastruktur, Betrieb Leitstelle etc.

³ Fahrpersonal bereits in Kosten Personalmehrbedarf enthalten

Maßnahmenpakete:

Für die Dekarbonisierung der Busflotte entstehen für das Land Kosten von ca. 1,8 bis 2,5 Mrd. EUR (Finanziert über Titeln 540 45 und 891 13), abzüglich anderer Finanzierungen wie Bundesfördermittel und Erlöse aus dem THG-Quotenhandel. Die schrittweise Umsetzung wird in Maßnahmenpakete gegliedert:

- Basispaket: 330 Mio. EUR (bereits gesichert)
- Paket 2025: 350 Mio. EUR (bereits gesichert)
- Paket 2025+: ca. 370 Mio. EUR (Vereinbarung mit BVG noch abzuschließen, VE angemeldet in Titeln 54045 und 89113)
- Paket 2030a: ca. 575 Mio. EUR (Vereinbarung mit BVG noch abzuschließen, VE angemeldet in Titeln 54045 und 89113)
- Paket 2030b: ca. 500 Mio. EUR (Vereinbarung mit BVG noch abzuschließen, über künftige Haushalte abzusichern)

Die unter dem Titel 54045 angemeldete VE in Höhe von 10 Mrd. EUR bezieht sich nicht allein auf die Dekarbonisierung der Busflotte, sondern auf die Umsetzung des Verkehrsvertrags von Land und BVG. Hierunter sammelt sich das gesamte ÖPNV-Angebot der BVG in Berlin. Näheres zur Belegung der VE im Titel 54045 ist dem Bericht zu diesem Titel zu entnehmen.

Bislang sind allein Mittel für das Basispaket und Paket 2025 gebunden. Folgende Maßnahmen werden im Paket 2025 umgesetzt, wobei nur die Mehrkosten der Fahrzeuge und die Ladeinfrastruktur aus 891 13 finanziert werden. :

Paket 2025:

- (1) Neubau des Betriebshofverbund Süd-Ost** für den Betrieb von 280 Elektrobussen auf den Standorten Köpenicker Landstraße und Rummelsburger Landstraße
- (2) Neubau Betriebshof Säntisstraße** für den Betrieb von 230 Elektrobussen
- (3) Teilumbau Betriebshof Indira-Gandhi-Straße:** Erhöhung der Elektrobustellplätze von 167 auf 313
- (4) Teilumbau Betriebshof Spandau:** Schaffung von Abstell- und Werkstattkapazität für den Betrieb von 110 Elektrobussen
- (5) Ladeinfrastruktur an Endstellen:** 80 Ladepunkten an Endstellen
- (6) Beschaffung von 344 Elektrofahrzeugen**
- (7) Studien und Entwicklung:** Studien ab 2025 zur Optimierung des Einsatzes von Elektrobussen
- (8) Betriebssoftware und Leitstelle für Ladeinfrastruktur**
- (9) Betriebshof Alt-Friedrichsfelde als Ausweichfläche für Dieselbusse**

Paket 2025+ im Haushaltsentwurf des Senats in den VE für 54045 und 891 13 enthalten)

(1) Betriebskosten für alle Investitionen des Pakets 2025

(2) Endausbau Betriebshof Indira-Gandhi-Straße

(3) Beschaffung von 20 Doppelgelenkbussen

Paket 2030 (als VE im Haushalt angemeldet)

Angemeldet:

(1) Beschaffung von ca. 330 Elektrobussen zur Vollausrüstung der Neubaubetriebshöfe Süd-Ost und Säntisstraße

(2) Entwicklung und Beschaffung von ca. 450 Elektro-Doppeldeckern

(3) Umbau bzw. Endausbau der Bestandsbetriebshöfe Müllerstraße, Lichtenberg, Cicerostraße, Britz, Spandau

Über künftige Haushalte bis zum Abschluss der Umstellung bis 2030 sind zu sichern:

(4) Umstellung der verbleibenden Dieselflote auf Elektrobusse (5) Aufbau der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet

Bericht Nr.: 115

Ersatzinvestitionen BVG

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 53

22.09.2023

☎ 9025-1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

89114 Zuschüsse an die BVG für Ersatzinvestitionen des ÖPNV (Verkehrsvertrag)

Folgendes beschlossen:

„In welcher Höhe schlägt sich die künftige Finanzierung über den Verkehrsvertrag in den Verkehrsvertragszahlungen nieder? Worin bestehen Vor- und Nachteile der Finanzierung über den Verkehrsvertrag?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

„In welcher Höhe schlägt sich die künftige Finanzierung über den Verkehrsvertrag in den Verkehrsvertragszahlungen nieder?“

Der Verkehrsvertrag zwischen BVG und dem Land Berlin sieht neben direkten Zuschüssen zu Ersatzinvestitionen in Form einer so genannten „Sonderfinanzierung“, die in der Vergangenheit und im Entwurf des Doppelhaushalts 2024/2025 über Kapitel 0730, Titel 89102 abgebildet wurde/wird auch die Möglichkeit der so genannten „Verkehrsvertragsfinanzierung“ vor.

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 auch den Aufwand für Abschreibungen und Zinsen (sog „Verkehrsvertragsfinanzierung“) für Ersatzinvestitionen, 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 (Kapitel 0730, Titel 89118), für die verkehrsvertragsfinanzierten 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 (Kalkulationsblatt) des BVG-Verkehrsvertrags sind in den Jahren 2024

und 2025 erwartete Kosten im Umfang von 108,5 Mio. Euro bzw. 79,9 Mio. Euro für vertragsfinanzierte Ersatzinvestitionen einkalkuliert.

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.

Da aus den vorgenannten Gründen keine separate Vergütung von vertragsfinanzierten Ersatzinvestitionen erfolgt, sondern diese ein Bestandteil der vertraglichen Vergütung sind, wurden die in den Jahren 2021 bis 2023 zur Verfügung stehenden Mittel im Titel 0730/89114 im Rahmen der Deckungsfähigkeit dem Titel 0730/54045 zugeführt, aus dem die vertragliche Vergütung geleistet wird. Insofern wird mit dem Entwurf zum Doppelhaushalt 2024/2025 - in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Finanzen - der Anteil an verkehrsvertragsfinanzierten Ersatzinvestitionen nicht erhöht, sondern die bisherige vertragliche Praxis auch im Haushaltsplan nachvollzogen und die verkehrsvertragsfinanzierten Ersatzinvestitionen in einem konsumtiven Titel abgebildet. Auswirkungen auf die Höhe der verkehrsvertraglichen Zahlungen an die BVG ergeben sich dadurch nicht.

Eine Beibehaltung des Titels ist dennoch notwendig, da er Bestandteil eines Deckungskreises ist (siehe Deckungsvermerk) und weil die im Jahr 2020 eingegangene Verpflichtungsermächtigung (VE) in diesem Titel der Finanzierung des BVG-Verkehrsvertrags 2020 bis 2035 dient. Auch wird so für die Zukunft die Möglichkeit erhalten, im Rahmen des Verkehrsvertrages die Fahrzeugbeschaffung flexibel auch als Zuwendung auszugestalten.

„Worin bestehen Vor- und Nachteile der Finanzierung über den Verkehrsvertrag?“

Bei der Sonderfinanzierung werden Investitionen im zeitlichen Zusammenhang mit der Anschaffung ganz oder teilweise durch das Land Berlin finanziert. Die BVG bildet in dieser Höhe einen Sonderposten spiegelbildlich zur Abschreibung, so dass die sonderfinanzierte Investition dann kostenneutral ist. Bei der Verkehrsvertragsfinanzierung beschafft die BVG mit eigenen Mitteln ein Investitionsgut und das Land trägt dann die daraus anfallenden Kapitalkosten, die Absetzung für Abnutzung und die Zinsen.

Für das Land Berlin können - je nach Investition und Rahmenbedingungen - beide Formen der Finanzierung vorteilhaft sein. Sonderfinanzierungen sind kostengünstiger, da hier keine externen Finanzierungskosten anfallen, dafür ist aber der beabsichtigte Investitionsbetrag bereits zur Anschaffung fällig. Bei der Verkehrsvertragsfinanzierung verteilt sich die finanzielle Last aus der Anschaffung und Finanzierung der Investition in gleichmäßigen Anteilen auf die Nutzungsdauer, die Last in den einzelnen Haushaltsjahren sinkt dadurch deutlich. Allerdings sind hier die Finanzierungskosten mitzutragen, die i.d.R. höher liegen, als die Landeskonditionen bei einer Sonderfinanzierung.

Bericht Nr.: 116

Beschaffung von Schienenfahrzeugen bei der BVG

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 57

25.09.2023

☎ 9025 1633

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

89118 **Zuschüsse an die BVG für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen**
54045 **Leistungen des innerstädtischen ÖPNV**

Folgendes beschlossen:

a) „Wie viele Straßenbahnfahrzeuge sind bereits beschafft worden und wie viele sollen bis wann und zu welchen Kosten beschafft werden? Wie viele U-Bahnfahrzeuge sind beschafft worden und wie viele sollen bis wann und zu welchen Kosten beschafft werden?“

(CDU/SPD)

b) „In welcher Höhe schlägt sich die künftige Finanzierung über den Verkehrsvertrag in den Verkehrsvertragszahlungen nieder? Worin bestehen Vor- und Nachteile der Finanzierung über den Verkehrsvertrag?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Zur Frage a) „Wie viele Straßenbahnfahrzeuge sind bereits beschafft worden und wie viele sollen bis wann und zu welchen Kosten beschafft werden? Wie viele U-Bahnfahrzeuge sind beschafft worden und wie viele sollen bis wann und zu welchen Kosten beschafft werden?“

Die im Rahmen des BVG-Verkehrsvertrages erfolgten bzw. finanziell abgesicherten Beschaffungen im Zeitraum 2020 bis 2030 werden in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Insgesamt sind es 142 Straßenbahnfahrzeuge und 1.074 U-Bahn-Wagen (Sockel). Erforderliche Fahrzeuge für die geplanten Straßenbahnneubaustrecken mit Inbetriebnahme ab Ende der 2020er Jahre sowie für U-Bahn-Neubaustrecken sind mit dem jeweiligen Beschluss zum Bau der Strecken zu beschaffen und zu finanzieren (Optionen).

Aufgrund von Lieferverzögerungen sind insbesondere für die Jahre 2023/24 die geplanten Fahrzeugzuläufe nach Auskunft der BVG noch nicht sicher. Gemäß Abstimmungen zwischen der BVG

und dem Aufgabenträger im Jahr 2022 sollen zudem angesichts der zu erwartenden Nachfragesteigerung im Straßenbahnnetz weniger kurze Straßenbahnen (30 m Länge) und mehr Straßenbahnen mit hoher Kapazität (50 m Länge) beschafft werden. Für Linien mit geringer Nachfrage werden bestehende kurze Straßenbahnen ertüchtigt, wodurch der Beschaffungsbedarf gegenüber vorherigen Planungen insgesamt gesunken ist.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Summe
U-Bahn (Anzahl Wagen, nur Sockel)												
BR IK Direktbeschaffung	48	8										56
ZSFB Mindestabruf Kleinprofil				16	96	28			72	50		262
ZSFB Mindestabruf Großprofil				16	96	124	108					344
ZSFB 1. und 2. Lieferoption Großprofil							36	134	68	74	100	412
Summe	48	8		32	192	152	144	134	140	124	100	1.074
Straßenbahn (Anzahl Fahrzeuge, nur Sockel)												
4. Option Flexity	17 +4*	2										17 +4*
Zusatzbeschaffung Flexity		12	9									21
ZSFB Mindestabruf					6	9	16	16	16	2		65
Weitere Beschaffungen									11	28		39
Summe	17	14	9		6	9	16	16	27	30		142

* Zulauf von 4 Fahrzeugen bereits Ende 2019

ZSFB = Zukunftssichere Fahrzeugbeschaffung

Stand 4/2023

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	68,4	11,4										79,8
ZSFB Mindestabruf Kleinprofil				26,8	160,8	46,9			120,6	83,7		438,8
ZSFB Mindestabruf Großprofil				28,9	173,3	223,8	194,9					620,9
ZSFB 1. und 2. Lieferung Großprofil							66,2	246,5	125,1	136,1	184,0	758,0
Summe	68	11	0	56	334	271	261	247	246	220	184	1.898
Straßenbahn (in Mio. Euro, nur Sockel)												
4. Option Flexity	53,9	11,5										65,4
Zusatzbeschaffung Flexity		40,8	30,6									71,4
ZSFB Mindestabruf					31,1	46,7	83,0	83,0	83,0	10,4		337,0
Weitere Beschaffungen									68,3	172,9		241,2
Summe	54	52	31	0	31	47	83	83	151	183	0	715

Zur Frage b) „In welcher Höhe schlägt sich die künftige Finanzierung über den Verkehrsvertrag in den Verkehrsvertragszahlungen nieder?“

Das abgestimmte und im Verkehrsvertrag 2020 bis 2035 mit der BVG vereinbarte Beschaffungsprogramm der ZSFB sieht ab dem Jahr 2022 vor, dass sämtliche Neufahrzeuge über eine Kreditfinanzierung beschafft werden, wobei jederzeit auch Fahrzeuge über eine Zuwendung direkt finanziert werden können.

In den Jahren 2020 und 2021 wurden die beschafften Schienenfahrzeuge zum Großteil aus Mitteln des Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) finanziert und nur zu einem kleinen Teil Anzahlungen für Abschreibungen und Zinsen an die BVG geleistet.

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 (Wirkung ab 2026 bzw. 2030) sowie nach Vertragsende 2035 erfolgt eine Abrechnung der tatsächlich entstandenen Kapitalkosten inkl. einer Anpassung der Zahlbeträge für den darauffolgenden Zeitraum.

Für den Zeitraum 2022 bis einschließlich 2025 betragen die Anzahlungen für Abschreibungen rd. 55,2 Mio. Euro pro Jahr und für Zinsen rd. 18,5 Mio. Euro pro Jahr. Diese Beträge wurden in den Jahren 2022 und 2023 aus dem Titel 0730/89118 an die BVG geleistet. Insofern wird mit dem Entwurf zum Doppelhaushalt 2024/2025 - in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Finanzen -

der Anteil an durch die BVG kreditfinanzierten Schienenfahrzeugbeschaffungen nicht erhöht, sondern die bisherige vertragliche Praxis auch im Haushaltsplan nachvollzogen und die durch die BVG kreditfinanzierten Schienenfahrzeugbeschaffungen in einem konsumtiven Titel abgebildet. Auswirkungen auf die Höhe der verkehrsvertraglichen Zahlungen an die BVG ergeben sich dadurch in den Jahren 2024 und 2025 nicht.

Eine Beibehaltung des Titels ist dennoch notwendig, da er Bestandteil eines Deckungskreises ist (siehe Deckungsvermerk) und weil die im Jahr 2020 eingegangene Verpflichtungsermächtigung (VE) in diesem Titel der Finanzierung des BVG-Verkehrsvertrags 2020 bis 2035 dient. Auch wird so für die Zukunft die Möglichkeit erhalten, im Rahmen des Verkehrsvertrages die Fahrzeugbeschaffung flexibel auch als Zuwendung auszugestalten.

Zur Frage b) „Worin bestehen Vor- und Nachteile der Finanzierung über den Verkehrsvertrag?“

Bei der Sonderfinanzierung werden Investitionen im zeitlichen Zusammenhang mit der Anschaffung ganz oder teilweise durch das Land Berlin finanziert. Die BVG bildet in dieser Höhe einen Sonderposten spiegelbildlich zur Abschreibung, so dass die sonderfinanzierte Investition dann kostenneutral ist. Bei der Verkehrsvertragsfinanzierung beschafft die BVG mit eigenen Mitteln ein Investitionsgut und das Land trägt dann die daraus anfallenden Kapitalkosten, die Absetzung für Abnutzung und die Zinsen.

Für das Land Berlin können – je nach Investition und Rahmenbedingungen – beide Formen der Finanzierung vorteilhaft sein. Sonderfinanzierungen sind kostengünstiger, da hier keine externen Finanzierungskosten anfallen, dafür ist aber der beabsichtigte Investitionsbetrag bereits zur Anschaffung fällig. Bei der Verkehrsvertragsfinanzierung verteilt sich die finanzielle Last aus der Anschaffung und Finanzierung der Investition in gleichmäßigen Anteilen auf die Nutzungsdauer, die Last in den einzelnen Haushaltsjahren sinkt dadurch deutlich. Allerdings sind hier die Finanzierungskosten mitzutragen, die i.d.R. höher liegen, als die Landeskonditionen bei einer Sonderfinanzierung.

Bericht Nr.: 117

Spreetunnel Friedrichshagen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 53

22.09.2023

☎ 9025-1636

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

89211 Zuschuss für Investitionen zur barrierefreien Querung der Spree am Spreetunnel Friedrichshagen

Folgendes beschlossen:

a) „Warum entfällt der Titel? Wie soll die barrierefreie Querung alternativ realisiert werden?“

(Bündnis 90/ Die Grüne)

b) „Warum fällt der Titel weg? Welches alternative Verkehrskonzept hat der Senat?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Zur Umsetzung einer Fährverbindung ist es notwendig, an beiden Ufern Anlegestelle einzurichten. Alle in diesem Bereich in Frage kommenden Stellen für den Zugang zum Wasser befinden sich auf Privatgrundstücken.

Auf der Friedrichshagener Uferseite kommt hinzu, dass bei einem der Grundstücke Dienstbarkeiten bestehen, d. h. die Eigentümerin/der Eigentümer kann nur im Einvernehmen mit den Berechtigten eine Nutzung des Uferstreifens gestatten.

Derzeit scheitern alle möglichen Lösungen für den Bau eines Fähranlegers an der fehlenden Zustimmung der Grundstückseigner bzw. Rechteinhaber. Auch eine Lösung mit Zugang über das Gelände der ehemaligen Brauerei kann nur im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens durch den Bezirk erreicht werden, die Bemühungen blieben jedoch ebenfalls erfolglos. Aufgrund fehlender Möglichkeiten zum Bau oder zur Mitnutzung von Anlegern ist eine Realisierung derzeit nicht möglich.

Der Entscheidung zur Umsetzung einer Fährverbindung ging eine Alternativenbetrachtung voraus. Es obliegt dem Baulastträger des nicht barrierefreien Bauwerks das weitere Verfahren u.a. bzgl. zuvor nachrangig eingeordneter Alternativen zu prüfen.

Bericht Nr.: 118

Zuwendungsbescheide ÖPNV

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV C 31

25.09.2023

☎ 925-1376

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0730 - Verkehr -

Zuwendungsbescheide zum ÖPNV-Förderprogramm

Folgendes beschlossen:

„Bitte genauer darstellen.“

(CDU/SPD)

Hierzu wird berichtet:

Aus dem Kapitel 0730 werden Zuwendungen für die Planung und Durchführung von Investitionsvorhaben im ÖPNV gemäß StEP MoVe, und NVP/ ÖPNV-Bedarfsplan an verschiedene Zuwendungsempfänger (z.B. BVG, DB, NEB, HVLE etc.) ausgereicht. Dies geschieht mit Hilfe von Zuwendungsbescheiden bzw. Zuwendungsverträgen.

Gezahlt werden diese per Bescheid oder Vertrag bewilligten Mittel ausfolgenden Titeln des Kapitels 0730:

- 68234 - „Zuschüsse für Planungsleistungen“
- 68235 - „Zuschuss an die Deutsche Bahn AG aus Finanzierungsvereinbarungen für Neubauvorhaben“
- 68253 - „Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben“
- 89102 - „Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“

Die Höhe der jährlichen Zuwendungen wird in der Transparenzdatenbank des Landes Berlin veröffentlicht.


Einen Überblick über die Mittelverwendung bietet im Titel 0730/89102 „Zuschüsse für Investitionen des ÖPNV“ der jährliche Mittelabflussbericht. Der letzte erschien zum 31.10.2022 (Bericht SenUVK - IV C 31 - vom 18. Oktober 2022, rote Nummer 0618). Der Bericht für 2023 befindet sich derzeit in der Erarbeitung und wird zum 31.10.2023 beim Abgeordnetenhaus eingehen.

Bericht Nr.: 119

Brücken

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V C

22.09.2023

 90254 7400

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Wieviel Personal steht für die Sanierung und den Neubau von Brücken zur Verfügung (nach Stellenplan und tatsächlich)? Warum und wie lange sind Stellen nicht besetzt? Welche Brückensanierungen oder -neubauten müssen aufgrund der Personalsituation zeitlich nach hinten verschoben werden? Wie gedenkt die Senatsverwaltung die Personalsituation im Tiefbau zu verbessern?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Für die Instandsetzung und den Neubau von Brücken stehen lt. Stellenplan 58 Stellen zur Verfügung, tatsächlich besetzt sind 53 Stellen.

Vakanzen entstehen durch planbare, aber insbesondere durch nicht planbare Fluktuation. Die Dauer einer Vakanz kann pauschal nicht beantwortet werden, da sie von mehreren Parametern abhängig ist (u. a. Kündigungsfristen). Grundsätzlich werden alle Stellen zeitnah ausgeschrieben. Aufgrund der kritischen Arbeitsmarktsituation müssen einige Stellen jedoch wiederholt ausgeschrieben werden, da keine geeigneten Bewerbungen eingehen oder Bewerbungen aus wirtschaftlichen Gründen (Gehaltsvorstellungen entsprechen nicht den Möglichkeiten des TV-L) zurückgezogen werden.

Derzeit werden ca. 50 anstehende Brückensanierungen oder -neubauten personalbedingt zeitlich nach hinten geschoben.

Bei der Entscheidung, welche Brückensanierungen oder -neubauten verschoben werden, erfolgt eine Priorisierung unter Berücksichtigung der aktuellen Zustandsnote, der verkehrlichen Bedeutung und Abschätzung der festgestellten baulichen Mängel.

Das entwickelte und in der Pilotphase befindliche digitale Erhaltungsmanagementsystem Ingenieurbauwerke (EMS-I) unterstützt die Priorisierung.

Um die Personalsituation zu verbessern, bildet die Abteilung Tiefbau seit mehreren Jahren Bauingenieurinnen und Bauingenieure im Rahmen des dualen Studiums aus und bietet die Möglichkeit einer Beschäftigung für Studierende im Masterstudiengang, um so Personal frühzeitig zu binden und Nachwuchskräfte selbst auszubilden. Außerdem fungiert die Abteilung Tiefbau als Ausbildungsbehörde für das technische Referendariat in der Fachrichtung Stadtbauwesen.

Zudem nimmt die Abteilung Tiefbau an Messen teil, ist mit den Hochschulen verknüpft und stellt die Arbeit im Rahmen von Vorträgen vor und beteiligt sich an Formaten wie dem Girls Day.

Ein schrittweiser weiterer Personalaufbau ist in diesem Bereich für den dauerhaften Abbau des entstandenen Instandsetzungsrückstaus weiter notwendig.

Bericht Nr.: 120

Straßenbau- und Brückenprojekte

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B und V C

22.09.2023

☎ 90254 7200/7400

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Welche Änderungen gab es im Vergleich zur mittelfristigen Finanzplanung 2022-2026? Welche Projekte wurden vorgezogen, welche nach hinten geschoben?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Es wurden keine Projekte aus der mittelfristigen Finanzplanung 2022 - 2026 vorgezogen. Für nachfolgende Straßenbau und Brückenprojekte erfolgte in der mittelfristigen Finanzplanung 2023 - 2027 im Vergleich zur mittelfristigen Finanzplanung 2022 - 2026 eine Anpassung an den tatsächlichen Planungstand:

Titel / ggf. UK	Maßnahme
720 01 / 153	Erneuerung der Zimmerstraße zwischen Jerusalem Straße und Wilhelmstraße
720 02 / 170	Ausbau der Landsberger Chaussee von Stendaler Straße bis Landesgrenze Hönow
720 02 / 173	Erneuerung der Dorfstraße in Malchow von Blankenburger Pflasterweg bis Ortnitstraße (Ortsdurchfahrt B 2)
720 02 / 175	Neubau einer Straßenverbindung in Karow vom vorhandenen Anschluss an die B 2 bis zum Knotenpunkt Bahnhofsstr. / Alt-Karow
720 04	Ostumfahrung Bahnhofstraße (Ostumfahrung Köpenick)
720 16	Umbau von Quartiersstraßen im Klosterviertel (Bereich Molkenmarkt/Klosterviertel) in Mitte
720 20	Erneuerung und Umgestaltung der Straße Unter den Linden von Pariser Platz bis Schloßbrücke in Mitte
720 21	Erneuerung der Charlottenstraße zwischen Dorotheenstraße und der Straße Unter den Linden in Mitte

720 22	Umbau der Friedrichstraße zwischen Französische Straße und Leipziger Straße in Mitte
720 24	Erneuerung der Lichtenberger Straße zwischen Holzmarktstraße und Strausberger Platz in Friedrichshain-Kreuzberg
720 50	Neubau eines Straßenabschnittes zwischen Romain-Rolland-Straße und Blankenburger Straße (Netzelement N2) in Pankow
720 51	Erneuerung der Schloßstraße / Unter den Eichen (B 1) zwischen Thielallee und Wolfensteindamm in Steglitz-Zehlendorf
720 52	B 96 Stadtprojekt Tempelhofer Damm von Platz der Luftbrücke bis Borussiastraße in Tempelhof-Schöneberg
720 53	Westumfahrung Bahnhofstraße in Treptow-Köpenick
720 57	Erschließung Gartenfeld / Rhenaniastraße in Spandau
720 58	Erneuerung der Königstraße (B 1) zwischen Friedenstraße und Kronprinzessinnenweg in Steglitz-Zehlendorf
720 61	Verlängerung Rothenbachstraße bis zur Blankenburger Straße (Netzelement N1) in Pankow
720 62	Erneuerung der Prenzlauer Promenade zwischen Am Steinberg bis Rothenbachstraße in Pankow
722 43	Neubau der Nord- und Südseite der Brücke Am Bahndamm über die Wuhle in Treptow-Köpenick
72703	Neubau der Dunckerbrücke über Bahnanlagen im Zuge der Dunckerstraße in Pankow
72704	Neubau der Östlichen Bucher-Straßen-Brücke über Bahnanlagen im Zuge der Bucher Straße in Pankow
72705	Neubau der Ossietzkybrücke über die Panke im Zuge der Ossietzkystraße
72707	Neubau der Langen Brücke über die Dahme im Zuge der Müggelheimer Straße in Treptow-Köpenick
72709	Neubau der Bahnhofstraßenbrücke im Zuge der Bahnhofstraße über die Panke in Pankow (OT Französisch Buchholz)
72712	Neubau der Schönfließer Brücke in seitlicher Verlängerung der Sonnenburger Straße über Bahnanlagen in Pankow (Fußgängerbrücke)
72716	Neubau der Schönhauser-Allee-Brücke im Zuge der Schönhauser Allee in Berlin Pankow
72720	Ersatzneubau der Schlossbrücke
72723	Ersatzneubau der Gehrenseebrücke
72733	Ersatzneubau der Hellersdorfer Brücken im Zuge der Eisenacher Straße in Berlin Marzahn-Hellersdorf
72764	Neubau der Schulenburgbrücke über die Untere Havel
72774	Neubau der Nördlichen Rialtoringbrücke im Zuge des Rialtorings in Neu-Venedig
72779	Ersatzneubau der Brommybrücke
72780	Neubau der Köpenicker-Allee-Brücke über Bahnanlagen

72788	Neubau der Gertraudenbrücke
72789	Neubau der Spittelmarktbrücke

Bericht Nr.: 121

Bundesförderung

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V E

25.09.2023

☎ 90254 7350

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

33190 Zweckgebundene Einnahmen vom Bund für Investitionen

Folgendes beschlossen:

„Welche konkreten Maßnahmen sind mit den Fördermitteln geplant?“

Zu 3.: Wie viele Radabstellanlagen an welchen Bahnhöfen sollen 2024 und 2025 entstehen?
Welche Ergebnisse der Bike & Ride-Offensive gibt es bis dato? “

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Folgende Maßnahmen, die der Förderung des Bundes unterliegen, werden geplant:

- Finanzhilfen zum Bau von Radschnellwegen im Rahmen einer länderübergreifenden Verwaltungsvereinbarung (VV Radschnellwege 2017-2030) mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr:
Radschnellverbindung 3 - Königsweg
- Im Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr sind derzeit folgende Maßnahmen enthalten:
 - Radverkehrsanlagen:
Opernroute Nord; Schlesische Straße - Köpenicker Straße; Markierung von Radverkehrsanlagen in der Müllerstraße zwischen Lindower Straße und Fennstraße; Markierung von Radverkehrsanlagen in der Müllerstraße zwischen Seestraße und Luxemburger Straße; Schönhauser Allee; Grellstraße und Storkower Straße; Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße Edelhofdamm zwischen der Bezirksgrenze zu Glienicke/Nordbahn und dem Zeltfinger Platz; Markierung von Radverkehrsanlagen in der Konradshöher Straße zwischen Konradshöhe und Heiligenseestraße; Markierung von Radverkehrsanlagen in der Ollenhauerstraße zwischen Humboldtstraße und Blunckstraße; Fahrstreifenumwandlung Steglitzer Damm und Boelckestraße

●Fahrradparken:

An den Bahnhöfen Wutzkyallee (Neukölln), Friedrichsfelde Ost (Lichtenberg), Alt-Mariendorf (Tempelhof - Schöneberg) und am S-Bhf. Schöneweide sollen jeweils 24 gesicherte Stellplätze in Sammelschließanlagen sowie vier Einzelboxen errichtet werden. Die Fertigstellung ist teilweise noch in diesem Jahr vorgesehen. Außerdem werden überdachte sowie nicht überdachte Fahrradstellplätze im Ortsteil Rudow (Rudower Spinne) neu gebaut.

- Die Begriffsbestimmung Bike&Ride-Offensive steht für vom Bund geförderte Fahrradabstellanlagen an Bahnstationen der DB AG. Im Rahmen dieser Offensive sind in Berlin für das Jahr 2024 die Errichtung von 120 bis 168 gesicherten Fahrradabstellanlagen (FAA) an fünf ÖPNV-Stationen geplant. Diese befinden sich derzeit in der Planungsphase. Konkret handelt es sich um die Stationen Adlershof, Lichterfelde-Süd, Hermsdorf, Grünbergallee und Spindlersfeld.
- Am S- und Regionalbahnhof Schöneweide ist im Rahmen des Fördermittelantrages für das Förderprogramm „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr bereits eine Zusage für die Planung eines Fahrradparkhauses mit einer Kapazität von über 1.000 Stellplätzen erfolgt.

Darüber hinaus sind folgende vom Land Berlin geförderte Maßnahmen in Planung:

- Das Fahrradbügelprogramm wird durch die Bezirke umgesetzt und umfasst eine Anzahl von über 24.000 neu errichteten Abstellanlagen.
- Sammelschließanlagen in Form von freien und gesicherten Fahrradabstellanlagen auf Flächen der Bezirke:
 - Im Bezirk Friedrichshain - Kreuzberg ist die Fertigstellung von ca. 1.000 Stellplätzen an insgesamt elf ÖPNV-Stationen im Jahr 2024 vorgesehen. Diese Stationen umfassen Weberwiese, Görlitzer Park, Prinzenstraße, Gleisdreieck, Hermannplatz, Südsterne, Kochstraße, Moritzplatz, Möckernbrücke, Kottbusser Tor und Warschauer Straße.
 - Im Bezirk Treptow - Köpenick sind ca. 1.400 Stellplätze an insgesamt zehn ÖPNV-Stationen (Adlershof, Baumschulenweg, Grünau, Hirschgarten, Johannisthal, Rahnsdorf, Spindlersfeld, Wuhlheide, Wilhelmshagen und Plänterwald) in Planung. Der Baubeginn wird im Jahr 2025 erwartet.
 - Im Bezirk Neukölln sind ca. 2.000 Stellplätze an insgesamt 13 ÖPNV-Stationen (Hermannstraße, Rudow, Leinestraße, Grenzallee, Neukölln, Blaschkowallee, Johannisthaler Chaussee, Sonnenallee, Wutzkyallee, Schönleinstraße, Lipschitzallee, Köllnische Heide und Rathaus Neukölln) in Planung. Der Baubeginn wird im Jahr 2025 erwartet.
 - Im Bezirk Reinickendorf sind ca. 2.000 Stellplätze an 18 ÖPNV-Stationen (Frohnau, Heiligensee, Schönholz, Waidmannslust, Alt-Tegel, Rathaus Reinickendorf, Kurt-Schumacher-Platz, Scharnweberstraße, Residenzstraße, Tegel, Otisstraße, Borsigwerke, Lindauer Allee, Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik, Paracelsus Bad, Hermsdorf, Holzhauser Straße und Schulzendorf) in Planung. Der Baubeginn wird im Jahr 2025 erwartet.

- Fünf weitere Fahrradparkhäuser an ÖPNV-Stationen (Ostkreuz, Mahlsdorf, Haselhorst, Landsberger Allee und Pankow) sind in Planung. Diese sollen über Kapazitäten von 300 bis 1.500 Stellplätzen verfügen.

Bericht Nr.: 122

Unterhaltung von Brücken, Tunnel- und Ingenieurbauwerken im Zuge von Straßen und Wegen 5. Brücke An der Wuhlheide

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B / V C

22.09.2023

☎ 90254 72 00/ 74 00

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

52102 Unterhaltung von Brücken, Tunnel- und Ingenieurbauwerken im Zuge von Straßen und Wegen

Folgendes beschlossen:

- a) „Bis wann ist mit der Umsetzung der Baumaßnahmen „Brücke an der Wuhlheide“ und „Brücken über den Breitenbachplatz“ zu rechnen (bitte einzeln Zeit- und Kostenplan darstellen)?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

- b) „Bitte Bericht zu Sachständen der Projekte 1-12
Zu 5) Welche Brücke ist genau gemeint? Bitte Darlegung warum Abbruch und Rückbau.“

(Die Linke)

- c) „Bitte die Prioritätenfestsetzung für die Unterhaltung dieser Bauwerke erläutern. Mit welcher Entwicklung wird hier mittelfristig gerechnet? zu 2. und 3. Bitte Zeitpläne der Maßnahmen mit beifügen zu 7. In wessen Baulast geht das unterirdische Objekt über, wenn es „kulturell“ genutzt wird und nicht als Verkehrsbauwerk? Zu 10. und 11. Bitte konkrete Zeitpläne und die rückbaubedingten Verkehrsführungspläne erläutern. Zu 12. Welche Komponenten sind hier kontinuierlich erneuerungsbedürftig bei einem gerade 17 Jahre alten Bauwerk?“

(AFD)

Hierzu wird berichtet:

- a) „Bis wann ist mit der Umsetzung der Baumaßnahmen „Brücke an der Wuhlheide“ und „Brücken über den Breitenbachplatz“ zu rechnen (bitte einzeln Zeit- und Kostenplan darstellen)?“

Nr. 5 Brücke An der Wuhlheide einschließlich Stützwände:

Als ehemalige Protokollstrecke überführt die Brücke An der Wuhlheide im Bezirk Treptow-Köpenick die Straße An der Wuhlheide über die Treskowallee. Die 9-feldrige Plattenbalkenbrücke hat eine Gesamtlänge von ca. 243 m und eine Breite von ca. 9 m. Die Brückenfläche beträgt 2.187 m².

Die Brücke weist gravierende Mängel auf (Spannungsrissskorrosion; Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR); Schrägrisse an Überbauten und stark ausgebildete Rissbilder an den Endquerträgern; Übergangskonstruktion beschädigt). Derzeit ist die Brücke auf 3,5 t lastbeschränkt.

Bis zur Vorlage der Bewertung zur verkehrlichen Notwendigkeit einer kreuzungsfreien Querung ist zunächst nur der Rückbau der Brücke An der Wuhlheide mit Beginn im Haushaltsjahr 2026 vorgesehen.

Die geschätzten Gesamtkosten für die Brücke An der Wuhlheide einschließlich Stützwände betragen gemäß der Kostenannahme 3.280.000 €.

Es wird von einer Ausführungszeit der Bauleistungen von 1 Jahr ausgegangen.

Nr. 10 Brücken über den Breitenbachplatz sowie Rampenbauwerke und Stützwände:

Für die Brücken über den Breitenbachplatz sowie Rampenbauwerke und Stützwände werden derzeit die Ausschreibungsunterlagen erstellt. Eine Auftragserteilung Ende 2023 wird angestrebt. Es ist mit einem Baubeginn im 2. Quartal 2024 zu rechnen.

Die geschätzten Gesamtkosten für die Brücken über den Breitenbachplatz sowie Rampenbauwerke und Stützwände betragen gemäß der Kostenannahme 13.500.000 €. Es wird derzeit von einem Bauende Ende des 3. Quartals 2024 ausgegangen.

- b) „Bitte Bericht zu Sachständen der Projekte 1-12
Zu 5) Welche Brücke ist genau gemeint? Bitte Darlegung warum Abbruch und Rückbau.“

Nr. 1 Wiesenbrücke:

Die Wiesenbrücke befindet sich im Bezirk Mitte und überführt die Wiesenstraße über die Berliner Nordsüd-S-Bahn. Es ist eine **Instandsetzung** geplant. Die bauherrenseitige Grundlagenermittlung ist abgeschlossen. Die Baumaßnahme befindet sich in der Vorbereitungsphase und soll weitergeführt werden.

Nr. 2 Putlitzbrücke:

Die Putlitzbrücke überführt die Straße -An der Putlitzbrücke- über Bahnanlagen im Bereich des S-bahnhofes Westhafen.

Für die **Instandsetzung** der Putlitzbrücke werden derzeit die Vergabeunterlagen aufgestellt.

Nr. 3 Nordhafenbrücke:

Die Nordhafenbrücke überführt die Bundesstraße B 96 über den Nordhafen.

Die **Instandsetzung** der Nordhafenbrücke befindet sich in der Ausführungsphase.

Nr. 4 Lange Brücke:

Die Lange Brücke befindet sich im Bezirk Köpenick und überführt die Müggelheimer Straße über die Dahme. Die **Instandsetzungsmaßnahmen** der Behelfsbrücken befinden sich in der Ausführungsphase und die Instandsetzungsarbeiten sollen 2023 weitestgehend abgeschlossen werden.

Nr. 5 Brücke An der Wuhlheide einschließlich Stützwände:

Als ehemalige Protokollstrecke überführt die Brücke An der Wuhlheide im Bezirk Treptow-Köpenick die Straße An der Wuhlheide über die Treskowallee. Die 9-feldrige Plattenbalkenbrücke hat eine Gesamtlänge von ca. 243 m und eine Breite von ca. 9 m. Die Brückenfläche beträgt 2.187 m². Die Brücke weist gravierende Mängel auf (Spannungsrisskorrosion; Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR); Schrägrisse an Überbauten und stark ausgebildete Rissbilder an den Endquerträgern; Übergangskonstruktion beschädigt). Derzeit ist die Brücke auf 3,5 t lastbeschränkt.

Bis zur Vorlage der Bewertung zur verkehrlichen Notwendigkeit einer kreuzungsfreien Querung ist zunächst nur der Rückbau der Brücke An der Wuhlheide mit Beginn im Haushaltsjahr 2026 vorgesehen.

Die geschätzten Gesamtkosten für die Brücke An der Wuhlheide einschließlich Stützwände betragen gemäß der Kostenannahme 3.280.000 €.

Es wird von einer Ausführungszeit der Bauleistungen von 1 Jahr ausgegangen.

Nr. 6 Admiralbrücke:

Die Admiralbrücke überführt die Admiralstraße über den Landwehrkanal.

Die Instandsetzungsmaßnahmen der Admiralbrücke befinden sich in der Planungsphase. Das Vergabeverfahren zur Planungsleistungen wurde begonnen. Bestandsvermessungen einschließlich der Modellbildung (BIM) sind abgeschlossen. Der Baubeginn ist für das Haushaltsjahr 2025 vorgesehen.

Nr. 7 Lindentunnel:

Der Lindentunnel unterquert als ehemaliger Straßenbahntunnel die Straße Unter den Linden.

Die Baumaßnahme befindet sich in der Planungsphase. Die Baumaßnahme wurde auf Grund der verschiedenen Aufgabenstellungen und Randbedingungen in mehrere Bauabschnitte untergliedert.

Infolge des Wegfalls der verkehrlichen Notwendigkeit sowie der mangelnden Standsicherheit soll der Lindentunnel im Bereich des öffentlichen Straßenlandes in Teilen zurückgebaut werden:

- (Teil)Rückbau des Tunnels
- Übergabe von Teilbereichen zur kulturellen Weiternutzung (Maxim-Gorki-Theater)

Der Abschluss der Verwaltungsvereinbarung zum Wechsel des Fachvermögens einschließlich der kulturellen Weiternutzung von Teilen des Tunnels an die Senatsverwaltung für Kultur und Gesellschaftlichen Zusammenhalt (SenKultGZ) steht kurz vor dem Abschluss. Auf dieser Basis erfolgen die Umbau- sowie (Teil)Rückbauplanungen.

Nr. 8 Fußgängertunnel Schöneweide:

Der Fußgängertunnel Schöneweide (FGT Schöneweide) befindet sich im Bezirk Treptow-Köpenick. Der Tunnel befindet sich unmittelbar vor dem S-Bahnhof Schöneweide und unterquert die Michael-Brückner-Straße (B96a).

Die Baumaßnahme befindet sich in der Planungsphase. Die Baumaßnahme wurde auf Grund von unmittelbaren Abhängigkeiten zu anderen Bauvorhaben in mehrere Bauabschnitte aufgegliedert. Der Planungsvertrag ist beauftragt. Aktuell erfolgen insbesondere die Ingenieurbauplanungen zum (Teil)Rückbau des Tunnels.

Ab dem 1. Halbjahr 2024 erfolgen die Rückbauleistungen der technischen Anlagen.

Nr. 9 Badstraßenbrücke:

Die Badstraßenbrücke befindet sich im Bezirk Mitte und überführt die Badstraße in der Nähe des Bahnhofes Gesundbrunnen über die Bahnanlagen.

Die Instandsetzungs- und Verstärkungsmaßnahmen des Überbaus der Badstraßenbrücke befinden sich in der Planungsphase.

Die Maßnahme Badstraßenbrücke soll in mehreren Teilprojekten unter Beachtung von notwendigen Gleissperrungen der DB Netz AG geplant und durchgeführt werden. Der Baubeginn ist für das Haushaltsjahr 2024 vorgesehen.

Nr. 10 Brücken über den Breitenbachplatz sowie Rampenbauwerke und Stützwände:

Für den Rückbau der Brücken über den Breitenbachplatz sowie Rampenbauwerke und Stützwände werden derzeit die Ausschreibungsunterlagen erstellt. Es ist mit einem Baubeginn im 3. Quartal 2024 zu rechnen.

Die geschätzten Gesamtkosten für die Brücken über den Breitenbachplatz sowie Rampenbauwerke und Stützwände betragen gemäß der Kostenannahme 13.500.000 €.

Nr. 11 Rampenbrücke Dillenburger Straße:

Die Baumaßnahme Rampenbrücke Dillenburger Straße befindet sich in der Vorbereitungsphase. Zur mittelfristigen Bauwerkserhaltung und Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehung sind Instandsetzungsmaßnahmen am Brückenüberbau (Hohlkästen), Unterbau (Betoninstandsetzung) und der Bauwerksausstattung, insbesondere der Brückenentwässerung und Lager sowie ggf. zusätzliche Unterstützungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Standsicherheit notwendig.

Die bauherrenseitige Grundlagenermittlung ist noch nicht erfolgt, da die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Breitenbachplatz unmittelbaren Einfluss auf die geplante Maßnahme zur Grundinstandsetzung des Tunnel ÜBS und somit Einfluss auf die Instandsetzung der Rampenbrücke haben.

Die Gesamtkosten betragen gemäß der Kostenannahme 2.750.000 €. Der Baubeginn ist nunmehr für das Haushaltsjahr 2026 vorgesehen.

Nr.12 Tunnel Tiergarten Spreebogen:

Im 2006 für den Verkehr freigegebenen Tunnel sind zur Gewährleistung eines verkehrssicheren Betriebes Teile der betriebs- und verkehrstechnischen Ausstattung instand zu setzen und in Teilen auszutauschen. Diese Maßnahmen sind kontinuierlich erforderlich und erfordern eine stetige Finanzierung in Höhe von ca. 2 Mio. € pro Jahr. Die Umsetzung erfolgt teilweise im Rahmen der Wartungsverträge oder wird separat ausgeschrieben und beauftragt.

Erforderlich ist aktuell / mittelfristig die Instandsetzung / Erneuerung von Komponenten der Tunneltechnik im Tunnel Tiergarten Spreebogen.

Dazu gehören insbesondere:

- Austausch der Kameras für die Videodetektion,
- Umstellung der Fluchtwegkennzeichnung auf LED,
- Einbau barrierefreier Notrufeinrichtungen,
- Instandsetzung der Löschwassereinrichtung,

- Instandsetzung und Teilerneuerung der Lüftung in den Betriebsgebäuden,
 - Umbau hinsichtlich der Anforderungen der KRITIS-Verordnung sowie
 - Aufbau von Arbeitsplätzen zur Tunnelüberwachung in der Verkehrsregelungszentrale
- c) „Bitte die Prioritätenfestsetzung für die Unterhaltung dieser Bauwerke erläutern. Mit welcher Entwicklung wird hier mittelfristig gerechnet? zu 2. und 3. Bitte Zeitpläne der Maßnahmen mit beifügen zu 7. In wessen Baulast geht das unterirdische Objekt über, wenn es „kulturell“ genutzt wird und nicht als Verkehrsbauwerk? Zu 10. und 11. Bitte konkrete Zeitpläne und die rückbaubedingten Verkehrsführungspläne erläutern. Zu 12. Welche Komponenten sind hier kontinuierlich erneuerungsbedürftig bei einem gerade 17 Jahre alten Bauwerk?“

„Bitte die Prioritätenfestsetzung für die Unterhaltung dieser Bauwerke erläutern.“

Hauptkriterium zur Prioritätenfestsetzung ist der Bauwerkszustand des Ingenieurbauwerkes aus der regelmäßigen Bauwerksprüfung nach DIN 1076. Heranzuziehende Kriterien für den Zustand jeden Ingenieurbauwerkes sind Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit. Als weitere Kriterien werden die Lage im Verkehrsnetz und die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ebenso wie die Bedeutung für den Schwerverkehr und für den ÖPNV herangezogen. Das entwickelte und in der Pilotphase befindliche digitale Erhaltungsmanagementsystem Ingenieurbauwerke (EMS-I) unterstützt die Priorisierung.

Eine Umsetzung erfolgt nach Maßgabe personeller Kapazitäten und dem Vorhandensein finanzieller Mittel. Zielsetzung ist, den Instandhaltungsrückstau der vergangenen Jahrzehnte aufzulösen und den Bauwerkszustand kontinuierlich zu heben.

„Mit welcher Entwicklung wird hier mittelfristig gerechnet? zu 2. und 3. Bitte Zeitpläne der Maßnahmen mit beifügen“

zu Nr. 2 Putlitzbrücke

Für die Instandsetzung der Putlitzbrücke werden derzeit die Vergabeunterlagen aufgestellt. Es ist mit einem Baubeginn im 3. Quartal 2024 und einem Abschluss in 2026 zu rechnen. Die geschätzten Gesamtkosten werden auf 5.125.000 € geschätzt.

zu 3.: Nordhafenbrücke:

Die Maßnahme befindet sich in der Ausführungsphase und hat eine hohe Priorität infolge der Lage im Zuge der B96.

Die Baumaßnahme Nordhafenbrücke wird zur Reduzierung der verkehrlichen Eingriffe und unter Berücksichtigung eines übergeordneten Baustellenmanagements in mehrere Bauabschnitte aufgeteilt. Die Grundinstandsetzung der Nordhafenbrücke hat in einzelnen Bauabschnitten bereits begonnen. Die wesentliche Bauphase befindet sich in der Vorbereitung des Ausschreibungsverfahrens zur Vergabe der weiteren Bauleistungen.

Das erste Vergabepaket zur Bauausführung ist fertiggestellt.

Das Vergabepaket 2 zur Bauausführung schließt insbesondere die Arbeiten für den Überbau von oben und Hohlkästen von innen, die Erneuerung der Übergangskonstruktionen, die Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung einschließlich Anschlussverkabelung sowie die Geländeerneuerung ein und steht vor Beginn des Vergabeverfahrens.

Das Vergabepaket 3 zur Bauausführung, die den Überbau von unten einschl. Hohlkästen, der Lager und Widerlager umfasst, befindet sich in Vorbereitung.

Die geschätzten Gesamtkosten werden auf 5.872.000 € geschätzt.

Mit dem Bauende der Gesamtmaßnahme ist 2027 zu rechnen.

„zu 7. In wessen Baulast geht das unterirdische Objekt über, wenn es „kulturell“ genutzt wird und nicht als Verkehrsbauwerk?“

zu 7. Lindentunnel:

Nach dem Teilrückbau geht die Zuständigkeit für die bauliche Unterhaltung für den verbleibenden Teil des Lindentunnels an die Senatsverwaltung für Kultur und Gesellschaftlichen Zusammenhalt (SenKultGZ) einschl. der kulturellen Weiternutzung durch das Maxim-Gorki-Theater über.

Der Abschluss der Verwaltungsvereinbarung zum Wechsel des Fachvermögens einschl. der kulturellen Weiternutzung von Teilen des Tunnels an die Senatsverwaltung für Kultur und Gesellschaftlichen Zusammenhalt (SenKultGZ) steht kurz vor dem Abschluss. Dieser Teil liegt außerhalb der Fahrbahn der Straße „Unter den Linden“ zwischen Humboldt-Universität und Neuer Wache.

Der nächste Bauabschnitt zum Rückbau in Teilabschnitten ist für das Haushaltsjahr 2024 geplant. Mit dem Bauende der Gesamtmaßnahme ist 2027 zu rechnen.

„Zu 10. und 11. Bitte konkrete Zeitpläne und die rückbaubedingten Verkehrsführungspläne erläutern.“

Siehe vorgenannte Ausführungen zu Nr. 10+11

„Zu 12. Welche Komponenten sind hier kontinuierlich erneuerungsbedürftig bei einem gerade 17 Jahre alten Bauwerk?“

Zu 12. Tunnel Tiergarten Spreebogen:

Im 2006 für den Verkehr freigegebenen Tunnel sind zur Gewährleistung eines verkehrssicheren Betriebes Teile der betriebs- und verkehrstechnischen Ausstattung instand zu setzen und in Teilen auszutauschen. Diese Maßnahmen sind kontinuierlich erforderlich und erfordern eine stetige Finanzierung in Höhe von ca. 2 Mio. € pro Jahr. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der Wartungsverträge oder wird separat ausgeschrieben und beauftragt.

Erforderlich ist aktuell / mittelfristig die Instandsetzung / Erneuerung von Komponenten der Tunneltechnik im Tunnel Tiergarten Spreebogen.

Dazu gehören insbesondere:


- Austausch der Kameras für die Videodetektion,
- Umstellung der Fluchtwegkennzeichnung auf LED,
- Einbau barrierefreier Notrufeinrichtungen,
- Instandsetzung der Löschwasseranlage,
- Instandsetzung und Teilerneuerung der Lüftung in den Betriebsgebäuden,
- Umbau hinsichtlich der Anforderungen der KRITIS-Verordnung,
- Aufbau von Arbeitsplätzen zur Tunnelüberwachung in der Verkehrsregelungszentrale

Bericht Nr.: 123

Sanierung Rummelsburger Bucht

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B

22.09.2023

 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

52106 Sanierung Rummelsburger Bucht

Folgendes beschlossen:

- a) „Bitte Darstellung der konkreten Maßnahmen nach Jahresscheiben
Besteht hier ein Konflikt, bzw. entsteht ein Mehrbedarf durch die Bebauung
der Rummelsburger Bucht?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

- b) „Warum zieht sich diese Sanierung über 7 Jahre hin? Beteiligt sich der Bund bei dieser Bundeswasserstraße an den Kosten, oder ggf. anteilig private ehemalige Industriebetriebe die die Schäden verursacht haben? Bitte Zeit-/Maßnahmeplanung für die Sanierung vorlegen?“

(AFD)

Hierzu wird berichtet:

- a) „Bitte Darstellung der konkreten Maßnahmen nach Jahresscheiben
Besteht hier ein Konflikt, bzw. entsteht ein Mehrbedarf durch die Bebauung
der Rummelsburger Bucht?“

Zur Sanierung des Rummelsburger Sees sind aktuell Sanierungsleistungen auf insgesamt etwa 3,4 ha Seefläche vorgesehen.

Bis 2023 wurden Testfelder und vorbereitende Maßnahmen zu Vegetationsarbeiten und zur Herstellung des Spundwandverbaus am Ufer ausgeführt.

Die Ausführung des folgenden ersten Sanierungsabschnittes wurde vergeben. Dieser Abschnitt soll ab 2023 bis Anfang 2025 saniert werden. Damit verbunden werden Kosten in Höhe von rd. 10 Mio. € erwartet, die die Bauleistungen, Bauüberwachung, Planung, Gasmessungen, Entsorgung, Öffentlichkeitsarbeit beinhalten.

Ab 2024 sollen die weiteren Sanierungsleistungen ausgeschrieben und vergeben werden.

Entsorgungsleistungen werden sukzessive mit dem Baufortschritt vergeben und kassenwirksam.

Im Entwurf zum Doppelhaushalt 2024 / 2025 stehen derzeit Mittel für die Haushaltsjahre ab 2023 in Höhe von jeweils 3.500,0 T€ zur Verfügung. Ferner wurden Verpflichtungsermächtigungen im Haushaltsjahr 2024 in Höhe von 17.300,0 T€ mit Fälligkeiten ab dem Haushaltsjahr 2025 und folgende und für das Haushaltsjahr 2025 in Höhe von 17.500,0 T€ mit Fälligkeiten ab dem Haushaltsjahr 2026 und folgende vorgesehen.

Die Ausschreibung und Vergabe der weiteren Sanierungsleistungen wird an den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln ausgerichtet.

Die entstehende Bebauung und Nutzung wird bei der Umsetzung der Sanierung beachtet. Auf die jeweilige Nutzungs-Situation wird in den Ansätzen für die Doppelhaushalten reagiert. Bezogen auf die jeweiligen Haushaltsjahre entstehen daher keine Mehrbedarfe.

b) „Warum zieht sich diese Sanierung über 7 Jahre hin? Beteiligt sich der Bund bei dieser Bundeswasserstraße an den Kosten, oder ggf. anteilig private ehemalige Industriebetriebe die die Schäden verursacht haben? Bitte Zeit-/Maßnahmeplanung für die Sanierung vorlegen?“

Die Dauer der Sanierung wird maßgeblich von den Faktoren Entsorgung und zur Verfügung stehende finanzielle Mittel bestimmt.

Die Entsorgungskapazitäten der zugelassenen Entsorger im Raum Berlin-Brandenburg erlauben zurzeit etwa eine maximale wöchentliche Abnahme von 1.500 Tonnen. Grund sind die besonderen Eigenschaften des Entsorgungsgutes (Schlamm).

Der Bund beteiligt sich nicht an den Kosten. Die Sanierung basiert auf der rechtlichen und gesetzlichen Grundlage des ASOG (Allgemeines Sicherheits- und Ordnungsgesetz) in Verbindung mit dem Berliner Wassergesetz.

Die ehemaligen Industrieflächen wurden im Uferbereich zu öffentlichen Flächen umgewandelt. Eine rechtliche Grundlage zur Beteiligung der angrenzenden ehemaligen DDR-Betriebe oder privater, vorlaufender Firmen an der Sanierung ist nicht bekannt.


Den geplanten Ablauf und die Randbedingungen sind der Antwort zu Frage a) zu entnehmen.

Bericht Nr.: 124

Deckungsfähigkeit

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V E

22.09.2023

 90254 7350

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

52108 Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs

Folgendes beschlossen:

„Bitte Haushaltsmechanik erläutern? Welche Summen zur Deckung aus anderen Titeln absehbar?

Wie bewertet der Senat die Arbeit der Projekteinheit Radwege und inwiefern soll diese fortgeführt werden? “

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Haushaltstechnisch ist der Titel mit einem Deckungsvermerk versehen, der die gegenseitige Deckungsfähigkeit zwischen den Titeln für den Radverkehr bei den Kapiteln 0740, 0730 und 2707 ermöglicht. Dadurch kann der Titel bei Mehrbedarf durch Mittel aus den anderen Titeln verstärkt werden.


Die Überführung von Aufgaben der Projekteinheit Radwege (PE-RW) in die vorhandenen Regelstrukturen befindet sich in der verwaltungsinternen Organisation.

Bericht Nr.: 125

Ufersanierung

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B

22.09.2023

 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

52117 **Ufersanierung**

Folgendes beschlossen:

„Welche Maßnahmen werden wo genau vorgenommen?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Aus diesem Titel sollen Instandsetzungsmaßnahmen an Röhrichschutzpalisaden in den Bereichen Oberhavel, Unterhavel und Südost (250 T€/Jahr) sowie Entwicklungspflegemaßnahmen am Ufer des Hasselwerder Parks (50 T€/Jahr) finanziert werden.

Darüber hinaus sind Mittel für Beteiligungsmöglichkeiten an bezirklichen Ufermaßnahmen, bei denen vorhandene alte Uferbefestigungen mit saniert bzw. naturnah neugestaltet werden können (schwerpunktmäßig BA Spandau und BA Treptow-Köpenick), vorgesehen.

Zudem ist langfristig vorgesehen, die Tiergartengewässer zu sanieren. Zur Vorbereitung sollen erste Leistungen ausgeführt werden, die Beprobungen des Wassers und Sedimentes und die Stakeholderanalyse umfassen (insgesamt 100 T€/Jahr).

In den Haushaltsjahren 2022 und 2023 sind aufgrund von Personalkapazitäten keine Maßnahmenplanungen möglich gewesen. Aufgrund einer Organisationsänderung und erfolgreichen Stellenbesetzungsverfahren wird ab dem Haushaltsjahr 2024 angestrebt, die zwingend notwendigen Renaturierungs- und Röhrichschutzmaßnahmen verstärkt umzusetzen.

Bericht Nr.: 126

Bauvorbereitungsmittel

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B / V C

22.09.2023

☎ 90254 7200 / 7400

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

540 40 Bauvorbereitungsmittel

Folgendes beschlossen:

„Warum sind die Ansätze 2022 und 2023 deutlich höher als das Ist 2022 bzw. wie begründet die Senatsverwaltung den Mehrbedarf (bitte Projekte tabellarisch mit jeweiligen Kosten auflisten)? Welche Erneuerung der Friedrichstraße ist geplant? Ab wann sind Baumaßnahmen vorgesehen? Welchen Projektstatus hat die Berliner Allee? Ab wann sind dort Baumaßnahmen vorgesehen? Welcher Ausbau der Wuhle ist vorgesehen? “

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Zur Frage:

„Warum sind die Ansätze 2022 und 2023 deutlich höher als das Ist 2022 bzw. wie begründet die Senatsverwaltung den Mehrbedarf (bitte Projekte tabellarisch mit jeweiligen Kosten auflisten)?“

Auf Grund der vorläufigen Haushaltswirtschaft im Haushaltsansatz 2022 gem. Art. 89 VvB bis zum 10. Juli 2022 konnten keine neuen Planungsaufträge beauftragt werden, was zu erheblich geringeren Ausgaben im Haushaltsjahr 2022 geführt hat.

Entsprechend den von der Senatsverwaltung für Finanzen mit Schreiben vom 1. Juli 2022 bekannt gegebenen Einschränkungen für die Beplanung neuer Maßnahmen ab 2024 konnten auch Maßnahmen, die im Investitionsprogramm 2021 - 2025 bereits berücksichtigt worden waren, nicht in Angriff genommen werden und somit keine Planungsleistungen an Dritte beauftragt werden.

Neue Maßnahmen konnten daher erst mit Senatsbeschluss Nr. S-679/2022 vom 13. September 2022 mit der Verabschiedung des Investitionsprogramms 2022 - 2026 begonnen werden.

Bedingt durch die Umbuchung der Bauvorbereitungsmittel nachfolgender Maßnahmen werden die im Haushaltsjahr 2022 tatsächlichen entstandenen Ausgaben außerdem dem Bauvorbereitungstitel zurückerstattet und minderten die Ist-Ausgaben.

- Erneuerung der Petersburger Straße zwischen Bersarinplatz und Landsberger Allee
- Neubau der Schönhauser-Allee-Brücke im Zuge der Schönhauser Allee in Berlin Pankow
- Verkehrslösung Mahlsdorf Neue Straßenverbindung - Straße An der Schule

Die Haushaltsansätze 2024 / 2025 setzen sich wie folgt aus den geplanten Maßnahmen zusammen:

Maßnahme Geschätzte Gesamtkosten	Veranschlagte Planungskosten	
	2024	2025
Straßenbaumaßnahmen		
720 16 Umbau von Quartiersstraßen im Kloster- viertel (Bereich Molkenmarkt, Klosters- viertel) 6.200,0	150,0	155,0
720 17 Erneuerung der Rochstraße zwischen Dircksenstraße und An der Spandauer Straße 1.112,0	10,0	45,0
720 18 Erneuerung der Straße des 17. Juni zwi- schen Yitzak-Rabinstraße und Großer Stern 14.300,0	300,0	300,0
720 21 Erneuerung der Charlottenstraße zwi- schen Dorotheenstraße und der Straße Unter den Linden 1.000,0	50,0	0,0
720 22 Umbau der Friedrichstraße zwischen Französische Straße und Leipziger Straße 5.750,0	100,0	250,0
720 24 Erneuerung der Lichtenberger Straße zw Holzmarktstraße und Strausberger Platz 4.555,0	50,0	150,0
720 50 Neubau eines Straßenabschnittes zwi- schen Romain-Rolland-Straße und Blan- kenburger Straße (N2) 5.400,0	50,0	100,0

Maßnahme Geschätzte Gesamtkosten	Veranschlagte Planungskosten	
	2024	2025
720 51 Erneuerung der Schloßstraße / Unter den Eichen (B 1) zwischen Thielallee und Wolfensteindamm 32.663,0	300,0	250,0
720 52 B 96 Stadtprojekt Tempelhofer Damm vom Platz der Luftbrücke bis Borussiastraße 9.801,0	300,0	0,0
720 53 Westumfahrung Bahnhofstraße 9.000,0	400,0	0,0
720 54 Grundhafte Erneuerung der B1/ B5 zwischen Bezirksgrenze Friedrichshain - Kreuzberg / Lichtenberg bis Rhinstraße 37.230,0	200,0	200,0
720 55 Umbau von Abschnitten der B 96a (Schnellerstraße, Michael-Brückner-Straße, Adlergestell) von Rixdorfer Straße bis Köpenicker Straße 7.000,0	0,0	50,0
720 56 Erneuerung / Umbau der Berliner Allee zwischen Pistoriusstraße und Rennbahnstraße (B 2) 8.280,0	100,0	150,0
720 57 Erschließung Gartenfeld 30.000,0	200,0	300,0
720 58 Erneuerung der Königstraße (B 1) zwischen Friedenstraße und Kronprinzessinnenweg 20.438,0	300,0	200,0
720 60 Verlegung / Neubau der Michelangelostraße 13.326,0	150,0	150,0

Maßnahme Geschätzte Gesamtkosten	Veranschlagte Planungskosten	
	2024	2025
720 61 Verlängerung Rothenbachstraße bis zur Blankenburger Straße (Netzelement N1) 5.714,0	100,0	120,0
720 62 Erneuerung der Prenzlauer Promenade (B 109) zwischen Am Steinberg bis Rothen- bachstraße 19.906,0	150,0	250,0
720 04 Ostumfahrung Bahnhofstraße (Straße und Brücke) 46.171,0	150,0	250,0
720 06 Kreuzungsumbau Südhafen 5.300,0	5,0	13,0
Summe Straßenbau Gesamt	3015,0	2.933,0
Wasserbaumaßnahmen		
723 33 Ausbau der Wuhle in Marzahn-Hellers- dorf und Treptow-Köpenick 19.000,0	0,0	5,0
728 61 Neubau der Uferbefestigung der Spree- Oder-Wasserstraße (SOW) von Elsenbrü- cke (km 22,0) bis zum Britzer-Verbin- dungskanal (km 26,5) inkl. Schiffbare Nebengewässer 98.000,0	5,0	50,0
728 62 Neubau der Uferbefestigung der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) von Britzer-Verbindungskanal (km 26,5) bis zur Altstadt Köpenick (km 33,2) 95.000,0	5,0	5,0
Summe Wasserbau Gesamt	10,0	60,0
Brückenbaumaßnahmen		
722 01 Neubau Fußgängerbrücke Europa-City über Gleisanlagen 7.000,0	100,0	200,0

Maßnahme Geschätzte Gesamtkosten	Veranschlagte Planungskosten	
	2024	2025
722 44 Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke über den Landwehrkanal 13.392,0	0,0	50,0
722 45 Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke im Zuge der Bouchestraße über den Neuköllner Schifffahrtskanal 2.850,0	0,0	10,0
727 03 Dunckerbrücke 8.100,0	200,0	0,0
72704 Neubau der Östlichen Bucher- Straßen-Brücke über Bahnanlagen im Zuge der Bucher Straße in Pankow 21.700,0	50,0	0,0
727 05 Ossietzkybrücke 2.500,0	5,0	20,0
727 07 Lange Brücke 30.000,0	200,0	0,0
727 09 Neubau der Bahnhofstraßenbrücke im Zuge der Bahnhofstraße über die Panke in Pankow 3.240,0	50,0	70,0
727 12 Schönfließer Brücke 3.412,0	30,0	50,0
727 16 Schönhauser Allee-Brücke 34.526,0	100,0	0,0
72720 Ersatzneubau der Schlossbrücke in Berlin Charlottenburg 23.000,0	0,0	60,0
72722 Ersatzneubau der Dischinger Brücke (Süd) 20.000,0	0,0	100,0

Maßnahme Geschätzte Gesamtkosten	Veranschlagte Planungskosten	
	2024	2025
72723 Ersatzneubau der Gehrenseebrücke 41.300,0	50,0	100,0
72734 Ersatzneubau Brücke Am Falkenberg 8.500,0	0,0	50,0
72764 Schulenburgbrücke 35.700,0	50,0	100,0
727 74 Nördliche Rialtoringbrücke 850,0	1,0	1,0
72779 Ersatzneubau der Brommybrücke 15.000,0	20,0	100,0
727 80 Köpenicker-Allee-Brücke 10.000,0	100,0	0,0
727 88 Neue Gertraudenbrücke 40.000,0	200,0	300,0
727 89 Spittelmarktbrücke 10.000,0	100,0	200,0
727 33 Ersatzneubau der Hellersdorfer Brücken im Zuge der Eisenacher Straße in Berlin Marzahn-Hellersdorf 3.836,0	200,0	0,0
Summe Brückenbau Gesamt	1.456,0	1.411,0
Gesamt Bauvorbereitung 540 40	4.404,0	
Gesamt Bauvorbereitung 540 40 rund	4.500,0	

Friedrichstraße

„Welche Erneuerung der Friedrichstraße ist geplant? Ab wann sind Baumaßnahmen vorgesehen?“

Die Aufstellung von Bauplanungsunterlagen ist erst nach Abschluss des Masterplanverfahren einschließlich des Beteiligungsverfahrens möglich.

Aufgrund der nunmehr erfolgten rechtlichen Entscheidung die Straße wieder für den Straßenverkehr zu öffnen und für die Zukunft der Berliner Mitte ein Masterplanverfahren durchzuführen, entfällt die unmittelbare Dringlichkeit eines ursprünglich vorgesehenen sehr kurzfristigen Baubeginns.

Berliner Allee

„Welchen Projektstatus hat die Berliner Allee? Ab wann sind dort Baumaßnahmen vorgesehen?“

Die Maßnahme könnte nach Überarbeitung zunächst unklarer Planungsvorgaben ab frühestens 2026 beginnen.

Der Status der (vierstreifigen) Bundesstraße sowie deren dementsprechende aktuelle Funktion, welche im Step Mobilität und Verkehr als großräumige Straßenverbindung (Verbindungsfunktionsstufe 1) beschrieben wird, stellte bisher einen in dieser Form unlösbaren Konflikt mit den bislang für eine Umgestaltung formulierten Zielen dar. Die für den Radverkehr erforderliche Fahrstreifenreduzierung steht im Konflikt mit den Zielen des Vorrangnetzes ÖPNV und der Planungsvorgabe zur Beschleunigung des ÖPNVs. In Bezug auf die Eigenschaft als Hauptradialroute ist bislang keine ausreichende (zukünftige) Abnahme der Verkehrsbelastung (MIV, ÖPNV, Wirtschaftsverkehr) erkennbar und prognostiziert.

Darüber hinaus widerspricht eine Fahrspurreduzierung und damit einhergehend die Einschränkung der Sicherheit und Leichtigkeit des (Kfz)Verkehrs dem Widmungszweck der Straße. Das anzuwendende Bundesrecht (FStrG) dominiert hier das Landesrecht (MobG BE). Der bauliche Zustand der Berliner Allee erfordert allerdings kein sofortiges Handeln.

Wuhle

„Welcher Ausbau der Wuhle ist vorgesehen?“

Die Renaturierung der Fließgewässer Wuhle und Neue Wuhle ist ein umfangreiches Projekt und muss über mehrere Jahre schritt- und abschnittsweise erfolgen. Die Maßnahme umfasst den linienhaften Ausbau der Wuhle und der Neuen Wuhle im Sinne einer Renaturierung im Land Berlin. Zur Maßnahme gehören mit dem Wuhlesee, der Wuhleblase und dem Wuhleteich zudem drei Stillgewässer.

Der abschnittsweise Ausbau der Wuhle und der Neuen Wuhle zur Herstellung eines naturgemäßen Zustandes des Gewässers im Land Berlin ist nach Berliner Wassergesetz in Verbindung mit dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) eine gesetzliche Aufgabe zur Umsetzung der Bewirtschaftungsziele und des Maßnahmenprogrammes der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL - Richtlinie 2000/60/EG).


Das Maßnahmenkonzept, die Grundlagenermittlung und die Vorplanung sind noch nicht abgeschlossen. Geprüfte Vorplanungsunterlagen liegen bisher nicht vor. Derzeit werden in einer Machbarkeitsstudie die Möglichkeiten einer Überleitung von gereinigtem Abwasser aus dem Klärwerk Münchehofe zur Wuhle sowie deren Auswirkungen auf den Wasserhaushalt im Einzugsgebiet Wuhle untersucht.

Bericht Nr.: 127

Leistungen für die öffentliche Beleuchtung

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B

22.09.2023

 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

540 49 Leistungen für die öffentliche Beleuchtung

Folgendes beschlossen:

„Wie viele Straßenleuchten werden mit welcher Maßnahme behandelt? (bitte auflisten nach Ursprungs-Leuchtmittel, nach Art der Maßnahme und Anzahl der zu bearbeitenden Leuchten insgesamt)“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Die Zuständigkeit ist nach dem Berliner Straßengesetz, Abschnitt III, § 7 Abs. 2 und 5 gegeben. Die öffentlichen Straßen sind zu beleuchten, soweit es im Interesse des Verkehrs und der Sicherheit erforderlich ist (Elektrische und gasbetriebene Straßenbeleuchtungsanlagen).

Des Weiteren sind Ausgaben für die punktuelle Modernisierung der Anlagen primär zum Substanzerhalt notwendig, zudem sollte das klimapolitische Ziel des Senats, die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2020 um mindestens 40 Prozent, bis zum Jahr 2030 um mindestens 60 Prozent und bis zum Jahr 2050 um mindestens 85 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 zu verringern, erreicht werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, soll die Modernisierung der öffentlichen Straßenbeleuchtung unter Verwendung energieeffizienter Lösungen fortgesetzt und die Gasumrüstung bis ca. 2028 abgeschlossen werden.

Jährlich tauscht das Land Berlin ca. 10.000 marode Elektroleuchten aus, nahezu ausschließlich gegen LED-Leuchten.

Infolge der Ökodesign-Richtlinie werden schrittweise energieineffiziente Leuchtmittel aus dem Verkehr gezogen. In der Vergangenheit waren Leuchten mit Quecksilberdampfhochdrucklampen betroffen.


Aktuell werden auch Natriumdampf-Hochdrucklampen mit bestimmten Fassungsgrößen nicht mehr hergestellt und gehandelt. Diese Leuchten sind mittelfristig zu ersetzen. Die neuen Leuchten sind wesentlich energieeffizienter; die Energieeinsparung liegt bei durchschnittlich 60 Prozent.

Bericht Nr.: 128

Zuschüsse an GB infraVelo GmbH - konsumtiv

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V E

21.09.2023

 90254 7350

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

68228 Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten

Folgendes beschlossen:

„Ist eine Evaluierung der Effizienz der Koordinierung erfolgt, falls ja mit welchem Ergebnis? Bitte um Erläuterung des Sperrvermerks.

Bitte um Aufgliederung des Titelansatzes auf die aufgezählten Maßnahmen.

Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2023? Welche Maßnahmen wurden in 2022 und 2023 umgesetzt? Welche Maßnahmen sind in 2024/2025 geplant? “

(Die Linke)

„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 bezuschusst werden sollen (die 7 Punkte auf S. 206 unter „folgende Maßnahmen“, diese bitte mit Beträgen unterlegen). “

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Die Zuarbeit zur Koordinierung sowohl der bezirklichen Radverkehrsmaßnahmen als auch der Radverkehrsmaßnahmen der Hauptverwaltung durch die GB infraVelo GmbH erfolgt mittels digitaler Unterstützung. Eine Evaluierung der Ergebnisse einschließlich des notwendigen Detaillierungsgrades ist für 2024 vorgesehen.

Bei den 2024 und 2025 gesperrten Beträgen handelt es sich um Mittel aus dem Innovationsförderfonds. Nach Abruf aus dem Fonds werden die Sperren jeweils aufgehoben, so dass die Mittel zur Verfügung stehen.

Der Mittelabfluss des Titels in 2023 zum 18.09.2023 beträgt 1,0 Mio. €. Folgende Maßnahmen wurden in 2022 und 2023 bis dato umgesetzt:

2022:

- Zugangs- und Buchungssystem - Betrieb und Unterhalt
- Beschichtung Radverkehrsanlagen (RVA) - Versuchsabschnitte
- Betrieb und Unterhalt Fahrradabstellanlagen (FAA) S-Bahn
- Radwegweisung - Betrieb und Unterhalt
- RVA - U5
- Betrieb gesicherte FAA am Rathaus Schöneberg

2023:

- Zugangs- und Buchungssystem - Betrieb und Unterhalt
- Beschichtung RVA - Versuchsabschnitte
- Betrieb gesicherte FAA am Rathaus Schöneberg
- Betrieb und Unterhalt FAA S-Bahn
- Radwegweisung - Betrieb und Unterhalt
- Betrieb Fahrradbarometer/Zählstellen
- Betrieb FAA Bike+Ride Offensive
- Betrieb FAA Stadt&Land
- Radverkehrsmaßnahme Schönhauser Allee
- Radverkehrsmaßnahme Steglitzer Damm
- Radverkehrsmaßnahme Boelckestrasse
- Radverkehrsmaßnahme Opernrouten Nord (abschnittsweise fertiggestellt, zum Teil in Planung)
- Radverkehrsmaßnahme Grellstraße (abschnittsweise fertiggestellt, zum Teil in Planung)

Für die aufgelisteten Radverkehrsmaßnahmen ist über das Förderprogramm Stadt & Land eine Förderung von bis zu 75 % möglich.


Konkrete Maßnahmen für die Jahre 2024/2025 lassen sich aufgrund der grundsätzlich noch nicht final festgelegten Radverkehrsprojekte nicht darstellen. Eine entsprechende Verzahnung der Themen ist für die weitere erfolgreiche Bearbeitung der Handlungsfelder unabdingbar.

Bericht Nr.: 129

Zuschuss an GB infraVelo GmbH - institutionell

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V E

21.09.2023

 90254 7350

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27, Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

68229 **Zuschuss an die GB infraVelo GmbH**

Folgendes beschlossen:

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2023? Welche Maßnahmen wurden in 2022 und 2023 umgesetzt? Welche konkreten Maßnahmen sind in 2024/2025 geplant?

Bitte um Aufgliederung des Titelansatzes auf die in der Erläuterung genannten Aufgabenbereiche.
Bitte um Bericht zur Realisierung von Fahrradparkhäusern. “

(Die Linke)

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

Wie hoch ist das IST bisher in 2023? Welche Projekte werden im Rahmen des überbezirklichen Projektmanagement aktuell betreut? Wie viele Fahrradzahlstellen und Fahrradbarometer sind aktuell in der Betreuung? “

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Der Mittelabfluss zum Stand 18.09.2023 beträgt 3,5 Mio. €.

Die Ansätze dienen als Zuschüsse zur Deckung der Sach- und Personalkosten (z. B. Personalaufwand, Kommunikation, IT, Miete, Rechtsberatung, Bürobedarf etc.) der GB infraVelo GmbH im Rahmen der institutionellen Förderung. Hier werden keine Maßnahmen finanziert. Die Sach- und Personalkosten können einzelnen Themenbereichen nicht konkret zugeordnet werden.

Im Jahr 2023 werden ca. 370 Radverkehrsmaßnahmen in den 12 Bezirken aktiv im Rahmen des bezirklichen Projektmanagements betreut.

Aktuell betreut die GB infraVelo GmbH 6 Radzählstellen, davon 3 Fahrradbarometer.

Die Errichtung von Fahrradparkhäuser (FPH) ist derzeit an sechs Standorten bis 2028 avisiert:


	Stellplätze	Status
FPH Ostkreuz	~ 2.000	Vergabeverfahren für die Planung in Vorbereitung
FPH Schöneweide	~ 1.160	Planungsleistung ausgeschrieben, Fördermittelantrag „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ des BMDV läuft
FPH Landsberger Allee	~ 550	Bedarfsplanung mit Betreiberkonzept für die Machbarkeitsuntersuchung ist in Arbeit
FPH Mahlsdorf	~ 700	Bedarfsplanung mit Betreiberkonzept für die Machbarkeitsuntersuchung ist in Arbeit
FPH Haselhorst	~ 380	Bedarfsplanung mit Betreiberkonzept für die Machbarkeitsuntersuchung ist in Arbeit

Bericht Nr.: 130

GB infraVelo GmbH - Personal

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V E

21.09.2023

 90254 7350

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau

Titel **infraVelo - Personal**
übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Wie viele Radplanende sind bei der infraVelo GmbH beschäftigt? Bitte aufschlüsseln nach Bereichen (Radverkehrswege, Fahrradparken)“

(Bündnis 90/Die Grünen)

„Wieviele 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

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

Bitte um Übermittlung eines Organigramms der infraVelo GmbH.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Vorbemerkung: Die Mitarbeiter*innen der GB infraVelo GmbH arbeiten z.T. in verschiedenen Themenbereichen und übergreifend in mehreren Projekten gleichzeitig.

Die nachstehenden Angaben fassen daher mit Stand Ende Juni 2023 und den in den nächsten Monaten erfolgenden Neueinstellungen mehrere Tätigkeitsbereiche zusammen und beziehen sich auf Vollzeitstellen und nicht Mitarbeiter*innen (Köpfe) inkl. der Führungskräfte ohne Geschäftsführungs-/ Geschäftsleitungsebene.

- Radverkehrswege 17,4 Vollzeitstellen
- Fahrradparken: 5,3 Vollzeitstellen
- Service und Betrieb (ParkYourBike): 2,8 Vollzeitstellen
- Programmmanagement und Prozesssteuerung: 6,4 Vollzeitstellen

Mit Stand Juni 2023 sind von 54,5 Vollzeitstellen bei der GB infraVelo GmbH insgesamt 18,6 Stellen unbesetzt. Die offenen Stellen verteilen sich wie folgt:


- Geschäftsbereich Projekte (Verkehrswege mit Radschnellverbindungen, Grünbeschichtungen und Radfernwege): 16,8 Vollzeitstelle
- Bereich Service und Betrieb mit dem Buchungssystem Park Your Bike: 1,2 Vollzeitstellen
- Bereich Bezirkliches Programmmanagement und Prozesssteuerung: 0,6 Vollzeitstellen

Bericht Nr.: 131

Verkehrssicherheit/-erziehung

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V A B

22.09.2023

 90254 7060

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

685 69 Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zwecke im Inland

Folgendes beschlossen:

„Worin besteht der Unterschied zum Titel 52512 (Verkehr 0730)? Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand 6,6% der Mittel verausgabt? Welche gemeinnützigen Träger und Organisationen wurden 2023 und werden in 2024/25 bezuschusst? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25? “

(CDU/SPD)

Hierzu wird berichtet:

Aus der Haushaltsstelle 0740/685 69 werden für Verkehrssicherheitsprojekte Zuwendungen gemäß § 44 LHO gezahlt, wohingegen aus der Haushaltsstelle 0730/525 12 Aufträge für Maßnahmen im Zusammenhang mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit finanziert werden.

Zuwendungsanträge für Verkehrssicherheitsprojekte werden seit 2023 zentral von der Abteilung V bearbeitet. Vorher lag die Zuständigkeit bei der Abteilung VI. Seitdem hat sich die Zahl der Antragsteller, welche gemeinnützige Träger und Organisationen sind, erhöht.

Gefördert werden Verkehrserziehungsmaßnahmen, insbesondere Einzelaktionen, wie Verkehrsunterricht, Aktionen zur Verkehrssicherheit und Fortbildungsmaßnahmen.

Zuwendungsempfänger 2023 waren u. a. der ADFC e.V., Bund e.V. und Bürgerstiftung Berlin. Es gibt bereits Anfragen für 2024.


Die stete Erhöhung der Ausschöpfung der angesetzten Mittel wird angestrebt. Durch die Erstellung einer Förderrichtlinie sollen die Kriterien für eine Förderung dargestellt werden, um den Zugang für Zuwendungsempfänger zu erleichtern. Der vollständige Abfluss der vorgesehenen Mittel in 2024/2025 wird als realistisch eingeschätzt.

Bericht Nr.: 132

Maßnahmen des Straßenbaus im zentralen Bereich

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B

22.09.2023

 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

720 01 Maßnahmen des Straßenbaus im zentralen Bereich und im Bereich des Potsdamer / Leipziger Platzes

Folgendes beschlossen:

a) „Bitte jeweils darstellen, welche straßenräumlichen Gestaltungen und Querschnitte bei den einzelnen Maßnahmen vorgesehen sind? “

(Bündnis 90 / Die Grünen)

b) „Wie ist der Bauablaufplan für die Maßnahmen? Ist eine Baumaßnahme Unter den Linden noch vorgesehen? Wurde vom kostenintensiven Ausbau der Torstraße mit beidseitigen Radwegen nunmehr Abstand genommen, da in der Linienstraße eine sehr gut angenommene Fahrradstraße sowie in der Invalidenstraße sehr gut ausgebaute und separat geführte Radstreifen parallel bestehen?

Wie findet in diesen Planungen erforderlichenfalls der neu in Angriff genommene „Masterplan für die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung in der historischen Mitte“ seine Berücksichtigung?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

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 wurde 2022 mit der Bauausführung begonnen.

Die Planung der Bodestraße wird weitergeführt. Nachdem die Teil-BPU vorliegt wurde die Ausführungsplanung veranlasst.

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.

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.

Die ermittelten Ansätze für 2024/2025 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.

UK 147 - Umbau der Karl-Marx-Allee von Otto-Braun-Straße bis Strausberger Platz -

Die Maßnahme ist bauseitig fertiggestellt.

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 grundlegender 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 Fahrtrichtungen zwei statt bisher drei Fahrspuren. Für Fußgängerinnen und Fußgänger 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 Anwohnerinnen und Anwohner wurde lärmoptimierter Asphalt verwendet.

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. Darüber hinaus sind auch die nördliche Fahrbahn und der nördliche Gehweg Mühlendamm, sowie die Westseite Spandauer Straße (vor Nikolaiviertel) fertig gestellt.

Die Verkehrsführung auf der Nordseite (Richtung Leipziger Straße) wurde Ende 2022 in Betrieb genommen. Voraussetzungen dafür waren die Fertigstellung der Spandauer Straße und Teile der Stralauer Straße, sowie die Herstellung des Anschlusses der Grunerstraße an den Straßentunnel Höhe Alexanderplatz.

Großflächige Leitungs- und archäologische Grabungsarbeiten erfolgten 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 sehr aufwendig und zeitintensiv geborgen werden musste.

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.

Planungsänderungen sind nicht vorgesehen.

UK 152 - Erneuerung der Fahrbahn der Krausenstraße zwischen Axel-Springer-Straße und Friedrichstraße

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 umgebaut 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.

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.

Die Gesamtkosten werden auf 10.000.000 € geschätzt.

Eine Vorplanungsunterlage vom 03.04.2023 weist vorläufige Kosten in Höhe von 6.640.000 € aus. Aufgrund der noch nicht ausreichend verfestigten Rahmenbedingungen (Wettbewerb bezüglich der zukünftigen Gestaltung des anliegenden Platzes um den Checkpoint Charlie, Masterplan Berliner Mitte; Denkmalschutz) ist eine Anpassung der Vorplanungsunterlage zu gegebener Zeit notwendig.

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 Weidendammes 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.

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 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.

Weitere Informationen und eine Darstellung von Straßenquerschnitten sind auch den Internetseiten der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Umwelt und Klimaschutz zu entnehmen.

<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/infrastruktur>

Torstraße

„Wurde vom kostenintensiven Ausbau der Torstraße mit beidseitigen Radwegen nunmehr Abstand genommen, da in der Linienstraße eine sehr gut angenommene Fahrradstraße sowie in der Invalidenstraße sehr gut ausgebaute und separat geführte Radstreifen parallel bestehen?“

Erneuerung der Torstraße zwischen Chausseestraße und Karl-Liebknecht-Straße in Mitte
Die Maßnahme ist im Doppelhaushalt 2024 / 2025 im Titel 0740 / 720 19 mit einem Ansatz im Haushaltsjahr 2024 vorgesehen.

Die Gesamtkosten werden auf 19.790.000 € geschätzt.

Vor dem Hintergrund geänderter Planungsvorgaben im Hinblick auf eine ausgewogene Verteilung des Straßenraumes für alle Verkehrsarten ist eine notwendige Anpassung der vorliegenden ungeprüften Bauplanungsunterlage erforderlich. Ein Baubeginn wird frühestens in 2025 erfolgen.

Unter den Linden

„Ist eine Baumaßnahme Unter den Linden noch vorgesehen?“

Die Maßnahme ist Bestandteil der Finanzplanung 2023 -2027 und bislang nicht im Doppelhaushalt 2024 / 2025 veranschlagt. Planungsleistungen für die notwendige grundhafte Erneuerung sind beauftragt.

Berücksichtigung „Masterplan für die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung in der historischen Mitte“

„Wie findet in diesen Planungen erforderlichenfalls der neu in Angriff genommene „Masterplan für die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung in der historischen Mitte“ seine Berücksichtigung?“


Sofern sich aus dem zu entwickelnden Maßnahmen Auswirkungen auf die Planung einzelner Maßnahmen ergeben, werden diese im laufenden Planungsprozess berücksichtigt.

Bericht Nr.: 133

Tourismusnahe Umgestaltung des Umfeldes Museumsinsel

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B

22.09.2023

 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

720 01 Maßnahmen des Straßenbaus im zentralen Bereich und im Bereich des Potsdamer / Leipziger Platzes

UK 125 -Tourismusnahe Umgestaltung des Umfeldes der Museumsinsel

Folgendes beschlossen:

a) „Welche Maßnahme ist hier genau geplant?“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

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 wurde 2022 mit der Bauausführung begonnen. Die Planung der Bodestraße wird weitergeführt. Nachdem die Teil-BPU vorliegt, wurde die Ausführungsplanung veranlasst.

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.

Bericht Nr.: 134

Umbau Mühlendamm / Molkenmarkt / Grunerstraße

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B

22.09.2023

☎ 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

720 01 Maßnahmen des Straßenbaus im zentralen Bereich und im Bereich des Potsdamer / Leipziger Platzes

UK 150 - Umbau des Straßenzuges Mühlendamm/ Molkenmarkt/ Grunerstraße von Mühlendammbrücke bis Liffenstraße

Folgendes beschlossen:

„Was genau ist hier geplant? Wird es noch Anpassungen der bisherigen Planungen geben? “

(Bündnis 90 / Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Die Baumaßnahme „Umbau des Straßenzuges Mühlendamm/Molkenmarkt/Grunerstraße von Mühlendammbrücke bis Liffenstraße - 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. Darüber hinaus sind auch die nördliche Fahrbahn und der nördliche Gehweg Mühlendamm, sowie die Westseite Spandauer Straße (vor Nikolaiviertel) fertig gestellt.

Die Verkehrsführung auf der Nordseite (Richtung Leipziger Straße) wurde Ende 2022 in Betrieb genommen. Voraussetzungen dafür waren die Fertigstellung der Spandauer Straße und Teile der Stralauer Straße, sowie die Herstellung des Anschlusses der Grunerstraße an den Straßentunnel Höhe Alexanderplatz. Großflächige Leitungs- und archäologische Grabungsarbeiten erfolgten 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 sehr aufwendig und zeitintensiv geborgen werden musste.

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.

Bericht Nr.: 135

Straßenbau i. Z. v. Ortsdurchfahrten und außerhalb des zentralen Bereichs

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B

22.09.2023

☎ 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

720 02 Maßnahmen im Zusammenhang mit Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen und des Straßenbaus außerhalb des zentralen Bereichs

Folgendes beschlossen:

„Wie ist der Bauablaufplan für die verschiedenen Maßnahmen?

Bitte den geplanten Bauablauf insbesondere für die Verkehrslösung Mahlsdorf und die Erneuerung der Petersburger Straße nördlich Bersarinplatz zeitlich und kostenmäßig ab 2024 bis 2028 genauer darstellen. ‘

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

UK 101 - Neubau der Heidestraße von Minna-Cauer-Straße bis zur Perleberger Straße (B96)

Die Baumaßnahme ist bauseitig im Juli 2016 fertiggestellt worden. Die Ansätze werden für die Erstattung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Für das um die Heidestraße zu entwickelnde Quartier wurde im Mai 2009 durch den Senat der Masterplan Heidestraße beschlossen. Auf dieser Grundlage wurden die Bebauungspläne 1-62 (städtebauliche Entwicklung östlich und westlich der Heidestraße) und 1-63 (Heidestraße) aufgestellt.

Mit dem Umbau ist die Heidestraße als eine Straße mit klassischem Berliner Boulevardcharakter mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet worden, die gleichzeitig verkehrlich leistungsfähig ist.

UK 121 - Erneuerung der Petersburger Straße zwischen Bersarinplatz und Landsberger Allee -

Die vorhandene Straßenbausubstanz weist vielfältige Mängel auf. Bei diesen handelt es sich beispielsweise um leichtere Schädigungen, wie vielfältige Ausbesserungsstellen im Bereich der Fahrbahn, vereinzelte Quer- oder Längsrisse aber auch um schwerer wiegende Schädigungen, wie Bereiche mit Netzrissebildungen in der Fahrbahndecke, die die Entstehung von Schlaglöchern begünstigen bzw. bereits dessen Folge sind. Darüber hinaus wurden insbesondere in den Aufstellbe-

reichen vor den 3 vorhandenen Lichtsignalanlagen erhebliche Mängel in Form von Spurrinnenbildungen festgestellt. Bei weiterem Fortschritt führen diese durch die zunehmende Gefahr von Aquaplaning unweigerlich zu erheblichen Defiziten hinsichtlich der Verkehrssicherheit.

Auch der derzeitige Straßenquerschnitt erfüllt nicht dem Zielfeld der Ökologischen Stadt und Verkehr, so wird im Zuge der Grundhaften Erneuerung der Petersburger Straße zwischen Bersarinplatz und Landsberger Allee auch die Rad- und Fußinfrastruktur verbessert und verkehrssicher gestaltet.

Die Ausschreibung der Hauptbauleistungen ist erfolgt, so dass in I / 2024 mit den Baumaßnahmen begonnen werden kann. Die Baumaßnahmen werden voraussichtlich Ende 2026 abgeschlossen sein.

Folgende Bauabschnitte (Verkehrsführungsphasen) sind beabsichtigt:

Bauabschnitt 1 (Verkehrsführungsphase 1)

(östliche Fahrbahn (Fb) + Nebenanlagen (NA), von Landsberger Allee bis Strassmannstraße)

Bauabschnitt 2a (Verkehrsführungsphase 2)

(östliche Fb + NA, Knotenpunktbereich Strassmannstraße)

Bauabschnitt 2b (Verkehrsführungsphase 3)

(östliche Fb + NA, von Knotenpunkt Strassmannstraße bis Bersarinplatz)

Bauabschnitt 3 (Verkehrsführungsphase 3)

(westliche NA, von Landsberger Allee bis Strassmannstraße)

Bauabschnitt 4 (Verkehrsführungsphase 4)

(westliche Fb, von Landsberger Allee bis Strassmannstraße)

Bauabschnitt 5 (Verkehrsführungsphase 4)

(westliche NA, von Strassmannstraße bis Bersarinplatz)

Bauabschnitt 6 (Verkehrsführungsphase 5)

(westliche Fb, von Strassmannstraße bis Bersarinplatz)

Die abschließende Bauablaufplanung obliegt dem Auftragnehmer.

Finanzierung:

2024	2.500.000 €
2025	3.000.000 €
2026	2.000.000 €
2027	2.000.000 €
2028	2.098.000 €

UK 140 - Neubau der Hauptstraße von Markgrafendamm bis Karlshorster Straße -

Die Baumaßnahme ist bauseitig im August 2019 fertiggestellt worden. Die Ansätze werden für die Abrechnung von Lichtsignal- und Beleuchtungsanlagen benötigt, sowie für die Erstattung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Auf Grundlage des AH-Beschlusses vom 27.08.2004 wurde bei der DB AG die Aufweitung der Eisenbahnbrücken über die Hauptstraße im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofs Ostkreuz als Voraussetzung für einen 4-spurigen Ausbau der Hauptstraße und die Errichtung von Rad- und Gehwegen zwischen Markgrafendamm und Karlshorster Straße bestellt.

UK 175 - Neubau einer Straßenverbindung in Karow vom vorhandenen Anschluss an die B 2 bis zum Knotenpunkt Bahnhofstr. / Alt-Karow -

Geplant ist der Neubau einer neuen rund 1,3 km langen tangential verlaufenden Verbindungsstraße. Die neue Straße verbindet Malchow und Lindenberg und schließt an die Bundesstraße B2 an.

Vorgesehen ist eine zweispurige Straße einschließlich beidseitiger Fahrrad-/ Fußverkehrsanlagen und partieller Parkmöglichkeiten. Auch ist die geplante Straßenverbindung zur äußeren Erschließung des Wohnungsbaugebiets Karow-Nord über die Straße Am Hohen Feld vorgesehen.

Die Maßnahme erstreckt sich von der Straße Am Luchgraben bis zum Anschluss an den Knotenpunkt Bahnhofstraße / Blankenburger Chaussee / Alt-Karow / Straße 52.

Mit der Teilstrategie „Äußere Stadt und Verflechtung mit dem näheren Brandenburg“ wird die Aufgabe gestellt, in den sehr heterogenen Teilgebieten der äußeren Stadt die Voraussetzungen für verbesserte Erreichbarkeiten, die Reduzierung überdurchschnittlicher Wegelängen und die Verminderung des motorisierten Verkehrsaufwands zu schaffen.

Der Baubeginn wird aufgrund von umfangreichen Planungsmodifikationen im Zuge des Mobilitätsgesetzes und der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für das Jahr 2026 avisiert. Die Ansätze dienen der Fortführung der Planung sowie der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren sollen im 4. Quartal 2023 eingereicht werden.

UK 170 - Ausbau der Landsberger Chaussee von Stendaler Straße bis Landesgrenze Hönow

Es handelt sich hierbei um ein gemeinschaftliches Projekt mit dem Land Brandenburg, welches hierfür federführend verantwortlich zeichnet.

Die Brandenburgische L 33 und die Berliner Stadtstraße I. Ordnung (Landsberger Chaussee) verlaufen im Abschnitt Hönow, Mahlsdorfer Straße bis Berlin, Stendaler Straße parallel entlang der Landesgrenze und sollen der Verkehrsentwicklung entsprechend vierstreifig ausgebaut werden.

Die Gesamtkosten tragen die Länder Brandenburg und Berlin im Wesentlichen jeweils zur Hälfte. Entsprechend einer Verwaltungsvereinbarung obliegen dem Land Brandenburg (Landesbetrieb Straßenwesen) die Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen und die federführende Durchführung des Planfeststellungsverfahrens.

Verzögerungen bei der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen ergaben sich infolge eines Interessenkonfliktes bzgl. der Notwendigkeit der Anlage beidseitiger Radwege sowie einer auf Berliner Territorium ermittelten Artenschutzproblematik. Die Straßenplanung musste mehrfach angepasst werden.

Der Antrag zur Planfeststellung wurde am 16. Januar 2012 gestellt. Im Rahmen der Erörterung in 2014 wurden diverse Prüfaufträge an den LS (Vorhabensträger) herangetragen. Aktuell erfolgt die Erarbeitung der Deckblätter für die Weiterführung des Planfeststellungsverfahrens.

Für die Überarbeitung der Bauplanungsunterlagen in Form von Ergänzungsunterlagen sind die Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens erforderlich.

UK 174 - Verkehrslösung Mahlsdorf Neue Straßenverbindung - Straße An der Schule -

Die geplante Baumaßnahme "Straße An der Schule" befindet sich im Berliner Ortsteil Mahlsdorf des Bezirks Marzahn-Hellersdorf. Mit der Hönower Straße wird zurzeit Mahlsdorf-Nord, mit dem Hultschiner Damm in Mahlsdorf-Süd an das übergeordnete Straßennetz (B1/B5) angebunden.

Mit der Herstellung der neuen Straßenverbindung - 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.

Des Weiteren ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Die Unterlagen wurden im Mai 2023 bei der Anhörungsbehörde eingereicht. Das Verfahren wird parallel mit dem der BVG durchgeführt.

Die derzeitige Straße und Straßenbahntrasse werden getrennt, sodass die in der Hönower Straße und dem Hultschiner Damm vorhandene eingleisige Tram-Trasse vom Bahnhof Mahlsdorf bis zur Rahnsdorfer Straße zweigleisig ausgebaut werden kann. Dieses ist jedoch abhängig vom Bau der neuen Straßenverbindung "Straße An der Schule" die Mahlsdorf-Nord und Mahlsdorf-Süd verbinden soll. Die Dauer bis zur Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses wird in ca. 1,5-2 Jahren erwartet.

Die verkehrlichen und städtebaulichen Ziele für Mahlsdorf sind nur im Zusammenwirken aller geplanten Maßnahmen (u.a. ÖPNV) erreichbar. Sie bauen aufeinander auf, ergänzen sich und ihre positiven Effekte verstärken sich gegenseitig. Ein Verzicht auf die einzelne Maßnahme gefährdet die Umsetzung der städtebaulichen und verkehrlichen Ziele.

Aussagen zum Bauablauf sind wegen des laufenden Planfeststellungsverfahrens derzeit noch nicht konkret möglich.

Finanzierung:

2024	2.500.000 €
2025	2.500.000 €
2026	3.500.000 €
2027	3.000.000 €
2028	3.360.000 €

UK 173 - Erneuerung der Dorfstraße in Malchow von Blankenburger Pflasterweg bis Ortnitstraße (Ortsdurchfahrt B 2) -

Die Dorfstraße in Malchow ist als übergeordnete Straßenverbindung im Berliner Straßennetz klassifiziert und stellt in ihrer Funktion als Bundesstraße B 2 eine wichtige Verbindung zu den nordöstlich gelegenen Gemeinden im Land Brandenburg sowie zur Bundesautobahn A 10 dar. Auch für den Nordosten Berlins übernimmt die Dorfstraße wichtige Verteilungsfunktionen zwischen Weißensee, Buch, Blankenburg und Heinersdorf.

Mit der grundhaften Erneuerung der Straßenverkehrsanlage sollen ein dauerhafter Gebrauch entsprechend der Verbindungsfunktion sichergestellt werden und Defizite in der Straßenraumaufteilung beseitigt werden.

Der dörfliche Charakter soll weitgehend erhalten bleiben. Die lichtsignalisierten Knotenpunkte mit dem Wartenberger Weg und dem Blankenburger Pflasterweg als wichtige Verknüpfungen mit dem übergeordneten Straßennetz sollen weitgehend leistungsfähig gestaltet werden.


Der Streckenabschnitt in Malchow von Blankenburger Pflasterweg bis Ortnitstraße wurde langjährig als Umfahrung des inzwischen sanierten Streckenabschnitts der A 114 genutzt. Im Anschluss daran werden die vorlaufenden Arbeiten der Berliner Wasserbetriebe (Austausch der Trinkwasser-Hauptleitung) beginnen, die voraussichtlich 2 Jahre andauern, sofern die verkehrsrechtliche Anordnung erteilt worden ist.

Bericht Nr.: 136

TVO

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B

22.09.2023

 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

720 03 Neubau einer Straßenverbindung An der Wuhlheide bis Märkische Allee (Weiterbau der TVO -Tangentialverbindung Ost)

Folgendes beschlossen:

a) „Bitte um Darstellung des Zeitplans für die TVO, den Planungsstand zur Nahverkehrstangente, der Kostenprognose für die TVO bis zur Fertigstellung. In welcher Größenordnung findet Waldrodung statt, wann soll das Planfeststellungsverfahren beginnen?

Wie trägt der Senat Vorsorge, um die prognostizierte Kostenexplosion abzufedern?“

(Bündnis 90 / Die Grünen)

b) „Die Planung lässt annehmen dass 2025 in die Bauphase gegangen werden soll.

Bitte den geplanten Bauablauf zeitlich und kostenmäßig ab 2025 bis 2028 genauer darstellen.“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Der Senat berichtet dem Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses jährlich zum 30. Juni über den Planungs- und Baufortschritt der Tangentialen Verbindung Ost (TVO).

Die abschließende Fertigstellung der Antragsunterlagen für das planrechtliche Verfahren ist abschließend für das Ende des III. Quartal 2023 avisiert.

Die Einreichung der Endfassung der Planfeststellungsunterlage durch den Träger des Vorhabens gemäß § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes wird somit zum Beginn des IV. Quartals 2023 angestrebt.

Es ist derzeit nicht seriös abschätzbar, wie das bevorstehende Planfeststellungsverfahren und ggf. anschließende Klageverfahren verlaufen werden, so dass eine Bauablaufplanung noch nicht darstellbar ist.

Nahverkehrstangente

Die Nahverkehrstangente wird in Lage und Höhe bei der Findung/Planung der Trassen für die TVO berücksichtigt. Die damit verbundene Verlegung der Fernbahn und die Umbaumaßnahmen am Wuhlheider Kreuz sind ebenso zu beachten. Daraus ergibt sich ein Korridor, der für Bahnbaumaßnahmen freizuhalten ist (Freihaltetrasse). Konkrete Planungen bzw. Zeitabläufe für die Nahverkehrstangente liegen noch nicht vor.

Für alle Trassenvarianten wird ein einheitlicher vierstreifiger Querschnitt von 26,00 m Breite, mit einseitigem Geh- und Radweg, sowohl für die Strecke als auch für die Überführungsbauwerke gewählt.

Waldverlust

Die Größenordnung der in Anspruch zu nehmenden Waldflächen hat sich seit der Bestätigung der Vorzugsvariante nicht geändert (ca. 15 ha). Nach aktuellem Planungsstand sind voraussichtlich ca. 15,8 ha Wald betroffen. Die später zur Planfeststellung beantragte Fläche kann abweichen, da es sich um einen überschlägigen aktuellen Planungsstand handelt. Die Konkretisierung der Planung (z.B. neue Flächen für dezentrale Entwässerungseinrichtungen) wirkt sich auch auf die in Anspruch zu nehmenden Flächen aus.

Der Umfang der erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bemisst sich nach dem Umfang und der Schwere der Eingriffe in Natur und Landschaft. Die Ermittlung des Eingriffsumfangs wird kurzfristig abgeschlossen werden. Unter Anwendung des sogenannten „Berliner Leitfadens zur Ermittlung und Bilanzierung von Eingriffen“ und des „Leitfadens zur Waldumwandlung und zum Waldausgleich im Land Berlin“ wird der Kompensationsbedarf ermittelt und in Folge dessen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant werden. Eine vollständige Kompensation der betroffenen Waldfläche mit neuen Waldflächen wird angestrebt.

Ein Großteil der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen soll trassennah realisiert werden. Dazu sollen vorhandene Straßen/Straßennebenflächen und bauzeitlich in Anspruch zu nehmenden Flächen einer Gestaltung und Aufwertung zugeführt werden. Es sind vor allem Aufforstungen, Gehölzpflanzungen und Artenschutzmaßnahmen vorgesehen. Ein anderer Teil der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird trassenfern in den Bezirken Marzahn-Hellersdorf und Treptow-Köpenick stattfinden. Die genaue Lage und Anzahl der Flächen befindet sich noch in der Planung. Auf den trassenfernen Maßnahmenflächen sind vor allem Aufforstungen und Artenschutzmaßnahmen vorgesehen. Die Planung der Ausgleichs- und Ersatzflächen wird Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sein.

Kosten

Mit Vorlage der 3. geprüften Vorplanungsunterlage werden die Gesamtkosten der Maßnahme derzeit auf 351.000.000 Euro eingeschätzt. Vor dem Hintergrund der im Zusammenhang mit aktuellen Bauvergaben zu verzeichnenden Preisinstabilität, welche den Rahmenbedingungen geschuldet, eine seriöse Ermittlung der Herstellungskosten gegenwärtig nicht zulässt, würde eine Kostenschätzung auf Basis der derzeit aktuellen Marktlage zu einer Gesamtkostenschätzung von über 400 Mio. Euro führen. Würde die aktuelle Baupreisinflation im derzeitigen Tempo fortgesetzt werden, müsste die Kostenschätzung noch weiter nach oben korrigiert werden. Unter Zugrundelegung der Marktpreise und des Planungsstandes aus 2020/2021 ist aktuell eine Kostenschätzung von

ca. 350 Mio. Euro belastbar. Aufgrund sich ergebener Hinweise/ Auflagen in dem planrechtlichen Verfahren sowie ggf. steigender Baupreisindizes können künftige notwendige Kostenanpassungen nicht ausgeschlossen werden.


Die notwendige Überprüfung aller bisher getroffenen Kostenansätze sowie die (regelmäßig zu erwartende) Modifikation der Planung im Zuge des bevorstehenden Planfeststellungsverfahrens (Einwendungen privat Betroffener und Träger öffentlicher Belange) sind ausschlaggebend für die Entscheidung, die Kosten im Rahmen der Erstellung der Bauplanungsunterlagen zu aktualisieren.

Bericht Nr.: 137

Öffentliche Beleuchtung

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B

22.09.2023

 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

720 14 **Neubau von elektrischen Straßenbeleuchtungsanlagen**

Folgendes beschlossen:

- a) „Bitte um Darstellung des Zeitplans für die vollständige Umrüstung aller Lampen / Gaslaternen auf LED inkl. einer Gesamtkostenprognose.“

(Bündnis 90/Die Grünen)

- b) „Bitte genauere Daten für die Kosten und Nutzen für die Umstellung von Gas- zu elektrischer Straßenbeleuchtung. Was kostet der Umbau einer Laterne im Durchschnitt? Welche Bewirtschaftungskosten gibt es jeweils?
Wie viele Beleuchtungsanlagen wurden von den Mitteln in den Jahren 2022 und 2023 modernisiert und neu geschaffen (pro Bezirk) und wie viele sollen in den Jahren 2024 und 2025 wo modernisiert oder neu geschaffen werden?
Bitte um Bericht zum mitlaufenden Licht.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

zu a) und b)

Sachstand

Von den ursprünglich 44.000 Gasleuchten sind bisher bereits 23.000 umgerüstet. In den Gaserhaltungsgebieten sollen 3.300 Leuchten aus denkmalschutzrechtlichen Gründen erhalten bleiben, sodass noch 17.700 Gasleuchten umzurüsten sind. Die Umrüstungskosten betragen derzeit ca. 10.000 Euro/ Standort. Die Tendenz ist nach wie vor steigend. Die Umrüstung erfolgt entsprechend der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Es wird eingeschätzt, dass pro Jahr bis zu 3000 Leuchten umgerüstet werden könnten – vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Ein darüber hinaus beschleunigter Umstieg wäre sinnvoll, ist jedoch wegen der vorhandenen Ressourcen (Mittel, Kapazitäten bei den Firmen, Materialengpässe) nicht umsetzbar. Auch die Kapazitäten des Netzbetreibers zur Herstellung der Netzanschlüsse sind vor dem Hintergrund konkurrierender Projekte, die Netzanschlüsse benötigen (Ladeinfrastruktur, Wohnungsbauprojekte, 5G-Infrastruktur, Sensorik usw.) beschränkt.

Wirtschaftlichkeit

Eine 6-flammige Gasleuchte 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 10.055 kWh.

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 g CO₂/kWh, bei der Erzeugung des elektrischen Stromes 397 CO₂/kWh freigesetzt. (beide Werte lt. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg für 2021).

Pro Jahr entstehen damit folgende CO₂-Emissionen:

am Standort einer 6-flammigen Gasleuchte:

$$6.703 \text{ kWh} \times 201,4 \text{ g/kWh} = 1.349.984 \text{ g} = 1,35 \text{ t}$$

am Ort der Stromerzeugung für eine Elektroleuchte mit Gesamtanschlusswert von 46 W:

$$193 \text{ kWh} \times 397 \text{ g/kWh} = 76.621 \text{ g} = 0,08 \text{ t}$$

Die jährlichen Betriebskosten (Wartung + Energie + Instandhaltung) einer 4 flammigen Gasleuchte betragen derzeit ca. 750 Euro / Jahr.

Die jährlichen Betriebskosten (Energie + Wartung) LED-Leuchte als Ersatz der 4flammigen Gasleuchte betragen derzeit ca. 80 Euro / Jahr.

Energiekosten unter Berücksichtigung der Strom- und Gaspreisbremse in 2023.

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 1.000 W (Gas), die vergleichbar leuchtende LED-Leuchte 16 W (Strom).

Umsetzung 22 / 23

	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 24 / 25

	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

Sachstand mitlaufendes Licht

Die Bau- und Lieferleistungen für die Beleuchtungsanlagen im Volkspark Hasenheide sind ausgeschrieben und beauftragt. Um den Auflagen zum Schutz der Bäume nachzukommen, wurde die zusätzliche Beauftragung eines Baumgutachters erforderlich. Die Ausschreibung ist abgeschlossen, die Beauftragung kürzlich erfolgt.


Der Baubeginn ist nunmehr im Oktober 2023 geplant, das Bauende im Juni 2024 vorgesehen.

Bericht Nr.: 138

Friedrichstraße

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B

22.09.2023

 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

720 22 Umbau der Friedrichstraße zwischen Französische Straße und Leipziger Straße in Mitte

Folgendes beschlossen:

- a) „Bitte um Darstellung des Planungsstands, wann ist der Start des Beteiligungsverfahrens zur historischen Mitte, wie ist das Planungsgebiet abgegrenzt? Welches Verkehrskonzept soll dabei mit welchen Vorgaben zugrunde gelegt werden? Gibt es dabei eine Abstimmung zwischen der Umgestaltung der Friedrichstraße mit den zlb-Plänen im Lafayette? Welche Querschnittsgestaltung ist für die Friedrichstraße vorgesehen, ist eine Begrünung geplant, wie wird die Aufenthaltsqualität verbessert?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

- b) „Welches Beteiligungskonzept ist vorgesehen, wann wird es starten und wie lange wird es dauern? Ist die Erwartung, dass im 4. Quartal 2024 eine BPU vorliegt, realistisch? Worauf basiert die Kostenschätzung? Welche baulichen Maßnahmen sind überhaupt angedacht? Wird die ZLB im Lafayette in die Planungen miteinbezogen?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

zu a)

Bitte um Darstellung des Planungsstands, wann ist der Start des Beteiligungsverfahrens zur historischen Mitte, wie ist das Planungsgebiet abgegrenzt? Welches Verkehrskonzept soll dabei mit welchen Vorgaben zugrunde gelegt werden? Gibt es dabei eine Abstimmung zwischen der Umgestaltung der Friedrichstraße mit den zlb-Plänen im Lafayette?

Die Erforderlichkeit eines überzeugenden städtebaulichen und verkehrlichen Gesamtkonzeptes für die Berliner Mitte hat sich u.a. in zahlreichen ressortübergreifenden Einzelprojekten gezeigt.

Gemäß den Richtlinien der Regierungspolitik soll hierfür ein städtebaulicher Masterplan entwickelt werden, der die Entwicklung der Berliner Mitte zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor in den Blick nimmt, die Aufenthaltsqualität erhöht und einer modernen europäischen Metropole gerecht wird. Konkret ist angedacht, dass das Untersuchungsgebiet im Osten von der Lichtenberger Straße und im Westen vom Bereich des Spreebogens, im weiteren Verlauf von der Ebertstraße und Stresemannstraße begrenzt wird. Im Norden stellen die Torstraße und im Süden die Franz-Klühs-Straße die Grenze dar.

In einem ersten Schritt soll ein öffentliches Beteiligungsverfahren über meinberlin.de durchgeführt werden, wobei allgemeine Hinweise und Wünsche zur zukünftigen Entwicklung der Berliner Mitte zusammengetragen werden. Das Beteiligungsverfahren soll noch im Jahr 2023 starten.

Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens sollen dem Masterplan für die Berliner Mitte als Grundlage dienen, um allgemeine Leitlinien und Ziele zu erarbeiten. Darüber hinaus gelten für den Masterplan übergeordnete Rahmenbedingungen, die sich zum Beispiel aus den bestehenden Bau- und Nutzungsstrukturen, dem Fuß- und Radverkehrsnetz, der derzeit in Bearbeitung befindlichen Fortschreibung des Nahverkehrsplans oder dem Lärmaktionsplan ergeben.

Zudem sollen auch die verschiedenen Einzelvorhaben im Betrachtungsgebiet, wie der Gendarmenmarkt, der Checkpoint Charlie (Friedrichstraße und Zimmerstraße), der Molkenmarkt oder das Rathausforum und Marx-und-Engels-Forum (Spandauer Straße) in die Bearbeitung einfließen. Inwiefern es Abstimmungen für weitere mögliche Einzelvorhaben bedarf, ergibt sich abhängig von deren Planungsstand im weiteren Prozess.

Die Aufstellung einer Bauplanungsunterlage ist erst nach Abschluss aller rechtlichen Schritte und Beteiligungsverfahren möglich.


Im Planungsprozess ist ein Beteiligungsformat der Stadtgesellschaft zu sichern. Aufgrund der nunmehr erfolgten Entscheidung, die Straße zwischenzeitlich wieder für den Straßenverkehr zu öffnen, entfallen die zuvor geltend gemachten unmittelbaren Dringlichkeiten eines stark beschleunigten Beteiligungsformates und eines sehr kurzfristigen nachfolgenden Baubeginns, um das Provisorium durch eine endgültige Lösung zu ersetzen.

Bericht Nr.: 139

B 96 Stadtprojekt

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B

22.09.2023

 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

720 52 **B 96 Stadtprojekt Tempelhofer Damm von Platz der Luftbrücke bis Borussiastraße in Tempelhof-Schöneberg**

Folgendes beschlossen:

„Inwiefern soll der Straßenquerschnitt des Tempelhofer Damms gemäß der Belange des Mobilitätsgesetzes geändert werden? Welche Auswirkungen hat dies für den Fließverkehr, den ruhenden Verkehr, die Fahrbahn- und Fahrspurbreite sowie den bislang vorhandenen Radweg?“

(CDU / SPD)

Hierzu wird berichtet:

Bericht

Schwerpunkt:

- grundlegende Erneuerung im Zusammenhang mit den Maßnahmen der Berliner Wasserbetriebe, Verbesserungen im Querschnitt für alle Verkehrsarten

Initial für diese Maßnahme ist die dringend erforderliche Sanierung von drei Abwasserdruckleitungen. Das Baufeld erstreckt sich vom Platz der Luftbrücke bis zur Borussiastraße im Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Zeitgleich zu den geplanten Sanierungen an den drei Abwasserdruckleitungen sollen umfangreiche Sanierungsarbeiten an den vorhandenen Regen- und Schmutzwasseranlagen sowie an den Trinkwasseranlagen erfolgen, die erhebliche Eingriffe in den gesamten unterirdischen und oberirdischen Straßenraum erfordern.

In diesem Zusammenhang werden auch die Anlagen der Stromnetz Berlin sowie der Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg (NBB) instandgesetzt bzw. erneuert. Im kompletten Straßenabschnitt werden die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Dichtungsarbeiten an ihren, parallel zur Straße führenden, Tunnelanlagen in diesem Kontext vornehmen.

Im Anschluss an die geplanten umfangreichen Leitungsänderungs- und Tiefbaumaßnahmen soll der Verkehrsraum neu geordnet und die Defizite, die beim jetzigen Verkehrsablauf allgegenwärtig

sind, beseitigt werden. Zur Bündelung der Maßnahmen und Einsparung von Kosten und Zeit wurden alle berührenden Tief-, Leitungs-, und Straßenbauarbeiten unter der Projektleitung der Berliner Wasserbetriebe (BWB) koordiniert.


Neben der sich aufgrund der Synergieeffekte des „Stadtprojektes Tempelhofer Damm“ für alle Vorhabenträger ergebenden wirtschaftlichen Vorteile bietet sich für das Land Berlin die Möglichkeit, im Rahmen der Wiederherstellung der Straße nach Abschluss der Leitungsbauarbeiten eine Neugestaltung des Straßenquerschnitts unter Berücksichtigung der Belange des Mobilitätsgesetzes zu erreichen (Anordnung von nunmehr regelbreitengerechten Fahrspuren für den Kfz-Verkehr sowie ausreichend dimensionierte attraktive Rad- und Fußverkehrsanlagen und Anlagen für den ruhenden Verkehr).

Bericht Nr.: 140

Erneuerung Märkische Allee

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B

22.09.2023

 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

720 59 **Erneuerung der Märkischen Allee zwischen Mehrower Allee und S-Ahrens- felde in Marzahn-Hellersdorf**

Folgendes beschlossen:

„Liegen bereits Bauplanungsunterlagen vor? Wann soll die Baumaßnahme beginnen? Welche Abhängigkeiten bestehen zum Bau der Wuhletalbrücke? Ist der Neubau der Wuhletalbrücke abgestimmt auf das Projekt der Erneuerung der Märkischen Allee (beidseitige Fuß- und Radwege?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Schwerpunkte:

- Abbau Instandsetzungsrückstau, grundlegende Erneuerung wegen schlechtem Straßenzustand sowie Herstellung von Radverkehrsanlagen, Gewährleistung Verkehrssicherungspflicht nach dem Berliner Straßengesetz, Verbesserung der Situation für alle Verkehrsarten

Wegen der umfangreichen Abstimmungen zum Querschnitt und der Ausbildung der Knotenpunkte ist eine Fertigstellung der Bauplanungsunterlagen voraussichtlich erst im I. Quartal 2024 möglich. Ein Baubeginn in 2025 wird angestrebt.

Die Aufteilung des derzeitigen Straßenraumes entspricht nicht den Anforderungen des Mobilitätsgesetzes. Insbesondere der fehlende Radweg steht in Widerspruch zu den Ansprüchen einer zeitgemäßen Verkehrsanlage. Die vorhandene Verkehrsanlage weist zudem deutliche Schäden auf. Die Borde sind stellenweise abgängig, die Betonfahrbahnen und bereits bestehende Flickstellen von Abplatzungen an der Betonfahrbahn sind stark beschädigt, es bestehen Spurrinnen und Risse in der Fahrbahn.

Der Gehweg weist starke Unebenheiten auf, wodurch die Verkehrssicherheit in Teilbereichen eingeschränkt ist.

Die Erneuerung der Märkischen Allee ist zum Erhalt der Verkehrssicherheit unabdingbar. Der fortschreitende Substanzverlust der bestehenden Verkehrsanlagen einschließlich der Nebenanlagen erfordert eine Umsetzung der grundhaften Erneuerung.

Die Maßnahme steht in direktem Zusammenhang mit der Wuhletalbrücke (GRW-gefördert, Landeshaushalt Kapitel 0740, Titel 727 14), welche sich in dem genannten Straßenabschnitt befindet und in einem sehr schlechten Bauwerkszustand ist, so dass die Brücke für den öffentlichen Verkehr voll gesperrt wurde und in 2022 abgerissen worden ist. Die Planungen sind inhaltlich und zeitlich aufeinander abgestimmt. Die geplanten Bauabläufe für den Neubau der Brücke und die grundhafte Erneuerung des Straßenraumes berücksichtigen weitgehend abgestimmte bauzeitliche Verkehrsführungen und Fertigstellungstermine.

Der Planungsabschnitt der Märkischen Allee zwischen der Mehrower Allee im Süden und dem S-Bahnhof Ahrensfelde im Norden befindet sich im Stadtbezirk Marzahn-Hellersdorf. Bei der Märkischen Allee handelt sich hier um eine 4-streifige Hauptverkehrsstraße mit großräumiger Verbindungsfunktion von Biesdorf nach Ahrensfelde als östliche Tangente. Sie weist in Teilbereichen einen zusätzlichen Fahrstreifen auf. Die Richtungsfahrbahnen sind durch einen Mittelstreifen voneinander getrennt. Die Straße ist bereichsweise anbaufrei. Die östliche Randbebauung, bestehend aus Wohn- und Gewerbeeinheiten, ist zurückgezogen und durch separate Erschließungswege zu erreichen. Westlich der Märkischen Allee verläuft straßenparallel die S-Bahn-Strecke zwischen den Bahnhöfen Mehrower Allee und Ahrensfelde.

Derzeit besteht nur auf der Ostseite ein Gehweg im Seitenraum, ein gesonderter Radweg ist nicht vorhanden. Der Streckenabschnitt soll grundhaft erneuert und in diesem Zuge mit Geh- und Radwegen ausgestattet werden.

Bericht Nr.: 141

Diverse Brückenneubauten

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V C

22.09.2023

☎ 90254 7400

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

722 21 **Diverse Brückenneubauten**
bis
727 89

Folgendes beschlossen:

„Bitte zu den Projekten in den genannten Titeln genauer den aktuellen Stand erläutern, welche Maßnahmen in 2024 und 2025 finanziert werden sollen und wann jeweils mit einer Fertigstellung zu rechnen ist.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

722 21 **Neubau einer Straßenbrücke über die Spree im Zuge der geplanten Süd-Ost-Verbindung einschließlich Stützwänden (Trepow-Köpenick):**

Aktueller Stand:

Die Brückenbaumaßnahme ist abgeschlossen. Derzeit laufen noch maßnahmenbezogene Restleistungen zur Errichtung der übergeordneten Beschilderung und damit zu den Verkehrszeichenbrücken, die Gewährleistungsverfolgung und die Mängelbeseitigung.

Finanzierung 2024/2025:

GRW Maßnahme, Ansätze für Restleistungen und Gewährleistungsverfolgung

Fertigstellung:

Die Fertigstellung der Restleistungen ist für 2024 vorgesehen.

722 43 **Neubau der Nord- und Südseite der Brücke Am Bahndamm über die Wuhle in Trepow-Köpenick**

Aktueller Stand:

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“ (72053 / ehemals Ost-West-Trasse). Eine geprüfte Bauplanungsunterlage (BPU) vom 15. April 2011 liegt vor.

Finanzierung 2024/2025:

Planungsleistungen (E-BPU / Begleitung Planfeststellungsverfahren / Brückenplanungen der Leistungsphasen 5 und 6 HOAI) sowie bauvorbereitende Leistungen

Fertigstellung:

Baufertigstellung i.V.m. Westumfahrung voraussichtlich bis 2028

727 03 Neubau der Dunckerbrücke über Bahnanlagen im Zuge der Dunckerstraße in Pankow

Aktueller Stand:

Es wird erwartet, dass Bauplanungsunterlagen im 1. Quartal 2024 vorliegen.

Finanzierung 2024/2025:

Die Maßnahme ist mit einem ersten Ansatz im Haushaltsjahr 2025 vorgesehen.

Fertigstellung:

Geplanter Baubeginn in 2025, Abschluss in 2027/28

727 04 Neubau der Östlichen Bucher- Straßen- Brücke über Bahnanlagen im Zuge der Bucher Straße in Pankow

Aktueller Stand:

Es wird erwartet, dass 1- Teil-Bauplanungsunterlagen im 4. Quartal 2023 vorliegen. Die Planung hat sich aufgrund der komplexen Randbedingungen einer Straßenüberführung über Anlagen der DB Netz AG und unter Berücksichtigung einer Vorsorgemaßnahme eines zukünftigen S-Bahnhofes mit einem Zugang von der Brücke (größere lichte Weite der Brücke) verzögert.

Finanzierung 2024/2025:

Die Maßnahme ist mit einem ersten Ansatz im Haushaltsjahr 2025 vorgesehen.

Fertigstellung:

Geplanter Baubeginn in 2025, Abschluss in 2028 vorgesehen

**727 06 Neubau der Sellheimbrücke über Bahnanlagen im Zuge des Karower Damms/
Blankenburger Chaussee in Pankow**

Aktueller Stand:

1. Teil-BPU liegt vor und befindet sich in Prüfung.

Finanzierung 2024/2025 (GRW-Förderung):

Planungsleistungen (Leistungsphase 5 und 6 HOAI) sowie bauvorbereitende Leistungen (Baufeldfreimachung) und Bauleistungen

Fertigstellung:

Die Fertigstellung ist für 2028 vorgesehen.

**727 07 Neubau der Langen Brücke über die Dahme im Zuge der Müggelheimer Straße in
Treptow-Köpenick**

Aktueller Stand:

Die geprüften Vorplanungsunterlagen sollen im IV. Quartal 2023 vorliegen. Verzögerung haben sich aus zusätzlichen intensiven Abstimmungen mit der Wasserschiffahrtsverwaltung und den Denkmalschutzbehörden zur Vorzugsvariante ergeben.

Die Vorlage der geprüften BPU wird in 2024 angestrebt.

Finanzierung 2024/2025:

Die Maßnahme ist mit einem ersten Ansatz im Haushaltsjahr 2025 für bauvorbereitende Leistungen vorgesehen.

Baubeginn:

Es wird ein Baubeginn in 2025 angestrebt.

**727 08 Neubau der Südlichen Blumberger Damm Brücke über Gleisanlagen im Zuge des
Blumberger Damms in Marzahn- Hellersdorf**

Aktueller Stand:

Die Brückenbaumaßnahme befindet sich in der Ausführung. Der erste Überbau (1. Teilbauwerk) wurde in Betrieb genommen. Derzeit finden die Arbeiten zur Herstellung des zweiten Überbaus (2. Teilbauwerk) statt.

Finanzierung 2024/2025:

GRW Maßnahme, Anteile zur Komplementärfinanzierung und nichtförderfähige Ausgaben (Grunderwerb) der Baumaßnahme.

Fertigstellung:

Die Fertigstellung ist für Anfang 2026 vorgesehen.

727 10 Neubau der Moltkebrücke im Zuge der Enzianstraße über Bahnanlagen in Steglitz- Zehlendorf

Aktueller Stand:

Die Brückenbaumaßnahme befindet sich in der Ausführung. Der Überbau ist hergestellt und wird derzeit komplettiert. Im Weiteren finden derzeit die Arbeiten der Leitungsbetriebe statt. Im Anschluss erfolgt der Straßenbau.

Finanzierung 2024/2025:

Umsetzung der Hauptbauleistungen, Abrechnung der Leistungen

Fertigstellung:

Die bauliche Fertigstellung ist für Anfang 2024 vorgesehen.

727 14 Neubau der Wuhletalbrücke im Zuge der Märkischen Allee in Marzahn-Hellersdorf

Aktueller Stand:

Die Brückenbaumaßnahme wurde ausgeschrieben. Derzeit findet die Wertung der vorliegenden Angebote statt. Die Auftragserteilung und der anschließende Baubeginn sollen im IV. Quartal 2023 erfolgen.

Finanzierung 2024/2025:

GRW Maßnahme, Umsetzung der Hauptbauleistungen

Fertigstellung:

Die bauliche Fertigstellung ist für 2025 vorgesehen.

727 15 Neubau der Elsenbrücke

Aktueller Sachstand:

Die Gesamtbaumaßnahme wurde zur Beschleunigung in mehrere Teillose aufgegliedert. Die Umsetzung der Bauleistungen zum Abbruch und der Montage von Behelfsbrücken ist abgeschlossen.

Der Neubau der beiden Überbauten erfolgt in getrennten Ausschreibungen und Vergaben. Die weiteren Bauleistungen untergliedern sich in den Rückbau der Behelfsbrücken und den Ersatzneubau des südöstlichen Überbaus. Bei der Umsetzung dieser Leistungen wird von einer Ausführungsdauer von 3 Jahren ausgegangen.

Die Bauleistungen für das Teilprojekt 2 (nordwestlicher Überbau) wurden beauftragt und haben begonnen.

Finanzierung 2024/2025:

Bauleistungen Teilprojekt 2 und Planungsleistungen Teilprojekt 3

Fertigstellung Teilprojekt 2

Das Teilbauwerk 2 soll 2025 fertig gestellt werden.

727 16 Neubau der Schönhauser-Allee-Brücke im Zuge der Schönhauser Allee in Berlin Pankow

Aktueller Stand:

Die Baumaßnahme befindet sich in der Planungsphase.

Derzeit werden die Bauplanungsunterlagen aufgestellt. Es wird erwartet, dass 1. Teil-Bauplanungsunterlagen im II Quartal 2024 vorliegen werden. Es handelt sich um eine überaus komplexe Planung mit den betroffenen Beteiligten wie z.B. DB Netz AG, DB Station & Service, BVG Straßenbahn, BVG U-Bahn, Leitungsträgern. Diese Abstimmungen führen zu einer Verzögerung der Entwurfsplanung.

Die Baumaßnahme gliedert sich in mehrere Bauabschnitte, welche sich im Wesentlichen und auf Grundlage der Vorplanung in den Ersatzneubau der Schönhauser-Allee-Brücke, die Errichtung einer Behelfsbrücke, den Ersatzneubau bzw. Instandsetzung des Personentunnels, bahnspezifische Leistungen, Baumaßnahmen der BVG, Baumaßnahmen der Leitungsbetriebe unterteilen.

Finanzierung 2024/2025:

GRW-Maßnahme, es liegt eine geprüfte Vorplanungsunterlage vom 18.11.2021 über 34,5 Mio. Euro vor.

Fertigstellung:

Die Fertigstellung kann derzeit nicht belastbar benannt werden. Wir gehen von einem Baubeginn (Prov. Fuß-, Rad- und Leitungsbrücke) Ende 2025/2026 aus.

727 17 Neubau der Mühlendammbücke im Zuge der B 1 über die Spree in Berlin Mitte

Aktueller Stand:

Es liegt eine erste Teil-BPU vom 08. August 2023 in Höhe von 11.210.000 Euro für den Abbruch des ersten Überbaus vor. Derzeit wird die Planung für den Neubau erarbeitet. Hierzu werden die Planungen mit den Beteiligten (z.B. BVG, Wasserschiffahrtsverwaltung und Anrainer) abgestimmt. Wesentliche Anpassungen der Planung sind derzeit nicht vorgesehen.

Mit ersten vorgezogenen Bauarbeiten der Versorgungsunternehmen ist Mitte 2024 zu rechnen. Mit dem Abbruch des ersten Überbaus soll Ende 2024 begonnen werden.

Als vorgezogene Maßnahme Mitte 2024 beginnen die Umverlegungsarbeiten der Versorgungsunternehmen.

Finanzierung 2024/2025:

GRW-Maßnahme, Umsetzung Hauptbauleistung

Fertigstellung:

Die Fertigstellung kann derzeit nicht belastbar benannt werden. Der Baubeginn soll in 2024 erfolgen.

727 33 Ersatzneubau der Hellersdorfer Brücken im Zuge der Eisenacher Straße in Berlin Marzahn-Hellersdorf

Aktueller Stand:

Es wird erwartet, dass Bauplanungsunterlagen im 1. Quartal 2024 vorliegen.

Finanzierung 2024/2025:

Die Maßnahme ist mit einem 1. Ansatz im Haushaltsjahr 2025 vorgesehen.

Fertigstellung:

Die Fertigstellung kann derzeit nicht belastbar benannt werden. Der Baubeginn soll in 2024 erfolgen.

727 69 Neubau der Südlichen Rhinstraßenbrücke über Bahnanlagen

Aktueller Stand:

Die Brückenbaumaßnahme ist baulich abgeschlossen.

Finanzierung 2024/2025:

GRW Maßnahme, Restforderungen, Gewährleistungsverfolgung

Fertigstellung:

Fertigstellung ist erfolgt.

727 70 Neubau des Verkehrsknotens Landsberger Allee/Märkische Allee mit 3 Straßenbrücken und zugehörigen Rampen- und Verbindungsfahrbahnen sowie Instandsetzung des Fußgängertunnels

Aktueller Stand:

Es erfolgen Bauleistungen am Brückenknoten 1.
Im Bereich der Bahnanlagen erfolgen Umbauten. Für die weiteren Abschnitte erfolgen Planungsleistungen und die Erstellungen der BPU für die weiteren Bauleistungen

Finanzierung 2024/2025:

Bauleistungen Brückenknoten 1 und Planungsleistungen für die weiteren Bauabschnitte

Fertigstellung:

Angestrebte Fertigstellung: 2028/2029

727 71 Neubau Schiffbauer Damm - Brücke über die Panke

Aktueller Stand:

Die Maßnahme ist baulich beendet.

Finanzierung 2024/2025

Die Maßnahme soll im Haushaltsjahr 2024 finanziell abgerechnet werden.

Fertigstellung:

Fertigstellung ist erfolgt.

727 72 Neubau der Löffelbrücke über die Panke

Aktueller Stand:

Die Brückenbaumaßnahme ist baulich beendet.

Finanzierung 2024/2025:

GRW Maßnahme, Gewährleistungsverfolgung

Fertigstellung:

Fertigstellung ist erfolgt.

727 75 Neubau der Schmöckwitzwerder Fußgängerbrücke über den Oder-Spree-Kanal

Aktueller Stand:

Die Brückenbaumaßnahme ist baulich beendet.

Finanzierung 2024/2025:

Förderung aus Sonderprogramm Stadt & Land des BMDV, Restabrechnung, Gewährleistungsverfolgung.

Fertigstellung:

Fertigstellung ist erfolgt.

727 76 Technische Erneuerung der Überbauung Schlangenbader Straße (ÜBS)

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Breitenbachplatz haben unmittelbaren Einfluss auf die geplante Maßnahme zur Grundinstandsetzung des Tunnel ÜBS. Es erfolgen im Rahmen der aktuellen Erarbeitung der Verkehrs- und Machbarkeitsstudie stetig damit verbundene Abstimmungen zur Bewertung der (Zwischen-) Ergebnisse und daraus folgende Auswirkungen mit der Abteilung V Im Rahmen der weiteren Untersuchungen erfolgen insbesondere die verkehrlichen Bewertungen und Entscheidung zum Weiterbetrieb oder zur Schließung des Tunnels ÜBS.

Aktueller Stand:

Alle Teil-BPU liegen geprüft vor.

Finanzierung 2024/2025 (tlw. GRW-Förderung):
Wiederholungs-Planungsleistungen (Lph 6) sowie Bauleistungen

Beginn/ Fertigstellung:
Hierzu sind derzeit keine belastbaren Angaben möglich.

727 78 Neubau Pyramidenbrücke über die Wuhle in Köpenick

Aktueller Stand:
Bauleistungen im Baulos 1 sind abgeschlossen, Bauleistungen im Baulos 2 haben begonnen.

Finanzierung 2024/2025:
Bauleistungen Baulos 2

Fertigstellung:
Fertigstellung und Abrechnung ist in 2028 vorgesehen.

727 80 Neubau der Köpenicker-Allee-Brücke über Bahnanlagen

Aktueller Sachstand:
Zurzeit wird die Behelfsbrücke geplant.

Finanzierung 2024/2025:
Planung und Beginn Bau der Behelfsbrücke.

Fertigstellung:
Die Fertigstellung kann derzeit nicht belastbar benannt werden. Der Baubeginn soll in 2024 erfolgen.

727 81 Neubau der Salvador-Allende- Brücke über die Müggelspree

Aktueller Stand:
Der Brückenüberbau ist für den Verkehr freigegeben. Derzeit werden noch zusammenhängende Restbauleistungen (Treppenanlagen, Verkehrsflächen, Zäune, Landschaftsbau etc.) umgesetzt.

Finanzierung 2024/2025:
GRW Maßnahme, Anteile zur Komplementärfinanzierung der Baumaßnahme

Fertigstellung:
Die Inbetriebnahme ist erfolgt. Abarbeitung der Restleistungen ist für 2024 vorgesehen. Die finanzielle Abwicklung erfolgt bis einschließlich 2025.

727 83 Neubau der Fußgängerbrücke Waldbacher-Weg-Brücke über Bahnanlagen in Marzahn-Hellersdorf

Aktueller Stand:

Die Brückenbaumaßnahme ist baulich beendet.

Finanzierung 2024/2025:

Gewährleistungsverfolgung

Fertigstellung:

Fertigstellung ist erfolgt.

727 85 Neubau einer Fußgängerbrücke über die Panke im Schloßpark Niederschönhausen in Pankow (Schloßparkbrücke III)

Aktueller Stand:

Es wird erwartet, dass Bauplanungsunterlagen im IV. Quartal 2023 vorliegen werden.

Finanzierung 2024/2025:

Umsetzung der Hauptbauleistung.

Fertigstellung:

Eine Fertigstellung ist für Ende 2025 vorgesehen.

727 86 Neubau der Löwenbrücke (Fußgängerbrücke) über das Tiergartengewässer in Mitte

Aktueller Stand:

Die Brückenbaumaßnahme befindet sich derzeit in der Ausführung.

Finanzierung 2024/2025:

Hauptbauleistungen und korrespondierende freiberufliche Leistungen

Fertigstellung:

Die Fertigstellung ist für 2025 vorgesehen.

727 87 Neubau der Neuen Fahlenbergbrücke über den Gosener Kanal im Zuge der Gosener Landstraße in Treptow-Köpenick

Aktueller Stand:

Baumaßnahme wird baulich durchgeführt. E-BPU in Erstellung.

Mit dem baulichen Abschluss der Maßnahme wird in 2024 gerechnet.

Finanzierung 2024/2025 (tlw. GRW-Förderung):
Bauleistungen und korrespondierende freiberufliche Leistungen.

Fertigstellung:
Die Fertigstellung ist für 2024 vorgesehen.

727 88 Neubau der Neuen Gertraudenbrücke

Aktueller Stand:
Zurzeit Fortführung der Planung auf Basis des Wettbewerbsergebnisses.

Finanzierung 2024/2025:
Planungsleistungen

Fertigstellung:
Die Fertigstellung kann derzeit nicht belastbar benannt werden. Der Baubeginn soll in 2025 erfolgen.

727 89 Neubau der Spittelmarktbrücke

Aktueller Stand:
Zurzeit erfolgt die Vorplanung.

Finanzierung 2024/2025:
Die Maßnahme ist mit einem 1. Ansatz für Verpflichtungsermächtigungen im Haushaltsjahr 2025 mit Fälligkeit ab 2026 vorgesehen. Derzeit laufen Planungsleistungen über Titel 540 40.

Fertigstellung:
Die Fertigstellung kann derzeit nicht belastbar benannt werden. Der Baubeginn soll in 2026 erfolgen.

Weitere Informationen siehe:
<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/infrastruktur/brueckenbau>

Bericht Nr.: 142

Elsenbrücke

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V C (V)

22.09.2023

☎ 90254 7400

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

727 15 Neubau der Elsenbrücke

Folgendes beschlossen:

a) „Was genau ist hier geplant? Wird es noch Anpassungen der bisherigen Planungen geben? Bis wann ist mit einer Fertigstellung der Maßnahme zu rechnen? Wie steht diese im Zusammenhang mit den Planungen des Bundes für den 17. BA der A100?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

b) „Welche Maßnahmen der Beschleunigung dieses wichtigen Brückenbauvorhabens hat der Senat ergriffen, wie ist der Zeitplan ab 2024 ausgestaltet? Inwieweit wird bei dem Neubau die geplante Trassenführung der A100 (17. BA) berücksichtigt?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

zu a) „Was genau ist hier geplant? Wird es noch Anpassungen der bisherigen Planungen geben? Bis wann ist mit einer Fertigstellung der Maßnahme zu rechnen? Wie steht diese im Zusammenhang mit den Planungen des Bundes für den 17. BA der A100?“

Das Bauwerk „Elsenbrücke“ überspannt im Zuge der Elsenstraße/Markgrafendamm (B96a) die Spree und verbindet die Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg und Treptow-Köpenick.

Auf Grund des ungenügenden Bauwerkszustandes wurden die beiden Brücken abgebrochen und werden durch Neubauten ersetzt.

Zur Sicherstellung der Verkehrsbeziehungen wurden Behelfsbrücken montiert.

Es werden 2 neue Stahlüberbauten - Teilprojekt 2 Bauwerk Nord-West und Teilprojekt 3 Bauwerk Süd-Ost - errichtet.

Das Teilbauwerk 2 soll 2025 fertig gestellt werden.

Beim Teilbauwerk 3 besteht hinsichtlich seiner Querschnittsgestaltung eine Abhängigkeit zur Planung der BAB A 100 17.BA.

zu b) „Welche Maßnahmen der Beschleunigung dieses wichtigen Brückenbauvorhabens hat der Senat ergriffen, wie ist der Zeitplan ab 2024 ausgestaltet? Inwieweit wird bei dem Neubau die geplante Trassenführung der A100 (17. BA) berücksichtigt?“

Die Gesamtbaumaßnahme wurde zur Beschleunigung in mehrere Teillose aufgegliedert und die Umsetzung von Abbruch, Montage Behelfsbrücken und Neubau der beiden Überbauten erfolgt in getrennten Ausschreibungen und Vergaben.


Beim Teilbauwerk 3 besteht hinsichtlich seiner Querschnittsgestaltung eine Abhängigkeit zur Planung BAB A 100 17.BA

Bericht Nr.: 143

Mühlendammbrücke

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V C (V)

22.09.2023

 90254 7400

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

727 17 **Neubau der Mühlendammbrücke im Zuge der B1 über die Spree in Berlin Mitte**

Folgendes beschlossen:

„Was genau ist hier geplant? Wird es noch Anpassungen der bisherigen Planungen geben?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Die Mühlendammbrücke überführt im Zuge des Mühlendamms die Bundesstraße 1 vom Molkenmarkt zur Fischerinsel über die Spree in unmittelbarer Nähe der Mühlendammschleuse.

Die Maßnahme erfolgt auf Grund des schlechten baulichen Zustands des Bestandsbauwerkes aus den 1960er Jahren, welcher konstruktive Mängel und fortschreitende Defizite in der Tragfähigkeit aufweist. Der beeinträchtigte Bauwerkszustand ist auf irreversible Risse im Bereich der Spannkästen zurückzuführen.

Ein zügiger Ersatzneubau ist zwingend erforderlich.

Ziel des Ersatzneubaus ist es, sowohl das aktuelle Verkehrsaufkommen im Bereich der Mühlendammbrücke zu bewältigen, um den reibungslosen Fluss des Wirtschaftsverkehrs durch die Berliner Innenstadt sicherzustellen, als auch eine strategische Orientierung der Berliner Verkehrspolitik hin zu umwelt- und stadtverträglichen Formen der Mobilität zu ermöglichen.

Hierfür wurde ein Realisierungswettbewerb durchgeführt, im Rahmen dessen am 28. Juli 2021 Siegerentwurf gekürt wurde.

Es liegt eine erste Teil-BPU vom 08. August 2023 in Höhe von 11.210.000 Euro für den Abbruch des ersten Überbaus vor.

Derzeit wird die Planung für den Neubau erarbeitet. Hierzu werden die Planungen mit den Beteiligten (z.B. BVG, Wasserschiffverkehrsverwaltung und Anrainer) abgestimmt. Mit ersten vorgezogenen Bauarbeiten der Versorgungsunternehmen ist Mitte 2024 zu rechnen. Mit dem Abbruch des ersten Überbaus soll Ende 2024 begonnen werden.

Weitere Informationen siehe:


<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/infrastruktur/brueckenbau/>

Bericht Nr.: 144

Hellersdorfer Brücken

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V C (V)

22.09.2023

 90254 7400

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

727 33 Ersatzneubau der Hellersdorfer Brücken im Zuge der Eisenacher Straße in Berlin Marzahn-Hellersdorf

Folgendes beschlossen:

„Warum soll die Maßnahme vier Jahre dauern? Wann ist mit der Fertigstellung der sanierten Eisenacher Straße zu rechnen?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Die derzeitige Querung des Wuhletals führt im Zuge der Eisenacher Straße über die unmittelbar hintereinander verlaufenden Bauwerke der Hellersdorfer Brücke und der Östlichen Hellersdorfer Brücke.

Das Bauvorhaben Ersatzneubau der Hellersdorfer Brücken befindet sich in der Planungsphase.

Der Ersatzneubau der Hellersdorfer Brücken beginnt voraussichtlich im Jahr 2025.

Der Ersatzneubau der Hellersdorfer Brücken sieht wieder die Errichtung zweier Brückenbauwerke vor.

Der Ausbaubereich der Verkehrsanlage wird entsprechend den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes neugestaltet. Geh- und Radwege werden dabei deutlich aufgeweitet.

Es wird derzeit von einer Bauzeit von 2,5 bis 3 Jahren ausgegangen. Die Fertigstellung ist für Mitte/Ende 2028 vorgesehen.

Weitere Informationen zum Brückenbau und zur Straßenbaumaßnahme Eisenacher Straße des Bezirks siehe:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/infrastruktur/brueckenbau/>

Bericht Nr.: 145

Technische Erneuerung der ÜBS

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B / V C (V)

22.09.2023

☎ 90254 7200 / 7470

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

72776 Technische Erneuerung der ÜBS

Folgendes beschlossen:

- a) „Für die technische Erneuerung der Überbauung Schlangenhader Straße ist eine aufwachsende Summe vorgesehen. Welche konkreten Maßnahmen sind geplant?“

(CDU/SPD)

- b) „Wie verträgt sich dieses laufende Projekt mit der Zielstellung des Senats, diesen Streckenabschnitt stillzulegen? Bitte hier konkrete Zeitpläne vorlegen wie geplant ist zu einer schnellstmöglichen Wiederaufnahme des Regelbetriebs zu kommen.“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

zu a) und b)

Der Tunnel „Überbauung Schlangenhader Straße“ im Bezirk Steglitz-Zehlendorf wurde 1980 dem Verkehr übergeben. Die beiden Tunnelröhren nördlich der Wiesbadener Straße sind ca. 270, südlich der Wiesbadener Straße ca. 210 m lang, so dass sich einschließlich der Tunnelvorstrecken und der Brücke über die Wiesbadener Straße eine Gesamttunnellänge von 570 m ergibt.

Die Anforderungen an die Tunnelausstattung und den Betrieb wurden nach den Bränden im Montblanc- und Tauerntunnel grundlegend überarbeitet und werden im Vorschriftenwerk seitdem fortlaufend aktualisiert. Der Vergleich dieser Anforderungen mit der tatsächlich vorhandenen Ausrüstung des Tunnels zeigt deutlich die erheblichen Ausstattungsdefizite, die durch Ausfälle der vorhandenen Ausrüstung (Lüftung, Notrufe, Verbindung zur Leitzentrale, Löschwasser u.a.) verstärkt werden.

Die vorliegende Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz hat zwar auch die Variante mit einer dauerhaften Schließung des Tunnels aufgezeigt, gleichzeitig aber auch zahlreiche mögliche Defizite, die daraus resultieren könnten. Eine Verkehrszählung erfolgt zum Abgleich der bestehenden Situationen mit den ursprünglich prognostizierten Auswirkungen einer Tunnelschließung sowie ggf. weiterer Verkehrsverbesserungen und Erleichterungen - z.B. an Ampeln.

Im Fokus stehen dabei in einem ersten Schritt die Grundlagen (Verkehrsnetz, aktuelle Zählungen) sowie die Beurteilung der Leistungsfähigkeit. Dazu sind insbesondere die Bezirke einzubeziehen, insbesondere aufgrund ihres Knowhows zur bestehenden Situation. Verkehrszahlen zum Nebennetz liegen seitens der Bezirke jedoch nicht vor.

Um den durch die Sperrung entstandenen Ausweichverkehr in den umliegenden Wohnstraßen, insbesondere auch in der Helgolandstraße, zu verringern, hat die Zentrale Straßenverkehrsbehörde angeordnet, dass die Schlangenbader Straße und die Sodener Straße (jeweils von der Wiesbader bis zur Dillenburger Straße) zu Einbahnstraßen für Kraftfahrzeuge in Richtung Süden werden. Nur der Radverkehr kann beide Straßen weiterhin in alle Richtungen nutzen.

Autofahrerinnen und Autofahrer aus Richtung Südosten werden frühzeitig auf den gesperrten Tunnel - der zuvor direkt auf die Anschlussstelle Schmargendorf der Stadtautobahn A 100 zuführte - aufmerksam gemacht. Hierfür weist bereits an der Joachim-Tiburtius-Brücke im Ortsteil Steglitz eine Ankündigungstafel auf die Tunnelsperrung und eine Umfahrungsmöglichkeit über die A 103 hin. Weitere Hinweistafeln wurden in der Dillenburger Straße angeordnet und aufgestellt.

Da die geänderten Verkehrsführungen nicht vollständig von den Verkehrsteilnehmenden akzeptiert werden, führt die für die Verkehrsüberwachung zuständige Polizei Berlin bereits verstärkt Kontrollen durch. Darüber hinaus werden die aktuell angeordneten Verkehrsmaßnahmen durch die Straßenverkehrsbehörden beobachtet und ggf. weiter angepasst.

Die Optimierung der Verkehrsführung soll in 2024 in Auswertung durchgeführter insitu Verkehrszählungen durch die Anpassung von Lichtsignalanlagen und ggf. bauliche Maßnahmen im Umfeld weiter vorangetrieben werden. Sofern die Verkehrszählungen ergeben, dass ein dauerhafter Tunnelbetrieb auch künftig mit großer Wahrscheinlichkeit notwendig ist, sollen die Planungen wiederaufgenommen werden und vorbereitende Maßnahmen initiiert werden (Zum Beispiel Bestellung neuer Mittelspannungsstationen).

Darüber hinaus sind vorbereitende Maßnahmen, die für den weiteren Umgang mit dem Tunnel in jedem Fall erforderlich sind, möglich (z.B. Rückbau von Anlagenteilen, Schadstoffentsorgung).


Die Ansätze entsprechen insofern der vorliegenden geprüften Teil-BPU aus 2012 für das Gesamtprojekt und sind für die Erfüllung vorgenannter Leistungen notwendig. Die aufwachsende Summe ergibt sich infolge baupreisindexbezogenen Fortschreibungen unter Beachtung der erheblichen Preissteigerungen aufgrund der aktuellen Marktlage sowie in Angesicht der aktuellen, nicht vorhersehbaren, geopolitischen Lage.

Bericht Nr.: 146

Neubau der Gertraudenbrücke

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V C (V)

22.09.2023

 90254 7470

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

72788 Neubau der Gertraudenbrücke

Folgendes beschlossen:

„Was genau ist hier geplant? Wird es noch Anpassungen der bisherigen Planungen geben? “

(Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Die Neue Gertraudenbrücke liegt im Bezirk Mitte im Zuge der B1 (Leipziger Straße - Spittelmarkt - Gertraudenstraße). Sie besteht aus zwei Teilbauwerken und überspannt als Einfeldbrücke den Spreekanal. Die Brücke wurde in den 1970er Jahren im Zuge der Neuordnung des Straßenzuges Leipziger Straße - Spittelmarkt - Gertraudenstraße errichtet.

Auf Basis der durchgeführten Kontrolluntersuchungen im Jahr 2019 mussten Sofortmaßnahmen (Einschränkungen des Schwerlastverkehrs, Verhinderung der Befahrbarkeit der Kragarme) ergriffen werden, um die sichere Nutzung der Brücke weiterhin zu gewährleisten.

Die Brücke kann aufgrund der Konstruktion, des Bauwerkszustandes und des gestiegenen Verkehrsaufkommens den derzeitigen und künftigen Verkehrslasten nicht mehr dauerhaft standhalten.

Die Restnutzungsdauer der Neuen Gertraudenbrücke ist stark eingeschränkt. Aus wirtschaftlichen und technischen Gesichtspunkten ist daher die Instandsetzung der Brücke nicht zielführend.

Das Bauvorhaben befindet sich in der Planungsphase. Die Gesamtbaumaßnahme wird auf Grund der komplexen Randbedingungen und der Vielzahl an Beteiligten in mehrere Bauabschnitte aufgliedert.

Weitere Informationen siehe:


<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/infrastruktur/brueckenbau>

Bericht Nr.: 147

Neubau der Spittelmarktbrücke

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V C (V)

22.09.2023

 90254 7470

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

72789 Neubau der Spittelmarktbrücke

Folgendes beschlossen:

„Was genau ist hier geplant? Wird es noch Anpassungen der bisherigen Planungen geben?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Das Bauvorhaben befindet sich in der Planungsphase und soll weitergeführt werden.

Ausgangssituation:

Die Spittelmarktbrücke liegt im Bezirk Mitte im Zuge der B1 (Leipziger Straße - Spittelmarkt - Gertraudenstraße). Sie überspannt die U-Bahnanlagen der U2 im Knoten Leipziger Straße - Wallstraße - Niederwallstraße. Die Brücke ist überschüttet und im Straßenbild nicht erkennbar.

Die Spittelmarktbrücke wurde in den 1970er Jahren im Zuge der Neuordnung des Straßenzuges Leipziger Straße - Spittelmarkt - Gertraudenstraße errichtet. Es handelt es sich um eine 43,70 m breite Einfeldbrücke mit einer Spannweite von knapp 18 m, die die U-Bahnanlagen der U2 überspannt. Ende 2019 wurde die Brücke auf Basis der Nachrechnungsrichtlinie berechnet und neu bewertet. Die Nachrechnung ergab gravierende Defizite im Tragwerk.

Eine Instandsetzung bzw. Ertüchtigung der Brücke ist aus wirtschaftlichen und technischen Überlegungen nicht möglich.

Nur durch einen Ersatzneubau kann ein bezüglich Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit verlässliches Bauwerk für den Verkehr zur Verfügung gestellt werden.


Es bestehen außerdem unmittelbare Abhängigkeiten zur angrenzenden Baumaßnahme zum Ersatzneubau der Gertraudenbrücke.

Bericht Nr.: 148

Neubau der Uferbefestigung

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B

22.09.2023

 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

72830 Neubau der Uferbefestigung der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) von Mühlendamm Schleuse (km 17,8) bis zur Elsenbrücke (km 22,0)

Folgendes beschlossen:

„Bitte genauen Zeitplan für die einzelnen Abschnitte darlegen und darstellen, mit welchen Bereichen wann begonnen wird und zu wann eine Fertigstellung geplant ist. Gibt es Abschnitte, die priorisiert sind und welchen Zeitplan gibt es für den Bereich des nördlichen Spreeufers östlich der Schillingbrücke (insbesondere beim Grundstück des YAAM)?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Die abgelaufene Nutzungsdauer (in der Regel 80 Jahre), bekannte Schäden und die landseitigen Verkehrslastveränderungen im Zuge der städtischen Entwicklung erfordern in Verbindung mit der Verpflichtung des Landes zur Unterhaltung der Uferwände die umfangreiche Erneuerung der Uferwände in dem relevanten Spree-Abschnitt zwischen Mühlendamm Schleuse (km 17.8) bis Elsenbrücke (km 22.0).

Gegenstand geplanter Untersuchungen zur Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Gebrauchstauglichkeit des Bestandes ist die Detaillierung des Umfangs der Erneuerungen.

Die Uferwände sichern das landseitige Gelände (Verkehrsflächen, Grünflächen, Gewerbe, Wohnbebauung) gegen die Spree. Beispielhaft gehört die Nördliche Luisenstadt, Quartiere entlang der Köpenicker Straße sowie die Kulturstandorte im Bereich Schillingbrücke/Stralauer Platz zu den relevanten Landflächen - u.a. Energieforum und YAAM.

Der steigende Nutzungsdruck (landseitige Freiflächen, Freizeitschifffahrt) wird bei der Planung der Uferbefestigungen berücksichtigt.

Die Aufnahme der Maßnahme mit einem ersten Ansatz im Haushaltsjahr 2024 hat höchste Priorität und ist zwingend erforderlich, um Vorleistungen in Form Bauwerkserkundungen, Baugrunderkundungen und Planungen im Vorfeld beauftragen zu können.


Wegen des erheblichen Umfangs der Voruntersuchungen und der noch unbestimmten Abläufe bei den nötigen Genehmigungsverfahren lässt sich derzeit kein Zeitplan valide datieren. Für den bereits vorab priorisierten Bereich des YAAM steht die Senatsverwaltung dazu in Kontakt mit dem Bezirkssamt und dem Betreiber auf dem angrenzenden Gelände.

Bericht Nr.: 149

Neubau der Schleuse Neukölln sowie brückennaher Uferwände

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V B

22.09.2023

 90254 7200

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

72850 **Neubau der Schleuse Neukölln sowie brückennaher Uferwände des Neuköllner Schifffahrtskanal im Bereich der Teupitzer-, Treptower-, Wildenbruch- und der Lohmühlenbrücke**

Folgendes beschlossen:

„Bitte um umfassende Darstellung der Maßnahme und Problemlage. Gibt es - wie in der Vergangenheit offenbar erwogen - Alternativen, etwa in Gestalt eines Rückbaus? Welche Daten liegen bezüglich der aktuellen und weiteren Nutzung (Anzahl von Schleusungen, Art der Schifffahrt, etc.) vor? Inwiefern wurde und wird in den Planungen die Anforderung an eine verbesserte ökologische Durchgängigkeit berücksichtigt?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Die seit 1912 bestehende Schleuse Neukölln hat das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Die Standesicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Anlage werden zurzeit nur provisorisch gesichert. Mittelfristig muss die Schleuse erneuert werden, um eine Sperrung zu verhindern.

Die Uferwände des Neuköllner Schifffahrtskanals (NSK) sind abschnittsweise ebenso zu erneuern.

Der NSK soll durch den Ersatzneubau der Schleuse Neukölln und von Uferwänden ertüchtigt werden.

Als Wasserstraße ist der NSK regional für touristische und Berufsschifffahrt von Bedeutung.

Infolge des schlechten baulichen Zustandes der Schleuse mussten und müssen wiederholt temporäre Instandsetzungen ergriffen werden, die mit erhöhtem Unterhaltungsaufwand verbunden sind. Die Erneuerung trägt zur Minimierung des Unterhaltungsaufwandes bei.

Das Vorhaben umfasst den Neubau der Schleuse Neukölln und von Uferbefestigungen im Neuköllner Schifffahrtskanal.

Die Gesamtkosten werden in Höhe von 100 Mio. EUR erwartet. In den Jahren 2024 und 2025 werden Ansätze von Finanzmitteln in der Haushaltsplanung angemeldet, um insbesondere Vorbereitungen (Planung Uferbefestigungen, Nassbaggerung) zu finanzieren.

Die Schleuse ermöglicht im 24/7 Betrieb Schiffen und Booten das Überwinden der Fallstufe von häufig nur 25 cm. Der größte Anteil der Schleusungen erfolgt im Sommerhalbjahr mit typisch 15 bis 20 Schleusungen je Tag. Freizeitschifffahrt und Fahrgastschifffahrt überwiegen in dieser Zeit. Zudem wird saisonal täglich das Sauerstoffschiff der Senatsverwaltung zur Belüftung von Gewässern geschleust.

Ganzjährig werden Güterschiffe geschleust, die den Hafen Neukölln im Unterwasser der Schleuse anfahren. Im Hafen wird Schrott verladen.

Die Staustufe mit der Schleuse ist ungeachtet der sehr geringen Fallhöhe notwendig, um den Wasserspiegel im Unterwasser der Schleuse nicht ansteigen zu lassen. Das Unterwasser erstreckt sich von der Schleuse bis zur Unterschleuse im Landwehrkanal (Höhe Tiergarten). Ein höherer Wasserspiegel führt zu einem höheren Grundwasserspiegel mit Einfluss auf benachbarte Kellergeschosse. Durch den höheren Wasserspiegel im Kanal verringert sich zudem entweder die lichte Durchfahrthöhe unter den Brücken oder die Brücken müssten neu gebaut werden.

Die Staustufe Neukölln ist Teil der Gesamtstauregelung in Berlin. Zusammen mit den Staustufen Kleinmachnow, Oberschleuse und Mühlendamm sichert sie den Wasserspiegel der Haltung, die bis zum Müggelsee reicht. Ein ersatzloser Rückbau der Schleuse ist aus den vorgenannten Gründen nicht möglich.


Eine verbesserte ökologische Durchgängigkeit wird im Planungsprozess sowohl für die Schleuse als auch die betroffenen Uferwände betrachtet.

Bericht Nr.: 150

Bau von Radschnellverbindungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V E

21.09.2023

 90254 7350

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

89115 **Bau von Radschnellwegen**

Folgendes beschlossen:

„Bitte um Vorlage eines Fortschrittsberichts zu den geplanten Radschnellverbindungen:
Bitte tabellarisch darstellen für jede geplante Radschnellverbindung für das zurückliegende Jahr:
Vorgesehene Finanzmittel und Personalressourcen, tatsächlich abgerufene Finanzmittel und ein-
gesetzte Personalressourcen,
Terminplanung jedes der Projekte: Quartal und Jahr jeder der bisher erreichten Leistungsphasen,
Jahr der noch ausstehenden Leistungsphasen (nach HOAI)“

(Bündnis90/Die Grünen)

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2023? Welche Maßnahmen wurden in 2022 und 2023 umge-
setzt? Für welche Radschnellwege wurden Verpflichtungen in welcher Höhe eingegangen?
Wie ist die Zeitplanung zur Verwirklichung der Radschnellwege?“

(Die Linke)

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

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Der Bund stellt im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung bei diesem Titel (89115) Mittel zum Bau von Radschnellwegen zur Verfügung. Der vorgenannte Titel beinhaltet ausschließlich die Komplementärfinanzierung für die RSV (Maßnahmen mit Bundesförderung). Der Fördersatz des Bundes beträgt 75 %. Die Fördermittel werden beim Einnahmetitel 33190 dargestellt. Bislang ist nur für die Radschnellverbindung 3 (RSV 3) ein entsprechender Antrag positiv beschieden worden. Für die RSV 9 wird noch ein Antrag gestellt.

Fortschrittsbericht RSV 3 - "Königsweg - Kronprinzessinnenweg"	
Finanzierung	Fördermittel des BMDV 75 %; Landesanteil veranschlagt bei 0740/89115 25 %
Mittelabfluss zum 18.09.2023	0,15 Mio. €
Vorgesehene Finanzmittel 2022 (brutto)	410.000 €
Tatsächlich abgerufene Finanzmittel 2022 (brutto)	208.453,05 €
Vorgesehene Personalressourcen	2,3
Tatsächlich eingesetzte Personalressourcen	0,9
Terminplanung (Quartal/Jahr) der erreichten Leistungsphasen	Projektstart: Q1/2018 MU Ergebnisbericht: Q2/2020 Geprüfte VPU/Abschluss Vorplanung: Q2/2023 Beginn Entwurfsplanung: Q4/2022
Terminplanung nach Jahren der noch ausstehenden Leistungsphasen	Abschluss Entwurfsplanung: 2024 anschließend Genehmigungsplanung mit Einreichung PF-Unterlagen

Der Mittelabfluss 2023 bei Titel 89115 zum 18.09.2023 beträgt 0,15 Mio. €. In 2022 wurde mit der Entwurfsplanung begonnen. Die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen ist für 2024 vorgesehen.

Detaillierte Informationen zu den weiteren Radschnellverbindungen sind unter folgendem Link abrufbar:


<https://www.infravelo.de/projekte/radverkehrswege/radschnellverbindungen/>

Bericht Nr.: 151

Zuschüsse an GB infraVelo GmbH

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V E

27.09.2023

 90254 7350

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

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

Folgendes beschlossen:

„Sachstand und Zeitschiene für aufgeführte Maßnahmen im Einzelnen erbeten. Worin besteht der Unterschied zum Titel 68228 (Tiefbau 0740)? Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur rund 16% der Mittel verausgabt? Wie erklärt sich die geringe Mittelausschöpfung in 2022 im Detail?“

(Fraktion CDU/SPD)

„Warum bleiben die Zuwendungen an die InfraVelo 2024 und 2025 annähernd gleich, obwohl die Umsetzungsziele entsprechend des Radverkehrsplans jährlich ansteigen und der Planungsaufwand für die Radschnellverbindungen zunimmt?“

(Fraktion Grüne)

„Welche Vorhaben in 2024 und 2025 soll die infraVelo realisieren? Bitte um Darstellung des Stands der Stellenbesetzungen, wie viele Stellen sind vorhanden und wie viele davon besetzt, sind zusätzliche Stellen geplant? Welche Rolle nimmt die infraVelo künftig bei der Umsetzung des Radnetzes ein, wird die Arbeit der Projekteinheit Radwege fortgeführt und wenn ja in welcher Ausgestaltung?“

(Fraktion Grüne)

„Bitte um Angaben zur Aufteilung des Ansatzes auf die in der Erläuterung genannten Maßnahmen. Wofür sind die jeweils 1,735 Mio. aus dem Innovationsförderfonds konkret geplant?“

(Fraktion Die Linke)

„Wie hoch ist das bisherige IST in 2023? Welche Maßnahmen sollen in 2024 und 2025 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?“

(Fraktion AfD)

Hierzu wird berichtet:

zu a)

„Sachstand und Zeitschiene für aufgeführte Maßnahmen im Einzelnen erbeten. Worin besteht der Unterschied zum Titel 68228 (Tiefbau 0740)? Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur rund 16% der Mittel verausgabt? Wie erklärt sich die geringe Mittelausschöpfung in 2022 im Detail?“

Zum Titel 89116 - Sachstand, Zeitschiene, Abgrenzung, Mittelausschöpfung (Ist 2023)

Nachstehende Übersicht enthält Sachstand und Zeitschiene für die im Titel 89116 aufgeführten Maßnahmen:

Maßnahme	Start	Ende	Phase
Fahrradabstellanlagen Bike + Ride	2022	2023	Planung
Radfernweg Neubau Wasserweg	2019	2023	Bau
Radfernweg Spreeradweg West	2018	2029	Planung

Bei den Ansätzen des Titels 89116 handelt es sich um investive Ausgaben. Die Ansätze des Titels 68228 stellen grundsätzlich konsumtive Ausgaben z. B. in Verbindung mit Betrieb und Unterhaltung von Radverkehrsinfrastruktur dar.

Der Mittelabfluss zum 18.09.23 beläuft sich auf 0,4 Mio. EUR. Die Mittelausschöpfung orientiert sich am jeweiligen Maßnahmenfortschritt.

zu b)

„Warum bleiben die Zuwendungen an die InfraVelo 2024 und 2025 annähernd gleich, obwohl die Umsetzungsziele entsprechend des Radverkehrsplans jährlich ansteigen und der Planungsaufwand für die Radschnellverbindungen zunimmt?“

Zu den Titeln 68228, 68229, 89115 und 89116 - steigende Umsetzungsziele und gleichbleibende Zuwendungen

Bedingt durch den Fachkräftemangel, der Personalfuktuation und Schwierigkeiten bei der Rekrutierung und Besetzung der bereits im Stellenplan genehmigten Stellen können offene Stellen nicht oder nur verzögert besetzt werden. Aus den Erfahrungen der vorausgehenden Haushaltsjahre (2021: 6.248.269 € Ist gegenüber Ansatz 9.000.000 €; 2022: 6.316.000 € Ist gegenüber Ansatz 7.500.000 €) wurden die Haushaltsansätze 2024/25 für den Titel 68229 an den voraussichtlich umsetzbaren Bedarf angepasst.

Analog hierzu orientieren sich die Ansätze der Titel 68228, 89115 und 89116 im Haushaltsplanentwurf 2024/25 aufgrund der Erfahrungen zurückliegender Haushaltsjahre an dem aktuellen Haushaltsansatz 2023.

Trotz angespannter Personalsituation bei der GB infraVelo GmbH wird u.a. durch Inanspruchnahme neuer Förderprogramme an den Umsetzungszielen festgehalten.

zu c)

„Welche Vorhaben in 2024 und 2025 soll die infraVelo realisieren? Bitte um Darstellung des Stands der Stellenbesetzungen, wie viele Stellen sind vorhanden und wie viele davon besetzt, sind zusätzliche Stellen geplant? Welche Rolle nimmt die infraVelo künftig bei der Umsetzung des Radnetzes ein, wird die Arbeit der Projekteinheit Radwege fortgeführt und wenn ja in welcher Ausgestaltung?“

Zum Titel 89116 - Vorhaben 2024 und 2025 (Erläuterung und Ansatz), Rolle GB infraVelo GmbH und Darstellung Stand Stellenbesetzungen

In 2024 und 2025 sind bauliche Umsetzungen in den folgenden Projekten vorgesehen:

- Fahrradabstellanlagen Bike + Ride
- Radfernweg Spree-Rad- und Wanderweg

Weitere Maßnahmen zum Fahrradparken und Radverkehrswegen werden derzeit maßgeblich aus SIWA finanziert.

Maßnahme	Ansatz 2024	Ansatz 2025
Fahrradabstellanlagen Bike + Ride	626.535 €	214.200 €
Radfernweg Neubau Wasserweg (Erhaltungspflege)	1.514 €	1.425 €
Radfernweg Spree-radweg West	761.756 €	1.127.494 €
Weitere Maßnahmen Verkehrswege /Fahrradparken	1.110.195 €	1.156.881 €

Weitere Informationen zu den Maßnahmen der Gb infraVelo welche über andere Titel oder mit SIWA Mitteln realisiert werden, sind im Einzelnen unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.infravelo.de/projekte/radverkehrswege/>

Personalkosten der Gb infraVelo sind unter dem Titel 68229 etatisiert. Mit Stand Juni 2023 sind bei 54,5 vorhandenen Vollzeitstellen insgesamt 18,6 Vollzeitstellen bei der infraVelo unbesetzt. Das Personal der infraVelo wird über Zuwendungen des institutionellen Titels (0740/68229) finanziert.

Die Gb infraVelo nimmt auch künftig eine wichtige Rolle bei der Planung und Umsetzung von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen wahr. Hierzu gehören insbesondere Projekte der Fahrradparkhäuser/Fahrradabstellanlagen einschließlich des Buchungs-, Zugangs- und Abrechnungssystems „ParkYourBike“, die Projekte der Radschnellverbindungen und das Bezirkliche Programmmanagement. Hinzu kommen Unterhaltsaufgaben (z. B. an Fahrradabstellanlagen, Radwegweisung) und ferner auch bezirkliche Projekte, mit denen die infraVelo zu kurzfristigen Verbesserungen des Radverkehrs beiträgt und damit die Verwaltung unterstützt.

Die Tätigkeiten der Projekteinheit Radwege werden derzeit evaluiert.

zu d)

„Bitte um Angaben zur Aufteilung des Ansatzes auf die in der Erläuterung genannten Maßnahmen. Wofür sind die jeweils 1,735 Mio. aus dem Innovationsförderfonds konkret geplant?“

Siehe Antwort unter Punkt c)

Zum Titel 89116 - Innovationsförderfonds

Durch die Mittel des Innovationsförderfonds wird die Möglichkeit geschaffen, kurzfristig innovative Lösungen für den Radverkehr umzusetzen. Er wird weiter mit konkreten Maßnahmen unteretzt. Derzeit ist die Inbetriebnahme von gesicherten Fahrradabstellanlagen ausgestattet mit einem Zugangs- und Buchungssystems ohne eingeführtes Tarifmodell geplant.

zu e)

„Wie hoch ist das bisherige IST in 2023? Welche Maßnahmen sollen in 2024 und 2025 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?“

Siehe Antworten zu a, c


Abgesehen von Maßnahmen mit einer gesetzlich vorgegebenen Bürgerbeteiligung (z.B. bei planrechtlichen Verfahren) werden insbesondere auch bei Maßnahmen mit Auswirkungen auf Anwohnende/Gewerbetreibende Bürgerbeteiligungen im Vorfeld einer Maßnahme durchgeführt.

Bericht Nr.: 152

Abschluss Kapitel 0740

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
V A E

22.09.2023

 90254 7085

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0740 - Tiefbau -

übergreifend

Folgendes beschlossen:

„Wie viele Grundstücke müssen insgesamt erworben werden zu welchen Kosten (inklusive Enteignungsverfahren) und bis wann wird dies abgeschlossen sein?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Aus heutiger Sicht müssen insgesamt 75 Grundstücke zu Gesamtkosten in Höhe von 14.850.500 Euro erworben werden.

Im Einzelnen:

Bauvorhaben: Westumfahrung Bahnhofstraße

Anzahl zu erwerbende Grundstücke: 2

Voraussichtliche Kosten: **1.850.000 Euro** inkl. Nebenkosten

Voraussichtlicher Kaufvertragsabschluss: 2024

Bauvorhaben: Alt Mahlsdorf - Straße an der Schule

Anzahl zu erwerbende Grundstücke: 33

Voraussichtliche Kosten: **ca. 8.000.000 Euro** inkl. Nebenkosten

Voraussichtlicher Kaufvertragsabschluss: Abhängig vom Verlauf des im II. Quartal 2023 begonnenen eingereichten Planfeststellungsverfahrens.

Eventuell wird im Jahr 2024 vorgezogener Grunderwerb notwendig sein.

Bauvorhaben: Verkehrsknoten Marzahn

Anzahl zu erwerbende Grundstücke: 2

Voraussichtliche Kosten: **ca. 300.000 Euro** inkl. Nebenkosten

Voraussichtlicher Kaufvertragsabschluss: Derzeit kann von einem Grundstückskauf im Zeitraum 2025 / 2026 ausgegangen werden.

Bauvorhaben: Tangentiale Verbindung Ost

Anzahl zu erwerbende Grundstücke: 37

Voraussichtliche Kosten: **ca. 4.500.000 Euro** inkl. Nebenkosten

Voraussichtlicher Kaufvertragsabschluss: Abhängig vom Verlauf des im III. Quartal 2023 einzureichenden Planfeststellungsunterlagen.

Bauvorhaben: Ersatzneubau der Schlossparkbrücke III

Anzahl zu erwerbende Grundstücke: 1

Voraussichtliche Kosten: **ca. 200.000 Euro** inkl. Nebenkosten

Voraussichtlicher Kaufvertragsabschluss: 2024

Bei den aufgeführten Grundstücken der Projekte „Verkehrsknoten Marzahn“, „Alt Mahlsdorf - Straße an der Schule“, „Tangentiale Verbindung Ost“, „Ersatzneubau der Schlossparkbrücke III“ wurden die voraussichtlichen Kosten überschlägig mit Hilfe der Bodenrichtwerte (Stand 31.12.2022) berechnet. Aufgrund der Vielzahl der Grundstücke, der begrenzten Personalkapazitäten der SenStadt und der Tatsache, dass die Verkehrswertermittlungen nur 6 Monate Bestand haben (§ 16 Abs. 3 GrO), werden die Aufträge für die Verkehrswerte erst bei Bedarf beauftragt, um zusätzliche Kosten für das Land Berlin zu vermeiden.

Bezug auf Titel 82265 - Kauf von unbebauten Grundstücken für von Dritten geförderte Investitionsmaßnahmen - TVO I, Enteignungsverfahren

Auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses zur TVO I (zwischen Glienicker Straße - An der Wuhlheide) sind noch zwei Enteignungsverfahren (Grundstücke Elsenstraße und Wildenbruchstraße) anhängig, die zwischen der Enteignungsbehörde und dem Gutachterausschuss noch nicht endgültig vermögensrechtlich abgeschlossen sind.

In Betracht dessen, dass im Jahr 2024/2025 eine mögliche Klärung erzielt werden soll, wird zur Sicherstellung der Finanzierung der möglichen Forderungen aus den noch offenen Enteignungsverfahren bei diesem Titel erneut veranschlagt.

Bericht Nr.: 153

Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Straßen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
SenMVKU VI D

25.09.2023

☎ 92594 5840

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0770 - Integratives Verkehrsmanagement -

Titel 11155 Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Straßen

Folgendes beschlossen:

Auf welcher Kalkulation basieren die Ansätze 24/25? Wie hat sich die Zahl stationsloser Mietfahrzeuge entwickelt und mit welcher Entwicklung rechnet SenMVKU? Bitte um Bericht zu erteilten Sondernutzungen für Mietfahrzeuganbieter und daraus jeweils resultierenden Einnahmen.

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Das Anbieten stationsloser Mietfahrzeuge im Straßenraum ist ein relativ neues Geschäftsmodell. Die Kalkulation der Einnahmen für die nächsten Haushaltsjahre nimmt vorweg, dass eine erwartete Marktberichtigung eintritt, wonach sich gegenwärtig noch aktive Anbieter aus Berlin zurückziehen könnten, und zudem für den nächsten Erlaubniszeitraum ab 1. Januar 2024 von einer Reduzierung der Fahrzeuganzahl im Innenstadtbereich (S-Bahnring) ausgegangen werden kann. Infolgedessen reduzieren sich damit die Einnahmen. Gegenwärtig bestehen auf etwa gleichbleibenden Level Sondernutzungserlaubnisse für 60.000 gewerblich und stationslos zur Miete angebotener Mietfahrzeuge der Mikromobilität.

Für 2023 besteht die Prognose von Einnahmen, die 800.000 € wohl nicht unterschreiten.

Die Entwicklung der Anzahl der erlaubten stationslosen Mietfahrzeugen seit 1. Januar 2023 ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Statistik Haushaltsjahr 2023					
über gewerblich und stationslos zur Miete angebotener Mietfahrzeuge der Mikromobilität					
Monat	Summe Fahrzeuge	Verteilung			
		Innenstadtbereich		Restliches Stadtgebiet	
Januar	47494	27605	58,12%	19889	41,88%
Februar	48299	28157	58,30%	20142	41,70%

Statistik Haushaltsjahr 2023 über gewerblich und stationslos zur Miete angebotener Mietfahrzeuge der Mikromobilität					
Monat	Summe Fahrzeuge	Verteilung			
		Innenstadtbereich		Restliches Stadtgebiet	
März	51105	30086	58,87%	21019	41,13%
April	58140	34755	59,78%	23385	40,22%
Mai	60740	37005	60,92%	23735	39,08%
Juni	61540	37445	60,85%	24095	39,15%
Juli	59990	34295	57,17%	25695	42,83%
August	60490	34095	56,36%	26395	43,64%
September	60190	33845	56,23%	26345	43,77%
----- Ab hier Prognose -----					
Oktober	57540	32925	57,22%	24615	42,78%
November	55490	31315	56,43%	24175	43,57%
Dezember	54690	30985	56,66%	23705	43,34%

Bericht Nr.: 154

Bewirtschaftungsausgaben

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
VI B1

25.09.2023

☎ 92594 673

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0770 - Integratives Verkehrsmanagement -

Titel 51701 Bewirtschaftungsausgaben

Folgendes beschlossen:

„In welchen Schritten werden die noch nicht umgestellten LSA durchgeführt, welche Kosten fallen je Umstellung im Schnitt an?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Die Umstellung der LSA auf energiesparende und wartungsarme LED-Technik beinhaltet im Wesentlichen die Schritte Ersatz des Steuergerätes, Austausch der optischen sowie taktilen Signalgeber sowie ggf. Aufrüstung der Schnittstelle, mit welcher die Anlage an den übrigen Anlagenverbund angeschlossen ist. Da die noch zu modernisierenden Anlagen zumeist einen höheren Komplexitätsgrad aufweisen, ist von einer Modernisierungsrate von 2-3% des Anlagenbestandes pro Jahr auszugehen. Es gibt hinsichtlich der Vergütung ein „Inklusivkontingent“ an Anlagen, welches mit der Jahrespauschale-Zahlung, die Generalübernehmer für Lichtsignalanlagen erhält, abgegolten ist. Dort nicht enthaltene Anlagen werden separat vergütet. Die Höhe der Vergütung variiert je nach der Größe der Anlage und ist vertraglich vereinbart. Details dazu sind im Generalübernehmervertrag für Lichtsignalanlagen nachlesbar, welcher im Datenraum ausliegt.

Bericht Nr.: 155

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
VI B1

22.09.2023

☎ 92594 673

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0770 - Integratives Verkehrsmanagement -

Titel 52121 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Folgendes beschlossen:

a) „Welche Maßnahmen wurden an welchen Unfallschwerpunkten zu welchen Kosten in den Jahren 2022 und 2023 durchgeführt?“

(CDU, SPD)

b) „Bitte um Darstellung aller von der Unfallkommission empfohlenen Maßnahmen mit jeweiligem Mittelbedarf.

Wie begründet sich die Reduktion des Titels von 4,2 auf 1,0 Mio, obwohl Senatorin Schreiner mitgeteilt hat, dass Verkehrssicherheit oberste Priorität habe. Welche konkreten Maßnahmen sollen in welcher Höhe über welche SIWA-Ansätze finanziert werden?“

(GRÜNE)

c) „Wie hoch ist der voraussichtliche Mittelabfluss in 2023? Welche Maßnahmen wurden in 2022/23 aus diesem Titel umgesetzt?

Welche konkreten Ausgaben und Maßnahmen sind für 2024/25 bereits mit welchen voraussichtlichen Kosten geplant? Bitte alle geplanten Maßnahmen auflisten.

Welche Belegung ist in SIWA geplant bzw. bereits erfolgt und in welchem Titel? Welche konkreten Maßnahmen mit welchen Kosten sollen 2024/25 aus dem SIWA finanziert werden? Was ist der Grund für die geringere Veranschlagung hier und die Verlagerung ins SIWA?

Welche Unfallschwerpunkte gemäß §21, Abs. 3 Mobilitätsgesetz sind in 2022 und 2023 entschärft worden? Welche sind in 2024 und 2025 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?

Sieht Senat Erhöhung der Verkehrssicherheit als Pflichtaufgabe? Welche konkreten Reduktionsziele der schweren Personenschäden hat der Senat?“

(LINKE)

d) „Welche Projekte sind geplant, welche in Umsetzung?

Bitte die Kreuzungsbereiche benennen die aktuell in der Umsetzungsphase sind.“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

a) In 2022 sind 2.021.414 Euro abgeflossen.

In 2023 sind (Stand 18.09.2023) 100.918 Euro abgeflossen.

In den Jahren 2021 und 2022 jeweils von Juni bis Juni (Zeitraum ergibt sich aus dem Inkrafttreten des Mobilitätsgesetzes) konnten folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

Örtlichkeit	Art der Maßnahme
Argentinische Allee / Onkel-Tom-Straße (Steglitz-Zehlendorf)	Schutzblinker für Fußverkehr
Fürstenwalder Allee (Fahlenbergstraße) (Trep-tow-Köpenick)	Neubau Lichtzeichenanlage (LZA), Ersatz für Fußgängerüberweg
Oberspreestraße (Bärenlauchstraße) (Trep-tow-Köpenick)	Neubau LZA, Ersatz für Fußgängerüberweg
Reichpietschufer / Potsdamer Potsdamer Brücke (Mitte)	Umbau, getrennte Rechtsabbiegesignalisierung
Groß-Berliner-Damm / Igor-Etrich-Straße (Trep-tow-Köpenick)	Neubau LZA
Tempelhofer Damm / Alt-Tempelhof verkehrs-abhängige Steuerung, durch Bezirk neue Rad-verkehrsführung (Tempelhof-Schöneberg)	Radverkehrsführung mit LZA-Anpassung um-gesetzt
Osloer Straße / Grüntaler Straße (Mitte)	Umbau zur besseren Führung des Radver-kehrs
Bornholmer Straße / Grüntaler Straße (Mitte)	Umbau zur besseren Führung des Radver-kehrs
Theodor-Heuß-Platz / Kaiserdamm (Charlot-tenburg-Wilmersdorf)	Umbau zur besseren Führung des Radver-kehrs und des Abbiegeverkehrs
Antonienstraße / Miraustraße (Reinickendorf)	getrennte Linksabbiegesignalisierung, Um-markierung
Eichborndamm / Miraustraße (Reinickendorf)	getrennte Linksabbiegesignalisierung, Um-markierung
Skalitzer Straße / Oberbaumstraße (Friedrichs-hain-Kreuzberg)	Nur noch einspuriger Verkehr Richtung Ober-baumbrücke, dadurch Verbreiterung Radver-kehrsführung und Vermeidung von Quetsch-vorgängen
Potsdamer Straße / Bülowstraße nördliche Fahrbahn (Tempelhof-Schöneberg)	Einführung von Radverkehrsanlagen in der Bülowstraße
Potsdamer Straße / Bülowstraße südliche Fahrbahn (Tempelhof-Schöneberg)	Einführung von Radverkehrsanlagen in der Bülowstraße

Skalitzer Straße / Kottbusser Tor (Friedrichshain-Kreuzberg)	Rotunterlegung Radfurt
Adalbertstraße/ Reichenberger Str / Kottbusser Tor (Friedrichshain-Kreuzberg)	Rotunterlegung Radfurten
Kottbusser Str. / Kottbusser Tor (Friedrichshain-Kreuzberg)	Rotunterlegung Radfurt
Mehringdamm / Tempelhofer Ufer (Friedrichshain-Kreuzberg)	Markieren Radverkehrsanlage, eindeutige Fahrstreifenführung, Eindrehen Fußgängersignalgeber (zur Vermeidung von Verwechslungen), gleichzeitiges gründernde Rad-/Fußverkehr
Wilhelmstraße / Hallesches Ufer (Friedrichshain-Kreuzberg)	Markieren Radverkehrsanlage, eindeutige Fahrstreifenführung, Eindrehen Fußgängersignalgeber (zur Vermeidung von Verwechslungen), gleichzeitiges gründernde Rad-/Fußverkehr
Oderstraße (Neukölln)	Umbau, Schutzstreifen, eindeutige Vorfahrtregelung
Großbeerenstraße / Friedensstraße (Tempelhof-Schöneberg)	Ummarkierung Radverkehr
Karl-Marx-Allee / Straße der Pariser Kommune (Friedrichshain-Kreuzberg)	Führung Radverkehr auf der Fahrbahn zur Verbesserung der Sichtverhältnisse
Frankfurter Allee Nordseite (Friedrichshain-Kreuzberg)	geschützte Radverkehrsanlage
Alter Fischerweg (Treptow-Köpenick)	Haltverbote, Sicht durch Grünschnitt verbessert, Vorfahrt geregelt
Seeburger Weg (Spandau)	Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h,
Fennstraße / Schönwalder Straße (Mitte)	Änderung Radfahrerführung (ARAS)
Schnellerstraße / Karlshorster Straße (Treptow-Köpenick)	angeordnet Ummarkierung von drei- auf zwei Linksabbiegefahrstreifen, Unterbinden von Wendevorgängen
Warschauer Straße / Grünberger Straße (Friedrichshain-Kreuzberg)	Rotunterlegung Radfurten
Warschauer Straße / Kopernikusstraße (Friedrichshain-Kreuzberg)	Rotunterlegung Radfurten
Greifswalder Straße/ Prenzlauer Berg (Pankow)	Rotunterlegung Radfurt als Sofortmaßnahme
Riesaer Straße / Oelsnitzer Straße (Marzahn-Hellersdorf)	regelgerechte Herstellung Z-Übergang

In Jahr 2022/2023 jeweils von Juni bis Juni konnten folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

Örtlichkeit	Art der Maßnahme
Pöllnitzweg	Radverkehr auf Gehweg zugelassen

Potsdamer - Pallasstr. - Goebenstraße	Modernisierung LZA mit Umbau Mittelstreifenköpfe zur Realisierung passender Schlepplängen
Invalidenstr. / Veteranenstr. - Brunnenstr.	Änderung Radführung, Signale für linksabbiegenden Radverkehr
Albrechtstraße	neue Radverkehrsführung
Umbau Radverkehrsführung Knotenpunkt LSA Am Friedrichshain/Friedenstraße	Umbau Radverkehrsführung
Am Friedrichshain zwischen Friedenstraße und Greifswalder Str.	neue Radverkehrsanlage
Anpassung Re-Abb-Signalisierung - Landsberger Al. (Nr. 217 D)	Anpassung Signalisierung
Anpassung Re-Abb-Signalisierung - Landsberger Al. / Zechliner Str.	Anpassung Signalisierung
Anpassung Re-Abb-Signalisierung - Landsberger Al. / Liebenwalder Str. - Siegfriedstr.	Anpassung Signalisierung
Anpassung Re-Abb-Signalisierung - Landsberger Al. / Arendsweg	Anpassung Signalisierung
Anpassung Re-Abb-Signalisierung - Landsberger Al. / Ferdinand-Schultze-Str.	Anpassung Signalisierung
Anpassung Re-Abb-Signalisierung - Landsberger Al. / Kiebitzgrund - Marzahner Prom.	Anpassung Signalisierung
Landsberger Allee / Rhinstraße	Verbesserter Schutz für Radfahrende vor Rechtsabbiegeverkehr
Richard-Wagner-Pl. - Otto-Suhr-Al. / Richard-Wagner-Str.	Umbau, Vergrößerung Räumsignale
Landsberger Allee / Blumberger Damm	Umbau
Potsdamer Brücke / Potsdamer Str. / Schöneberger Ufer	Umprogrammierung

Mit dem neuen Ansatz sind für den Zeitraum 2023/24 maximal 30 Maßnahmen gemäß §21, Abs. 3 Mobilitätsgesetz umsetzbar, die auch schon teilweise initiiert wurden. Konkret sind folgende Maßnahmen geplant bzw. teilweise bereits in der Umsetzung:

Örtlichkeit	Art der Maßnahme
Skalitzer Str. / Köpenicker Str. - Schlesische Str.	LZA Umbau zur Verbesserung Verkehrssicherheit Radfahrender
Baumschulenstr. / Sonnenal. - Südostal.	LZA Umbau mit getrennter Linksabbiegesignalisierung
Chausseestr. / Boyenstr.	Neubau als Ersatz für Provisorium
Brunsbütteler D. / Nennhauser D.	getrennte Linksabbieger- Signalisierung
Am Friedrichshain / Friedenstr.	durchgängige Radverkehrsführung und Signalisierung für linksabbiegende Radfahrende
Landsberger Al. / Rhinstr.	Einbau Insel zur Reduzierung des Abbiegeradius

Wilhelmstr. / Unter den Linden	Umbau mit getrennter Rechtsabbiegesignalisierung und Absicherung des Radverkehrs vor Linksabbiegenden
Strausberger Pl. - Karl-Marx-Al. / Lichtenberger Str.	Ersatzbau zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
Bellevuestr. - Salvador-Allende-Str. / Fürstenwalder D.	Umbau, getrennte Rechtsabbiegesignalisierung
Scharnweberstr. / Gotthardstr. - Kapweg	verbesserte Führung durch Wegfall Linksabbieger
Unter den Linden / Charlottenstr.	Neubau als Ersatz für Provisorium
Prenzlauer Al. / Erich-Weinert-Str.	Schutzblinker und übergroße Rotsignale
Blumberger D. / Cecilienstr.	Radfurten und Linksabbiegesignalisierung für Radverkehr
Rudi-Dutschke-Str. / Markgrafenstr.	Neubau zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
Boxhagener Str. / Neue Bahnhofstr. - Marktstr. / Hirschberger Str. - Kynaststr.	Umbau zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
Frankfurter Al. / Gürtelstr. - Möllendorffstr.	Schutzblinker an F9, Markierungsarbeiten
Roedernal. - Teichstr. / Lindauer Al.	Umbau mit getrennter Rechtsabbiegesignalisierung
Str. des 17. Juni / Bachstr.	Umbau mit getrennter Rechtsabbiegesignalisierung
Bundesal. / Meierottostr. - Spichernstr.	Umprogrammierung und Induktionsschleifen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
Innsbrucker Pl. : Hauptstr. / Wexstr. - A 100 = TK1	Erhöhung der Umlaufzeiten
Albrechtstr. / Klingsorstr. - Neue Filandastr. = TK1	Ummarkierung und Umprogrammierung, Schaffung neuer Radverkehrsanlagen
Sonnenal. / Saalestr.	Umbau zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
Drakestr. - Königsberger Str. / Goerzal. - Hindenburgd.	Umbau zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
Karl-Liebknecht-Str. / Alexanderstr. - Memhardtstr.	Anpassung Linksabbiegemarkierung, Verbreiterung Radverkehrsanlage in der Alexanderstraße
Landsberger Al. / Vulkanstr. = TK1	Umprogrammierung, Markierung
Landsberger Al. / Blumberger D.	Umbau zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

b) Es wird auf den Bericht zu den Fragen der CDU, SPD verwiesen.

Bezüglich der Reduktion des bisher für die Jahre 2024 / 25 geplanten Ansatzes von bisher 3,2 Mio. Euro auf 1 Mio. Euro ergibt sich das Delta aufgrund einer anteiligen Verlagerung von Maßnahmen i.H.v. 2,2 Mio. Euro in das Sondervermögen SIWA.

c) Es wird auf die Berichte zu den Fragen der CDU, SPD sowie GRÜNE verwiesen. Die Jugendverkehrsschulen befinden sich in Zuständigkeit der Bezirke.

d) Es wird auf die Berichte zu den Fragen der CDU, SPD sowie GRÜNE verwiesen.

Bericht Nr.: 156

Dienstleistungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
VI B1

25.09.2023

☎ 92594 673

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0770 - Integratives Verkehrsmanagement -

Titel 54010 Dienstleistungen

Folgendes beschlossen:

„Welche Maßnahmen sind geplant zur flüssigeren und sichereren Verkehrsführung, grüne Wellen, energieeinsparenden und emissionsenkende 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?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Folgende Umprogrammierungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen wurden in den Jahren 2022/23 bisher (Stand 15.09.2023) umgesetzt:

- 1 Westfälische Str. / Nestorstr.
- 2 Am Juliesturm / Breite Str.
- 3 Hultschiner D. (Lutherstr.)
- 4 Marienfelder Ch. / Grauackeweg
- 5 Strausberger Pl. - Karl-Marx-Al. / Lichtenberger Str.
- 6 Hauptstr. (Helmstr. - Vorbergstr.)
- 7 Paulsternstr. / Nr. 9-13 - Zufahrt Eventpark
- 8 Gartenfelder Str. / Berthold-Schwarz-Str. - Haselhorster D.
- 9 Gartenfelder Str. / Berthold-Schwarz-Str. - Haselhorster D.
- 10 Gartenfelder Str. / Saatwinkler D.

- 11 Gartenfelder Str. / Zufahrt Gewerbepark
- 12 Neuköllner Str. (Nr.315)
- 13 Westfälische Str. / Joachim-Friedrich-Str.
- 14 Seestr. (Antwerpener Str.)
- 15 Martin-Luther-Str. / Barbarossastr.
- 16 Bernauer Str. - Wolliner Str.
- 17 Hellersdorfer Str. / Feldberger Ring - Neue Grottkauer Str.
- 18 Karl-Liebknecht-Str. (Schlosspl. - Am Lustgarten)
- 19 Seegefelder Str. / Nauener Str. - Zeppelinstr.
- 20 Konrad-Wolf-Str. / Gärtnerstr.
- 21 Bitterfelder Str. / Wolfener Str.
- 22 Hellersdorfer Str. / Alte Hellersdorfer Str.
- 23 Badensche Str. / Bundesal.
- 24 Knausstr. / Lenbachstr. - Thorwaldsenstr.
- 25 Berliner Str. / Esplanade - Westerlandstr.
- 26 Westfälische Str. / Paulsborner Str.
- 27 Westfälische Str. / Eisenbahnstr.
- 28 Hauptstr. / Albertstr. - Eisenacher Str.
- 29 Landsberger Al. / Conrad-Blenkle-Str. - Ebertsstr.
- 30 Martin-Luther-Str. (Heylstr.)
- 31 Hauptstr. / Emma-Ihrer-Str. - Schlichtal
- 32 Hauptstr. / Hildegard-Marcusson-Str.
- 33 Tempelhofer Damm / Albrechtstr.
- 34 Reichenberger Str. / Mariannenstr.
- 35 Grimmstr. (West) / Dieffenbachstr. = TK1
- 36 Bergmannstr. (Nostitzstr.)
- 37 Wiesbadener Str. / Schlangenbader Str.
- 38 Wiesbadener Str. / Binger Str.
- 39 Am Tierpark-Rhinstr./Alt-Friedrichsfelde
- 40 Weitlingstr. (Sophienstr.)
- 41 Tegeler Weg / Osnabrücker Str.
- 42 Manfred-von-Richthofen-Str./Bayernring
- 43 Landsberger Al. / Friedenstr.
- 44 Kurfürstenstr. / Keithstr.
- 45 A 111 - General-Ganeval Brücke / Saatwinkler Damm
- 46 Gartenfelder Str. - Paulsternstr. / Gartenfelder Str.
- 47 Martin-Luther-Str. / Badensche Str.
- 48 Friedrich-Wilhelm-Platz: Bundesallee / Görresstr. - Sarranzinstr.
- 49 Reichenberger Str. / Mariannenstr.
- 50 Stralauer Al. / Ehrenbergstr. (Osthafen)
- 51 Heerstr. / Brandensteinweg - Siemenswerderweg
- 52 Engleral. / Schorlemeral. - Spilstr.
- 53 Landsberger Allee / Storkower Str.
- 54 Westfälische Str. / Nestorstr.
- 55 Strausberger Pl. - Karl-Marx-Al. / Lichtenberger Str.
- 56 Mühlenstr. (Arena)

- 57 Breite Str./Charlottenstr.
- 58 Hermannpl. - Sonnenal. - Urbanstr.
- 59 Mariendorfer Damm/Kaiserstr.-Westphalweg
- 60 Leipziger Str. / Friedrichstr.
- 61 Friedrichstr. / Mohrenstr.
- 62 Französische Str. / Friedrichstr.
- 63 Hallesches Ufer / Hallesches Tor

Folgende Umprogrammierungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen sind beauftragt, welche schrittweise abgearbeitet werden:

- 1 Bismarckstr. (Selerweg)
- 2 Berliner Str. / Veltheimstr. - Burgfrauenstr.
- 3 Berliner Str. / Hermsdorfer D.
- 4 Berliner Str. / Bertramstr. - Wachsmuthstr.
- 5 Berliner Str. / Almutstr.
- 6 Am Friedrichshain (Bötzowstr.)
- 7 Treskowal. / Waldowal.
- 8 Möckern Br. - Tempelhofer Ufer / Möckernstr.
- 9 Möckernbr. - Hallesches Ufer / Möckernstr.
- 10 Proskauer Str. / Rigaer Str.
- 11 A 111 - General-Ganeval-Br. / Saatwinkler D.
- 12 Treskowal. / Gregoroviusweg
- 13 Treskowal. / Römerweg
- 14 Hedwig-Dohm-Str. - Wilhelm-Kabus-Str. / Hildegard-Knef-Pl. - Tempelhofer Weg
- 15 Prellerweg / Grazer D. - Munsterd.
- 16 Bundesal. / Hildegardstr.
- 17 Gürtelstr. / Scharnweberstr.
- 18 Schönhauser Al. / Bornholmer Str. - Wisbyer Str.
- 19 Julie-Wolffhorn-Str. / Caroline-Michaelis-Str.
- 20 Spandauer D. (Meiningenal.)
- 21 Groß-Berliner-D. / Nieberstr.
- 22 Neuköllner Str. / Stubenrauchstr. - Zwickauer D.
- 23 Breite Str. / Charlottenstr.
- 24 Köpenicker Landstr. / Eichbuschal.
- 25 Roedernal. - Teichstr. / Lindauer Al.
- 26 Lindauer Al. / Aroser Al.
- 27 Drakestr. / Ringstr.
- 28 Sachsendamm (Nr. 75 - Priesterweg)
- 29 Herzbergstr. / Vulkanstr.
- 30 Gitschiner Str. / Prinzenstr.
- 31 Hauptstr. / Hildegard-Marcusson-Str.
- 32 Landsberger Al. / Rhinstr.
- 33 Weißenseer Weg / Hohenschönhauser Str. - Konrad-Wolf-Str.
- 34 Str. vor Schönholz / Klemkestr. = TK1
- 35 Schloßstr. / Braillestr. - Hindenburgd.
- 36 Alt-Mahlsdorf / B1 Center

- 37 Hubertusal. / Delbrückstr.
- 38 Hubertusal. / Bismarckal.
- 39 Lietzenburger Str. / Passauer Str.
- 40 Lietzenburger Str. / Ansbacher Str.
- 41 Hubertusal. - Teplitzer Str. / Berkaer Str.
- 42 Blumberger D. / Kienbergstr.
- 43 Jülicher Str. (Klever Str. - Mönkeberger Str.)
- 44 Birkbuschpl.: Schloßstr. - A103 / Schloßstr. - Wolfensteind. = TK1
- 45 Siemensstr. / Birkbuschstr.
- 46 Salvador-Allende-Str. / Müggelschlößchenweg - Pablo-Neruda-Str.
- 47 Bernauer Str. - Julie-Wolffhorn-Str. / Gartenstr.
- 48 Heerstr. / Flatowal. - Kranzal.
- 49 Kantstr. / Savignypl. (Ost)
- 50 Alexanderpl. / Gleisquerung
- 51 Warschauer Str. / Boxhagener Str.
- 52 Neuendorfer Str. - Streitstr. / Askaniering - Havelschanze
- 53 Dietzgenstr. / Blankenburger Str.
- 54 Bismarckstr. / Am Schillertheater - Marie-Elisabeth-Lüders-Str.
- 55 Weißenseer Weg / Landsberger Al.
- 56 Am Kiesteich - Klosterbuschweg / Seegefelder Weg
- 57 Marktstr. / Schreiberhauer Str.
- 58 Breite Str. / Berliner Str.
- 59 Bahnhofstr. / Friedrichshagener Str.
- 60 Landsberger Al. / Arendsweg
- 61 Treskowal. / Marksburgstr.
- 62 Ebertstr. / Pl. des 18. März - Str. des 17.Juni
- 63 Joachimsthaler Str. / Kantstr.
- 64 Reinickendorfer Str. / Schererstr. - Wiesenstr.
- 65 Danziger Str. (Dunckerstr.)
- 66 Kantstr. (Wilmsdorfer Str.)
- 67 Petersburger Str. / Straßmannstr.
- 68 Petersburger Str. / Mühsamstr.
- 69 Sonnenal. / Weichselstr.
- 70 Hönower Str. / Am Rosenhag
- 71 Lückstr. / Weitlingstr.
- 72 Neue Kantstr. (Witzlebenstr.)
- 73 Hohenzollernd. / Fasanenstr. - Nikolsburger Str.
- 74 Argentinische Al. / Riemeisterstr.
- 75 Sonnenal. / Roseggerstr.
- 76 Richterstraße / Bruno-Tauf-Straße
- 77 MinnaTodenhagen-Str. / Nalepastr. (SOV)
- 78 Gallwitzal. / Eiswaldtstr.
- 79 Gallwitzal. / Eiswaldtstr.
- 80 Landsberger Al. / Storkower Str.
- 81 Romain-Rolland-Str. / Blankenburger Str. = TK1
- 82 Neuköllner Str. / Fritz-Erler-Al.

- 83 Spandauer D. / Sophie-Charlotten-Str.
- 84 Schichauweg / Wünsdorfer Str.
- 85 Landsberger Al. / Matthiasstr.
- 86 Goerzal. / Altdorfer Str. - Bremer Str.
- 87 Kolonnenstr. / Czerninskistr. - Leberstr.
- 88 Torstr. / Alte Schönhauser Str. - Rosa-Luxemburg-Str. - Schönhauser Al.
- 89 Torstr. / Alte Schönhauser Str. - Rosa-Luxemburg-Str. - Schönhauser Al.
- 90 Chausseestr. / Invalidenstr.
- 91 Heerstr. / Am Staackener Kirchengelände - Nennhauser D.
- 92 Breite Str. / Berliner Str.
- 93 Breite Str. / Berliner Str.
- 94 Petersburger Str. / Kochhannstr. + angrenzende 2 LSA
- 95 Rennbahnstr. / Parkstr.
- 96 Strausberger Pl. - Karl-Marx-Al. / Lichtenberger Str.
- 97 Strausberger Pl. - Karl-Marx-Al. / Lichtenberger Str.
- 98 Torstr. / Ackerstr.
- 99 Köthener Br. / Reichpietschufer - Hallesches Ufer
- 100 Ruhlebener Str. / Pichelswerder Str. - Schulenburgstr.
- 101 Landsberger Al. / Conrad-Blenkle-Str. - Ebertsstr.
- 102 Gürtelstr. / Scharnweberstr.
- 103 Lützowpl. / Lützowufer
- 104 Gallwitzal. / Havensteinstr. - Mühlenstr.
- 105 Hermannstr. (Karlsgartenstr.)
- 106 Wilhelmstr. / Metzger Str.
- 107 Berliner Al. / Langhansstr. (Antonpl.)
- 108 Hermannstr. Nr. 42-43 (U-Bhf. Boddinstr.)
- 109 Danziger Str. / Prenzlauer Al.
- 110 Eberswalder Str. - (Nr.6-9 / Gleisschleife)
- 111 Columbiad. (Nr. 160 / Schwimmbad Neukölln)
- 112 Frankfurter Al. / Rathausstr.
- 113 Großer Stern / Spreeweg
- 114 An der Urania - Schillstr. / Kurfürstenstr.
- 115 Goebenstr. / Kulmer Str.
- 116 Ernst-Barlach-Str. (Schweriner Ring)
- 117 Großer Stern / Hofjägeral.
- 118 Kantstr. / Leibnizstr.
- 119 Mariendorfer D. / Friedenstr. - Reißbeckstr.
- 120 Köpenicker Landstr. - Minna-Todenhagen-Str. (SOV)
- 121 Bernauer Str. - Wolliner Str.
- 122 Machnower Str. / Schönower Str.
- 123 Mariendorfer D. / Alt-Mariendorf
- 124 Dominicusstr. - Martin-Luther-Str. / Belziger Str.
- 125 Klosterstr. / Altonaer Str.
- 126 Schloßstr. (Feuerbachstr.) = TK1
- 127 Schloßstr. / Gutsmuthsstr.
- 128 Bundesal. / Lefévrest.

- 129 Bundesal. (Stubenrauchstr. - Handjerystr.)
- 130 Jafféstr. / Harbigstr. - Zufahrt Messe
- 131 Theodor-Heuss-Pl. (Südost) - Pommernal. = TK2
- 132 Choriner Str. / Schwedter Str.
- 133 Bülowstr. / Steinmetzstr.
- 134 Bismarckstr. / Leibnizstr.
- 135 Mariendorfer D. / Kruckenbergstr.
- 136 Mariendorfer D. / Stallgasse - Glärnischweg
- 137 Mariendorfer D. / Sântisstr. - Tauernal.
- 138 Mariendorfer D. / Ankogelweg
- 139 Wilhelmstr. / Dorotheenstr.
- 140 Dorotheenstr. / Scheidemannstr. / Ebertstr.
- 141 TFB Projektsteuerung Ausschreibung
- 142 Kladower Damm (General-Steinhoff-Kaserne)
- 143 Danziger Str. / Knaackstr. - Lychener Str.
- 144 Landsberger Al. (Otto-Marquardt-Str.)
- 145 Klosterstr. / Altonaer Str.
- 146 Heerstraße/Magistratsweg - Semmelländerweg
- 147 Breite Str./Charlottenstraße
- 148 Bellermannstr./Zuf. Gesundbrunnencenter
- 149 Pl. d. Ver. Nationen - Landsberger Al. / Lichtenberger Str.
- 150 Danziger Str. / Hagenauer Str. - Schliemannstr.
- 151 Siegfriedstr. / Rüdigerstr.
- 152 Filandastr. / Bergstr. = TK1
- 153 Martin-Luther-Str. (Wartburgstr.)
- 154 Landsberger Al. / Schalkauer Str.
- 155 Greifswalder Str. - Otto-Braun-Str. / Friedenstr. - Prenzlauer Berg = TK1
- 156 Hermannpl.: Hasenheide - Karl-Marx-Str. / Hermannstr.
- 157 Landsberger Al. / Liebenwalder Str. - Siegfriedstr.
- 158 Langhansstr. / Roelckestr
- 159 Prendener Str. Nr. 15 (Eingang der 27 - Grundschule)
- 160 Rhinstr. / Gärtner Str. - Marzahner Str.
- 161 Landsberger Al. / Ferdinand-Schultze-Str.
- 162 Danziger Str. / Kollwitzstr. - Senefelderstr.
- 163 Sewanstr. / Dolgenseestr.
- 164 Dietzgenstr. / Blankenburger Str.
- 165 Teltower D. - Kleinmachnower Weg / Beeskowd.
- 166 Hermannstr. (Karlsgartenstr.)
- 167 Siemensstr. / Birkbuschstr.
- 168 Beusselstr - Saatwinkler D / A100 (Nord)
- 169 Beusselstr - Saatwinkler D / A100 (Süd)
- 170 Hauptstr. / Albertstr. -Eisenacher Str.
- 171 B96 - Minna-Cauer-Str. / Invalidenstr./...
- 172 Teplitzer Str. / Hagenstr. = TK2
- 173 Blumberger Damm (Hohensaatener Str. - Rudolf-Leonhard-Str.)
- 174 Kurt-Schumacher-Damm/A111

- 175 Bundesal. / Südwestkorso - Varziner Str.
- 176 Schöneberger Ufer / Flottwellstraße
- 177 Hauptstr. / Kynaststr.
- 178 Tempelhofer Damm / Albrechtstr.
- 179 Großer Stern - Str. des 17. Juni (WEST)
- 180 Großer Stern / Str. des 17. Juni (OST)
- 181 Großer Stern / Altonaer Str.
- 182 Unter den Linden / Glinkastr. - Neustädtische Kirchstr.
- 183 Badensche Str. / Prinzregentenstr.
- 184 Rummelsburger Str. / Minna-Todenhagen-Str. (SOV)
- 185 Steglitzer Damm (Sembritzkistr.-Liebenowzeile)
- 186 Wollankstr. / Florastr.
- 187 Magistratsweg / Obstallee - Löschwitzer Weg
- 188 Nonnendammallee-Siemensdamm/Jungfernheideweg
- 189 Nonnendammallee/Quellweg
- 190 Nonnendammallee/Rohrdamm
- 191 Brandenburgische Str.- Blissestr./Berliner Str.
- 192 Hermsdorfer Damm/Schulendorfer Str.
- 193 Emser Platz-Hohenzollerndamm/Güntzelstr.
- 194 Hermsdorfer Damm/Schulendorfer Str.
- 195 Müggelheimer Str. / Wendenschloßstr.
- 196 Stralauer Al. / Modersohnstr.
- 197 Grabbeal. / Pastor-Niemöller-Pl.
- 198 Hermann-Hesse-Str. (Güllweg).
- 199 Buschkrugal. / BAB 100
- 200 Bitterfelder Str. - Pablo-Picasso-Str. / Gehrenseestr. - Hohenschönhauser Str.,
- 201 Blumberger D. / Zinndorfer Str.
- 202 Engleral. / Schorlemeral. - Spilstr.
- 203 Wildenbruchstr. / Harzer Str.
- 204 Kniprodestr. (Hanns-Eisler-Str. - Stedingerweg)
- 205 Prenzlauer Prom. / Granitzstr. - Rothenbachstr.
- 206 Rhinstr. / Al. der Kosmonauten
- 207 Greifswalder Str. / Hufelandstr. - Marienburger Str.
- 208 Bitterfelder Str. / Am Cleantech Business Park - Boxberger Str.
- 209 Dietzgenstr. / Schillerstr. - Schönhauser Str.
- 210 Tempelhofer D. / Götzstr.
- 211 Daumstr. / Pohleseestr.
- 212 Ahrensfelder Ch. (Marie-Elisabeth-von-Humboldt-Str.)
- 213 Buschal. (Sulzfelder Str.)
- 214 Ahrensfelder Ch. / Am Gehrensee
- 215 Bornholmer Str. / Jülicher Str. = TK2
- 216 Masurenal. (Soorstr. / Hammarskjöldpl.)
- 217 Buckower D. / Rohrlegerweg - Rufacher Weg
- 218 Landsberger Al. / Karl-Lade-Str. - Oderbruchstr.
- 219 Hauptstr. / Schillerstr.
- 220 Johannisthaler Ch. / Heideläuferweg

- 221 Buckower D. / An den Achterhöfen
- 222 Kurt-Schumacher-Pl. - Scharnweberstr. / Kurt-Schumacher-D.
- 223 Brandenburgische Str. (Ballenstedter Str. - Wittelsbacher Str.)
- 224 Masurenal. (Nr. 10 RBB)
- 225 Osloer Str. / Drontheimer Str. - Koloniestr.
- 226 Osloer Str. / Koloniestr.
- 227 Wühlischstr. / Holteistr.
- 228 Großer Stern/Altonaer Str.
- 229 Großer Stern/Spreeweg
- 230 Großer Stern/Hofjägerallee
- 231 Kurfürstend. - Olivaer Pl. / Olivaer Pl.
- 232 Buschkrugallee/Franz-Körner-Str. - Haarlemer Str.
- 233 Tempelhofer Damm/Güterbahnhof Tempelhof=TK1
- 234 Rhinstr. / Meeraner Str.
- 235 Marienfelder Ch. / Drusenheimer Weg - Quarzweg
- 236 Alt-Wittenau / Hermsdorfer Str. - Triftstr.
- 237 Al. der Kosmonauten (Gleisschleife)
- 238 Oranienburger Str. (Göschenpl.)
- 239 Alt-Buckow - Marienfelder Ch. / An den Achterhöfen
- 240 Martin-Luther-Str. / Hohenstaufenstr.
- 241 Großer Stern / Str. des 17. Juni (OST)
- 242 Großer Stern / Altonaer Str.
- 243 Großer Stern - Str. des 17. Juni (WEST)
- 244 Großer Stern / Hofjägeral.
- 245 Großer Stern / Spreeweg
- 246 Germaniastr. / Felixstr. - Ringbahnstr.
- 247 Oranienburger Str./Roedernal.,
- 248 Buschkrugal. / Sieversufer
- 249 Brandenburgische Str. / Paulsborner Str. - Xantener Str.
- 250 Kurfürstend. / Brandenburgische Str. - Lewishamstr. = TK1
- 251 Westfälische Str. / Paulsborner Str.
- 252 Landsberger Al. (Allee Center) : Fußgängerquerung Landsberger Al. = TK1
- 253 Zossener Br.: Gitschiner Str. - Waterloo-Ufer / Lindenstr. - Zossener Str.
- 254 Königsberger Str. / Ostpreußend.
- 255 Fürstenwalder Allee (Fahlenbergstr.)
- 256 Schivelbeiner Str. / Behmstr. - Malmöer Str.

Zu1:

Es handelt sich hierbei um Planungs- und Programmierungs-Dienstleistungen zur Anpassung der im Steuergerät und Verkehrsrechner hinterlegten Steuerungs-Software der Lichtsignalanlagen.

Zu 2:

Durchschnittlich finden ca. 1.000 Erhebungen im Jahr im übergeordneten Straßennetz statt, wobei jeweils der Kfz- und Radverkehr (teilweise auch Fußverkehr) erfasst wird. An 12 Pegelpunkten sind außerdem monatlich reine Radverkehrszählungen geplant, die an diesen Standorten seit 1983 durchgeführt werden.

Die Kosten für eine Radverkehrszählung variieren je nach Aufwand für die Durchführung und Auswertung der Videozählung, abhängig von den örtlichen Gegebenheiten (z.B. große Kreuzung oder Querschnitt) und dem Erfassungszeitraum, unabhängig von Jahres- und Uhrzeiten.

Mit der Durchführung der Verkehrserhebungen wurde ein externer Dienstleister beauftragt, der Rahmenvertrag wurde EU-weit ausgeschrieben.

Bericht Nr.: 157

Leistungen für Lichtsignalanlagen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
VI B1

25.09.2023

☎ 92594 673

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0770 - Integratives Verkehrsmanagement -

Titel 54022 Leistungen für Lichtsignalanlagen

Folgendes beschlossen:

„a) Bitte um Darstellung aller geplanten Maßnahmen zur Ampelmodernisierung, geplante Anzahl der angekündigten Countdown-Ampeln in den Jahren 2024 und 2025 und deren Standorte und Kosten, Übersicht aller realisierten Maßnahmen zur LSA-Modernisierung in den Jahren 2022 und 2023.“

(GRÜNE)

b) „Was bedeutet das „Mehr“ bei der Finanzierung zusätzlicher behinderten- und fußverkehrsgerechter Ausstattung von LSA konkret? Welche Maßnahmen sind zu welchen Kosten geplant? Was bedeutet „Mehr“ zur Unterstützung der ÖPNV-gerechten Ausstattung von LSA im ÖV-Vorrangnetz; korrespondierend verringern sich die Ansätze des Titels 72017. Wie hoch ist die Differenz? Welche Maßnahmen sind zu welchen Kosten geplant?“

(LINKE)

c) „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.“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

a) Folgende Maßnahmen zur LSA-Modernisierung wurden in den Jahren 2022 und 2023 (Stand 15.09.2023) realisiert:

- 1 Osloer Str. - Bornholmer Str. / Grüntaler Str. = TK1
- 2 Bernauer Str. / Wolliner Str.
- 3 Martin-Luther-Str. (Heylstr.)

- 4 Potsdamer Str. / Goebenstr. - Pallasstr.
- 5 Hofjägeral. - Klingelhöferstr. / Stülerstr. - Tiergartenstr.
- 6 Gartenfelder Str. - Paulsternstr. / Gartenfelder Str.
- 7 Klosterstr. / Brunsbütteler D. - Ruhlebener Str.
- 8 Daumstr. / Gartenfelder Str. - Telegrafenberg
- 9 Daumstr. / Pohleseestr.
- 10 Urbanstr. / Jahnstr. - Schönleinstr.
- 11 Argentinische Al. / Onkel-Tom-Str.
- 12 Knausstr. / Lenbachstr. - Thorwaldsenstr.
- 13 Waltersdorfer Ch. / Neuhofer Str.
- 14 Waltersdorfer Ch. / Ostburger Weg
- 15 Waltersdorfer Ch. / Lieselotte-Berger-Str. - Timmendorfer Weg
- 16 Mollstr. - Torstr. / Karl-Liebknecht-Str. - Prenzlauer Al.
- 17 Mollstr. - Torstr. / Karl-Liebknecht-Str. - Prenzlauer Al.
- 18 Landsberger Al. / Storkower Str. = TK1
- 19 Landsberger Al. / Storkower Str. = TK1
- 20 Frankfurter Al. / Gürtelstr. - Möllendorffstr.
- 21 Frankfurter Al. / Gürtelstr. - Möllendorffstr.
- 22 Mühlenstr. (Arena)
- 23 Königin-Elisabeth-Str. / Knobelsdorffstr.
- 24 Knobelsdorffstr. / A 100 (WEST)
- 25 Knobelsdorffstr. / A 100 (OST)
- 26 Heinrich-Grüber-Str. / Hellersdorfer Str.
- 27 Heinrich-Grüber-Str. / Bausdorfstr.
- 28 Hultschiner D. (Lutherstr.)
- 29 Chemnitzer Str. / Ulmenstr.
- 30 Hellersdorfer Str. / Feldberger Ring - Neue Grottkauer Str.
- 31 Hellersdorfer Str. / Alte Hellersdorfer Str.
- 32 Riesaer Str. / Mark-Twain-Str. - Nossener Str.
- 33 Riesaer Str. / Mark-Twain-Str. - Nossener Str.
- 34 Weißenhöher Str. / Handelszentrum
- 35 Marzahner Ch. / Gensinger Str.
- 36 Blumberger Damm (Hohensaatener Str. - Rudolf-Leonhard-Str.)
- 37 Salvador-Allende-Str. / Müggelschlößchenweg - Pablo-Neruda-Str.
- 38 Berliner Allee / Pistoriusstr. - Smetanastr.
- 39 Eldenaer Str. / Hermann-Blankenstein-Str. - Pettenkoferstr.
- 40 Scholzplatz - Heerstr. / Am Postfenn - Schirwindter Al.
- 41 Kladower D. (General-Steinhoff-Kaserne)
- 42 Landsberger Allee / Bruno-Baum-Str. - Marzahner Promenade
- 43 Schnellerstr. / Karlshorster Str.
- 44 Riesaer Str. / Leisniger Str. - Louis-Lewin-Str.
- 45 Märkische Al. / Marzahner Prom.
- 46 Weißenseer Weg / Hohenschönhauser Str. - Konrad-Wolf-Str.
- 47 Seestr. / Sylter Str.
- 48 Potsdamer Br. - Potsdamer Str. / Schöneberger Ufer
- 49 Prenzlauer Al. (Immanuelkirchstr.- Knaackstr.)

- 50 Fehlingstr. - Töpchiner Weg / Alt-Lichtenrade
- 51 Ja.str. / Vorf. City Cube
- 52 Axel-Springer-Str. - Lindenstr. / Oranienstr. - Rudi- Dutschke-Str.
- 53 Mehringd. / Tempelhofer Ufer
- 54 Mecklenburgische Str. / Barstr.
- 55 Tegel,Weg / Osnabrücker Str.
- 56 Herzbergstr. / Vulkanstr.
- 57 Gotzkowskybr. - Helmholtzstr. / Franklinstr.
- 58 Blankenburger Str. / Grumbkowstr.
- 59 Richard-Sorge-Str. / Auerstr. - Straßmannstr.
- 60 Sonnenal. / Erkstr. - Wildenbruchstr.
- 61 Zossener Str. / Alte Hellersdorfer Str.
- 62 Raoul-Wallenberg-Str. / Lea-Grundig-Str.
- 63 Stubenrauchstr. / A113
- 64 Hussittenstr. / Gustav-Meyer-Al. - Scheringstr.
- 65 Blumberger D. / Rapsweg
- 66 Am Kiesteich - Klosterbuschweg / Seegefelder Weg
- 67 Warschauer Str. / Marchlewskistr.
- 68 Invalidenstr. / Gartenstr.
- 69 Ebertstr. / Pl. des 18. März - Str. des 17.Juni
- 70 Seestr. / Dohnagestell
- 71 Rosenthaler Pl. - Torstr. / Brunnenstr.
- 72 Granitzstr. (Kissingenstr.)
- 73 Berkaer Str. (Sulzaer Str.)
- 74 Storkower Str. / Paul-Junius-Str.
- 75 Prinzenstr. (Wassertorstr.)
- 76 Konrad-Wolf-Str. (Sandinostr.)
- 77 Karower Ch. (Theodor-Brugsch-Str.)
- 78 Danziger Str. / Greifswalder Str.
- 79 Hellersdorfer Str. (U-Bhf. Neue Grottkauer Str.)
- 80 Hohenzollernd. / Berkaer Str.
- 81 Müllerstr. / Fennstr.
- 82 Kurfürstend. (Breitscheidpl.)
- 83 Köpenicker Str. / Weißenhöher Str.
- 84 Langenscheidtstr. / Crellestr.
- 85 Blankenburger Str. (Lindenberger Str.)
- 86 Neudecker Weg / Selgenauer Weg
- 87 Hermannstr. (Karlsgartenstr.)
- 88 Treskowal. / Gregoroviusweg
- 89 Adlergestell / Wassersportal. - Richterstr.
- 90 Landsberger Al. / Matthiasstr.
- 91 Amtsgerichtspl. - Neue Kantstr. - Kantstr.
- 92 Seelenbinderstr. / Borgmannstr. - Puchanstr.
- 93 Invalidenstr. - Veteranenstr. / Brunnenstr.
- 94 Falkenberger Ch. / Rüdickenstr. - Zingster Str.
- 95 Landsberger Allee / Karl-Lade-Str. - Oderbruchstr.

- 96 Berliner Allee / Langhansstr. (Antonplatz)
- 97 Schöneberger Ufer / Flottwellstr.
- 98 Hermann-Blankenstein-Str. / Thaerstr. - Thaerbrücke
- 99 Alt-Buckow (Landschöppenpfad)

Folgende Maßnahmen zur LSA-Modernisierung sind geplant und werden schrittweise umgesetzt:

- 1 Goerzal. / Appenzeller Str. - Wismarer Str.
- 2 Rohrd. (Jugendweg)
- 3 Invalidenstr. - Veteranenstr. / Brunnenstr.
- 4 Danziger Str. / Winsstr.
- 5 Prenzlauer Al. / Marienburger Str. - Wörther Str.
- 6 Herzbergstr. / Siegfriedstr.
- 7 Blankenburger Str. / Grumbkowstr.
- 8 Hauptstr. / Schillerstr.
- 9 Bitterfelder Str. / Am Cleantech Business Park - Boxberger Str.
- 10 Treskowal. / Gregoroviusweg
- 11 Treskowal. / Römerweg
- 12 Müllerstr. / Fennstr.
- 13 Pankstr. (Schönstedtstr.)
- 14 Kurfürstend. - Olivaer Pl. / Olivaer Pl.
- 15 Leonorenstr. Nr. 70 (Rathaus)
- 16 Karl-Marx-Str. / Reuterstr.
- 17 Pannierstr. / Weserstr.
- 18 Grenzal. / Naumburger Str.
- 19 Wildenbruchstr. / Harzer Str.
- 20 Grenzal. / Neuköllnische Al.
- 21 Wilhelmstr. / Unter den Linden
- 22 Neue Roßstr. / Neue Jakobstr.
- 23 Karolinenstr. / An der Mühle - Waidmannsluster D.
- 24 Oranienburger Ch. / Raumentaler Str. - Zeltfinger Str.
- 25 Falkenseer Ch. / Hohenzollernring
- 26 Brunsbütteler D. / Magistratsweg
- 27 Brandenburgische Str.- Blissestr./Berliner Str.
- 28 Sachsend. / Gotenstr. - Voralberger D.
- 29 Hedwig-Dohm-Str. - Naumannstr. / Tempelhofer Weg
- 30 Tempelhofer Weg / Gotenstr.
- 31 Martin-Luther-Str. (Heylstr.)
- 32 Langenscheidtstr. / Crellestr.
- 33 Prellerweg - Thorwaldsenstr. / Bergstr.
- 34 Prellerweg / Grazer D. - Munsterd.
- 35 Lichterfelder Ring / Waldsassener Str.
- 36 Kamenzer Damm (Nr. 39 - 40)
- 37 Buschkrugal. / BAB 100
- 38 Karl-Marx-Str. - Buschkrugal. / Grenzal.
- 39 Hermannstr. (Karlsgartenstr.)
- 40 Hermannstr. / Flughafenstr.

- 41 Pannierstr. / Pflügerstr.
- 42 Sonnenal. / Roseggerstr.
- 43 Blaschkoal. (Fritz-Reuter-Al.)
- 44 Baumschulenstr. / Sonnenal. - Südostal.
- 45 Hardenbergstr. / Steinplatz (West)
- 46 Hardenbergstr. / Steinpl. (Ost)
- 47 An der Urania - Schillstr. / Kurfürstenstr.
- 48 Potsdamer Str. / Lützowstr.
- 49 Wilhelmstr. / Anhalter Str. = TK2
- 50 Alt-Wittenau / Hermsdorfer Str. - Triftstr.
- 51 Breite Str. / Charlottenstr.
- 52 Falkenseer Ch. / Stadtrandstr.
- 53 Am Juliusturm / Breite Str.
- 54 Klosterstr. / Altonaer Str.
- 55 Klosterstr. - Wilhelmstr. / Seeburger Str.
- 56 Potsdamer Ch. / Maximilian-Kolbe-Str.
- 57 Potsdamer Ch. / Maximilian-Kolbe-Str.
- 58 Bergmannstr. / Zossener Str. - Friesenstr.
- 59 Bergmannstr. / Zossener Str. - Friesenstr.
- 60 Berliner Str. - Potsdamer Str. / Clayal. - Teltower D.
- 61 Berliner Str. / Seehofstr.
- 62 Ostpreußend. / Osdorfer Str.
- 63 Teltower D. / Beeskowd. - Kleinmachnower Weg
- 64 12090 Habelschwerdter Al. / Altensteinstr. - Ladenbergstr.
- 65 Hohenzollernd. / Berkaer Str.
- 66 Hohenzollernd. (Kranzer Str.)
- 67 Feuerbachstr. / Körnerstr. - Lauenburger Str.
- 68 Bismarckstr. - Knausstr. / Feuerbachstr.
- 69 Antonienstr. / Auguste-Viktoria-Al.
- 70 Mariendorfer D. - Lichtenrader D. / Buckower Ch. - Marienfelder Ch.
- 71 Buckower D. (NR.173)
- 72 Buckower D. / Alt-Buckow - Johannisthaler Ch.
- 73 Neudecker Weg / Im Bauernbusch - Lettberger Str.
- 74 Neudecker Weg / Selgenauer Weg
- 75 Gottlieb-Dunkel-Str. / Tempelhofer Weg
- 76 Danziger Str. / Hagenauer Str. - Schliemannstr.
- 77 Danziger Str. / Kollwitzstr. - Senefelderstr.
- 78 18049 Danziger Str. / Prenzlauer Al. 12998/17 Siemens BEFA 15 nicht erforderlich
- 79 Danziger Str. / Bötzwstr.
- 80 18066 Wisbyer Str. / Stahlheimer Str. - Neumannstr.
- 81 Prenzlauer Al. / Saarbrücker Str. - Prenzlauer Berg
- 82 Prenzlauer Al. / Stargarder Str. - Diesterwegstr.
- 83 18095 Prenzlauer Al. / Erich-Weinert-Str. A
- 84 Landsberger Al. / Liebenwalder Str. - Siegfriedstr.
- 85 Landsberger Al. / Ferdinand-Schultze-Str.
- 86 18252 Andreasstr. / Singerstr.

- 87 Petersburger Str. / Kochhannstr.
- 88 Siegfriedstr. / Rüdigerstr.
- 89 Stralauer Str. / Klosterstr.
- 90 Frankfurter Al. / Rathausstr.
- 91 Landsberger Al. / Friedenstr.
- 92 Danziger Str. - Petersburger Str. / Landsberger Al.
- 93 Kniprodestr. (Hanns-Eisler-Str. - Stedingerweg)
- 94 Pappelal. / Stargarder Str.
- 95 Sewanstr. / Dolgenseestr.
- 96 19X88 Nöldnerstr. / Stadthausstr.
- 97 Kantstr. / Leibnizstr.
- 98 Masurenal. (Nr. 10 RBB)
- 99 Jafféstr. / Harbigstr. - Zufahrt Messe
- 100 Breite Str. / Mühlenstr.
- 101 Indira-Gandhi-Str. (Gounodstr.)
- 102 Falkenberger Ch. / Rüdickenstr. - Zingster Str.
- 103 Falkenberger Ch. / Egon-Erwin-Kisch-Str. - Pablo-Picas
- 104 Neumannstr. / Thulestr.
- 105 Prendener Str. Nr. 15 (Eingang der 27 - Grundschule)
- 106 Berliner Str. - Hauptstr. / Blankenfelder Str.
- 107 Grabbeal. / Pastor-Niemöller-Pl.
- 108 Hermann-Hesse-Str. (Güllweg)
- 109 Dietzgenstr. / Blankenburger Str.
- 110 Dietzgenstr. / Beuthstr. - Platanenstr.
- 111 Prenzlauer Prom. / Granitzstr. - Rothenbachstr.
- 112 Karower Chaussee (Theodor-Brugsch-Straße)
- 113 Karower Ch. (Nr. 95-99)
- 114 Romain-Rolland-Str. / Blankenburger Str. = TK1
- 115 Pistoriusstr. / Parkstr. 111.
- 116 Dorfstr. / Wartenberger Weg
- 117 Falkenberger Ch. / Prendener Str. - Vincent-Van-Gogh-Str.
- 118 Falkenberger Ch. / Welsestr.
- 119 Weißenhöher Str. / Handelszentrum
- 120 Rhinstr. / Meeraner Str.
- 121 Treskoyal. / Gregoroviusweg
- 122 Treskoyal. / Römerweg
- 123 Rhinstr. / Gärtner Str. - Marzahner Str.
- 124 Al. der Kosmonauten / Eitelstr.
- 125 Blumberger D. / Bärensteinstr. - Eisenacher Str.
- 126 Mehrower Al. / Max-Herrmann-Str. - Trusetaler Str.
- 127 Alt-Mahlsdorf / Landsberger Str. - Pilgramer Str.
- 128 Seelenbinderstr. / Borgmannstr. - Puchanstr.
- 129 Bellevuestr. - Salvador-Allende-Str. / Fürstenwalder D.
- 130 Friedrichshagener Str. / Salvador-Allende-Str.
- 131 Salvador-Allende-Str. / Wendenschloßstr.
- 132 Fürstenwalder D. / Bölschestr. - Dahlwitzer Landstr.

- 133 Adlergestell / Wassersportal. - Richterstr.
- 134 Blumberger D. / Cecilienstr.
- 135 Al. der Kosmonauten / Poelchaustr.
- 136 Al. der Kosmonauten / Elisabethstr.
- 137 Rennbahnstr. / Parkstr.
- 138 Langhansstr. / Roelckestr.
- 139 Berliner Al. / Langhansstr. (Antonpl.)
- 140 Scharnweberstr. / Jessnerstr.
- 141 Herrstr. / Magistratsweg - Semmländer Weg
- 142 29012 Heerstr. / Alt Pichelsdorf - Pichelsdorfer Str.
- 143 Wilhelmstr. / Weinmeisterhornweg
- 144 Heerstr. (Buschower Weg)
- 145 Greifswalder Str. / Hufelandstr. - Marienburger Str.
- 146 Brückenstr. - Heinrich-Heine-Str. / Köpenicker Str.
- 147 Hermann-Blankenstein-Str / Thaerstr. - Thaerbr.
- 148 Kollwitzstr. (Nr.64)
- 149 Friedenstr. / Friedrichberger Str.
- 150 Suermondtstr. - Hauptstr. / Seefelder Str. / Konrad-Wolf-Str.
- 151 Str. vor Schönholz / Klemkestr. = TK1
- 152 Köpenicker Str. (Elsterwerdaer Pl.)
- 153 Bitterfelder Str. / Am Cleantech Business Park - Boxberger Str.
- 154 Rhinstr. / Seddiner Str.
- 155 Rhinstr. / Al. der Kosmonauten
- 156 Wartenberger Str. - Gehrenseestr. / Malchower Weg
- 157 Heerstr. / Wilhelmstr.
- 158 Magistratsweg / Obstal. - Loschwitzer Weg
- 159 Wiltbergstr. / Alt-Buch - Walter-Friedrich-Str.
- 160 Berliner Str. - Seidelstr. / Bernauer Str.
- 161 Hermannstr. / Kienitzer Str.
- 162 Mariendorfer D. / Eisenacher Str. - Kurfürstenstr.
- 163 Alt-Buckow - Marienfelder Ch. / An den Achterhöfen
- 164 Falkenberger Ch. - Hansastr. / Darßer Str.
- 165 Wühlischstr. / Holteistr.

Hinsichtlich der Frage, wie viele und welche Lichtsignalanlagen in den Jahren 2024 und 2025 mit Countdown-Signalgebern ausgestattet werden und welche Kosten damit einhergehen kann berichtet werden:

Eine standardisierte Lösung ist derzeit in der finalen Abstimmung mit den Signalbaufirmen. Eine erste Pilotanlage wird im Bereich Leipziger Straße im vierten Quartal 2023 realisiert werden, bis Ende 2024 sind weitere Piloteinführungen im gesamten Stadtgebiet avisiert. In der Folge erfolgt eine schrittweise Einrüstung im Rahmen von Neu- / Um- / Ersatzbauten oder Modernisierungen von Lichtsignalanlagen mit dem Fokus, die Einrüstung vorwiegend im Rahmen von bereits laufenden bzw. anderweitig geplanten Vorhaben mit baulichen Änderungen vorzusehen zwecks kosteneffizienter Projektierung. Deshalb ist ein detaillierter Projekt-Forecast bisher noch nicht möglich. Die Vergütung erfolgt aus den vorhandenen Mitteln und im Rahmen des vereinbarten Leistungsverzeichnisses und kann abhängig vom sonstigen Projektumfang variieren.

b) Bei dem „Mehr“ zur Finanzierung zusätzlicher behinderten- und fußverkehrsgerechter Ausstattung von LSA handelt es sich konkret um 3 Mio. € (2024) bzw. 5 Mio. EUR (2025). Bei ausschließlicher Verwendung dieser Mittel für den behindertengerechten Ausbau von LSA lassen sich damit 12-18 (2024) bzw. 20-30 (2025) Anlagen ertüchtigen. Die Auswahl dieser Anlagen erfolgt derzeit in Absprache mit dem Allgemeine Blinden und Sehbehindertenverein in Berlin (ABSV) und / oder zuständigen bezirklichen Ansprechpartnern. Dazu kommen 8 bis 12 Anlagen jährlich über das reguläre Bauprogramm, so dass etwa 35 Anlagen jährlich behindertengerecht ausgestattet werden. Folgende Anlagen sind für den behindertengerechten Ausbau vorgesehen und werden schrittweise umgesetzt:

- 1 Hohenstaufenstr. - Pallasstr. / Goltzstr.
- 2 Hohenstaufenstr. / Eisenacher Str.
- 3 Leonorenstr. Nr. 70 (Rathaus)
- 4 Mariendorfer D. / Eisenacher Str. - Kurfürstenstr.
- 5 Märkische Al. / Poelchaustr.
- 6 Martin-Luther-Str. / Motzstr.
- 7 Reißbeckstr. / Am Heidefriedhof
- 8 Saatwinkler D. / Jungfernheideweg - Mäckeritzbr.
- 9 Alt-Mariendoirf/Reißbeckstr. Rixdorfert Str.
- 10 Heerstr (Buschower Weg)
- 11 Bergmannstr / Zossener Str. - Friesenstr
- 12 Brunsbütteler Damm/Magistratsweg
- 13 Marchstraße/Einsteinufer (Marchbrücke)
- 14 Sachsendamm / A 100 AS - Alboinstr.
- 15 Spandauer D. (Lindenal.)
- 16 Karl-Marx-Alle / Straße der Pariser Kommune
- 17 Grunewaldstr. / Eisenacher Str.
- 18 Askanischer Pl. 1 - Stresemannstr. / Schöneberger Str.
- 19 Knobelsdorffstr. / A 100 (WEST)
- 20 Adlergestell / Glienicker Weg - Köpenicker Str. = TK1
- 21 Tempelhofer Weg / Gotenstr.
- 22 Buckower D. / Alt-Buckow - Johannisthaler Ch.
- 23 Olivaer Platz - Württembergische Str. / Olivaer Platz
- 24 Argentinische Allee (Altkanzlerstr.)
- 25 Habelschwerdter Allee / Altensteinstr. - Ladenbergstr.
- 26 Brückenstr. - Heinrich-Heine-Str. / Köpenicker Str.
- 27 Bahnhofstr. / Seelenbinderstr
- 28 Bahnhofstr. / Riedingerstr.
- 29 Brunsbütteler D. / Nauener Str.
- 30 Grenzstr. / Gerichtstr. - Gartenstr.
- 31 Werbellinstr. (Morusstr.)
- 32 Berkaer Str. (Sulzaer Str.)
- 33 Hohenzollerndamm / A100
- 34 Hohenzollernd. / Rudolstädter Str. - Seesener Str.
- 35 Blankenfelder Ch. - Schildower Str. / Hauptstr.

- 36 Attilaplatz-Attilastr.-Manteuffelstr.
- 37 Residenzstr. / Amendestr.
- 38 Alt-Biesdorf / Braunsdorfstr
- 39 Mariendorfer D. / Ullsteinstr
- 40 Tempelhofer D / Friedrich-Wilhelm-Str
- 41 Tempelhofer D. / Kaiserin-Augusta-Str.
- 42 Tempelhofer D. /Albrechtstr.
- 43 Bahnhofstr. / Mellener Str.
- 44 Berliner Str. - Pasewalker Str. / Bahnhofstr. - Rosenthaler Str.
- 45 Berliner Al. / Langhansstr. (Antonpl.)
- 46 Köpenicker Str. / Rudolf-Rühl A. / Rudolf-Rühl-Al
- 47 Französische Str. / Markgrafen Str.
- 48 Potsdamer Str. / Fürstenstr.
- 49 Frankfurter Allee / Ruschestr. - Schulze-Boysen-Str.
- 50 Gothaer Str. / Eisenacher Str.
- 51 Darßer Str. (Borner Str.)
- 52 Blumberger D. / Glambecker Ring - Mehrower Al.
- 53 Berliner Str. - Potsdamer Str. / Clayal. - Teltower D.
- 54 Wilhelmsruher D. / Königshorster Str.
- 55 Theodor-Heuss-Pl. (Nordost) - Kaiserd. = TK1
- 56 Großbeerenstr. / Wilhelm-von-Siemens-Str.,
- 57 Klosterstr. / Altonaer Str.
- 58 Klosterstr. / Altonaer Str.
- 59 Breite Str./Charlottenstraße
- 60 Sonnenallee / Roseggerstr.
- 61 Baumschulenstr. / Sonnenal. - Südostal.
- 62 Blumberger Damm (Hohensaatener Str. - Rudolf-Leonhard-Str.)
- 63 Alt-Biesdorf / Braunsdorfstr.
- 64 Bundesal. / Südwestkorso - Varziner Str.
- 65 Buckower D. (NR.173)
- 66 Yorckstr. / Möckernstr.
- 67 Strausberger Platz - Karl-Max-Allee / Lichtenberger Str.
- 68 "Wilhelmstr. /Friedrich-Stampfer-Str. -Stresemannstr."
- 69 Unter den Linden / Glinkastr. - Neustädtische Kirchstr.
- 70 Grabbeal. / Tschairowskistr.
- 71 Mehringd. (Fidicinstr.)
- 72 Magistratsweg / Obstallee - Löschwitzer Weg
- 73 Niederneuendorfer Allee / Werderstraße
- 74 Kaiserdamm/Königin-Elisabeth-Str. - Messedamm
- 75 Wendenschloßstr. (Dregerhoffstr.)
- 76 Mariendorfer D. / Hundsteinweg - Körtingstr.
- 77 Hohenzollernd. (Sächsische Str.)
- 78 Alt-Moabit - Kaiserin-Augusta-Allee / Beusselstr.
- 79 Gotzkowskystr. / Alt-Moabit
- 80 Gotzkowskystr. / Levetzowstraße
- 81 Alt-Moabit / Thomasiusstr. - Klopstockstr.

- 82 Alt-Moabit / Kirchstr.
- 83 Gotzkowskystr. - Helmholtzstr. / Franklinstr.
- 84 Alt-Moabit (Elberfelder Str.)
- 85 Alt-Moabit / Jagowstr.
- 86 Alt-Moabit / Krefelder Str. - Thusnelda-Allee
- 87 Kurt-Schumacher-Platz - Scharnweberstr. / Kurt-Schumacher-Damm
- 88 Dorfstr. / Wartenberger Weg
- 89 Oranienburger Str./ Tucholskystraße
- 90 Am Juliesturm / Breite Str.
- 91 Rohrd. (Jugendweg)
- 92 Buschkrugallee - Karl-Marx-Str. / Grenzallee
- 93 Falkenseer Chaussee/Hohenzollernring
- 94 Mariendorfer D. - Lichtenrader D. / Buckower Ch. - Marienfelder Ch.
- 95 Pannierstr. / Weserstr.
- 96 Breite Str. - Schönholzer Str. / Wollankstr.
- 97 Jülicher Str. (Klever Str.-Mönkeberger Str.)
- 98 Lietzenburger Str. / Martin-Luther-Str.
- 99 Grenzal. / Naumburger Str.
- 100 Behmstr. / Bellermannstr. - Jülicher Str.
- 101 Britzer D. / Fulhamer Al. - Tempelhofer Weg
- 102 Hardenbergstraße/ Joachimsthaler Str.
- 103 Unter den Eichen (Begonienpl.)
- 104 Niemetzstr. /Saalestr.
- 105 Müllerstraße (Kameruner Str.)
- 106 Glogauer Str. / Reichenberger Str.
- 107 Saatwinkler Damm (Buchholzweg)
- 108 Nonnendammal. (Nr. 101 / Siemens-Schuckert-Werke)
- 109 Goebenstr. (Steinmetzstr.)
- 110 Alt-Buckow (Landschöppenpfad)
- 111 Paul-Schneider-Str. / Gallwitzal.
- 112 Wilhelmstr. / Anhalter Str. = TK2
- 113 Luisenstr. / Reinhardtstr. - Karlplatz
- 114 Breite Str. - Mecklenburgische Str. / Wiesbadener Str.

Bei dem „Mehr“ zur Unterstützung der ÖPNV-gerechten Ausstattung von LSA im ÖV-Vorrangnetz handelt es sich konkret um 2,5 Mio. € / Jahr. Die Umsetzung von Maßnahmen an Lichtsignalanlagen zur Stärkung des ÖPNV erfolgt zukünftig konsolidiert über den Titel 54022.

Der bisher hierfür verwendete Titel 72017 wird entsprechend zum Ende 2025 geschlossen. Der Titel 72017 hatte in 2023 einen Ansatz von 2,3 Mio. €, in den Jahren 2024 und 2025 jeweils einen um 1,8 Mio. € reduzierten Ansatz von nun 0,5 Mio. €.

Somit sind in 2024 und 2025 für die ÖPNV-gerechten Ausstattung von LSA im ÖV-Vorrangnetz 0,5 Mio. € aus Titel 72017 sowie 2,5 Mio. € aus Titel 54022 vorhanden, in Summe also + 0,7 Mio. € im Vergleich zum Budget des Titels 72017 für 2023.

Folgende Maßnahmen sind beauftragt und werden schrittweise umgesetzt:

- 1 Nennhauser D. / Am Zeppelinpark
- 2 Adlergestell / Otto-Franke-Str.

- 3 Michael-Brückner-Str / Sternd. = TK1
- 4 Rhinstr. / Seddiner Str.
- 5 Falkenberger Ch. / Welsestr.
- 6 Otto-Suhr-Al. / Eosanderstr. - Wilmersdorfer Str.
- 7 Otto-Suhr-Allee (Warburgzeile)
- 8 Danziger Str. - Petersburger Str. / Landsberger Al.
- 9 Platz der Vereinten Nationen (Büschingstr.)
- 10 Frankfurter Tor - Frankfurter Al. - Karl-Marx-Al. / Warschauer Str.
- 11 Karl-Liebknecht-Str. (Schlosspl. - Am Lustgarten)
- 12 Kaiserin-Augusta-Al. / Ilsenburger Str.
- 13 Alt-Mariendorf / Am Heidefriedhof
- 14 Charlottenburger Ch. / Zufahrt Polizei
- 15 Charlottenburger Ch. / Stendelweg
- 16 Charlottenburger Ch. / Rominter Al.
- 17 Spandauer D. / Wiesend.
- 18 Spandauer D. / Reichsstr.
- 19 Pichelsdorfer Str. / Weißenburger Str.
- 20 Wilhelmstr. / Pichelsdorfer Str.
- 21 Klosterstr. - Wilhelmstr. / Seeburger Str.
- 22 Schönwalder Str. / Lynarstr. - Hügelschanze
- 23 Sonnenal. / Wildenbruchstr. - Erkstr
- 24 Sonnenal. / Fuldastr.
- 25 Malteserstr. / Kamenzer D.
- 26 Sachsenamm / A 100 AS - Alboinstr.
- 27 Badstr. / Pankstr. - Prinzenal.
- 28 Nettelbeckpl. - Pankstr. / Reinickendorfer Str.
- 29 Nettelbeckpl. - Reinickendorfer Str. / Gerichtstr.
- 30 Heerstr. / Am Zeppelinpark - Fahrlander Weg
- 31 Reißbeckstr. / Am Heidefriedhof
- 32 Goebenstr. / Kulmer Str.
- 33 Landsberger Al. / Matthiasstr.

c) Es wird auf den Bericht zu den Fragen der LINKE verwiesen.

Bericht Nr.: 158

Neu- und Umbau von Lichtsignalanlagen zur ÖPNV-Beschleunigung

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
Umwelt
VI B1

25.09.2023

☎ 92594 673

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0770 - Integratives Verkehrsmanagement -

Titel 72017 Neu- und Umbau von Lichtsignalanlagen zur ÖPNV-Beschleunigung

Folgendes beschlossen:

a) „Bitte um Darstellung der geplanten Maßnahmen, Übersicht der in den Jahren 2022 und 2023 realisierten Maßnahmen und damit erzielte Beschleunigungen des ÖPNV.“

(GRÜNE)

b) „Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2023?

Wie viele und welche Maßnahmen konnten in 2022/23 abgeschlossen werden? Welche Maßnahmen sind in 2024/2025 geplant?

Wie viele LSA können mit den veranschlagten Mitteln für die Beschleunigung erneuert werden?“

(Linke)

c) „Welche Maßnahmen sind geplant zur bevorzugten Einschleusung von Taxen, Bussen und Straßenbahnen in weitere staugefährdete Kreuzungsbereiche (Sondersignale, automatische Signalforderung bei Annäherung, Schleusenspur)?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

a) Es wird auf Bericht 157 zu den Fragen der LINKE für den Titel 54022 verwiesen. In den Jahren 2022 und 2023 sind bisher (Stand 15.09.2023) folgende Maßnahmen realisiert worden:

- 1 Waltersdorfer Ch. / Timmendorfer Weg - Liselotte-Berger-Str.
- 2 Waltersdorfer Ch. / Ostburger Weg
- 3 Waltersdorfer Ch. / Neuhofer Str.
- 4 Hofjägeral. - Klingelhöferstr. / Tiergartenstr.
- 5 Unter den Linden/Friedrichstraße

b) Bisher beträgt (Stand 15.09.2023) der Mittelabfluss 68.344 €. Im Übrigen wird auf Bericht 157 zu den Fragen der LINKE zu Titel 54022 verwiesen.

c) Es wird auf Bericht 157 zu den Fragen der LINKE zu Titel 54022 verwiesen.

Berichte Nr.: 159, 160, 161, 163

Förderprogramm Stadt und Land, Radverkehr

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV F 2

25.09.2023

☎ (030) 9025 1334

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 2707 - Aufwendungen der Bezirke - Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt -

23192 (neu)	Zweckgebundene Einnahmen vom Bund für konsumtive Zwecke im Rahmen von Sonderprogrammen
33193 (neu)	Zweckgebundene Einnahmen vom Bund im Rahmen von Sonderprogrammen für Investitionen
52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs

Folgendes beschlossen:

Titel 23192, 33192, 52108

„Bitte um Bericht: Welche Radverkehrsprojekte sollen konkret aus dem Förderprogramm des Bundes teilfinanziert werden?“

„Wie hoch ist die Gesamtfördersumme, die Berlin zur Verfügung steht?“

„Gab es zeitliche Verzögerungen aufgrund der Radwegeüberprüfung, die zur Nichtverwendung von Fördermitteln führen? “

„Welche konkreten Projekte? Für welche Projekte liegen Förderbescheide in welcher Höhe vor?“

(Die Linke)

Titel 23192

„Welche Maßnahmen sollen konkret hieraus bestritten werden?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

Titel 33192

„Welche Maßnahmen sollen konkret hieraus bestritten werden?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu wird berichtet:

Der Titel 23192 ist der konsumtive Einnahmetitel für Bundesmittel, die über das Förderprogramm Stadt und Land des Bundes teilfinanziert und im Titel 52108 verausgabt werden.

Der Titel 33193 ist der investive Einnahmetitel für Bundesmittel, die über das Förderprogramm Stadt und Land des Bundes teilfinanziert und im Titel 72016 verausgabt werden.

Die konkreten Maßnahmen im Bereich Radverkehr für die Jahre 2024/2025 sind abhängig von den gemäß Richtlinien der Regierungspolitik noch vorzunehmenden Priorisierungen sowie im Übrigen vom jeweiligen Projektfortschritt, der im Regelfall in der Verantwortung der Bezirke liegt und ggf. in Abhängigkeit des Mittelabflusses bei einzelnen Maßnahmen unterjährig nachzusteuern ist. Eine maßnahmenscharfe Darstellung ist vor diesem Hintergrund aktuell nicht möglich.

Die Gesamtfördersumme, die dem Land Berlin im Förderprogramm zusteht, beträgt in den Jahren 2020-2023 ca. 43,2 Mio. Euro. In den Jahren 2024-2028 beträgt die Gesamtsumme ca. 36,3 Mio. Euro. Der Titel 2707/52108 dient in seiner vollen Höhe der Bereitstellung der Eigenanteile von mindestens 25 % für die Kofinanzierung von konsumtiven Maßnahmen, die über das Sonderprogramm Stadt und Land finanziert werden sollen.

Verzögerungen, die aus der Überprüfung/Priorisierung der Radverkehrsmaßnahmen gemäß den Richtlinien der Regierungspolitik und der temporären Aussetzung der Mittelzusagen bei einzelnen Maßnahmen resultieren, die zur Nichtverwendung von Fördermitteln führen, sind derzeit nicht erkennbar.

Berichte Nr.: 162, 166

Zierbrunnen, Planschen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
G R 3 (V)

26.09.2023

☎ 9025 1894

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 0705 - Grundsatz -

51900	Unterhaltung der Grundstücke und baulichen Anlagen
52132	Unterhaltung von Brunnenanlagen

Folgendes beschlossen:

„Welche öffentlichen Brunnenanlagen sind aktuell in Betrieb, welche aus welchen Gründen und für welchen Zeitraum nicht? Überblick über alle Bezirke erbeten. Wie viele Anlagen werden von den BWB betrieben? Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur rund 9% der Mittel verausgabt?“

„Welche öffentlichen Brunnenanlagen sind aktuell in Betrieb, welche aus welchen Gründen und für welchen Zeitraum nicht? Überblick über alle Bezirke erbeten. Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur rund 20% der Mittel verausgabt?“

(CDU/SPD)

„Wie erklären sich die niedrigen Ansätze vor dem Hintergrund eines erheblich höheren Ist-Wertes? Wie wird hier für Ausbau, Wartung und Kostensteigerung im Unterhalt Vorsorge geleistet? Welche strategische Vorgabe wird den Bezirken gemacht (Ausbau, Halten des Status Quo oder Reduktion der Anlagen)?“

„Wie erklärt sich die Kürzung des Titelansatzes um 500.000 Euro pro Jahr? Wie soll die Aufgabe angesichts der gestiegenen Notwendigkeit funktionierender Brunnenanlagen mit weniger Finanzmitteln bestritten werden?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2023? Wie hoch ist die Quote funktionstüchtiger Brunnen bei den BWB und wie hoch die Quote bei den Bezirken?“

(Die Linke)

„Welche Zahl von Notwasserbrunnen sind zur Zeit in Betrieb, welche sind nicht betriebsfähig, wie ist die weitere Entwicklung geplant?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

I. Überblick über die Zierbrunnen

„Welche öffentlichen Brunnenanlagen sind aktuell in Betrieb, welche aus welchen Gründen und für welchen Zeitraum nicht? Überblick über alle Bezirke erbeten. Wie viele Anlagen werden von den BWB betrieben?“

„Welche öffentlichen Brunnenanlagen sind aktuell in Betrieb, welche aus welchen Gründen und für welchen Zeitraum nicht? Überblick über alle Bezirke erbeten.“

„Wie hoch ist die Quote funktionstüchtiger Brunnen bei den BWB und wie hoch die Quote bei den Bezirken?“

Aus folgenden Bezirken, die ihre Zierbrunnen durch die Berliner Wasserbetriebe (BWB) betreiben lassen, liegen Daten über die Anzahl und die Betriebsbereitschaft vor:

Bezirk	Anzahl Zierbrunnen gesamt (inkl. außer Betrieb genommener und stillgelegter Anlagen)	davon in Betrieb (alle betriebenen / betriebsbereiten Brunnen, inkl. nur kurzzeitiger Betriebsunterbrechungen)	davon vorübergehend außer Betrieb (z. B. längere Reparaturen/Instandsetzungen, aber Wiederinbetriebnahme geplant)	davon dauerhaft außer Betrieb (z. B. stillgelegt)	davon nicht betreut durch die BWB
Charlottenb.-Wilmerdorf	28	15	11	0	2
Friedrhn.-Kreuzberg	58	47	9	2	0
Lichtenberg	14	13	0	0	1
Pankow	26	18	5	2	1
Spandau	6	3	1	1	0
Steglitz-Zehlendorf	15	8	2	0	5
Tempelhof-Schöneberg	23	14	8	0	1
Treptow-Köpenick	18	16	1	0	1
Neukölln	14	5	4	4	1
Gesamt:	202	138	41	9	12

Für die Zierbrunnen bestehen derzeit zwei im Kapitel 2707 veranschlagte Haushaltstitel, die jeweils von den Bezirken bewirtschaftet werden: 2707/51900 für die bauliche Unterhaltung der Brunnen und 2707/52132 für die Betriebskosten (Betrieb durch die BWB, Strom, Wasser). Das Verbuchen der veranschlagten Mittel auf die einzelnen den Bezirken hierfür jeweils eingerichteten Unterkonten zur Eigenbewirtschaftung ist sehr zeitaufwendig.

II. Bauliche Unterhaltung der Zierbrunnen - Titel 51900

„Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur rund 9% der Mittel verausgabt?“

„Wie erklären sich die niedrigen Ansätze vor dem Hintergrund eines erheblich höheren Ist-Wertes?“

Wie wird hier für Ausbau, Wartung und Kostensteigerung im Unterhalt Vorsorge geleistet? Welche strategische Vorgabe wird den Bezirken gemacht (Ausbau, Halten des Status Quo oder Reduktion der Anlagen)?“

Stand 22.09.2023 haben die Bezirke bisher rund 13 Prozent der Mittel verausgabt, aber für rund 60 Prozent der zur Verfügung stehenden Mittel Festlegungen getroffen und damit für konkrete bauliche Unterhaltungsmaßnahmen eingeplant. Es wird daher davon ausgegangen, dass die Mittel bis zum Jahresende für eingehende Rechnungen zum Großteil abfließen.

Da die Bezirke für die Unterhaltung und den Betrieb zuständig sind, werden ihnen keine Vorgaben etwa zum Ausbau, zum Halten des Status Quo oder zur Reduktion der Anlagen gemacht.

III. Betrieb der Zierbrunnen - Titel 52132

„Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand nur rund 20% der Mittel verausgabt?“

„Wie hoch ist der Mittelabfluss in 2023?“

„Wie erklärt sich die Kürzung des Titelansatzes um 500.000 Euro pro Jahr? Wie soll die Aufgabe angesichts der gestiegenen Notwendigkeit funktionierender Brunnenanlagen mit weniger Finanzmitteln bestritten werden?“

Der Titel 52132 deckt die Kosten für den Betrieb der Zierbrunnen. Die Bezirke beauftragen die BWB mit dem Betrieb auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung zwischen SenMVKU und BWB. Die Rahmenvereinbarung legt die Rahmenbedingungen, insbesondere zum Leistungsumfang, den Anforderungen an den ordnungsgemäßen Betrieb und die Unterhaltung sowie die zu zahlende Vergütung fest. Zu den Betriebsleistungen der BWB zählen die Inbetriebnahme vor Ostern, die Außerbetriebnahme im Oktober, die regelmäßige Reinigung und Wartung, Störungsbehebung und kleinere Reparaturen nach Bedarf. Neben den Kosten aus der Vereinbarung mit den BWB werden aus diesem Titel seit 2022 auch die Betriebskosten Strom und Wasser veranschlagt.

Stand 22.09.2023 wurden rund 30 Prozent der veranschlagten Mittel verausgabt. Der Mittelabfluss ist auch durch den Turnus der Rechnungsstellung von Seiten der BWB bestimmt. Für weitere 35 Prozent der Mittel sind bereits Festlegungen getroffen. Ein geringerer Mittelabfluss kann darauf

zurückzuführen sein, dass einige Brunnen vorübergehend nicht betriebsbereit sind. In diesen Fällen werden die zu Jahresbeginn eingeplanten Mittel für den Betrieb nicht benötigt. Auch in den letzten Jahren wurde daher der Haushaltstitel nicht voll ausgeschöpft.

IV. Notwasserbrunnen

„Welche Zahl von Notwasserbrunnen sind zur Zeit in Betrieb, welche sind nicht betriebsfähig, wie ist die weitere Entwicklung geplant?“

Gemäß Bericht Nr. 0970 zu Drucksache Nr. 19/0400 (B.47) über Zustand der Bundes- und Landesbrunnen vom 21.04.2023 gibt es nach Kenntnis des Senats 2.079 Straßenbrunnen als Trinkwassernotbrunnen. Von diesen bedürfen 492 Landesbrunnen und 137 Bundesbrunnen der Reparatur bzw. Überbohrung. 465 Notwasserbrunnen sind gemäß Abfrage vom 05.05.2022 nicht betriebsbereit, 1.614 befinden sich in Betrieb. Beide Brunnenarten unterliegen derzeit noch dem Betrieb durch die Straßen- und Grünflächenämter (SGA) der Bezirke. Durch eine Änderung des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes (AZG) sind die Landesbrunnen zwar zum 01.07.2022 in die Zuständigkeit der SenMVKU überführt worden, jedoch wurden der SenMVKU weder Personal aus den Bezirken für diese Aufgabe, noch Haushaltsmittel aus der Globalsumme bezüglich der Tiefbauunterhaltungstitel der Bezirke zugewiesen. Insofern ist Kapitel 2707 Titel 51900 von den Landes- und Bundes-Notwasserbrunnen nicht betroffen; der entsprechende Haushaltstitel für die Landesbrunnen ist nach wie vor bei den Bezirken in der Globalsumme für Tiefbauunterhaltung (Kapitel 2797) etatisiert.

Derzeit wird die Übertragung der Bundes- und Landesbrunnen gemäß Abgeordnetenhausbeschluss an die Berliner Wasserbetriebe (BWB) mit hoher Priorität durchgeführt. Entsprechende Verhandlungen finden statt (siehe auch TOP 49 der SenMVKU Plenarsitzung am 21.09.2023 (Drs. 19/1175)).

Bericht Nr.: 164

Schulwegsicherheit

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
KRF

25.09.2023

☎ 9025-1209

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 2707 - Aufwendungen der Bezirke - Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt -

52121 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Folgendes beschlossen:

a) „Wie erklärt sich der niedrige Ansatz bei gleichzeitigem Zuwachs der Aufgaben der Bezirke für die Maßnahmenumsetzung und Bewirtschaftung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen?“

(Bündnis 90/Die Grünen)

b) „Bitte um Bericht zum Mobilitätsmanagement an Schulen, dem Stand der Ausschreibung und den Planungen für 2024/2025.“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Antwort zu a und b)

Der durch den Projektdienstleister erstellte Konzeptentwurf zum Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas (MMSK) in Berlin wird derzeit zwischen SenMVKU und SenBJF abgestimmt. Eine Verbändebeteiligung im Rahmen des etablierten Beteiligungsgremiums ist für Ende 2023 vorgesehen, die Verabschiedung für Frühsommer 2024. Vor Vorliegen des Konzepts können noch keine abschließenden Aussagen zu den Planungen für 2024/2025 getroffen werden.

Begleitend zur Konzepterstellung werden bis Ende 2023 zunächst vier Modellprojekte an Berliner Schulen durchgeführt, weitere sind geplant.

Nach Fertigstellung von Konzept und Programm des MMSK soll dieses in Abhängigkeit von personellen Ressourcen als Querschnittsaufgabe im Land Berlin etabliert und ein umsetzungsorientiertes Unterstützungsangebot für alle beteiligten Akteure auf Schul-, Bezirks- und Landesebene geschaffen werden. Hierzu wurde u.a. der Haushaltstitel 2707 52121 neu geschaffen, welcher der Umsetzung von im Rahmen des MMSK erarbeiteten infrastrukturellen Maßnahmen der Schulwegsicherheit dient und dafür über einen als ausreichend eingeschätzten Mittelansatz verfügt.

Bericht Nr.: 165

Stadtverschönerung

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
III C 1-13

22.09.2023

☎ 925 1140

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 2707 - Aufwendungen der Bezirke - Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt-

52131 Maßnahmen für die Stadtverschönerung

Folgendes beschlossen:

„Bitte um eine Begründung für die Streichung der Mittel zur Stadtverschönerung, Bitte um Auflistung der bisher finanzierten Maßnahmen, warum sieht der Senat keinen Bedarf für Sitzgelegenheiten, Entsiegelung und Klimaanpassungsmaßnahmen?“

(Bündnis90/Die Grünen)

„Warum fällt der Titel weg?“

Bitte um Liste der Mittelverwendung in 2022 und 2023.

Hat Senat kein Interesse an klimaresilienter Umgestaltung? Woraus wird diese künftig finanziert und wie abgesichert?“

(Die Linke)

Hierzu wird berichtet:

Für eine fortdauernde Veranschlagung des Titels, der für den Doppelhaushalt 2022/2023 erst im Rahmen der parlamentarischen Beratungen ins Leben gerufen wurde, wurde angesichts der Konsolidierungsnotwendigkeiten für den Doppelhaushalt 2024/2025 seitens der SenMVKU keine Möglichkeit gesehen.

Maßnahmenliste Haushaltsjahr 2022

Bezirk	Verausgabt (in EUR)	Umgesetzte Maßnahmen
Mitte	352.000,00	Stadtmöbel, Sitzbänke, Umgestaltung des öffentlich zugänglichen Innenhofs des Sprachförderzentrums, Rückbau und Entsorgung vom Café Leo, Baumpflanzungen

Friedrichshain-Kreuzberg	1.352.000,00	Baumscheibenvergrößerung, E-Scooter-Parkplätze im Straßenland, Rückbau von Pflanzkübeln, Errichtung von Stellflächen für Elektrofahrzeuge, Gutachten: Entwässerung in der Oranienstraße, Kübelbewässerung, Rautengitter, Baumscheibenschutz (mit Splitt-Epoxidharz), Bereinigung von nicht klimaangepassten Baumstandorten, Baumpflanzungen und Nachpflanzung klimaangepasster Pflanzen, Tischtennisplatten (Spielstraßen), Qualifizierung der Aufenthaltsbereiche von Schulen, Banklaternen, Beschaffung und Einbau: Schilder und Pfosten, Sitzbänke fürs Straßenland, Bewässerungstechnik, Entsiegelungsmaßnahmen, Mittelstreifenumwandlung in Blühwiese, Gutachten Entwässerung in der Oranienstraße, Persius/Corinthstraße: Rückbau und Entsiegelung, Arbeitsboote für Pflegearbeiten am Landwehrkanal und auf den Teichen, Entsiegelung und Begrünung einer Parktasche
Pankow	575.000,00	Baumpflanzungen (Klimabäume), Sitzbänke, Baumleitplanung für 140 Standorte, Poller an Schulen hervorheben, neue Parkschilder inkl. Graffitienschutz
Charlottenburg-Wilmersdorf	1.368.000,00	Vorbereitung Entsiegelungsmaßnahme, Wiederherstellung und Verbesserung von Wegflächen und Wiederherstellung und Verbesserung der Versickerungsfähigkeit (Wegeflächen, Pflanzflächen, Baumscheiben), Entsiegelungsmaßnahmen, Erstellung eines Gestalthandbuchs zur nachhaltigen Freiraumgestaltung, Konzept für den Spreeraum als Grundlage für die Umsetzung von Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung, Straßen- und Stadtmöbel, Wiederherstellung und Verbesserung der Versickerungsfähigkeit entlang der Durchwegung auf dem Prager Platz, Baumscheiben: Verbesserung der Versickerungsfähigkeit, Entsiegelung von Spielplatzflächen in der Mannheimer Straße, Verbesserung von Versickerungsfähigkeit auf der Carl-Ludwig-Schleich-Promenade
Spandau	710.000,00	Baumbewässerung im Straßenland und in gewidmeten Grünanlagen, Sitzbänke und Ausstattungsgegenstände, Aufwertung der Abpflanzung einer Kleingartenanlage, Maßnahmen der Klimafolgenanpassung und Stadtverschönerung
Steglitz-Zehlendorf	1.333.000,00	Pflegearbeiten an Gehölzbeständen, Anschaffung von Material und Ausstattungsgegenständen, Reparatur- und Wartungsarbeiten, Anschaffung elektrischer Kleingeräte
Tempelhof-Schöneberg	406.000,00	Baumscheibenvergrößerungen mit Teilentsiegelungen, Teilentsiegelung von Mittelstreifen, Sitzbänke, Parkmöbel und Ausstattung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität

		der Grünanlage des Heinrich-von-Kleist-Parks (Papierkörbe, Parkmöbel und Zaunelemente), Schutz von Vegetationsflächen (Tiergartengitter, Holzpalisaden), Neupflanzungen, Auffüllen von Teichen und Pfuhlen, Zwiebelbeschaffung und Pflanzung im Straßenbegleitgrün
Neukölln	611.000,00	Baumscheibenvergrößerung und Baumstandortverbesserung, Gehwegverbesserung, Sitzbänke, Ausstattungsgegenstände für Spielplätze, Grünanlagen und Gärten, Denkmäler, Erhaltung und Aufwertung der grünen Infrastruktur in Neuköllner Grünanlagen, insb. im Bereich Süd
Treptow-Köpenick	1.093.000,00	Baumscheibenvergrößerung/Vorbereitung von Neupflanzung, Jungbaumschnitt, Straßenumbaumaßnahmen (inkl. Flächenentsiegelung, bzw. Herstellung Versicherungsfähigkeit), Poller
Marzahn-Hellersdorf	35.000,00	Umverlagerung einer sanierungsbedürftigen Graffitiwand und Herstellung als Boulder- und Graffitiwand inkl. Neupflanzungen ergänzend vorhandener Grünstruktur
Lichtenberg	178.000,00	Stadtmöbel, Poller und Schranken
Reinickendorf	833.000,00	Flächenentsiegelungen (Verkehrsflächen/Aufarbeitung wild parkierter Flächen/Abriss und Entsiegelung Kiosk), Poller, Bügel, Findlinge, Sitzbänke, Beregnungsanlagen (Nachtberegnung hochwertiger Grünanlagen), Baumpflanzungen, Brunnenanlage, fachliche Betreuung (ökologische Aufwertung von Flächen), Wegebau und -sanierung in Grünanlagen, Aufwertung von Schulhöfen (Flächenentsiegelungen und Bepflanzungen)
SUMME	8.846.000,00	

Maßnahmenliste Haushaltsjahr 2023 (Stand 07/2023)

Bezirk	Mittelübertragung (in EUR)	Beantragte und genehmigte Maßnahmen 2023
Mitte	2.000.000,00	Entsiegelungsmaßnahmen, Stadtmöbel, Begrünung sowie gestalterische Planung und technische Umsetzung der Gestaltung der Friedrichstraße
Friedrichshain-Kreuzberg	1.660.000,00	Umnutzung öffentlicher Parkstände/ Entsiegelungsmaßnahmen, Projektsteuerung und Freianlagengestaltung, Baumscheibenvergrößerung, Freianlagengestaltung einer Fahrradstraße, Schutz von Baumscheiben und Benutzbarkeit der Gehwege durch Unterbinden von Falschparken, Aufhebung Gehwegparken und Schutz durch Poller, E-Scooter Stellplätze, Baumpflanzung, Einfriedung Baumscheiben, Bewässerung bepflanzten, Befestigung einer Uferpromenade, Lieferung klimaangepasster

		Pflanzen für Nachpflanzungen in Eigenregie, Baumleitplan, Bereinigung nicht klimaangepasster Baumstandorte (Stubben roden, nicht nachpflanzbare Standorte schließen, einzelne Baumstandorte vergrößern, Zwischenbepflanzung durch Bürgerinnen und Bürger ermöglichen), Dienstleistungsvertrag zur Ermöglichung von Gestaltungen zur bürgerschaftlichen Pflege von Baumscheiben
Pankow	1.660.000,00	Baumneupflanzung, Parkbänke, Baumleitplanung, Entsiegelungsmaßnahmen, Stadtmöbel, Tiergartengitter, Neupflanzungen, Zaunanlage, Straßenmöbel (Poller)
Charlottenburg-Wilmersdorf	1.863.000,00	Entsiegelungsmaßnahmen, Wiederherstellung und Verbesserung der Versickerungsfähigkeit entlang von Durchwegungen in Parkanlagen, Verbesserung der Versickerungsfähigkeit verschiedener Pflanzflächen (Beete, Baumscheiben), Erstellung eines Gestalthandbuchs zur nachhaltigen Freiraumgestaltung, Wiederherstellung der Verdunstungsflächen und Verbesserung des Mikroklimas entlang des Lietzenseeufer, Straßenmöbel, Herstellung Gehweg, Konzept für den Spreeraum
Spandau	1.240.000,00	Unterstreifenentsiegelungsmaßnahmen, Maßnahmen der Klimafolgenanpassung, Baumwässerungen im gewidmeten Straßenland, Ertüchtigung einer Pergola, barrierefreie Bänke und Ausstattungsgegenstände, Aufwertung der Abpflanzung einer Kleingartenkolonie, Ertüchtigung des Gartendenkmals Gutsstraße
Steglitz-Zehlendorf	1.660.000,00	Entsiegelungen von Hochbordradwegen und befestigten Unterstreifen im Straßenland, Ausstattung im Straßenland, Pflegearbeiten an bezirklichen Gehölzstandorten, Anschaffung von Material und Ausstattungsgegenständen, Reparatur- und Wartungsarbeiten, Anschaffung von elektrischen Kleingeräten, Co-Finanzierung des klimasensiblen Umbaus der Waldparkanlagen an der Krümmen Lanke und Schlachtensee über das Bundesprogramm "Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel", Aufwertung von Plätzen
Tempelhof-Schöneberg	1.703.000,00	Baumplantagen, Bewässerung Jungbäume, Baumschutzbügel und Entsiegelungen Baumscheiben, Rückbau Hochbeete, Herstellung Pflanzbeete mit Baumstandort, Bänke und Papierkörbe, Blumenzwiebeln und Wiesensaatgut, Wiederherstellung Wiesenbereich, Pflegemaßnahmen, Wegeerneuerung, Auffüllen Teiche, Zäune zur Verhinderung von Bodenverdichtung / Pflanzenschutz, Pflege Pflanzen Straßenland, Neuanlage Staudenbeet klimaangepasst, OLID für Teich, Entsiegelung Parktasche, Baumscheibenerweiterung, neue

		Baumscheiben und neue Bäume, Baumscheibenerweiterung und Gehweganpassung, Poller Schutz vor Versickerung, versickerungsfähiges Pflaster, Baumscheibenerweiterung, Poller
Neukölln	1.660.000,00	Umsetzung einer Baumleitplanung, Baumscheibenvergrößerungen, Standortverbesserung Bäume, Sitzgelegenheiten und Abstellen Fahrräder, Entsiegelungsmaßnahmen, Baumpflegemaßnahmen, Sanierung/Unterhaltung Gartendenkmäler, Intensivierung Straßenbegleitgrün/Ufergrün, Rasengeneration, Diversitätsförderung Grün, Sanierung Gehwege und Platzflächen, Austausch von maroder Ausstattung
Treptow-Köpenick	1.863.000,00	Beschaffung und Einbau von Baumpollern (Baumschutz), Fräsen von Baumstümpfen als Vorbereitung für Neupflanzungen bzw. Vergrößerungen von Baumscheiben bei Neuanlagen, Jungbaumschnitt, Baumanstriche, Bewässerung von Jungbäumen, Beseitigung von Stock und Stammausschlägen, Bänke in Grünanlagen und Stadtplätzen, Baumpflanzungen
Marzahn-Hellersdorf	1.225.000,00	Liebensteiner Promenade (bauliche Umstrukturierung zur Verbesserung von Lebens- und Umweltqualität), Machbarkeitsstudie Verkehrsorganisation, Sanierung und Umgestaltung Hain der Freundschaft, Fontaneteichsanierung Teichsanierung
Lichtenberg	1.863.000,00	Entsiegelungsmaßnahmen, Stadtmöbel, Wegesanierung
Reinickendorf	1.600.000,00	Flächenentsiegelungen (Verkehrsflächen/ Aufarbeitung wild beparkter Flächen), Poller, Bügel, Findlinge, Bänke - kurzfristige Maßnahmen und ext. Beauftragung für systematische Lösungsansätze schwieriger Orte), Beregnungsanlagen (Nachtberegnung hochwertiger Grünanlagen), Baumpflanzungen, Wiederherstellung Brunnenanlage, Straßenmobiliar, fachliche Betreuung (ökol. Aufwertung von Flächen), Wegebau in Grünanlagen, Schulhöfe aufwerten (Flächenentsiegelungen und Bepflanzungen)
SUMME	19.997.000,00	

Im Rahmen des Nachtragshaushaltes 2022/2023 konnten dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zusätzliche Mittel in Höhe von insgesamt 250.000,00 Euro bei Kapitel 2707, Titel 52131 „Maßnahmen für die Stadtverschönerung“ zur auftragsweisen Bewirtschaftung zweckgebunden für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in einem sozial belasteten Raum (verbindliche Erläuterung) übertragen werden. Diese Mittel sind vorgesehen insbesondere für: Kiezhausmeisterei, Bibliothek Ada, Fixpunkt Gemeinwohlorientierte Sozialarbeit, Licht für Müllplätze der Howoge, „Kick it like Kreuzberg“/ Teilprojekt Block 87, zusätzliche Reinigung EcoToilette am Kottbusser Tor.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist davon auszugehen, dass es auch im HJ 2023 einen sehr guten Mittelabfluss geben wird. Der Bezirk Marzahn-Hellersdorf teilte am 2. August mit, dass er 950.000,00 Euro im Haushaltsjahr 2023 nicht mehr verausgaben wird. Diese Mittel werden momentan umverteilt an jene Bezirke, die einen Mehrbedarf gemeldet haben.

Im Rahmen der Mittelübertragung wurden die Bezirke darum gebeten, bis spätestens zum 15.12.2023 zu berichten, wofür die zur Verfügung gestellten Mittel konkret verausgabt worden sind.

Maßnahmen der Klimafolgenanpassung sind weiterhin von höchster Bedeutung und werden im Rahmen der Haushaltswirtschaft umgesetzt, auch wird versucht, zusätzliche Fördermittel zu nutzen.

Bericht Nr.: 167

Dienstleistungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt
IV B

25.09.2023

☎ 9052 1575

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat in seiner 24. Sitzung am 20.09.2023 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2024/2025 zum Einzelplan 07 sowie Kapitel 2707) zu Kapitel 2707 - Aufwendungen der Bezirke - Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt -

54010 Dienstleistungen

Folgendes beschlossen:

a)

„Bitte um ausführliche Begründung für die Kürzung aller Teilansätze und deren Auswirkung auf damit geplante Maßnahmen, insbesondere:

- Welche zeitlichen Auswirkungen haben die Kürzungen für das Ziel die Parkraumbewirtschaftung flächendeckend im S-Bahnring einzuführen und auch darüber hinaus auszuweiten? In welchen Bereichen soll die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet werden? Nach welchen Kriterien wird bei einer Vielzahl an Projekten priorisiert, wohin die Mittel fließen? Wird sichergestellt, dass sämtliche Anträge aus den Bezirken in der Senatsverwaltung umgehend bearbeitet werden können? Welche Maßnahmen sind hier in den Jahren 2024 und 2025 geplant, um die Parkraumbewirtschaftung auszuweiten?
- Welche Maßnahmen sind hier konkret geplant? Welche Maßnahmen sind von den Kürzungen des Ansatzes für Konzepte und Untersuchungen für Verkehrsberuhigung betroffen, welche bislang angedachten Vorhaben entfallen? Anhand welcher Kriterien wird entschieden, in welche Verkehrskonzepte und Begleituntersuchungen zu den Themen "Autoarme/Autofreie Kieze", "Verkehrsberuhigung" und "Innovative Mobilität" die Mittel fließen? Werden Projekte nicht mehr weiterverfolgt? Wenn ja, welche und aus welchen Gründen?
- Welche Konsequenzen haben die Kürzungen des Ansatzes für das Mobilitätsmanagement für Schulen und Kitas bezüglich der Fertigstellung und Umfang des entsprechenden Konzeptes? r Kriterien wird entschieden, in welche Maßnahmen des Mobilitätsmanagements für Kitas und Schulen die Mittel fließen? Wie ist eine Reduzierung der Mittel damit vereinbar, dass die Schulwegsicherheit nach Koalitionsvertrag "besondere Priorität" (S. 55) hat? In der Erläuterung (s. 284 unter 68569) findet sich als Erklärung der Übergang des Mobilitätsmanagements in die Regelaufgaben im Land Berlin. Wie hoch sind die Mittel für diese Regelaufgaben eingeplant und in welchem Titel werden diese ausgewiesen? Welcher Projektträger wird ab 2024 die Bezirke in der Umsetzung des MMSK unterstützen und wann startet der Projektträger mit dieser Aufgabe?
- Temporäre Spielstraßen: Was rechtfertigt die starke Absenkung der Mittel für die Schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen Berlins, nämlich die Kinder trotz deutlichem Anstieg der in den

letzten Jahren durchgeführten temporären Spielstraßen? Wie ist der Stand der Nutzung dieses Titels? “

(Bündnis 90/Die Grünen)

b)

„Bitte Minderbedarf bei den TA 1 und 2 erläutern? In Titelerläuterung wird die Wichtigkeit betont, aber die Kürzungen nicht begründet.

Zu 1: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

Wie hoch war der Mittelabfluss in 2023. Welche Maßnahmen wurden realisiert? Welche sind geplant?

Zu 2: Welche Konzepte/Untersuchungen wurden 2022/23 erstellt? Welche sind geplant?

Zu 3: Schulisches Mobilitätsmanagement: Wie hoch war der Mittelabfluss in 2023. Welche Maßnahmen wurden realisiert? Wie wird das schulische Mobilitätsmanagement künftig im Haushalt veranschlagt? Wie ist der Stand zur Erarbeitung des Konzepts für schulisches Mobilitätsmanagement gemäß §17a MobG? Welche ressortübergreifenden Aktivitäten gibt es mit der für Bildung zuständigen Senatsverwaltung?

Zu 4. (Temporäre Spielstraßen): Warum erfolgt eine Absenkung der Mittel für temporäre Spielstraßen?

Warum wird das Kleinbusprojekt Blankenburg gestrichen und nicht umgesetzt?“

(Die Linke)

c)

„Punkt 1. Welche Parkraumbewirtschaftungszonen befinden sich in den Bezirken in Vorbereitung für 2024 und 2025, warum der erhöhte Ansatz gegenüber dem IST von 157 Tsd. Euro?“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Allgemeine Begründung für die Anpassung aller Teilansätze:

Grundlegend ist zu beachten, dass der vorliegende Ansatz das Ergebnis der üblichen HH-Konsolidierung darstellt. In diesem Zusammenhang wurden insbesondere auch die Mittelabflüsse der vergangenen Jahre betrachtet und mit den derzeitigen Rahmenbedingungen (Personalkapazitäten, Sachstände laufender Projekte etc.) abgeglichen.

zu 1: Parkraumbewirtschaftung:

zu a)

Welche zeitlichen Auswirkungen haben die Kürzungen für das Ziel die Parkraumbewirtschaftung flächendeckend im S-Bahnring einzuführen und auch darüber hinaus auszuweiten?

In welchen Bereichen soll die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet werden?

Wird sichergestellt, dass sämtliche Anträge aus den Bezirken in der Senatsverwaltung umgehend bearbeitet werden können?

Welche Maßnahmen sind hier in den Jahren 2024 und 2025 geplant, um die Parkraumbewirtschaftung auszuweiten?

Planung, Umsetzung und Betrieb von Parkraumbewirtschaftungszonen sind Aufgabe der Berliner Bezirke. Die Einführung neuer Parkzonen ist mit relativ hohen Ausgaben verbunden und erfordert ausreichendes Personal in den Bezirken und die weitere Digitalisierung (Vignetten, Kontrolle). Kürzungen haben bei gleichzeitig fehlender Mittel- und Ressourcenbereitstellung durch die zuständigen Bezirke voraussichtlich eine reduzierte Umsetzung von Parkzonen in den Bezirken zur Folge.

Nach welchen Kriterien wird bei einer Vielzahl an Projekten priorisiert, wohin die Mittel fließen?

Grundsätzlich liegt die Priorität bei der flächenhaften Bewirtschaftung des dichten und mit dem Umweltverbund sehr gut erschlossenem S-Bahnring, gleichzeitig werden auch Vorstudien für andere Gebiete mit hohem Parkdruck gefördert. Die Antragstellung erfolgt über die jeweiligen Bezirksämter.

Voraussetzung für eine Förderung ist das Erfüllen der Kriterien der StVO (hoher Parkdruck, Nutzerkonkurrenz). Der Nachweis erfolgt über Machbarkeitsstudien, die im S-Bahnring flächendeckend vorliegen. Die Bezirke setzen die Parkzonen danach schrittweise um.

zu b)

Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

Wie hoch war der Mittelabfluss in 2023. Welche Maßnahmen wurden realisiert? Welche sind geplant?

Bedingt durch Pandemie, Wahlen und Personalengpässe in den Bezirksämtern kam es zu zeitlichen Verzögerungen bei der geplanten Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung.

Insgesamt wurden in 2023 rund 900.000 EUR für Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Planung bzw. der Umsetzung neuer Parkraumbewirtschaftungszonen übertragen. Kleinere Anträge können noch folgen. Der bisherige Mittelabfluss im Haushaltsjahr 2023 (Stand: 18.09.23) war 94.389,58 EUR. Es wird jedoch mit einer vermehrten Abrechnung zum Jahresende gerechnet.

Die Mittel von 2023 dienen der Vorbereitung neuer Parkzonen: In Charlottenburg-Wilmersdorf, Friedrichshain-Kreuzberg und Neukölln wurden Verkehrszeichenpläne und ergänzender Dienstleistungen (Digitalisierungskomponenten, Bauüberwachung, Anordnungsumsetzung von Verkehrszeichen oder Markierungen etc.) für 10 in 2023/24 geplante Parkzonen finanziert. Einige Studien wurden in Teilen bereits 2022 finanziert. Zudem werden Machbarkeitsstudien für Gebiete mit hohem

Parkdruck in Reinickendorf und Steglitz gefördert. Da durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auch P+R-/B+R-Flächen in der Metropolregion an Bedeutung gewinnen, werden auch Mittel zur Erfassung der Berliner Park and Ride (P+R)-Anlagen verwendet.

zu c)

Welche Parkraumbewirtschaftungszonen befinden sich in den Bezirken in Vorbereitung für 2024 und 2025, warum der erhöhte Ansatz gegenüber dem IST von 157 Tsd. Euro?

Planung, Umsetzung und Betrieb von Parkraumbewirtschaftungszonen sind Aufgabe der Berliner Bezirke. Es erfolgte daher eine Bedarfsabfrage der Bezirke und der verwaltungsübergreifenden Geschäftsstelle „Digitales Parkraummanagement“. Auf Grund der Personalknappheit in den Bezirksämtern ist zudem eine vermehrte Auslagerung von Dienstleistungen notwendig (Digitalisierungskomponenten, Bauüberwachung, Anordnungsumsetzung von Verkehrszeichen oder Markierungen etc.). Zudem kam es bedingt durch Pandemie, Wahlen und Personalengpässe zu zeitlichen Verzögerungen und somit auch zu Stauungen.

Aktuell sind rund 53% der Fläche innerhalb des S-Bahnring bewirtschaftet, angestrebt wird derzeit eine flächenhafte Bewirtschaftung in den nächsten Jahren (voraus. bis Ende 2026/27).

Voraussetzung für die Einführung einer neuen Parkraumbewirtschaftungszone sind Parkdruck und Nutzerkonkurrenz (Kriterien der StVO). Dieser Nachweis erfolgte bereits über Machbarkeitsstudien, die im S-Bahnring flächendeckend vorliegen. Die Bezirke setzen die Parkzonen nun schrittweise um. Die zeitliche Reihenfolge wird in den Bezirksämtern festgesetzt, so dass die konkreten Zonen für 2024/25 noch nicht bekannt sind.

zu 2: Entwicklung von Verkehrskonzepten und Begleituntersuchungen in den Bezirken u.a. zu den Themen „Autoarme/Autfreie Kieze“, „Verkehrsberuhigung“, „Innovative Mobilität“:

zu a)

Welche Maßnahmen sind hier konkret geplant? Welche Maßnahmen sind von den Kürzungen des Ansatzes für Konzepte und Untersuchungen für Verkehrsberuhigung betroffen, welche bislang angedachten Vorhaben entfallen? Anhand welcher Kriterien wird entschieden, in welche Verkehrskonzepte und Begleituntersuchungen zu den Themen "Autoarme/Autfreie Kieze", "Verkehrsberuhigung" und "Innovative Mobilität" die Mittel fließen? Werden Projekte nicht mehr weiterverfolgt? Wenn ja, welche und aus welchen Gründen?

zu b)

Welche Konzepte/Untersuchungen wurden 2022/23 erstellt? Welche sind geplant?

Im Jahr 2022 erfolgten Mittelzusagen für die folgenden Maßnahmen:

Friedrichshain-Kreuzberg	Leitfadenerstellung autofreie Kieze
	Sperrung Zossenerstr./Friesenstr.
Pankow	Arminkiez
Steglitz-Zehlendorf	Lauenburger Platz

Tempelhof-Schöneberg	Gartenstadt Neu-Tempelhof
Neukölln	Reuterkiez
Lichtenberg	Kaskelkiez

Im Jahr 2023 erfolgten Mittelzusagen für die folgenden Maßnahmen:

Friedrichshain-Kreuzberg	Abschluss Leitfadens autofreie Kieze
	Erstellung von Kartenmaterial für Beteiligung zur Verkehrsberuhigung
	Machbarkeitsstudie für ein Gutachten zur „Sperrung der Zossener Straße / Friesenstraße für den Durchgangsverkehr (Abschluss der Untersuchung)
	Kommunikationsleistungen (Weiterentwicklung) Flächen-deckende Verkehrsberuhigung
Pankow	Verkehrszählung Helmholtz- und Humannkiez
Charlottenburg-Wilmersdorf	Leon-Jessel-Platz (750.000 m ²)
	Babelsberger Straße (500.000 m ²)
Steglitz-Zehlendorf	Lauenburger Straße
	Crailsheimer Straße
	Leo-Baeck- Straße / Gutzmannstraße
	Lichterfelde-West / Bahnhofsvorplatz
Neukölln	Verkehrsuntersuchung zur Verkehrsberuhigung Körnerkiez
Lichtenberg	An der Bucht

Die Zuweisung der Mittel erfolgt jährlich nach einer Bedarfsabfrage bei den Bezirken. Die dann zur auftragsweisen Bewirtschaftung übertragenen Mittel sind im laufenden Jahr umzusetzen.

Für die Jahre 2024 und 2025 ist noch keine Abfrage erfolgt, da hier zunächst die tatsächlich zur Verfügung stehenden Mittel abgewartet werden. Unabhängig davon ist vorgesehen, auch das Thema der Mobilitätssicherung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bei der Entwicklung von Verkehrskonzepten zu berücksichtigen.

In den vergangenen Jahren konnten zunächst alle bis zur gesetzten Frist gemeldeten Projekte berücksichtigt werden. Aufgrund der personellen Engpässe in den Bezirksverwaltungen hat sich die tatsächliche Umsetzung der Projekte jedoch vereinzelt als schwierig dargestellt, weshalb die zur Verfügung gestellten Mittel teilweise nicht wie angemeldet verausgabt wurden. Somit musste bislang keine Einschränkung erfolgen.

Die bislang vorgemerkten Projekte seitens der Bezirke zeigen, dass dies mit dem Ansatz für die Jahre 2024 und 2025 nicht ohne weiteres möglich ist. Hier ist dann im Einzelfall abzuwägen, welche Projekte ggf. geschoben oder aus anderen Titeln finanziert werden können.

zu 3: Projekte zum Mobilitätsmanagement für Kitas und Schulen:

zu a)

Welche Konsequenzen haben die Kürzungen des Ansatzes für das Mobilitätsmanagement für Schulen und Kitas bezüglich der Fertigstellung und Umfang des entsprechenden Konzeptes? r Kriterien wird entschieden, in welche Maßnahmen des Mobilitätsmanagements für Kitas und Schulen die Mittel fließen? Wie ist eine Reduzierung der Mittel damit vereinbar, dass die Schulwegsicherheit nach Koalitionsvertrag "besondere Priorität" (S. 55) hat? In der Erläuterung (s. 284 unter 68569) findet sich als Erklärung der Übergang des Mobilitätsmanagements in die Regelaufgaben im Land Berlin. Wie hoch sind die Mittel für diese Regelaufgaben eingeplant und in welchem Titel werden diese ausgewiesen?

Welcher Projektträger wird ab 2024 die Bezirke in der Umsetzung des MMSK unterstützen und wann startet der Projektträger mit dieser Aufgabe?

Das Projekt zur Erstellung des Konzeptes zum schulischen Mobilitätsmanagement und Durchführung von Modellprojekten kann mit den Mitteln im Ansatz wie geplant abgeschlossen werden. Für bezirkliche Maßnahmen sollen in 2707/52121 Mittel zur Verfügung gestellt werden. Die Auswahl der Maßnahmen soll in Abstimmung mit den Bezirken auf Basis der Einschätzung zur Relevanz für die Schulwegsicherheit und vorhandenen Kapazitäten. Die in 2707/68569 eingeplanten Mittel sollen Projektträgern zur Verfügung gestellt werden, die die Bezirke bei der Umsetzung ihren neuen Aufgaben unterstützen. Details wird das Konzept zum schulischen Mobilitätsmanagement nach §17a MobG BE regeln. Ein Projektträger ist noch nicht ausgewählt; die Beauftragung richtet sich nach den Regelungen des Zuwendungsrechts. Abhängig u.a. von den vorhandenen Personalkapazitäten wird eine Beauftragung in Q3 2024 angestrebt.

zu b)

Schulisches Mobilitätsmanagement: Wie hoch war der Mittelabfluss in 2023. Welche Maßnahmen wurden realisiert?

Der Mittelabfluss beträgt derzeit 0 EUR.

Es stehen jedoch Rechnungen für bereits erbrachte Leistungen des mit der Erstellung des Konzeptes zum Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas beauftragten Dienstleisters aus.

Weiterhin wurden für folgende drei bezirkliche Maßnahmen Mittel zugesagt, die in 2023 abgeschlossen werden sollen:

- Tempelhof-Schöneberg: Entwicklung eines ganzheitlichen Schulwegkonzeptes für den Schulcampus Marienfelde (seit 2021)
- Treptow-Köpenick: Erstellung eines Konzepts zur Verkehrsberuhigung unter besonderer Berücksichtigung der Schulwegsicherheit
- Friedrichshain-Kreuzberg: Verbessertes Übergang zwischen Schule und Park in der Boppstraße

Wie wird das schulische Mobilitätsmanagement künftig im Haushalt veranschlagt?

Nach derzeitigem Stand

Kapitel/Titel	2024	2025
2707/54010	200.000 EUR	150.000 EUR
2707/52121	1.000.000 EUR	1.500.000 EUR
2707/68569	100.000 EUR	850.000 EUR

Wie ist der Stand zur Erarbeitung des Konzepts für schulisches Mobilitätsmanagement gemäß §17a MobG? Welche ressortübergreifenden Aktivitäten gibt es mit der für Bildung zuständigen Senatsverwaltung?

Bei der Erarbeitung eines Konzepts und Programms für ein Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas erfolgt eine enge Zusammenarbeit mit SenBJF. Der durch den Projektdienstleister erstellte Konzeptentwurf wird derzeit zwischen SenMVKU und SenBJF abgestimmt. Eine Verbändebeteiligung im Rahmen des etablierten Beteiligungsgremiums ist für Ende 2023 vorgesehen.

zu 4: Temporäre Spielstraßen:

zu a)

Was rechtfertigt die starke Absenkung der Mittel für die Schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer Berlins, nämlich die Kinder trotz deutlichem Anstieg der in den letzten Jahren durchgeführten temporären Spielstraßen?

Es ist für 2024 und 2025 beabsichtigt, Mittel in Höhe von je 80.000 EUR im Rahmen der Haushaltswirtschaft durch Umschichtungen im Einzelplan 07 für temporäre Spielstraßen zur Verfügung zu stellen.

Wie ist der Stand der Nutzung dieses Titels?

Der prognostizierte Mittelabfluss für die in 2023 für temporäre Spielstraßen zur Verfügung gestellten Mittel beträgt 100 Prozent.

zu b)

Warum erfolgt eine Absenkung der Mittel für temporäre Spielstraßen?

Es wird auf die Antwort auf a) verwiesen.

Kleinbusprojekt Blankenburg:

zu b)

Warum wird das Kleinbusprojekt Blankenburg gestrichen und nicht umgesetzt?

Im Pankower Ortsteil Blankenburg ist die Einrichtung einer Kiez-Buslinie geplant, um verbesserte Bedingungen für die ÖPNV-Anbindung der Anwohner zu schaffen.

Zur Finanzierung des dazu notwendigen Straßenausbaus wurden im Doppelhaushaltsplan 2022/23 durch das Berliner Parlament im Kapitel 2707 Haushaltsmittel veranschlagt, allerdings in dem dafür nicht nutzbaren Dienstleistungstitel 54010.

Im Jahr 2023 wurden dem Bezirk aus diesem Titel für die Planung des Straßenbaus 500.000 Euro zur auftragsweisen Bewirtschaftung übertragen.

Eine Veranschlagung in den Kapiteln 0730, oder 2707 kommt aus o.g. Gründen nicht in Frage.