

An den
Vorsitzenden des Hauptausschusses
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses
über
Senatskanzlei - G Sen -

1054

**Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans von Berlin
für die Haushaltjahre 2018 und 2019 (Haushaltsgesetz 2018/2019 – HG 18/19)
Drs. 18/0500**

**19. Sitzung des Hauptausschusses
am 20. Oktober 2017**

Anlagen: 43 Berichte z. T. mit Anlagen

Der Hauptausschuss 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 Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Kapitel	Titel	Bezeichnung	Bericht
0700 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Politisch-Administrativer Bereich und Service –			
0700	52601	Gerichts- und ähnliche Kosten	1
0700	54003	Geschäftsprozessoptimierung	2
0700	54010 54053	Dienstleistungen Veranstaltungen	3

Kapitel	Titel	Bezeichnung	Bericht
0710 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Umweltpolitik, Abfallwirtschaft und Immissionsschutz –			
0710	54010	Dienstleistungen	4
0710	54105	Nachhaltige Entwicklung und Ressourcenschonung	5
0710	MG 03	Berliner Programm für nachhaltige Entwicklung (BENE)	6
0710	88304	Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des Berliner Programms für nachhaltige Entwicklung -BENE- (Förderperiode 2014-2020)	7
	89219	Zuschüsse an private Unternehmen im Rahmen des Berliner Programms für nachhaltige Entwicklung -BENE- (Förderperiode 2014-2020)	
0720 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Integrativer Umweltschutz –			
0720	11147	Grundwasserentnahmeentgelt	8
0730 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Verkehr –			
0730	52108	Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs	9 1 Anlage
0730	54053	Veranstaltungen	10
0730	54059	Leistungen zur Errichtung und den Betrieb von Infrastruktur für die Elektromobilität	11
0730	54071	Leistungen zur Vermessungstechnischen Erfassung des Berliner Straßennetzes	12
	54072	Leistungen zur Zustandsermittlung von Verkehrsflächen	
0730	54083	Leistungen für die öffentlichen Toilettenanlagen	13
0730	54220	Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr	14
0730	54220	Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr	15
	54223	Vorbereitungskosten für den Straßenbau	

Kapitel	Titel	Bezeichnung	Bericht
0730	67101	Ersatz von Ausgaben	16
0730	68228	Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten	17
	68229	Zuschuss an die VELO GmbH	
	68353	Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems	
0730	68365	Zuschuss zur Deckung des Betriebsverlustes des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg GmbH	18
0730	72005	Umbau und Kapazitätserweiterung des zentralen Omnibusbahnhof (ZOB)	19
			1 Anlage
0730	89101	Zuschüsse an die Berliner Wasserbetriebe für die Straßenregenentwässerung	20
0730	89102	Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs	21

0731 Verkehrslenkung Berlin

0731	übergreifend	Baustellenkoordinierung	22
0731	übergreifend	Organisationsuntersuchung	23
0731	übergreifend	Grüne Welle	24

0740 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Tiefbau –

0740	52105	Unterhaltung von wasserwirtschaftlichen Anlagen in Gebieten Berlins mit hohen Grundwasserständen	25
0740	54049	Leistungen für die öffentliche Beleuchtung	26
0740	72001 UK 185	Maßnahmen des Straßenbaus im Zentralen Bereich und im Bereich des Potsdamer/Leipziger Platzes UK 185 – Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße –	27
0740	72003	Neubau einer Straßenverbindung An der Wuhlheide bis Märkische Allee (Weiterbau der TVO – Tangentialverbindung Ost)	28

Kapitel	Titel	Bezeichnung	Bericht
0750 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Naturschutz und Stadtgrün –			
0750	übergreifend	IGA	29
0750	übergreifend	Spreepark	30
0750	übergreifend	Tempelhofer Feld	31
0750	11122	Eintrittsgelder	32
0750	54106	Umsetzung der Strategie Stadtlandschaft	33
0750	67101	Ersatz von Ausgaben	34
0750	68406	Zuschüsse an soziale oder ähnliche Einrichtungen	35
0750	68569	Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zwecke im Inland	36
0750	89145	Zuschuss an die Grün Berlin GmbH für Investitionen	37
0750	89374	Zuschuss an die Grün Berlin Stiftung für Investitionen	38
0751 Berliner Forsten			
0751	übergreifend	Sturmschäden	39
0751	übergreifend	Wildschweinbestand	40
0752 Pflanzenschutzamt –			
0752	übergreifend	Pflanzenschutz und Schädlingsbekämpfung	41
0760 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Klimaschutz –			
0760	MG 01	Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030)	42

Kapitel	Titel	Bezeichnung	Bericht
Einzelplan 27 – Kapitel 2707 – Aufwendungen der Bezirke – Umwelt, Verkehr und Klimaschutz –			
2707	52130	Unterhaltung des Straßenlandes – Sonderprogramm Straßensanierung	43

Ich bitte, die Beschlüsse damit als erledigt anzusehen.

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Bericht 1

Gerichts- und ähnliche Kosten

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
Stellenzeichen Z R 1

30.10.2017

☎ 9025-1882

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0700 – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Politisch-Administrativer Bereich und Service –

Titel 52601 – Gerichts- und ähnliche Kosten

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 52601 zu berichten, warum die Ansätze für 2018 und 2019 erhöht wurden und welche Tatbestände oder Annahmen zu der Erhöhung führten“.

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Einleitend ist festzuhalten, dass die im Vergleich zu 2017 erhöhten Ansätze durch den Neuzuschnitt der ehemaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) zur Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) und zur Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenStadtWohn) bedingt sind, und die seinerzeitige Aufstellung nur die absolut dringlichsten Mittel zur Sicherstellung der Aufgabenerledigung und der Rechtskosten abgedeckt hat.

Die Ansätze, die sich aus den Meldungen der Abteilungen zusammensetzen, sind erforderlich für die Begleichung sämtlicher Gerichts- und ähnlicher Kosten für die gesamte SenUVK. Die Ermittlung der Ansätze orientiert sich an den Erfahrungen der bisherigen jährlich angefallenen Gerichts- und Rechtsvertretungskosten. Aufgrund der gestiegenen europa-, vergabe- und kartellrechtlichen Anforderungen an Ausschreibungen der öffentlichen Hand und der hohen Klagebereitschaft der Bürger und der an Ausschreibungsverfahren beteiligten Bieter ist die rechtssichere Gestaltung der Verfahren einschließlich der gerichtlichen Überprüfung mit wachsenden Kosten verbunden. In den Haushaltsjahren 2018/2019 ist mit kostenintensiven (und teilweise langfristigen) Rechtsstreitigkeiten mit z.T. hohen Streitwerten zu rechnen, die sich insbesondere aus den nachfolgend genannten politisch relevanten Vorhaben und Großprojekten ergeben.

Abt. IV - Verkehr = 895.000 €

- S-Bahn-Vergabeverfahren

Die Ausschreibung der **S-Bahn-Leistungen** ist eines der aufwändigsten und komplexesten Vergabeverfahren des Landes Berlin. Sie erfolgt nach Teilnetzen in drei Losen (Ring, Stadtbahn und Nord/Süd). Die Vergabe des Teilnetzes Ring, die von der S-Bahn-Berlin GmbH und der DB Regio AG im Rahmen eines Vergabenachprüfungsverfahrens angegriffen worden war, wurde Ende 2015 beendet. Die beiden anderen Teilnetze werden seit 2016 ausgeschrieben. Aufgrund der abweichenden Anforde-

rungen gegenüber der Ausschreibung des Teilnetzes „Ring“ in Bezug auf die Zulassung von Altfahrzeugen entsteht ein erhebliches Streitpotenzial. Für die in diesem Zusammenhang anfallenden Rechtsangelegenheiten wird in **2018/2019 jeweils** ein Mittelbedarf in Höhe von **245.000 €** bestehen.

- Ladeinfrastruktur Elektromobilität

Beim Vergabeverfahren zur Ladeinfrastruktur **Elektromobilität** handelt sich um ein aufwändiges und rechtlich kompliziertes Verfahren, da mit der Errichtung eines elektrischen Ladesystems Neuland betreten wird und viele bisher ungelöste Fragestellungen aufgeworfen werden, die u.a. auch Gegenstand aktueller gerichtlicher Auseinandersetzungen sind. Hier wird in **2018/2019 jeweils** ein Mittelbedarf in Höhe von **250.000 €** gegeben sein.

- Werberechtsverträge

Auch im Zusammenhang mit der Ausschreibung der **Werberechtsverträge** sind Anwaltskosten in erheblichem Umfang auch weiterhin erforderlich. Bis zum Zeitpunkt der Beendigung der bestehenden Werberechtsverträge Ende 2018 müssen die entsprechenden Werberechte im öffentlichen Straßenland des Landes Berlin neu erteilt und die Werbeverträge in einem europarechtskonformen Verfahren abgeschlossen worden sein. Auch nach Abschluss der Verträge muss mit Klagen der unterlegenen Bieter und mit zahlreichen Problemen und Rechtsstreitigkeiten etwa im Zusammenhang mit dem Wechsel der Vertragspartner oder mit der Umsetzung der neuen Verträge gerechnet werden, die entsprechend hohe rechtsanwaltliche und gerichtliche Kosten nach sich ziehen. Insgesamt ist mit einem Mittelbedarf in **2018/2019 von jeweils 200.000 €** zu rechnen.

- Brunnenbewirtschaftung und Betrieb der öffentlichen Toiletten

Hinzu kommen die neuen Aufgaben in Bezug auf die Regelung der Bewirtschaftung der **Brunnen** und den Bau und den Betrieb der **öffentlichen Toiletten**. Insbesondere für das 2017 beginnende Vergabeverfahren für die öffentliche Toiletten und die von 2019 bis 2020 dauernde Interimsphase ist für die in diesem Zusammenhang zu erwartenden Rechtsangelegenheiten von einem Mittelbedarf in **2018/2019 von jeweils 200.000 €** auszugehen.

Abt. V – Tiefbau = 55.000 €

- Vergabenachprüfverfahren, z.B. Erweiterung der BAB A 100 und Verkehrsknoten Marzahn

Durch den Neuzuschnitt der ehemaligen SenStadtUm in die SenUVK und die SenStadWohn, die sich auch auf den Personalbestand auswirkt, ist ein Anstieg von Klagen gegen die damit zusammenhängenden **Personalmaßnahmen und Stellenbesetzungsverfahren** (Konkurrentenklagen) nicht auszuschließen.

Bei der **Verkehrslenkung Berlin (VLB)** ist derzeit eine Vielzahl von Klagen (u. a. zur Radwegebenutzungspflicht, Lärmschutz, Bau von Lichtzeichenanlagen etc.) vor dem VG anhängig, die aller Voraussicht nach zu Berufungsverfahren vor dem OVG führen werden. Die Terminstände des OVG Berlin liegen derzeit bei mehr als einem Jahr, so dass mit abschließenden Entscheidungen erst in 2018/2019 zu rechnen ist.

Bericht 2

Geschäftsprozessoptimierung

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
SenSW Z F 2

27.10.2017

 90139-4640

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0700 – Politisch-Administrativer Bereich und Service

Titel 54003 – Geschäftsprozessoptimierung

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 54003 und zum Bericht 9 der Sammelvorlage 0770 zu berichten, auf welcher Grundlage das Budget pauschal festgelegt wurde, was der ursprüngliche Ansatz ist und um wieviel der Ansatz erhöht wurde?“

(*LINKE*)

Hierzu wird berichtet:

Das Budget zur Geschäftsprozessoptimierung wurde allen Senatsverwaltungen und der Senatskanzlei von der Senatsverwaltung für Finanzen mit dem Aufstellungsroundschreiben vorgegeben.

Darin heißt es unter Ziffer 3.6.7 Ausgaben für die Geschäftsprozessoptimierung (GPO)

„Zur Anzahl der für die GPO in Frage kommenden ressortspezifischen Verwaltungsabläufe wie auch zu ihrer Komplexität, Verbreitung sowie Nutzer- und Kundenstrukturen liegen für das Aufstellungsverfahren 2018/2019 noch keine ausreichenden Informationen vor, die eine verlässliche Bestimmung des erforderlichen Personal- und Sachmittelaufwands zulässt. Deshalb werden die ressortspezifischen Budgets für die Maßnahmen der GPO pauschal festgelegt.

Das Budget je Ressort wird bemessen auf Basis des indizierten (Index: Finanzen = 1) Ist 2015 der Personalausgaben und konsumtive Sachausgaben je Politikfeld sowie der Personal- und Sachkosten je Produktbereich der Bezirke.

Beim pauschal anerkannten personellen Mehrbedarf wird ein Grundbedarf von 2 Stellen mit der Wertigkeit E 11 zu Grunde gelegt. Soweit die in der nachfolgenden Tabelle für Sachausgaben ausgewiesene Pauschale den Betrag von 0,5 Mio. € übersteigt, wird aufgrund der Größe des jeweiligen Hauses ein weiterer personeller Mehrbedarf von einer Stelle mit der Wertigkeit E 11 anerkannt.

Daraus ergeben sich folgende jährliche Pauschalen und Stellen: Einzelplan	Pauschale (in Tsd. €)	Stellen (VZÄ)
03	93	2
05	2.400	3
06	1.131	3
07	1.069	3
08	98	2
09	352	2
10	3.688	3
11	125	2
12	745	3
13	169	2
15	581	3
Summe	10.451	28

(...)

Die Ausgaben für die GPO sind bei dem neuen **Titel 54003 – Geschäftsprozessoptimierung – im jeweiligen Kopfkapitel** zu veranschlagen. Die Ausgaben sind wie folgt zu erläutern:

„Ausgaben für die Geschäftsprozessoptimierung nach dem Berliner E-Government-Gesetz“.

(...).“

Das E-Governmentgesetz Berlin sieht in § 10 „Optimierung von Verwaltungsabläufen und Informationen zum Verfahrensstand“ vor, dass eine Geschäftsprozessanalyse und – optimierung zu erfolgen hat, bevor neue informationstechnische Systeme eingeführt werden. Die in der Tabelle ausgewiesenen Mittel dienen demnach der Finanzierung von E-Governmentprojekten zur Umsetzung des E-Governmentgesetzes.

Da der Titel 54003 neu ist, gibt es keinen ursprünglichen Ansatz im Einzelplan 07. Es gab jedoch in der vergangenen Legislaturperiode zentral bei SenInnSport veranschlagte Mittel für einen ähnlichen Zweck.

Die Summe der Veranschlagung bei allen Senatsverwaltungen (10.451.000 €) ist um 4.569.000 € höher als die Summe von 5.882.000 € für die bei der SenInnSport im Doppelhaushaltsplan 2016/2017 veranschlagten Mittel für Dienstleistungen für die verfahrensabhängige IuK-Technik (vgl. MG 32 Kapitel 0505 Titel 54085). Die Mittel wurden vom damaligen Staatssekretärsausschuss zur Verwaltungsmodernisierung für E-Governmentprojekte im Rahmen des Programms „ServiceStadt Berlin“ an verschiedene Verwaltungen zur auftragsweisen Bewirtschaftung für die Finanzierung von E-Governmentprojekten vergeben. Dieses Programm aus der letzten Legislaturperiode ist eingestellt worden. Die Erhöhung auf 10.451.000 € ist durch die Erfordernisse der Umsetzung des E-Governmentgesetzes Berlin vom Juli 2016 begründet.

Bericht 3

Dienstleistungen; Veranstaltungen

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
Z ID 1 / Z I 6

01.11.2017

☎ 9025 - 1945 / -1831

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0700 – Politisch-Administrativer Bereich und Service

Titel 54010 – Dienstleistungen

Titel 54053 – Veranstaltungen

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 54010 und zum Titel 54053 detaillierter zu berichten, warum die Ansätze für 2018 und 2019 erhöht wurden.“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

1. Titel 54010 – Dienstleistungen:

Im Rahmen der Aufteilung der ehemaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt auf die zwei neuen Senatsressorts Stadtentwicklung und Wohnen sowie Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurde die Entscheidung, das Referat EU und Internationales (Z I) insgesamt bei der SenUVK anzusiedeln, erst sehr spät getroffen. Zum Zeitpunkt der Anmeldungen zum Doppelhaushaltssplan 2018/2019 war das Referat Z I der SenUVK noch nicht zugeordnet. Der überwiegende Teil der Ist-Ausgaben des Titels für das Haushaltsjahr 2016 wie auch die für das Haushaltsjahr 2017 zu veranschlagenden Mittel wurden daher im Nachtragshaushaltssplan 2017 im Einzelplan 12, im Kapitel 1205 nachgewiesen. Mit der Veranschlagung im Doppelhaushaltssplan 2018/2019 werden nun die Ausgaben des Bereichs Z I vollständig im Einzelplan 07 nachgewiesen.

Der Gesamtansatz beider Senatsverwaltungen des Titels 54010 beträgt im Nachtragshaushaltssplan 2017 insgesamt 160.000 €, im Jahr 2018 sind in beiden Einzelplänen insgesamt 1.030.000 €, davon 530.000 € im Einzelplan 07 vorgesehen.

Der Anstieg im Einzelplan 07 begründet sich wie folgt:

Die Richtlinien des Senats zur Regierungspolitik, sehen den Ausbau der Arbeit Berlins in internationalen Städtenetzwerken (z.B. UCLG, Metropolis, EUROCITIES, C40) vor, der durch verschiedene Kooperationsformate wie Konferenzen, Symposien, Peer Reviews, Exkursionen und politische Delegationsprogramme erfolgt. Die steigenden Verpflichtungen Berlins im Ausland ergeben sich aus der Hauptstadtfunktion und werden vor allem durch die Metropolis Initiative „Policy Transfer“ unter der Präsidentenschaft des RBm und der Leitung von Z I, den Vorsitz in der Arbeitsgruppe „Barrier-free City for All“ (Eurocities) sowie die Abkom-

men über die Zusammenarbeit mit Partnerstädten Berlins und internationalen Partnern operationalisiert.

Berlin hat sich außerdem verpflichtet die Leitung einer internationalen AG zur Umsetzung der Neuen Urbanen Agenda (NUA) der Vereinten Nationen zu übernehmen und die Policy Transfer Platform auszubauen.

Zudem vertritt der RBm die Metropolis¹-Interessen bei der Dachorganisation UCLG (United Cities and Local Governments) und ist gewählter Vertreter von Metropolis im Vorstand sowie Weltrat von UCLG. Diese Funktion wird im Referat Z I operationalisiert. In diesem Rahmen sollen Partnerschaften ausgebaut und der Kontakt zu UN-Organisationen (UNDP, UN Center of Excellence) intensiviert werden. Außerdem fallen Kosten für die Weiterentwicklung, die Pflege und die weitere Bekanntmachung der im Jahr 2014 erstellten interaktiven Datenbank „Policy Transfer Platform“ an sowie für die Ausarbeitung und Etablierung der neuen Berliner Metropolis Initiative eines Sustainability Cities Collaboratory (SCC) zur Umsetzung der NUA mit neun internationalen Städten.

Hierfür sind verschiedene Dienstleistungen notwendig:

- Forschungsvertrag zur wissenschaftlichen Begleitung und Evaluierung der Metropolis-Arbeit
- Organisatorische, technische und redaktionelle Dienstleistungen im Zusammenhang mit der interaktiven Datenbank „Policy Transfer Platform“ und dem Sustainability Cities Collaboratory sowie anderen Lernformaten
- Dienstleister zur wissenschaftlichen Mitarbeit in dem internationalen Städtenetzwerk UCLG und bei den Vereinten Nationen

Darüber hinaus ist in den Richtlinien zur Regierungspolitik eine Intensivierung der Arbeit mit Städtepartnern vorgesehen. Insgesamt acht Partnerschaftsjubiläen finden in 2018 und 2019 statt, die durch SenUVK zum Teil in Verbindung mit der Senatskanzlei und zum Teil durch eigene unabhängige Formate zelebriert werden.

Des Weiteren fallen Kosten für Übersetzungen und Dolmetschertätigkeiten an, die als Dienstleistungen durch entsprechende Büros erfolgen. Zum jetzigen Zeitpunkt sind u.a. folgende Projekte und Konzepte in der Planung, für die ein regelmäßiger Dolmetscher- und Übersetzungsbedarf besteht:

- internationale Veranstaltungen im Bereich Verkehr, Umwelt und Klimaschutz
- Ca. 70 internationale Delegationsbesuche pro Jahr
- Europäische Kooperationen, z.B. mit Paris, Brüssel, Amsterdam, London, Wien u.a.; Kooperation mit Moskau, Eurocities-AG „Barrier-free City for All“
- Stadtdialoge im Rahmen von Städtepartnerschaftsjubiläen (u.a. mit Madrid, Istanbul, Peking etc.)
- Bewerbung um internationale und europäische Awards mit entsprechenden Aufwand bei der Bewerbungserstellung (Filme, Bücher, Broschüren, etc.)
- Öffentlichkeitsarbeit, Print + Online

Zusätzlich werden Mittel für die Beauftragung einer Agentur („Europaagentur“) zur Unterstützung der Recherche zur europäischen und internationalen Fördermittelkulisse benötigt. Eine hausinterne Gegenüberstellung der akquirierten Fördermittel vs. relevante Fördermittelausschreibungen, an denen aus Ressourcengründen keine Beteiligung erfolgte, führte im Oktober 2016 zum Ergebnis, dass eine externe strategische Unterstützung im Bereich Fördermit-

¹ Das 1985 gegründete Netzwerk Metropolis bietet 141 Haupt- und Millionenstädten ein internationales Austausch- und Kooperationsforum, in dem die SenUVK aktiv mitwirkt. Alljährlich beraten sich die Bürgermeister/innen dieser Städte und entscheiden über die strategischen Arbeitsschwerpunkte zu städtischen Handlungsfeldern. Bei der Arbeit ergibt sich eine politische Verpflichtung insbes. aus der Tatsache, dass der RBm die Co-Präsidentschaft innehat. Z I ist Metropolis-Regionalsekretärin Europa und hält den Vorsitz der Berliner Metropolis Initiative „Policy Transfer“ (PTP).

telakquise notwendig ist, um die akquirierten Mittel zu steigern. Dies ist vor dem Hintergrund der erhöhten Komplexität von europäischen Projekten notwendig. Somit können entsprechende Synergien in der Förderung (komplementäre Akquise von EU-Mitteln aus verschiedenen Quellen für einzelne Projekte) geschaffen werden.

Übersicht:

	<u>2018</u>	<u>2019</u>
<u>Übersetzungs- und Dolmetscherleistungen</u> für int. Veranstaltungen und Delegationsbesuche, bilaterale Kooperationen mit Paris, Brüssel, Wien, London, Moskau u.a., Stadtdialoge im Rahmen der Städtepartnerschaftsjubiläen, Bewerbungen um int. Awards, Öffentlichkeitsarbeit	37.000 €	37.000 €
<u>Forschungsvertrag zur wissenschaftlichen Begleitung und Evaluierung der Metropolis-Arbeit, Unterstützung Berlins bei Metropolis sowie UCLG Treffen</u> Erforschung der Austauschmöglichkeiten von Fallbeispielen und deren Übertragbarkeit, wissenschaftliche Begleitung, Moderation	40.000 €	40.000 €
<u>Organisatorische, technische und redaktionelle Dienstleistungen im Zusammenhang mit der interaktiven Datenbank „Policy Transfer Platform“² und dem Sustainability Cities Collaboratory sowie anderen Lernformaten (u.a. Webinare):</u>	190.000 €	190.000 €
Diese Dienstleistungen bestehen im Einzelnen aus:		
<ul style="list-style-type: none"> • Dienstleistungsvertrag, der die wissenschaftliche Weiterentwicklung, Projektkoordination, Kommunikation und den Aufbau eines institutionellen Partnernetzwerks zum Inhalt hat → ca. 60 T € • Ein weiterer Dienstleistungsvertrag soll das Community Management, die redaktionelle Betreuung sowie die Rekrutierung neuer Experten und Fallstudien beinhalten. → ca. 60 T € • Da die Website und die dazugehörige Software immer up-to-date gehalten werden müssen, ist außerdem ein weiterer Dienstleister notwendig, der die entwickelte Website http://policytransfer.metropolis.org anpasst und ausbaut. → ca. 50T € • Weiterhin ist geplant wie bisher anteilig zwei Werkstudenten für die Netzwerk- und PTP-Arbeit einzubinden. → ca. 20 T€ 		
<u>Dienstleister zur wissenschaftlichen Mitarbeit in dem internationalen Städtenetzwerk UCLG und bei den Vereinten Nationen</u>	70.000 €	70.000 €
	<u>2018</u>	<u>2019</u>

² Berlin hat mit der PTP eine internationale Austausch- und Lernplattform für innovative Projekte aus Städten in aller Welt gegründet. Zusätzlich soll die Plattform zu einem Instrument zur Umsetzung der Neuen Urbanen Agenda, wie auf dem UN-Habitat III Gipfel 2016 beschlossen, und den nachhaltigen Entwicklungszügen (SDGs) ausgebaut werden.

Dafür hat die Berliner Metropolis Initiative eine Anschub-Förderung für ein Pilot Projekt gewonnen, das „Sustainable Cities Collaboratory“ (SCC), das bis Mitte 2019 konsolidiert wird. Das SCC ist eine praxisorientierte Forschungseinheit. Es soll das Wissen und die Kompetenzen von Bürgermeistern, Verwaltungsangestellten und Wissenschaftlern zu erarbeiten, um Grundsätze und konkrete Politik für die Umsetzung guter Stadtentwicklung herauszuarbeiten. Es hat zum Ziel, einen praktischen Leitfaden für nachhaltige Stadtentwicklung in Städten zu entwickeln.

Dienstleistungsvertrag zur Einrichtung einer Europaagentur 60.000 € 60.000 €
Zur Unterstützung der Recherche zur europäischen und internationa-
len Fördermittelkulisse.

Für Z R (Recht/Justiziariat) 3.000 € 3.000 €

Der Ansatz entstand i.R. der Verwaltungsaufteilung aus dem Anteil für ehemals GR S.

Prüfung ortsveränderlicher elektrischer Betriebsmittel 12.500 € 12.500 €

Für die Prüfung ortsveränderlicher elektrischer Betriebsmittel im jährlichen Mittelwert. Die gesetzlich vorgeschriebene Prüfung kostet jeweils 5 € pro Gerät.

Umsetzung und Unterstützung von hausinternen Umzügen 20.000 € 20.000 €

Für die Umsetzung und Unterstützung von hausinternen Umzügen, die durch die Umgangsrotation i.R. der Sanierung des Dienstgebäudes Württembergische Str. entstehen. Eine Beteiligung an den Kosten durch SenUVK ist erforderlich, da ein Teil des Dienstgebäudes von SenStadtWohn für die Abt. V (Tiefbau) mitgenutzt wird.

Aktenvernichtung und Entsorgung von Altmobiliar 5.000 € 5.000 €

Für die Aktenvernichtung und Entsorgung von Altmobiliar sind jährlich 5.000 € eingeplant.

Einführung einer Sozialberatung für die Beschäftigten 50.000 € 50.000 €

Es liegt ein Pauschalsatz von 37,50 € pro Beschäftigte/n zugrunde. Ein Kriterienkatalog liegt vor. Es ist eine Fremdbeauftragung per Dienstleistungsvertrag geplant. Mit der Sozialberatung soll den Beschäftigten - i.R. der Fürsorgepflicht des Dienstherrn und Arbeitgebers - die Möglichkeit gegeben werden, sich in schwierigen Lebenslagen (z.B. bei Suchtproblemen, Stressbewältigung) bei einer externen und fachkundigen Stelle Hilfe und Rat einzuholen. Die fachkundige Stelle soll dabei von der Dienststelle unabhängig beraten können.

Der Rest des Ansatzes ist erforderlich für kurzfristige externe Unterstützungen, z.B. für stu-
dentische Werkverträge, den kurzfristigen Einsatz von Zeitarbeitskräften zur Aufrechterhal-
tung des Dienstbetriebes, z.B. in der Poststelle, oder andere erforderlich werdende Dienst-
leistungen, die kurzfristig nicht durch die Verwaltung abgedeckt werden können.

2. Titel 54053 – Veranstaltungen:

Im Rahmen der Aufteilung der ehemaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt auf die zwei neuen Senatsressorts Stadtentwicklung und Wohnen sowie Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurde die Entscheidung, das Referat EU und Internationales (Z I) insgesamt bei der SenUVK anzusiedeln, erst sehr spät getroffen. Der überwiegende Teil der Ist-Ausgaben des Titels für das Haushaltsjahr 2016 wie auch die für das Haushaltsjahr 2017 zu veranschlagenden Mittel wurden daher im Nachtragshaushaltsplan 2017 im Einzelplan 12, im Kapitel 1205 nachgewiesen. Mit der Veranschlagung im Doppelhaushaltsplan 2018/2019 werden nun die Ausgaben des Bereichs Z I vollständig im Einzelplan 07 nachgewiesen.

Der Gesamtansatz beider Senatsverwaltungen des Titels 54053 beträgt im Nachtragshaushaltsplan 2017 insgesamt 140.000 €, im Jahr 2018 sind in beiden Einzelplänen insgesamt 313.000 €, davon 263.000 € im Einzelplan 07 vorgesehen.

Der Anstieg im Einzelplan 07 begründet sich wie folgt:

Der Senat sieht im Rahmen seiner Richtlinien zur Regierungspolitik den Ausbau der Arbeit Berlins in internationalen Städtenetzwerken (z.B. UCLG, Metropolis, EUROCITIES, C40) vor, der durch verschiedene Kooperationsformate wie Konferenzen, Symposien, Peer Reviews, Exkursionen und politische Delegationsprogrammen erfolgt. Berlin hat sich verpflichtet, neben der Co-Präsidentenschaft, den Funktionen in den Steuerungsgremien und im Aufsichtsrat die Leitung einer internationalen AG zur Umsetzung der Neuen Urbanen Agenda (NUA) der Vereinten Nationen zu übernehmen und die Policy Transfer Platform auszubauen. Außerdem werden 2018 und 2019 die Konferenzen „Sustainable Cities Collaboratory“ stattfinden. Die inhaltliche und organisatorische Vorbereitung der Teilnahme an allen Konferenzen von Metropolis im Zuge der Umsetzung der NUA als Resultat von UN-Habitat III sowie die Konzeption und Durchführung eigener Konferenzen obliegt dem Bereich Z I. Zudem vertritt der RBm die Metropolis-Interessen bei der Dachorganisation UCLG (United Cities and Local Governments) und ist gewählter Vertreter von Metropolis im Vorstand sowie Weltrat von UCLG. Diese Funktion wird im Referat Z I operationalisiert.

Darüber hinaus soll die Arbeit mit Städtepartnern intensiviert werden. Hierzu sind u.a. Stadtdialoge und Veranstaltungen zwischen Politikern, Verwaltungsexperten, Botschaftsvertretern, Nichtregierungsorganisationen, Vertretern von Wissenschafts- und Forschungsinstituten und Wirtschaftsverbänden sowie Bürgern und Bewohnern der jeweiligen Städte, die sich typischerweise in Vereinen, Interessenverbänden oder etwa Nachbarschaftsinitiativen organisieren, geplant. Weiterhin werden Delegationsbesuche und Verwaltungsaustausche zu der intensiven Arbeit mit den Städtepartnern beitragen. Hierfür fallen Kosten für u.a. Dolmetscher, Sprecher, Catering, Raummieter, Reisen, Fahrzeuge, Gastgeschenke, etc. an. Neben den Veranstaltungen der Jubiläen erhöht sich stetig das internationale Interesse an Besuchern in der Stadt Berlin. Für die Betreuung der hochrangigen Delegationen im Rahmen von Veranstaltungen werden ebenso verstärkt Mittel benötigt.

Zusätzlich sind Veranstaltungen zum politischen Schwerpunktthema „Nachhaltige Mobilität“, insbesondere die Durchführung der internationalen Verkehrskonferenz im Jahr 2018, geplant.

Die steigenden Verpflichtungen Berlins im Ausland ergeben sich aus der Hauptstadtfunktion und werden vor allem durch die Metropolis Initiative „Policy Transfer“ unter der Präsidentschaft des RBm und der Leitung von Z I, den Vorsitz in der Arbeitsgruppe „Barrier-free City

for All“ (Eurocities) sowie die Abkommen über die Zusammenarbeit mit Partnerstädten Berlins und internationalen Partnern operationalisiert.

Folgende Veranstaltungen/Projekte sind geplant:

	<u>2018</u>	<u>2019</u>
Europapolitisches Qualifizierungsseminar „Europa mitten-in Brüssel“ - mit der fachlichen und politischen Leitungsebene der SenUVK	6.000 €	
Europapolitische Informations- und internationale Öffentlichkeitsarbeit <ul style="list-style-type: none">• Europawoche• EU-Veranstaltungen in Kooperation mit dem Berliner Büro in Brüssel• Inhouse-Informationsreihe „Innenansicht der EU“ in Berlin	15.000 €	20.000 €
Eurocities-AG „Barrier-free City for All“ (internat. Arbeitsgruppe mit 21 europäischen Städten unter der Leitung von Z I) <ul style="list-style-type: none">• Zwei Konferenzen pro Jahr	40.000 €	43.000 €
Städtenetzwerk Metropolis (Koavereinbarung vgl. S. 246, Kap. IV, Z. 74 ff.): <ul style="list-style-type: none">• 2 x jährlich:<ul style="list-style-type: none">- Peer Review Prozess• 4 – 6 x jährlich:<ul style="list-style-type: none">- Metropolis- und UCLG-Kongresse, thematische Konferenzen- Regionalsekretärs- und Aufsichtsratssitzungen- 2019 Bürgermeisterkonferenz in Berlin- Sitzungen der AG Cities Sustainability Collaboratory und Vertretung Berlins bei int. Konferenzen	70.000 €	70.000 €
Internationale Verkehrskonferenz zur Zukunft der Mobilität und best practices (Koavereinbarung, S. 246, Kap. IV, S. 76 f)	25.000 €	
Umsetzung des Memorandums der Bürgermeister von Moskau und Berlin (Fortsetzung der seit 2007 bestehenden Kooperation) <ul style="list-style-type: none">• 2x jährlich:<ul style="list-style-type: none">- ein Seminar in Berlin / ein Seminar in Moskau	30.000 €	30.000 €
Veranstaltungen mit Partnerstädten Berlins entsprechend der gemeinsamen Partnerschaftsvereinbarungen (Koavereinbarung, S. 246, Kap. IV, Z. 78 ff.) <ul style="list-style-type: none">• Partnerschaftsjubiläen:	60.000 €	65.000 €

- 2018: Mexiko – City, Madrid, Jakarta, Taschkent
- 2019: Buenos Aires, Istanbul, Peking, Tokio
- Stadtdialoge sowie Delegationsbesuche

Veranstaltungen zur Vertiefung und zum Ausbau des europäischen und internationalen Verwaltungsaustausches mit Partnerstädten 10.000 € 15.000 €

Bewerbung um europäische und internationale Awards 7.000 € 15.000 €
(Erstellung kostenintensiver Bewerbungsformate)
263.000 € 263.000 €

Bericht 4

Dienstleistungen

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
I BL 2

27.10.2017
 925 2349

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0710 – Umweltpolitik, Abfallwirtschaft und Immissionsschutz

Titel 54010 – Dienstleistungen

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 54010 zu berichten, warum im Bereich Verpflichtungsermächtigungen die Ansätze 1 und 8 erhöht wurden.“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Die Erhöhung der Ansätze 2018 und 2019 sowie der Verpflichtungsermächtigungen gegenüber 2017 ist aus folgenden Gründen erforderlich:

Zu Nr. 1

Fortschreibung und Umsetzung der sozialräumlich-orientierten Umweltgerechtigkeitsanalysen, Entwicklung von Strategien und Maßnahmen auf Senats- und Bezirksebene (Erhöhung von 10.000 € auf jeweils 120.000 €)

Nach den Richtlinien der Regierungspolitik 2016-2021 soll die quartiersbezogene Berliner Umweltgerechtigkeitskonzeption konsequent weiter entwickelt werden, um die Anzahl der mehrfach belasteten Gebiete und die Betroffenheit der Berliner/innen deutlich zu reduzieren. Städtebaufördermittel sollen gezielt eingesetzt werden.

Die vorgesehenen Haushaltsmittel sind zur Weiterentwicklung und Fortschreibung des Berliner Umweltgerechtigkeitsansatzes erforderlich, da die vorliegende Umweltbelastungsanalyse nur den Ist-Zustand wiedergibt. Um die weitere Verwendbarkeit sicher zu stellen, muss eine kontinuierliche Aktualisierung erfolgen.

Die Notwendigkeit einer Aktualisierung der Berliner Umweltgerechtigkeitsindikatoren ergibt sich im Übrigen auch aus dem Operationellen Programm des EFRE für Berlin. Für Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Stadtentwicklung wurde der Ergebnisindikator „Zusammengesetzter Index zur Umweltgerechtigkeit“ festgelegt, um die Fortschritte bei der Erreichung des Ziels „Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität in sozial benachteiligten Quartieren“ zu ermitteln und gegenüber der Europäischen Kommission darzustellen. Das Land Berlin ist verpflichtet, bei der Halbzeitbewertung der EFRE-Förderung in Berlin 2018/2019 sowie am Ende der Förderperiode (2023/2024) die aktuellen Werte für diesen

Indikator vorzulegen. Dies ist nur auf der Grundlage eines aktuellen Umweltgerechtigkeitsindikatorensystems möglich.

Darüber hinaus ist geplant, in einem öffentlichen Diskussionsprozess unter Beteiligung der Bezirke, der betroffenen Senatsverwaltungen, der Wissenschaft und interessierten Verbänden, Organisationen und Initiativen Handlungsoptionen der Stadtgesellschaft im Bereich Umweltgerechtigkeit zu ermitteln.

Die Bearbeitung erfolgte bisher nur mit geringem finanziellen Einsatz, was unter anderem darauf zurückzuführen ist, dass Teile der Berliner Umweltgerechtigkeitskonzeption im Rahmen eines Umweltbundesamt-Modellprojektes sowie im Rahmen von universitären Forschungsvorhaben entwickelt wurden. Eine kontinuierliche Weiterbearbeitung kann nicht auf dieser Basis erfolgen, sondern erfordert höhere finanzielle Mittel, um auch Aufträge an externe Dienstleister vergeben zu können.

Zu Nr. 8

Einzelfalluntersuchung zu emissionsmindernden Maßnahmen im Straßenverkehr, insbesondere im Rahmen der Umsetzung des Luftreinhalteplans 2018 bis 2025
(Erhöhung von 75.000 € auf jeweils 150.000 €)

Aufgrund von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - (39. BlmSchV) in Berlin wurde gemäß § 47 Abs. 1 und 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BlmSchG) vom Senat Berlin der Luftreinhalteplan 2011-2017 verabschiedet. Der Straßenverkehr ist insbesondere für Stickoxide weiterhin die wichtigste Berliner Quelle für Luftschatdstoffe. Aufgrund der fortduernden, auch in den Jahren 2016 aufgetretenen und 2017 sowie in den Folgejahren noch zu erwartenden Überschreitungen von Luftqualitätsgrenzwerten wurde von der EU-Kommission gegen Berlin ein Vertragsverletzungs- bzw. Pilotverfahren eingeleitet. Außerdem wurde von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) im Jahr 2016 gegen das Land Berlin vor dem Verwaltungsgericht mit der Forderung auf Fortschreibung des Luftreinhalteplans und Einhaltung der Grenzwerte Klage erhoben. Vergleichbare Klagen gegen andere Städte in Deutschland hat die DUH bisher immer gewonnen. Das Klageverfahren in Berlin ist noch anhängig.

Somit ergibt sich die rechtlich zwingende Verpflichtung für die Umsetzung aller verhältnismäßigen, verursachergerechten und wirksamen Maßnahmen zur Minderung der Schadstoffemissionen. Dazu muss der Luftreinhalteplan fortgeschrieben werden. Die möglichst zeitnahe Fortschreibung des Plans ist auch Teil des Regierungsprogramms des Senats.

Nach §§ 30/31 der 39. BlmSchV besteht die Verpflichtung, der Öffentlichkeit und der EU-Kommission zum Stand der Umsetzung der im Luftreinhalteplan verzeichneten Maßnahmen regelmäßig zu berichten, welche Maßnahmen des Luftreinhalteplans umgesetzt werden, um die Grenzwerte so schnell wie möglich einzuhalten und welche Verbesserung durch die Umsetzung der Maßnahmen zu erwarten ist.

Um die praktische Umsetzbarkeit insbesondere von verkehrslenkenden und –steuernden Maßnahmen zur Schadstoffminderung zu untersuchen und um als Grundlage für die bereits begonnene Fortschreibung des Luftreinhalteplans die Wirkung von Maßnahmen quantitativ zu beurteilen, sind Erhebungen im Straßenverkehr, Modellierungen von Verkehrsabläufen und Szenarienrechnungen zur Emissionsentwicklung erforderlich. Im Rahmen der Umsetzung und Evaluation der verkehrsbezogenen Maßnahmen des Luftreinhalteplans sind externe fachplanerische Wirkuntersuchungen und verkehrliche Folgeuntersuchungen zu beauftragen.

Der Mehrbedarf von 75.000 € ist notwendig für Untersuchungen im Straßenverkehr zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Laufzeit 2018-2025 und die Umsetzung der Maßnahmen.

Aufgrund der Klage der DUH vor dem Verwaltungsgericht und dem Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission muss Berlin schnellstmöglich, d.h. noch im Jahr 2018 im verstärkten Umfang wirksame Maßnahmen umsetzen und deren Wirkung evaluieren.

Die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan 2011-2017 hat gezeigt, dass hierfür mehr Mittel als 2016/2017 erforderlich sein werden, z.B. für die externe Erarbeitung von Gutachten und Plänen für Lichtsignalsteuerungen zur umweltsensitiven Verkehrslenkung.

Die Maßnahme unterstützt die Umsetzung des Koalitionsvertrags 2016-2021 für Berlin, da sie der unverzüglichen Umsetzung des beschlossenen Luftreinhalteplans mit Fokus auf die Reduktion des Stickoxidausstoßes durch Kfz dient.

Bericht 5

Nachhaltige Entwicklung und Ressourcenschonung

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
I A 3/ I A (V)

26.10.2017
 925 2492

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0710 – Umweltpolitik, Abfallwirtschaft und Immissionsschutz

Titel 54105 – Nachhaltige Entwicklung und Ressourcenschonung

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 54105 zu berichten, warum die Ansätze erhöht wurden.“

(AfD)

Hierzu wird berichtet:

Die Erhöhung des Ansatzes von 95.000 € auf jeweils 150.000 € ergibt sich aus den deutlich gestiegenen Anforderungen an das Themenfeld Nachhaltige Entwicklung in Berlin. Dafür wird gemäß Koalitionsvertrag künftig ein höheres Engagement des Senats erwartet.

Die Ausgaben sind insbesondere bestimmt zur Unterstützung von Öffentlichkeitsarbeit zum Nachhaltigkeitsprofil und für Dienstleistungsaufträge für die Erstellung einer Umsetzungs-Roadmap zum Berliner Nachhaltigkeitsprofil entsprechend den Richtlinien zur Regierungspolitik. Darüber hinaus sollen das Nachhaltigkeitsprofil und die Kernindikatoren zur nachhaltigen Entwicklung Berlins unter Beachtung der Sustainable Development Goals (SDGs) weiterentwickelt sowie entsprechend begleitet und kommuniziert werden.

Bericht 6

Berliner Programm für nachhaltige Entwicklung -BENE-

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

I A 2

27.10.2017

☎ 925 2412

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0710 – Umweltpolitik, Abfallwirtschaft und Immissionsschutz

- Titel 27296 - Zuschüsse der EU aus dem EFRE für konsumtive Zwecke (Förderperiode 2014-2020)**
- Titel 34696 - Zuschüsse der EU aus dem EFRE für Investitionen (Förderperiode 2014-2020)**
- Titel 38103 - Verrechnungen von kommunalen Anteilen an Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der europäischen Förderung**
- Titel 54602 - Technische Hilfe für die Durchführung von Programmen der EU**
- Titel 54696 - Sonstige sächliche Verwaltungsausgaben aus EFRE-Mitteln (Förderperiode 2014-2020)**
- Titel 88304 - Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des Berliner Programms für nachhaltige Entwicklung -BENE- (Förderperiode 2014-2020)**
- Titel 89219 - Zuschüsse an private Unternehmen im Rahmen des Berliner Programms für nachhaltige Entwicklung -BENE- (Förderperiode 2014-2020)**

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zu den Berichten 13, 20, 21 und 22 der Sammelvorlage 0770 zu berichten, wie bei BENE und EFRE die festgelegten finanziellen und inhaltlichen Richtwerte für Mitte 2018 (Etappenziel) erreicht werden sollen.“

(LINKE)

Hierzu wird berichtet:

Für den Programmteil BENE-Klima ist in 2018 ein sogenanntes Etappenziel zu erreichen. Dieses beinhaltet einen Finanzindikator „Gesamtbetrag der förderfähigen Ausgaben, die im Buchungssystem der Bescheinigungsbehörde verbucht und von dieser bescheinigt wurden“ in Höhe von rd. 50,15 Mio. € und einen inhaltlichen Indikator „Geschätzter jährlicher Rückgang der Treibhausgasemissionen, bezogen auf die bewilligten Projekte“ in Höhe von 13.250 t CO₂-Äquivalente.

Obwohl das Programm erst Mitte 2015 mit Verzögerung begonnen werden konnte - das Operationelle Programm für das Land Berlin wurde von der EU-Kommission erst am 16.12.2014 genehmigt - hat BENE bereits einen guten Auslastungsstand erreicht. Es sind rd. 50 % des Programmumfangs (110 Mio. €) für bewilligte Vorhaben gebunden. Damit ist eine

CO₂-Äquivalent-Einsparung in Höhe von 11.989 t CO₂-Äq/a verbunden. Das CO₂-Etappenziel wird sicher erreicht werden können.

Allerdings ist die Zielerreichung des Finanzindikators als unsicher einzuschätzen. Die Höhe der geprüften und anerkannten förderfähigen Gesamtausgaben betrug mit Stand vom 30.09.17 rd. 16,9 Mio. €, womit erst 33,7 % des Zielwertes erfüllt sind. Ursache für die verzögerten Auszahlungen ist der Umstand, dass BENE-Vorhaben in der Regel eine mehrjährige Laufzeit mit einer längeren Planungsphase haben. Mit Beginn des Vorhabens ergeben sich oft noch Änderungen, die zu Verzögerungen führen. Erste Auszahlungen kommen zum Teil erst ein Jahr nach Projektbeginn zum Tragen.

Zudem ist das Auszahlungsmodul im zentralen Buchungssystem der Bescheinigungsbehörde für BENE noch nicht implementiert, so dass Auszahlungen noch außerhalb dieses Systems bearbeitet werden müssen. Trotz der ungünstigen Voraussetzungen wird noch mit einer weitgehenden Zielerreichung gerechnet. Insgesamt ist die Nachfrage nach Fördermitteln in BENE weiterhin groß, so dass bis Programmende von einer Vollauslastung des Programms ausgegangen werden kann.

Bericht 7

BENE Projekte

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

I A 2

27.10.2017

☎ 925 2412

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0710 – Umweltpolitik, Abfallwirtschaft und Immissionsschutz

Titel 88304 - Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des Berliner Programms für nachhaltige Entwicklung -BENE- (Förderperiode 2014-2020)

Titel 89219 - Zuschüsse an private Unternehmen im Rahmen des Berliner Programms für nachhaltige Entwicklung -BENE- (Förderperiode 2014-2020)

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 88304 und zum Titel 89219 eine Darstellung der geplanten Projekte vorzulegen.“

(SPD)

Hierzu wird berichtet:

In der folgenden Tabelle sind die bewilligten und mit einem Letter of Intent gestarteten Vorhaben in BENE aufgeführt:

Projektliste BENE

Bewilligte und mit LOI gestartet (Stand 31.08.2017)

Lfd. Nr.	Projekt - ID	Projekttitel	Name Begünstigter	Bezirk	HH - Titel
1. Steigerung der Energieeffizienz sowie der Nutzung erneuerbarer Energien in Unternehmen					
1	1098-B1-E	Edeka Burau - Energiesparende Kälteanlage mit Kältemittel R744	Edeka Jacqueline Burau	Charlottenburg-Wilmersdorf	89219
2	1110-B1-E	Neue Energiezentrale RBB Berlin	Rundfunk Berlin Brandenburg	Charlottenburg-Wilmersdorf	89219
3	1114-B1-E	Zentrale Materialversorgung ZMV	NOVAPAX Kunststofftechnik Steiner GmbH & Co. KG	Tempelhof-Schöneberg	89219
4	1162-B1-E	Steigerung der Energieeffizienz in der Bäckerei Czerr	Konditorei Czerr GmbH & Co. KG	Charlottenburg-Wilmersdorf	89219
5	1164-B1-E	Umrüstung der Beleuchtung im Autohaus Tempelhofer Weg 6	Richard Schiel Autodienst KG	Tempelhof-Schöneberg	89219
6	1173-B1-E	Kleinwindkraftanlage Berliner Großmarkt	Berliner Energieagentur	Mitte	89219
7	1178-B1-E	Steigerung der Energieeffizienz in der Confiserie Reichert	Menge GmbH	Steglitz-Zehlendorf	89219
8	1184-B1-E	Energieeffiziente Backofenanlage Märkisches Landbrot	Märkisches Landbrot GmbH	Neukölln	89219
9	1185-B1-E	Steigerung der Energieeffizienz bei der Bäckerei Walf	Bäcker Walf GmbH	Steglitz-Zehlendorf	89219
10	1189-B1-E	CO2-Kälteanlage Edeka Erler	Edeka Patrick Erler	Reinickendorf	89219
11	1186-B1-Q	Umstellung der Beleuchtung auf LED im CHAMALEON Theater	Chamäleon Theater GmbH	Mitte	89219
2. Steigerung der Energieeffizienz sowie der Nutzung erneuerbarer Energien in öffentlichen Infrastrukturen einschließlich öffentlicher Gebäude					
12	1002-B2-E	Umrüstung von Gasleuchten auf LED in Berlin-Spandau	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Abteilung X – Tiefbau (jetzt Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abt. V - Tiefbau)	Spandau	88304

Lfd. Nr.	Projekt - ID	Projekttitel	Name Begünstigter	Bezirk	HH - Titel
13	1008-B2-G	Energetische Sanierung der freien Waldorfschule am Prenzlauer Berg	Förderverein Schulemachen e.V. "Freie Waldorfschule am Prenzlauer Berg"	Pankow	89219
14	1010-B2-E	Optimierung der Energieversorgung der Kirchengemeinde Dorfkirche Britz	Evangelische Kirchengemeinde Dorfkirche Berlin-Britz	Neukölln	89219
15	1014-B2-G	Energetische Sanierung der Peter-Huchel-Grundschule	bip Bildung und innovative Pädagogik	Mitte	89219
16	1018-B2-G	Energetische Sanierung Kita Wedellstraße	Evangelische Paul-Schneider-Kirchengemeinde	Steglitz-Zehlendorf	89219
17	1072-B2-G	Energetische Sanierung Kita Freie Scholle	AWO Berlin Kreisverband Südost e.V.	Neukölln	89219
18	1090-B2-G	Energetische Sanierung der Kita Oberlin	Evangelische Matthäuskirchengemeinde	Steglitz-Zehlendorf	89219
19	1091-B2-G	Energetische Sanierung Kita Am Buschgraben	Ev. Paulus-Kirchengemeinde Berlin-Zehlendorf	Steglitz-Zehlendorf	89219
20	1092-B2-G	Energetische Sanierung Kita Lindenhof	Ev. Petrus-Giesendorf	Steglitz-Zehlendorf	89219
21	1093-B2-G	Energetische Sanierung Kita Baseler Str. 69	Ev. Johannes-Kirchengemeinde	Steglitz-Zehlendorf	89219
22	1100-B2-G	Energetische Sanierung Kita Neutempelhof, Badener Ring	Ev. Kitaverband	Mitte	89219
23	1105-B2-G	Energetische Sanierung Kita Vogelnest	Orte für Kinder GmbH	Friedrichshain-Kreuzberg	89219
24	1121-B2-E	Installation von Gebäudeleittechnik in Schulliegenschaften im Bezirk Marzahn-Hellersdorf	Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf, Schul- und Sportamt	Marzahn-Hellersdorf	88304
25	1126-B2-E	Umrüstung Gasleuchten auf LED (Schwerpunkt Spandau)	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Abteilung X – Tiefbau (jetzt Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abt. V - Tiefbau)	Spandau	88304
26	1129-B2-G	Energetische Gebäudesanierung Polizeidienstgebäude Kruppstraße	Land Berlin - Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin (SILB), vertreten durch die BIM Berliner Immobilien Management GmbH, diese vertreten	Friedrichshain-Kreuzberg	88304

Lfd. Nr.	Projekt - ID	Projekttitel	Name Begünstigter	Bezirk	HH - Titel
			durch die einzelvertretungsberechtigten Geschäftsführer Birgit Möhring und Sven Lemiss		
27	1131-B2-G	Energetische Sanierung der Marienfelder Grundschule	Bezirksamt Tempelhof Schöneberg	Tempelhof-Schöneberg	88304
28	1138-B2-G	Energetische Sanierung der Schwimmhalle Buch	Berliner Bäder-Betriebe AdöR	Pankow	89219
29	1141-B2-K	Energetische Sanierung Berliner Ensemble Haus 3	SILB vertreten durch die BIM, s.o.	Mitte	89219
30	1142-B2-K	Energetische Sanierung Konzerthaus Berlin und Funktionsgebäude	SILB vertreten durch die BIM, s.o.	Mitte	88304
31	1143-B2-K	Energetische Sanierung Deutsches Technikmuseum Berlin	SILB vertreten durch die BIM, s.o.	Friedrichshain-Kreuzberg	88304
32	1146-B2-E	Heizkessel Rheinsberger Straße 4-5	SILB vertreten durch die BIM, s.o.	Friedrichshain-Kreuzberg	88304
33	1147-B2-E	Energetische Optimierung der Haustechnik im OSZ Leinestraße 37-45 Haus 1	SILB vertreten durch die BIM, s.o.	Neukölln	89219
34	1148-B2-E	Energieeffiziente Lüftungsanlage im OSZ Maschinen- und Fertigungstechnik	SILB vertreten durch die BIM, s.o.	Friedrichshain-Kreuzberg	88304
35	1149-B2-E	Lüftung und regenerative Wärmeerzeugung (OSZ Natur und Umwelt)	SILB vertreten durch die BIM, s.o.	Friedrichshain-Kreuzberg	88304
36	1150-B2-K	Energetische Sanierung Podewil-"Neubau"	SILB vertreten durch die BIM, s.o.	Friedrichshain-Kreuzberg	88304
37	1151-B2-K	Energetische Sanierung der Berlinischen Galerie	SILB vertreten durch die BIM, s.o.	Friedrichshain-Kreuzberg	88304
38	1155-B2-K	Energetische Sanierung des Hebbel am Ufer 2	SILB vertreten durch die BIM, s.o.	Friedrichshain-Kreuzberg	88304
39	1166-B2-E	Energetische Sanierung Wasserbauhalle - Ersatz HQL durch LED	TU Berlin	Charlottenburg-Wilmersdorf	88304
40	1127-B2-Q	Umrüstung der Beleuchtung auf LED im Kon-	Konzerthaus Berlin	Mitte	88304

Lfd. Nr.	Projekt - ID	Projekttitel	Name Begünstigter	Bezirk	HH - Titel
		zerthaus			
41	1128-B2-Q	Umrüstung der Beleuchtung des Technikmuseums auf LED	Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin	Friedrichshain-Kreuzberg	88304
42	1170-B2-E	Sanierung Matthäuskirche Berlin-Steglitz	Evangelische Matthäuskirchengemeinde	Steglitz-Zehlendorf	89219
43	1125-B2-Q	Umrüstung der Außenbeleuchtung auf LED-Technik in drei SILB-Liegenschaften	SILB vertreten durch die BIM, s.o.	Mitte	88304
44	1175-B2-K	Umstellung der Beleuchtung auf LED - Galerie im Körnerpark	Bezirksamt Neukölln	Neukölln	88304
45	1176-B2-K	Umstellung der Beleuchtung auf LED - Galerie im Saalbau	Bezirksamt Neukölln	Neukölln	88304
46	1188-B2-K	LED Umstellung Stiftung Oper Berlin - Büchnerservice	Bühnenservice - Stiftung Oper in Berlin	Friedrichshain-Kreuzberg	89219
47	1190-B2-E	Umrüstung von Gasleuchten auf LED in Berlin	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abt. V – Tiefbau	Mitte, Charlottenburg-Wilmersdorf; Reinickendorf	88304
48 (LOI)	1032-B2-G	Energetische Sanierung der ev. Hochschule	Evangelische Hochschule Berlin	Steglitz-Zehlendorf	89219
49 (LOI)	1181-B2-K	Energetische Sanierung Friedrichstadt-Palast	SILB vertreten durch die BIM, s.o.	Mitte	89219
3. Umwelt- und Energiemanagementsysteme					
50	1108-B3-C	Einführung eines Umweltmanagementsystems nach EMAS an der HTW Berlin	Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin	Lichtenberg	88304
51	1028-B3-B	EMAS Einführung Fa. Ruksaldruck	Ruksaldruck GmbH + Co. KG	Tempelhof-Schöneberg	89219
52	1196-B3-U	EMAS Berlin Event	Berlin Event O. Schulz & M. Worm OHG	Mitte	89219
4. Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität, insbesondere zum Bau und Ausbau von Anlagen des ÖPNV und von Radverkehrsanlagen					
53	1005-B4-U	Umgestaltung U-Bahnhof Kienberg - Gärten der Welt (ehemals Grottkauer Str.)	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR	Marzahn-Hellersdorf	89219
54	1140-B4-R	Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen im	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf -FB Tief	Steglitz-Zehlendorf	88304

Lfd. Nr.	Projekt - ID	Projekttitel	Name Begünstigter	Bezirk	HH - Titel
		Südwestraum Berlins			
55	1192-B4-N	Einführung von elektrisch angetriebenen Nutzfahrzeugen	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf	Steglitz-Zehlendorf	88304
56	1195-B4-N	Elektromobil Vermessung	Bezirksamt Treptow-Köpenick, FB Vermessung	Treptow-Köpenick	88304
57 (LOI)	1065-B4-T	Straßenbahn-Neubaustrecke Adlershof II	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR	Treptow-Köpenick	89219
58 (LOI)	1133-B4-T	Straßenbahnneubaustrecke Linie 21 Anbindung Ostkreuz	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR	Mitte	89219
59 (LOI)	1134-B4-T	Neubau Straßenbahnstrecke Hauptbahnhof - U-Bf. Turmstraße	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR	Mitte	89219
60 (LOI)	1139-B4-R	Um- und Neubau von Radabstellanlagen im Südwestraum Berlins	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf -FB Tief	Steglitz-Zehlendorf	88304
5. Förderung von anwendungsorientierter Forschung, Innovation und Übernahme kohlenstoffärmer Technologien					
61	1048-B5-O	PV2City	Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin	Lichtenberg	88304
62	1050-B5-O	Optimale Regelungsstrategie zum effiz. Betrieb von Klimaanlagen und deren Kälteversorgung-OpReeBeK ²	Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin	Lichtenberg	88304
63	1052-B5-O	ENGITO	TU Berlin	Charlottenburg-Wilmersdorf	88304
64	1053-B5-O	Straßenbeleuchtungskonzepte	TU Berlin	Charlottenburg-Wilmersdorf	88304
65	1070-B5-O	Zweite Fortschreibung Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr)	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abteilung VII, Referat VII A (jetzt Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abt. IV - Verkehr)	Mitte	88304
66	1095-B5-O	Planungsinstrument für das CO2-Management der natürlichen Kohlenstoff-	Humboldt-Universität zu Berlin, FG Bodenkunde und Standortlehre	Mitte	88304

Lfd. Nr.	Projekt - ID	Projekttitel	Name Begünstigter	Bezirk	HH - Titel
		speicher Berlins (NatKoS)			
67	1123-B5-O	CO2-Sequestrierungspotenzial Tierpark	Freie Universität Berlin - AG Geoökologie	Steglitz-Zehlendorf	88304
68	1136-B5-O	Neuauflage/Fortschreibung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes Berlin	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abteilung VII, Referat VII A (jetzt Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abt. IV - Verkehr)	Mitte	88304
69	1137-B5-O	Leitstandwarte hybrider Energieanlagen	Geo-En Energy Technologies GmbH	Tempelhof-Schöneberg	89219
70	1144-B5-O	Fenstervergleich	Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin	Lichtenberg	88304
71	1145-B5-O	Fenstervergleich	TU Berlin	Charlottenburg-Wilmersdorf	88304
72	1158-B5-O	E-VENT	Kompetenzzentrum Wasser Berlin gGmbH	Charlottenburg-Wilmersdorf	89219
73	1161-B5-O	Umsetzung einer klimaverträglichen Biomasseverwertung	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, IX B 12 (jetzt Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abt. I - Umweltpolitik, Abfallwirtschaft und Immisionsschutz)	Mitte	88304
74	1183-B5-O	Algbioga - Erforschung einer Algenbiofilmlage zur urbanen industriell-städtischen Biogasproduktion	Solaga UG (haftungsbeschränkt) i.G.	Treptow-Köpenick	89219
6. Verbesserung der Natur und Umwelt in sozial benachteiligten Quartieren					
75	1094-B6-B	Ein Garten für die Scherenbergstraße	Klax Berlin gGmbH	Pankow	89219
76	1096-B6-A	Treptower Park - Teilneugestaltung im südlicher Parkteil sowie und Weltspielplatz	Bezirksamt Treptow/Köpenick - Grünflächenamt -	Treptow-Köpenick	88304
77	1104-B6-A	Gestaltung Grünzug Alter Rüsternweg	Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf	Marzahn-Hellersdorf	88304

Lfd. Nr.	Projekt - ID	Projekttitel	Name Begünstigter	Bezirk	HH - Titel
78	1119-B6-B	Neugestaltung auf dem Gelände der Kita Tabea / Gemeinde Tabea	Evangelischer Kirchenkreis Neukölln	Neukölln	89219
79	1120-B6-B	Familienhaus Kastanie - Aufwertung Außenanlage	Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf	Marzahn-Hellersdorf	88304
80	1132-B6-A	Wasserturmplatz Prenzlauer Berg - Sanierung nach ökologischen und denkmalpflegerischen Kriterien	Bezirksamt Pankow von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt	Pankow	88304
81	1169-B6-B	GrüneF - Grüne Nutzung von Friedhofsflächen	Evangelischer Friedhofsverband Berlin Stadtmitte	Friedrichshain-Kreuzberg	89219
7. Reduzierung von Umweltbelastungen in sozial benachteiligten Quartieren					
82	1004-B7-O	Friesenstraße - Minderung gesundheitsschädlicher Lärmbelastungen durch Neugestaltung der Fahrbahn	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Straßen- und Grünflächenamt	Friedrichshain-Kreuzberg	88304

Bericht 8

Grundwasserentnahmeentgelt

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
II HC

26.10.2017

☎ 9025 2165

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0720 – Integrativer Umweltschutz

Titel 11147 – Grundwasserentnahmeentgelt

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 11147 eine detaillierte Auflistung aufzuliefern, wo für das Grundwasserentnahmeentgelt verwendet wird.“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Gemäß § 13 a Abs. 1 Berliner Wassergesetz (BWG) ist das Grundwasserentnahmeentgelt vordringlich zum Schutze der Menge und Güte des vorhandenen Grundwassers, insbesondere zur Abwehr von Gefahren für das Grundwasser oder zur Beseitigung von Schäden an diesem, zu verwenden.

Die für den Schutz des Grundwassers sowie für die Abwehr von Gefahren und Beseitigung von Schäden für das Grundwasser erforderlichen Aufwendungen sind im Entwurf des Doppelhaushaltsplans 2018/2019 wie folgt veranschlagt:

Kapitel/Titel	Titelbezeichnung bzw. Maßnahme	Ansatz 2018	Ansatz 2019
0720 / 51140	Technische Geräte für Wasseranalytik und Grundwasser-messnetz; <i>anteilig</i>	1.000 €	1.000 €
0720 / 51479	Verbrauchsmittel für Oberflächen- und Grundwassermessnetz; <i>anteilig</i>	1.000 €	1.000 €
0720 / 54010	Nr. 4. Beurteilung von Grundwassernutzung (Bewilligung von Grundwasserförderung der BWB);..... Nr. 5. Beprobungen nach Schadensfällen und von Einleitungen;	58.000 €	58.000 €
	Nr. 6. Beprobung des Grundwassers;.....	5.000 €	5.000 €
	Nr. 12. Grundwassermanagement;	34.000 €	35.000 €
0720 / 54016	Nr. 12. Grundwassermanagement;	100.000 €	100.000 €
0720 / 54016	Ermittlung von Boden- und Grundwasser-verunreinigungen.....	150.000 €	150.000 €
0720 / 54031	Beseitigung von Bodenverunreinigungen	5.800.000 €	5.800.000 €

0720 / 67101	Nr. 4. Ausgabenersatz an das Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe des Landes Brandenburg für Kartierungsarbeiten zur Quartär- und Tertiärgeologie Berlins	10.200 €	10.200 €
0720 / 67138	Nr. 1 Grundwasserförderung und ggf. -behandlung in Johannisthal	601.000 €	601.000 €
0720 / 72310	Neu- und Ersatzbau von Grundwasserbeobachtungsrohren.....	100.000 €	100.000 €
0720 / 81179	Fahrzeug für die Landeshydrologie;	25.000 €	0 €
0720 / 81279	Austausch von Durchflusszentrifugen, Erweiterung/Austausch von Ultraschallmessanlagen und dgl.; <i>anteilig</i>	149.000 €	129.000 €
0730 / 52135	Straßenregenentwässerung (konsumtiv)	95.120.000 €	95.620.000 €
0730 / 89101	Straßenregenentwässerung (investiv);	9.000.000 €	9.000.000 €
0740 / 54031	Beseitigung von Boden- und Grundwasserunreinigungen.....	1.100.000 €	1.100.000 €
	Summe	112.254.200 €	112.710.200 €

Bericht 9

Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
IV B

27.10.2017

 9025 1575

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 52108 - Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs -

Folgendes beschlossen:

SenUVK
wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 52108 detailliert über die einzelnen Projekte zu den Radschnellwegen zu berichten.

(einvernehmlich; auf Antrag CDU)

SenUVK
wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 52108 die Tabelle mit den geplanten und neu zu beginnenden Maßnahmen in einer überarbeiteten Fassung vorzulegen, die auch die Kosten der einzelnen Maßnahmen auflistet und ob zu der jeweiligen Maßnahme eine Bauplanungsunterlage vorliegt.

Zudem wird um eine Übersicht zu Fahrradabstellhäusern und Fahrradparkhäusern gebeten, aus der hervorgeht, wo diese errichtet werden sollen und wie der Planungsstand für die einzelnen Standorte ist.

Weiterhin wird darum gebeten, zu berichten, ob es bei mobilen Fahrradabstellanlagen Kapazitätsprobleme gibt oder ob der Bedarf derzeit ausreichend ist.

(einvernehmlich; auf Antrag SPD)

Weiter wird darum gebeten, zu den Fahrradabstellplätzen zu berichten, welche verkehrssicherheitstechnischen Vorgaben von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz gemacht werden und welche Vorgaben in Bezug auf die Einfügung in den Stadtraum existieren.

(einvernehmlich; auf Antrag CDU)

SenUVK
wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 52108 zu berichten, warum sich die Ansätze in 2018/2019 im Vergleich zu 2017 erhöhen.

(einvernehmlich; auf Antrag AfD)

Hierzu wird berichtet:

Mit der Veröffentlichung der Kurzfassung zum Endbericht der Potenzialuntersuchung zu Radschnellverbindungen in Berlin hat die SenUVK eine Priorisierung festgelegt, für welche Trassenkorridore in den kommenden Jahren weitere Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt werden.

Bei einer Machbarkeitsuntersuchung werden Entwurfsvorschläge für rechtlich, planrechtlich und verkehrstechnisch machbare Routenverläufe innerhalb der Trassenkorridore präzisiert sowie die entsprechenden Kosten für die Umsetzung abgeschätzt und Handlungsempfehlungen für das weitere Vorgehen formuliert. Für den Sonderfall der Radschnellverbindung auf der Trasse der Potsdamer Stammbahn liegt die Machbarkeitsuntersuchung bereits vor. Das Ergebnis zeigt deutlich, dass diese Trasse unter den gegebenen Randbedingungen nicht wirtschaftlich ist.

Für die anderen 12 potenziellen Trassenkorridore wurden dann insgesamt acht (zusammengefasste) Bearbeitungsprioritäten für die weiteren Machbarkeitsstudien festgelegt:

1. „Y-Trasse“ (fasst drei vorgeschlagene Trassenkorridore zusammen - Betriebswege entlang der A113 sowie A100 in Verbindung mit dem Korridor zwischen Südstern und Rungiusstraße in Britz)
2. „Trasse Mitte - Tegel - Spandau“ (zusammengefasst aus zwei vorgeschlagenen Trassenkorridoren)
3. „Trasse Königsweg - Kronprinzessinnenweg“
4. „Panke-Trail“ (zusammengefasst aus zwei vorgeschlagenen Trassenkorridoren)
5. „West-Route“ (In Verbindung mit Radverkehrsanlagen entlang der B5)
6. „Teltowkanal-Route“ (in Verbindung mit dem Radfernweg Berlin-Leipzig)
7. „Trasse Spandauer Damm - Freiheit“
8. „Trasse Nonnendammallee - Falkenseer Chaussee“

Mit der Machbarkeitsuntersuchung zu der sogenannten „Y-Trasse“ ist ebenfalls bereits begonnen worden. Die Ergebnisse hierzu werden Anfang nächsten Jahres erwartet. Nach Abschluss einer positiven Machbarkeitsuntersuchung zu der „Y-Trasse“ wird die neu gegründete infraVelo GmbH mit den weiteren Planungen beauftragt.

Die Vergabe der nächsten Machbarkeitsuntersuchungen wird noch in diesem Jahr vorbereitet. Diese Aufgabe soll ebenfalls der neugegründeten InfraVelo GmbH übertragen werden. Planung und Umsetzung werden dann unter anderem aus SIWANA-Mitteln erfolgen. Darüber hinaus sollen für die Umsetzung auch projektbezogene Fördermittel des Bundes sowie der EU herangezogen werden. Die Umsetzung erfolgt frühestens ab 2019.

Bei den Maßnahmen, die aus dem Titel 52108 finanziert werden, handelt es sich um Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs, die nicht den investiven Baumaßnahmen zuzuordnen und in dem vom Senat beschlossenen Investitionsprogramm enthalten sind. Aus diesem Grunde sind für die Maßnahmen des Titels auch keine Bauplanungsunterlagen nach § 24 LHO aufzustellen.

Die betreffenden Maßnahmen werden lediglich vom Baulastträger (in der Regel die Bezirksämter) mit einem Maßnahmeblatt auf der Basis einer groben Kostenschätzung beschrieben und beantragt. Dieses flexible Vorgehen ermöglicht den bezirklichen Baulastträgern mit begrenzten Vorbereitungs- und Personalaufwand eine kurzfristige Inanspruchnahme der Mittel des Titels 52108. Nur durch diese vereinfachten Abläufe war es in den vergangenen Jahren möglich, die Mittel des Titels 52108 annähernd vollständig auszuschöpfen.

Die Maßnahmeblätter werden in der Regel erst zu Beginn des jeweiligen Jahres eingereicht, da die Baulastträger Maßnahmen dieses Umfangs meist auch erst am Jahresanfang kurzfristig unter Berücksichtigung entsprechender Personalkapazitäten in ihr Arbeitsprogramm

aufnehmen. Daher lassen sich auch im Vorfeld keine genauen Kosten zu Einzelprojekten angeben, zumal auch die genaue Länge der zu sanierenden Radwegabschnitte oder die Anzahl der aufzustellenden Fahrradbügel oft erst mit der Bewilligung und Vergabe der Maßnahmen festgelegt wird.

Aus dem Titel 52108 werden in den überwiegenden Fällen Maßnahmen in der Größenordnung zwischen 50.000 und 100.000 € pro Maßnahme bzw. Straßenabschnitt finanziert. Die Bedarfsabschätzung für die anstehenden Haushaltsjahre basiert daher zunächst auf der Anzahl der grob vorab besprochenen und unverbindlich geplanten Projekte bzw. zu sanierenden Straßenabschnitte und eines pauschalen Durchschnittswerts.

Auch für die aus dem Titel 52108 finanzierte Installation von kleineren Fahrradabstellanlagen lassen sich nach den bisherigen Erfahrungen entsprechende Bedarfswerte abschätzen, so dass auch hierfür grundsätzlich die Finanzierung von zwei Vorhaben pro Bezirk eingeplant wird.

In der Praxis hat es sich bewährt, einen Bedarf von 80.000 € als Durchschnittswert für eine vorbesprochene Maßnahme anzunehmen.

Die Tabelle der Maßnahmen weist in der beigefügten Form daher pauschale Kostenansätze aus, die eine ungefähre Abschätzung des gesamten Mittelbedarfs ermöglichen. Fallen Maßnahmen weg bzw. müssen sie verschoben werden, was aus den verschiedensten Gründen regelmäßig vorkommt, können weitere kurzfristig abgesprochene Maßnahmen finanziert werden.

Die Ansätze in den Haushaltsjahren 2018/2019 wurden gegenüber 2017 erhöht, da zum Ziel der Schaffung eines großstadtgerechten Radverkehrs erhebliche Mittel für den dazu notwendigen Ausbau bzw., Erhalt der Radverkehrsinfrastruktur erforderlich sind und eingesetzt werden müssen.

An folgenden Standorten wird derzeit der Bau von Fahrradabstellhäusern bzw. -parkhäusern geprüft:

U-Bahnhof Krumme Lanke, S-Bahnhof Mexikoplatz, Bahnhof Ostkreuz, Bahnhof Südkreuz.

Für den Bau eines vollautomatischen Fahrradparkhauses am Bahnhof Zehlendorf wird derzeit ein Interessenbekundungsverfahren durchgeführt. Im Ergebnis dieses Interessenbekundungsverfahrens sollen weitere Schritte für Planung, Bau und Betrieb von Fahrradabstellhäusern bzw. -parkhäusern im Land Berlin abgeleitet werden.

Standorte für den Bau von Fahrradabstellhäusern und - parkhäusern zu benennen und den Planungsstand aufzuzeigen, ist derzeit noch nicht möglich (siehe hierzu auch Bericht 17)

Für den Bau der Fahrradabstellplätze sind die Baulasträger - das sind in der Regel die jeweiligen Straßen- und Grünflächenämter der Bezirke - zuständig. Es obliegt somit auch den Bezirken, für die verkehrssichere Aufstellung der Fahrradabstellanlagen und deren Einführung in den Stadtraum Vorsorge zu tragen. In der Regel sind die genannten Fragestellungen standortbezogen bei der Planung zu klären. Direkte Vorgaben zur Gestaltung seitens der SenUVK bestehen derzeit nicht. Vorgaben können sich künftig aus den Festlegungen im noch zu beschließenden Mobilitätsgesetz und durch Vereinbarungen der neuen Gesellschaft InfraVelo GmbH mit den Baulasträgern ergeben.

Mobile Fahrradabstellanlagen wurden nur für die Ausrichtung der WM 2006 für das Umfeld des Olympiastadions beschafft. Nach der WM wurden die mobilen Fahrradabstellanlagen sukzessive den Bezirken übergeben, wo sie in der Regel als feste Abstellanlagen im Straßenraum aufgestellt wurden. Eine größere Menge an mobilen Abstellanlagen wurde dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zuletzt für die Ausstattung am Ostkreuz übertragen. Ein weiterer Bedarf an mobilen Abstellanlagen besteht nicht.

Haushaltsberatungen 2018-2019: Vorläufige Projektlisten Radverkehrsinfrastruktur

Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs

geplante neue Projekte 2018-19

Stand: 26.10.2017

Es handelt sich um die Vorhaben, die nach derzeitigem Stand mit der größten Wahrscheinlichkeit aus dem Titel 52108 finanziert werden. Mit dem Ausscheiden von Vorhaben durch zeitliche Verzögerungen oder Verschiebungen aus anderen Gründen ist jedoch ebenso zu rechnen wie mit der Aufnahme zusätzlicher Vorhaben, die während der Haushaltsperiode kurzfristig vorbereitet werden.

Nr	Bezirk	Straße	Bereich	Abschnitte	Kosten (€)
01	Mitte	Seestraße	Müllerstr. - Iranische Str. (Südseite)	5	400.000,00
02	Mitte	Seestraße	Bezirksgrenze-Nördl. Seestraßenbr.	2	160.000,00
03	Mitte	Führer Straße	Augustenburger Platz - Nordufer (Nordseite)	3	240.000,00
04	Mitte	Stromstraße	südlich Alt-Moabit / nördl. Turmstr. (Ostseite)	3	240.000,00
05	Mitte	Sickingenstraße	anderweitig nicht finanzierbare Teilabschnitte	3	240.000,00
06	Mitte	Zionskirchstr.	Absicherung Radfahrstreifen entgegen Einbahnstr.	1	80.000,00
07	Mitte	Fahrradabstellanlagen	10-20 Standorte nach Wunsch BA	2	160.000,00
08	Friedrichshain-Kreuzberg	Oranienstraße	westlich Moritzplatz	5	400.000,00
09	Friedrichshain-Kreuzberg	Bersarinplatz	Radweganbindung Ostseite	1	80.000,00
10	Friedrichshain-Kreuzberg	Karl-Marx-Allee	Frankfurter Tor - Kosmos-Kino	1	80.000,00
11	Friedrichshain-Kreuzberg	Prinzenstraße	Ritterstr.-Moritzplatz (beidseitig)	2	160.000,00
12	Friedrichshain-Kreuzberg	Dresdener Str.-Kottbusser Tor	Ertüchtigung Durchfahrt zur Reichenberger Str.	1	80.000,00
13	Friedrichshain-Kreuzberg	Fahrradabstellanlagen	10-20 Standorte nach Wunsch BA	2	160.000,00
14	Pankow	Rothenbachstr.	vor Prenzlauer Promenade	1	80.000,00
15	Pankow	Storkower Straße	Kniprodestraße-Landsberger Allee (beidseitig)	5	400.000,00
16	Pankow	Caligariplatz	Anbindung Heinersdorfer-Wisbyer Str.	1	80.000,00
17	Pankow	Blankenfelder Chaussee	Bereich nördlich Rosenthaler Weg	1	80.000,00
18	Pankow	Pasewalker - Berliner Str.	Eweststr.-Blankenfelder Str.	3	240.000,00
19	Pankow	Fahrradabstellanlagen	10-20 Standorte nach Wunsch BA	2	160.000,00
20	Charlottenburg-Wilmersdorf	Bundesallee (Herstellung von Zweirichtungsradwegen)	Hohenzollerndamm-Nachodstr. - Pariser Str. bzw. Regensburger Str.	2	160.000,00
21	Charlottenburg-Wilmersdorf	Detmolder Straße	Blissestraße-Mecklenburgische Str. (Nordseite)	2	160.000,00
22	Charlottenburg-Wilmersdorf	Spandauer Damm	Spreetalallee-Bezirksgrenze	3	240.000,00
23	Charlottenburg-Wilmersdorf	Prinzregentenstraße	Maßnahmen zur Reduzierung Kfz-Verkehr	1	80.000,00
24	Charlottenburg-Wilmersdorf	Messedamm	ZOB-Bereich	1	80.000,00
25	Charlottenburg-Wilmersdorf	Siemensdamm	Südseite	2	160.000,00
26	Charlottenburg-Wilmersdorf	Fahrradabstellanlagen	10-20 Standorte nach Wunsch BA	2	160.000,00
27	Spandau	Charlottenburger Chaussee	verschiedene Teilabschnitte	5	400.000,00
28	Spandau	Seegefelder Straße	verschiedene Teilabschnitte	2	160.000,00
29	Spandau	Falkenseer Chaussee	Südseite Zeppelinstr. - Germersheimer Weg	1	80.000,00
30	Spandau	Heerstraße	Nordseite beiderseits Pichelsdorfer Straße	2	160.000,00
31	Spandau	Falkenseer Chaussee	Stadtstrandstraße - Am Kiesteich	3	240.000,00
32	Spandau	Am Juliusturm	erste Teilabschnitte Nordseite	2	160.000,00
33	Spandau	Siemensdamm	erste Teilabschnitte	3	240.000,00
34	Spandau	Nonnendammallee	verschiedene Teilabschnitte	2	160.000,00
35	Spandau	Radwege W.-v.-Siemens-Park	verschiedene Teilabschnitte	2	160.000,00
36	Spandau	Fahrradabstellanlagen	10-20 Standorte nach Wunsch BA	2	160.000,00
37	Steglitz-Zehlendorf	Malteserstr.	erste Teilabschnitte	2	160.000,00
38	Steglitz-Zehlendorf	Mühlenstr. (Zehlendorf)	Seehofstr.-Hochbaumstr.	2	160.000,00
39	Steglitz-Zehlendorf	Clayallee	enger Bereich beiderseits Sundgauer Straße	2	160.000,00
40	Steglitz-Zehlendorf	Gallwitzallee	nördlich Mühlenstraße	2	160.000,00
41	Steglitz-Zehlendorf	Potsdamer Chaussee	Wasgensteig-Lissabonallee	3	240.000,00
42	Steglitz-Zehlendorf	Fahrradabstellanlagen	10-20 Standorte nach Wunsch BA	2	160.000,00
43	Steglitz-Zehlendorf	Jugendverkehrsschule Steglitz	Fahrbahnsanierung	1	80.000,00
44	Steglitz-Zehlendorf/ Tempelhof Schöneberg	Kamenzer Damm/ Lankwitzer Straße (beiderseits Brücke)	Zweirichtungsradweg Nordseite, Anbindung Mariendorfer Hafenweg (Mittelinseln, Markierung)	2	160.000,00
45	Tempelhof-Schöneberg	Alt-Mariendorf	Forddamm-Großbeerenerstr. Südseite	1	80.000,00
46	Tempelhof-Schöneberg	Ringstraße/Rathausstraße	südlich Kaiserstraße (einschl. LSA-Bereiche)	3	240.000,00
47	Tempelhof-Schöneberg	Alvenslebenstr.-Winterfeldtstr.	Herstellung Querungsmöglichkeit über Potsdamer Str.	1	80.000,00
48	Tempelhof-Schöneberg	Britzer Straße	Am Heidefriedhof-Grünentalstraße	2	160.000,00
49	Tempelhof-Schöneberg	Säntisstr., Richard-Tauber-Damm, Im Eck	Ausbau von Radwegen und Querungen sowie Markierungsarbeiten im Zuge von Fahrradrouten	2	160.000,00
50	Tempelhof-Schöneberg	Barnetstraße	erste Teilabschnitte	2	160.000,00
51	Tempelhof-Schöneberg	Fahrradabstellanlagen	10-20 Standorte nach Wunsch BA	2	160.000,00
52	Neukölln	Karl-Marx-Straße	Markierungsarbeiten u. Poller westl. Weichselstr.	1	80.000,00
53	Neukölln	Neudecker Weg	erste Teilabschnitte	2	160.000,00
54	Neukölln	Mauerweg Rudow	westlich Schönefelder Str.	2	160.000,00
55	Neukölln	Fahrradabstellanlagen	10-20 Standorte nach Wunsch BA	2	160.000,00
56	Treptow-Köpenick	Wegedornstr.	beiderseits Semmelweisstr.	2	160.000,00
57	Treptow-Köpenick	Fürstenwalder Allee	Übergangsbereich zum Fürstenwalder Damm	1	80.000,00
58	Treptow-Köpenick	Fürstenwalder Allee	Südseite Fahlenbergstraße-Landesgrenze	3	240.000,00
59	Treptow-Köpenick	Müggelheimer Straße	einzelne Teilabschnitte	3	240.000,00
60	Treptow-Köpenick	An der Wuhlheide	Südseite westlich Weiskopffstr.	3	240.000,00
61	Treptow-Köpenick	Adlergestell	S-Bhf. Grünau - Kablower Weg	1	80.000,00
62	Treptow-Köpenick	Fahrradabstellanlagen	10-20 Standorte nach Wunsch BA	2	160.000,00
63	Marzahn-Hellersdorf	Bitterfelder Str.	Nordseite westlich Klettwitzer Str.	1	80.000,00
64	Marzahn-Hellersdorf	Radweg an Straßenbahntrasse	beiderseits Wuhletalstr.	4	320.000,00
65	Marzahn-Hellersdorf	Allee der Kosmonauten	Radwegsanierung Rhinstr.-Meeraner Str.	1	80.000,00
66	Marzahn-Hellersdorf	Weg Hoyerswerdaer Str.-Hönow	Asphaltierung Radwegeverbindung	2	160.000,00
67	Marzahn-Hellersdorf	Fahrradabstellanlagen	10-20 Standorte nach Wunsch BA	2	160.000,00
68	Lichtenberg	Paul-und-Paula-Ufer	Verbreiterung für getrennten Radweg	2	160.000,00
69	Lichtenberg	Wallensteinstraße	Asphaltstreifen Fahrbahn	1	80.000,00
70	Lichtenberg	Falkenberger Chaussee	vor Pablo-Picasso-Str.	1	80.000,00
71	Lichtenberg	Rhinstraße	beiderseits Brücke über Bahn	5	400.000,00
72	Lichtenberg	Hansastraße	erste Teilabschnitte	2	160.000,00

Nr	Bezirk	Straße	Bereich	Abschnitte	Kosten (€)
73	Lichtenberg	Fahrradabstellanlagen	10-20 Standorte nach Wunsch BA	2	160.000,00
74	Reinickendorf	Ollenhauerstraße	Lückenschluss ggü. Kaufland	1	80.000,00
75	Reinickendorf	Oraniendamm-Berliner Str.	mit Querungshilfe am Robinienweg	2	160.000,00
76	Reinickendorf	Durchfahrt Tornower Weg	Verbindungs weg zum Wilhelmsruher D.	1	80.000,00
77	Reinickendorf	Jugendverkehrsschulen	Fahrbahnsanierung	1	80.000,00
78	Reinickendorf	Fahrradabstellanlagen	10-20 Standorte nach Wunsch BA	2	160.000,00
Summe				162	12.960.000,00

Nicht berücksichtigt ist der Bedarf für Projekte, die 2017 oder früher bewilligt worden sind, aber erst 2018 oder später abgerechnet werden können. Andererseits wird sich auch die Abrechnung 2018 oder 2019 beginnender Vorhaben häufig bis ins Folgejahr hinziehen, so dass ein Teil der dafür vorgesehenen Mittel erst später benötigt wird.

Die Radverkehrsanlagen in den genannten Straßen können mit den verfügbaren Mitteln fast nie ganz, sondern immer nur in Teilbereichen bzw. Abschnitten saniert werden, deren genaue Abgrenzung erst kurz vor der Finanzierungszusage festgelegt werden kann. (Bestimmte Bereiche sind in der Tabelle daher nur angegeben worden, wenn diese schon absehbar sind.) Kostenschätzungen können vor Verabschiedung des Haushalts nur ganz grob aufgrund der bisherigen Erfahrungen gemacht werden. (In der Praxis hat es sich als günstig erwiesen, Bereiche in einem Umfang von maximal ca. 80.000 € abzugrenzen und jeweils als Einzelmaßnahmen durchzuführen. Dementsprechend ist die Abschätzung vorgenommen worden.)

Da für die Durchführung jedes Vorhabens ein Konsens mit dem jeweiligen Bezirklichen Tiefbauamt sowie vielfältigen anderen Beteiligten hergestellt werden muss, ist die Abarbeitung in einer festen Reihenfolge nicht möglich. Aus pragmatischen Gründen (Vorbereitungs- und Umsetzungskapazitäten der verschiedenen Tiefbau- und Grünflächenämter, Vorliegen oder Fehlen von Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden, Baufreiheit, Koordinierung mit benachbarten Baumaßnahmen usw.) muss kurzfristig entschieden werden, bestimmte Maßnahmen vorzuziehen oder zurückzustellen. Dadurch kann es sein, dass einzelne Maßnahmen entfallen und dafür andere kurzfristig erweitert oder neu aufgenommen werden.

Bericht 10

Veranstaltungen

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
IV A

26.10.2017

 9025 1650

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 54053 - Veranstaltungen -

Folgendes beschlossen:

SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 54053 detailliert zu erläutern, warum die Ansätze 2018/2019 erhöht wurden.

(einvernehmlich; auf Antrag AfD)

Hierzu wird berichtet:

Es handelt sich um einen Titel, der die Durchführung etablierter Formate zum Austausch über verkehrspolitische Themen sicherstellt. Im Wesentlichen sind das die Sitzungen zur Umsetzung des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr, zur Verkehrssicherheit, zum Wirtschaftsverkehr, der FahrRat und weitere verkehrspolitische Themen nach Bedarf.

Der Mehrwert besteht darin, dass Verbände/Innungen, Unternehmen, Interessensvertretungen/Zivilgesellschaft, Wissenschaft, Bezirke und/oder andere Senatsverwaltungen frühzeitig in die Erarbeitung, vor allem aber in die Begleitung der offenen Ergänzungen im Mobilitätsge setz sowie der Umsetzung von Planwerken und Maßnahmen eingebunden sind.

Die Ansatzerhöhung in den Jahren 2018/2019 begründet sich insb. durch zusätzliche Veranstaltungen zum Thema „nachhaltige Mobilität“ und verstärkten Aktivitäten zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie und Öffentlichkeitsinformationen.

Die Sen UVK beabsichtigt, im Herbst 2018 in Berlin eine internationale Konferenz „Zukunft der Mobilität“ (Leitlinie) durchzuführen (Teilansatz 2018: 200.000 € 2019: 50.000 €). Die großen Städte und Metropolräume stehen weltweit vor den gleichen Herausforderungen, um die Ziele der Umwelt-, Gesundheits- und Klimapolitik zu erreichen. Dazu muss der Verbrauch an Fläche und Ressourcen, die Lärm belastung und der Schadstoffausstoß gesenkt werden.

Ziel der Konferenz ist es, den Vertreterinnen und Vertretern der einheimischen Politik und den verkehrs- und umweltpolitisch ausgerichteten Initiativen in Berlin Wege aufzuzeigen, die in anderen Städten beschritten werden, um die dortigen verkehrspolitischen Zielsetzungen zu erfüllen.

Es sollen dazu best practices aus anderen Städten vorgestellt werden, die zeigen, was in anderen Städten möglich ist und wie diese dabei vorgehen. Ausgewählt werden sollen Städte, die

- a) Großstädte in vergleichbarer Größenordnung sind
- b) Fragen aus der Breite der Gesellschaft beantworten können und
- c) Ausstrahlungskraft haben

Bericht 11

Infrastruktur für die Elektromobilität

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
IV A 11

26.10.2017
 925-1512

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 54059 – - Leistungen zur Errichtung und den Betrieb von Infrastruktur für die Elektromobilität -

Folgendes beschlossen:

SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zu dem Titel 54059 darzustellen, wie die Mittel in 2018/2019 im Vergleich zum Ist 2016 vollständig abgerufen werden sollen.

(einvernehmlich; auf Vorschlag des Vorsitzenden)

Hierzu wird berichtet:

Die Nutzung der vom Land Berlin geförderten Ladeinfrastruktur steigt kontinuierlich; inzwischen erfolgen pro Quartal mehr als 10.000 Ladevorgänge. Durch die abgeschlossene Anbindung der Plattform der deutschen Stadtwerke und die absehbare Anbindung des Ladeinfrastruktur-Bestands der innogy sowie der Vattenfall wird eine Attraktivitätssteigerung der Elektromobilität und eine steigende Nachfrage nach Ladeinfrastruktur erwartet.

Zur Beschleunigung des Infrastrukturausbau wird das öffentlich zugängliche Parkraumangebot der sechs kommunalen Wohnungsunternehmen und der Eigenbetriebe des Landes Berlin verstärkt mit Ladeinfrastruktur ausgestattet. In den 11 großen Wohnungsbaugebieten Berlins wird eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur konsequent in die Planung und Umsetzung integriert. Auf privatem Grund werden erstmals Reservierungsfunktionen und Freihaltemaßnahmen zur Reduzierung der Nutzungsdauer der Ladeinfrastruktur auf den Zeitraum des Ladevorgangs eingeführt.

Um die im Rahmen der Richtlinien der Regierungspolitik angestrebte Forcierung der kollektiven Elektromobilität (Taxen u.a.) voranzubringen, wurden aussichtsreiche Gespräche mit mehreren Automobilherstellern geführt. Als Voraussetzung für ein stärkeres Engagement in Berlin wurde ein bedarfsgerechtes Angebot an Schnellladestationen und zum induktiven Laden thematisiert.

Die jüngsten Entwicklungen der mess- und eichrechtlichen Anforderungen an die Hard- und Software von Ladeinfrastruktur sowie die ab Dezember 2017 einzuhaltenden Anforderungen der Novelle der Ladesäulen-VO lassen erhebliche Mehrkosten erwarten. Diese Entwicklung betrifft alle Ladetechniken (Wechsel- und Gleichstrom, Normal- und Schnellladen) sowie die IT-Infrastrukturen (Authentifizierungsplattform, Apps) bei der Verkehrsinformationszentrale Berlin. Auch der Bestand muss durch Nach- und Umrüstung aufwändig angepasst werden. Daneben erfordert die von Kunden geforderte Weiterentwicklung des Tarifsystems IT-seitige Anpassungsarbeiten.

Vor diesem Hintergrund ist von einem hohen Mittelabfluss auszugehen.

Bericht 12

Leistungen zur vermessungstechnischen Erfassung des Berliner Straßennetzes und zur Zustandsermittlung von Verkehrsflächen

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
IV D 36

26.10.2017
 925 1682

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 54071 - Leistungen zur vermessungstechnischen Erfassung des Berliner Straßennetzes -

Titel 54072 Leistungen zur Zustandsermittlung von Verkehrsflächen

Folgendes beschlossen:

SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 54072, zum Ansatz 3D-Visualisierung, zu berichten, warum in diesem Titel der Ansatz erneut veranschlagt wird, obwohl der Ansatz bereits im Kapitel 0700 veranschlagt wird.

(einvernehmlich; auf Antrag AfD)

Hierzu wird berichtet:

Bei den Titeln 54071 und 54072 sind die Ausgaben für die Leistungen zur Erfassung und Aufbereitung von Daten aus der Straßenbefahrung bzw. der messtechnischen Zustandserfassung der Straßen veranschlagt, während aus dem Titel 51185 die Ausgaben für die Datenbereitstellung und ihrer Nutzung im Rahmen des bereits bestehenden Verfahrens VISS (VerkehrsInformationsSystems Straße) finanziert wird.

Kapitel 0730, Titel 54071

Seit dem Haushaltsjahr 2014 erfolgt der Aufbau einer Datenbank zur Erfassung, Verwaltung und Pflege der Informationen zum Aufbau eines Erhaltungsmanagementsystems (Straßenzustand) und der Lichtraumprofile im Berliner Straßennetz zur Erfüllung der Vorgaben der novellierten Richtlinie zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten (RGST). Die Datengrundlage wurde im Rahmen berlinweiter Straßenbefahrungen geschaffen. Dabei wurden zunächst mit hochspezialisierter Aufnahmetechnik zwei- und dreidimensionale Daten zur Lokalisierung der verschiedenen Straßenobjekte und Daten zur Höhe der Objekte aufgenommen.

Der Datenbestand setzt sich zusammen aus:

- aus den Verkehrsflächen, d. h. Straßen und Fußwegen, Wegen in Grünanlagen und Parks etc.;
- allen Straßenobjekten, d. h. die gesamte Straßenmöbelierung und den Sondernutzungen;
- den Lichtraumprofilen und den Verkehrszeichen nach der aktuellen STVO.

Bei der Aufbereitung dieser Daten wurde eine zweidimensionale Verortung der aufgenommenen Objekte vorgenommen und die Höhen aus den dreidimensionalen Daten für verschiedene Objekte erfasst.

Mit diesen Grundlagendaten werden weitere Projekte versorgt, die z. B. der Erfüllung der Pflichten des Landes Berlin gegenüber der „UNO-Behindertenrechtskonvention“ (<https://www.behindertenrechtskonvention.info/>) dienen.

Diese Leistungen wurden aus dem Titel 54071 finanziert.

Die im DHH 2018/2019 beim Titel 54071 veranschlagten Mittel werden u.a. für die Aktualisierung des digitalen Grundlagendatenbestands für ein wirksames Verkehrsmanagement in der öffentlichen Verwaltung eingesetzt. Um die umfassende Datengrundlage für komplexe Analyseverfahren nutzen zu können, sollen die Daten zusätzlich visualisiert werden, so dass dreidimensionale Bilder dargestellt werden können. Die Daten aus der Straßenbefahrung sollen in dieser Form für komplexe, räumliche Planungsprozesse weiterverarbeitet werden, um straßenverkehrliche und straßenbauliche Planungsprozesse anschaulicher und effizienter zu gestalten. Auch diese Projektion in den dreidimensionalen Raum wird aus dem Titel 54071 finanziert.

Kapitel 0730, Titel 54072

Aus dem Titel 54072 werden Leistungen zur messtechnischen Zustandserfassung und Bewertung der Straßen in der Baulast des Landes Berlin zum Aufbau eines Erhaltungsmanagementsystems für die Straßen Berlins finanziert, das u.a. vom Rechnungshof gefordert wird.

Da es sich um eine vermessungstechnische Aufgabenstellung handelt, die mit eigenen Normierungen für die Datenerfassung und -Auswertung arbeitet, bestehen keine Berührungs-punkte zur Aufnahme- und Erfassungstechnik, die für die aus dem Titel 54071 finanzierten Aufgaben eingesetzt wird. Die zu finanzierenden Leistungen beinhalten beim Titel 54072 keine 3-D-Visualisierung.

Kapitel 0700

Die in Bericht Nr. 11 (rote Nr. 0770) für den Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz enthaltene Erläuterung zum Einsatz der Mittel im Kapitel 0700, Titel 51185 für den Bereich Verkehr beschreibt die Gesamtverwendung der durch die Straßenbefahrung erworbenen Datenbestände. Dabei wird auch die jetzt mögliche 3-dimensionale Darstellung des öffentlichen Straßenraums in bisher noch nicht vorhandenem Umfang und Detaillierungsgrad angeführt, beinhaltet jedoch keine Aussage zur Finanzierung aus dem Kapitel 0700

Bericht 13

Leistungen für die öffentlichen Toilettenanlagen

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
Z R 32

1.11.2017
 9025 1887

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0730 – Kapitelbezeichnung

Titel 54083 – Leistungen für die öffentlichen Toilettenanlagen

Folgendes beschlossen:

SenUVK

wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Bericht 0299 C zu berichten, welche Referate der Senatsverwaltung an der inhaltlichen Konzeption und an der wirtschaftlichen Berechnung beteiligt waren.

(einvernehmlich; auf Antrag CDU)

SenUVK

wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Bericht 45 der Sammelvorlage 0770 zu berichten, ob die Förderung durch GRW-Mittel bereits zugesichert ist bzw. wie sicher die Zusage ist und in welcher Höhe die Förderung durch GRW-Mittel stattfindet. Zu den im Bericht erwähnten weiteren Fördermitteln wird gebeten, aufzulisten, um welche es sich dabei handelt. Weiter soll erläutert werden, welcher kommunale Betrieb das Controlling übernehmen soll, welche Standards dafür ange-setzt werden und welche Eingriffs- bzw. Einsichtsrechte der Betrieb erhalten soll. Wie wird insgesamt das Konzept kalkuliert?

(einvernehmlich; auf Antrag CDU)

SenUVK

wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zu erläutern, was es bedeutet, dass es Dinge von „unter der Hand gedealt“ gegeben haben soll.

(einvernehmlich; auf Antrag SPD)

SenUVK

wird gebeten, dem Hauptausschuss innerhalb von 2 Wochen zum Titel 54083 zu prüfen, ob der Vertrag mit der Wall AG dem Hauptausschuss im Datenraum zur Einsicht zur Verfügung gestellt werden kann, das Ergebnis der Prüfung innerhalb von zwei Wochen mitzuteilen und den Vertrag dann, falls möglich, zur Verfügung zu stellen.

(einvernehmlich; auf Antrag AfD)

Zudem wird darum gebeten, dem Hauptausschuss mitzuteilen, wie hoch die Werbeeinnahmen der Wall AG aktuell sind.

(einvernehmlich; auf Antrag GRÜNE)

Hierzu wird berichtet:

I. Beteiligte Referate

Die Erarbeitung des Toilettenkonzepts erfolgte maßgeblich durch das Rechtsreferat sowie den für Stadtgestaltung zuständigen Bereich der Abteilung Städtebau und Projekte der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. In der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurde dieser Prozess dann durch das dort gebildete Rechtsreferat fortgeführt und die Ausschreibung der öffentlichen Toiletten konzipiert. Die für den Haushalt und für das Straßenrecht zuständigen Referate der Senatsverwaltung sowie die jeweils zuständigen Referate der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe, der Senatsverwaltung für Arbeit, Integration und Soziales bzw. des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen sowie der Senatsverwaltung für Finanzen sind zur Klärung fachspezifischer Fragen beteiligt worden.

Mit der Erarbeitung des Toilettenkonzepts und damit insbesondere der inhaltlichen Konzeption und der wirtschaftlichen Berechnungen wurde als Ergebnis einer Ausschreibung im November 2016 ein externes fachübergreifendes Expertenteam, bestehend aus dem Stadtplanungsbüro TSPA, dem Kommunikationsbüro Zebralog und der TU Berlin, beauftragt. Das Expertenteam hat das Toilettenkonzept in einem breit angelegten partizipativen Prozess u. anhand von Interviews und Workshops mit den Bezirken, Interessengruppen und Fachleuten entwickelt.

II. GRW-Mittel

Die Förderung durch GRW-Mittel wurde in Vorgesprächen mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe in der voraussichtlichen Größenordnung bereits in Aussicht gestellt. Eine schriftliche Förderzusage liegt jedoch noch nicht vor.

Zur Gewährleistung der besseren Versorgung der wachsenden Stadt mit den „Berliner Toiletten“ wird die Möglichkeit der Inanspruchnahme von Mitteln aus der SIWANA-Zuführung 2017 ff geprüft.

III. Kommunaler Betrieb für das Controlling

Aufgrund der Mitwirkung der Berliner Wasserbetriebe (BWB) an der Erarbeitung des Toilettenkonzeptes und ihrer weitreichenden vorhandenen Kenntnisse im Bereich der Wasserver- und -entsorgung zeichnet sich als fachlich sinnvolle Lösung ab, die BWB als kommunalen Betrieb, der das Controlling übernehmen soll, einzusetzen. Standards für das Controlling würden in weiteren Gesprächen mit den BWB zu klären sein. Die BWB sollten insbesondere auch die geplanten umfangreichen Kontrollmöglichkeiten für das Land Berlin wahrnehmen, die in Vorbereitung der Ausschreibung abgestimmt wurden und weiterhin abgestimmt werden.

IV. Sog. „Deals“

Der Toilettenvertrag wurde unter den Rahmenbedingungen des Jahres 1993 geschlossen. Eine EU-weite Ausschreibung war damals noch nicht erforderlich. Für die nähere Ausgestaltung und Konkretisierung der Leistungspflichten ließ der Vertrag einen gewissen Entscheidungsspielraum, insbesondere in Bezug auf die Standorte der Toilettenanlagen und die zu deren Finanzierung noch zuzulassenden Werbeanlagen. Durch die Koppelung der Leistungen in Bezug auf die öffentlichen Toiletten an die Erteilung von Werberechten bestand somit die Notwendigkeit, innerhalb der Bezirke immer wieder neue Standorte für Werbeanlagen zulassen zu müssen, um damit den Aufbau und den Betrieb der Toilettenanlagen zu ermöglichen. Die Bezirke füllten sich ergebende Spielräume während der Vertragslaufzeit sehr unterschiedlich aus.

Der Senat hat sich auch vor diesem Hintergrund dafür entschieden, den neuen Toilettenvertrag ohne Koppelung an die Erteilung von Werberechten auszuschreiben. Denn – abgesehen von erheblichen rechtlichen Risiken einer Fortsetzung des Koppelungsmodells – wäre die geplante Erweiterung des Toilettenangebots nach diesem Modell nur unter Inkaufnahme von vielen weiteren Werbeanlagen möglich, was dem vom Senat verfolgten Ziel der Reduzierung der Werbeanlagen auf ein stadtverträgliches Maß widerspräche.

V. Toilettenvertrag und Werbeeinnahmen der Firma Wall

In Ergänzung zu dem bereits dem Vorsitzenden des Hauptausschusses vorab mitgeteilten Prüfungsergebnis hat die Wall GmbH der Einsichtnahme im Datenraum unter der Voraussetzung zugestimmt, dass zwei Passagen geschwärzt werden. Der Vertrag wird nunmehr mit den entsprechenden Schwärzungen zur Einsichtnahme im Datenraum zur Verfügung gestellt.

Die Wall GmbH wurde zudem um Mitteilung gebeten, wie hoch ihre Werbeeinnahmen aktuell sind. Dem Senat liegt eine Antwort der Wall GmbH vor, wonach die Wall GmbH mit Blick auf das aktuell laufende Ausschreibungsverfahren und einen möglichen Wettbewerbsnachteil keine Angaben zu den aktuellen Werbeeinnahmen machen möchte. Sie verweist auf den im Bundesanzeiger veröffentlichten und für jedermann einsehbaren Jahresabschluss der Wall AG aus dem Jahr 2015, der sich auf bundesweit alle Städte bezieht, in denen die Wall AG ein entsprechendes Vertragsverhältnis hielt. Dazu wurde mitgeteilt: „Die Umsatzerlöse der Gesellschaft bestanden im Wesentlichen aus Werbeentgelten, die aus der Vermarktung der Werbeflächen über die Vertriebsorganisation WallDecaux Premium Outdoor Sales im Namen der Wall AG für Rechnung der Gesellschaft generiert wurden. [...] Die aus den Konzessionsverträgen der Wall AG erzielten Nettowerbeerlöse beliefen sich auf EUR 67,7 Mio. Dem standen jedoch erhebliche Ausgaben für den Betrieb der Werbeanlagen, Personalkosten sowie Kosten für Schadensbeseitigungen und Vandalismusschäden gegenüber, so dass für ganz Deutschland ein Jahresüberschuss von € 4,3 Mio. erzielt wurde.“

Daraus lassen sich leider keine Rückschlüsse auf die Einnahmen in Berlin ziehen.

Bericht 14

Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
IV A/IV C 3

26.10.2017

 9025 1650

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0730 – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Verkehr –

Titel 54220 – Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr

Folgendes beschlossen:

„SenUVK

wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 54220 zu berichten, welche Planungsmittel (auch personell) 2018/2019 nötig sind, wie der Planungsstand der geplanten Strecken ist und wie die Termine der Fertigstellung, insbesondere für die Strecken, die im Koalitionsvertrag festgehalten wurden, vorgesehen sind. Weiter soll über die Folgen für den bestehenden S-Bahn-Verkehr sowie über die finanziellen und fahrplanmäßigen Auswirkungen berichtet werden. Zusätzlich soll erläutert werden, ob der Senat noch Ansprüche aus dem Einigungsvertrag zum Wiederaufbau der beim Mauerbau getrennten S-Bahn-Strecken besitzt.“

(einvernehmlich; auf Antrag SPD)

„Weiter wird um einen aktuellen Sachstandsbericht zur Wiederinbetriebnahme der Stammbahn gebeten.“

(einvernehmlich; auf Antrag CDU)

„SenUVK

wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 54220 zu berichten, welche Planungen, Aktivitäten und Finanzmittel für den Ausbau des Regionalverkehrs über die kommenden Haushaltjahre 2018/2019 hinaus, vorgesehen sind und wie die Anteile der Finanzierung zwischen Berlin, Brandenburg und der Deutschen Bahn verteilt sind.“

(einvernehmlich; auf Antrag LINKE)

Hierzu wird berichtet:

Die Ausgaben des Titels dienen zur Vorbereitung von verkehrspolitischen Entscheidungen (z.B.. Senatsentscheidungen) zu einem Ausbau der Schieneninfrastruktur. Die Untersuchungen befassen sich mit der grundsätzlichen Machbarkeit, der Trassenfindung und dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit.

Die Mittel aus diesem Titel werden für folgende Aufgabenbereiche eingesetzt:

- Untersuchungen im Zusammenhang mit der Wachsenden Stadt (wie bspw. aktuell zum „Entwicklungsband West“)

- Untersuchungen zu Straßenbahnennetzerweiterung gemäß Koalitionsvereinbarung
- Untersuchungen aufgrund regionaler Fragestellungen wie sie sich bspw. aus den Korridorstudien bzw. Untersuchungen zu Stadt-Umland-Verkehren oder den Landesnahverkehrsplänen (S-Bahn und Regionalverkehr) ergeben können
- Überprüfung von Maßnahmen für die Beschlussvorlage STEP Verkehr
- Erarbeitung von Nachfrageprognosen und verkehrliche Wirkungen in Vorbereitung von Planfeststellungsverfahren, z.B. Regionalbahnhof Tegel (im Zusammenhang mit Prignitzexpress und LuFV 8.7)
- Simulationen im ÖV (projektbezogen auf Anforderung) und
- Integrative verkehrliche Untersuchungen mit Schwerpunkt SPNV/ÖPNV.

Für den Doppelhaushalt 2018/2019 sind über die bereits laufenden Untersuchungen hinaus (Variantenuntersuchung für eine Straßenbahnverlängerung über den U-Bahnhof Turmstraße, ÖPNV-Anbindung und ÖPNV-Erschließung des Wohnungsbaustandorts Blankenburger Süden, Verkehrliche Untersuchung „Entwicklungsband West“, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zur S 21) speziell die folgenden Straßenbahnmaßnahmen vorgesehen:

- Straßenbahn Warschauer Straße – Hermannplatz
- Straßenbahn Tangentialstrecke Pankow – Heinrichsdorf – Weißensee
- Straßenbahn Potsdamer Platz – Rathaus Steglitz
- Straßenbahn Johannisthal – U-Bahnhof Zwickauer Damm
- Straßenbahn S-Bahnhof Schöneide - Sonnenallee - Hermannplatz - Potsdamer Platz
- Straßenbahnanbindung Urban Tech Republic (UTR')

Die Planungen/Untersuchungen für die weiteren in den Richtlinien der Regierungspolitik vorgesehenen Straßenbahnmaßnahmen (Potsdamer Platz – Wittenbergplatz/Zoo, Luisenplatz – Pankow und Alexanderplatz – Mehringdamm) können frühestens im Zeitraum des Doppelhaushalts 2020/2021 begonnen werden. Aussagen zu Fertigstellungsterminen sind erst nach Abschluss der Vorplanungen (grundsätzliche Machbarkeit, Trassenfindung, Nachweis der Wirtschaftlichkeit) und planungsrechtlichen Verfahren (Planfeststellungsverfahren) möglich, da diese für jedes Vorhaben variieren.

Außerdem sind über das Thema Straßenbahnen hinaus in den Haushaltsjahren 2018/2019 folgende Themen zu bearbeiten

- ggf. weitere Untersuchungen zum Thema Gartenfeld/Wasserstadt Spandau (zusätzlich zur Koalitionsvereinbarung aufgrund aktueller Entwicklung)
- Untersuchungen zur Nahverkehrstangente zur Erzielung eines Systementscheides (gemäß Koalitionsvereinbarung)
- S-Bahnverlängerung über Spandau hinaus im Zusammenhang mit der Prüfung einer Express-S-Bahn nach Nauen (s. Vereinbarung i2030 mit Brandenburg und der DB AG)
- Prignitzexpress (s. Vereinbarung i2030 mit Brandenburg und der DB AG)
- Erarbeitung weiterer Grundlagen/Kenngrößen für einen Systementscheid zur Potsdamer Stammbahn und ggf. weitere Untersuchungen (s. Vereinbarung i2030 mit Brandenburg und der DB AG)
- Untersuchungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im S-Bahn-Netz
- Weitere aus der am 4.10.2017 unterzeichneten Rahmenvereinbarung zwischen Berlin, Brandenburg und dem VBB „i2030“ resultierende Untersuchungen (u.a. zweigleisiger Ausbau Wannsee-Griebnitzsee)
- Untersuchungen zu Maßnahmen des StEP Verkehr bspw. zu Bahnhöfen u.ä. (z.B. Kamenzer Damm)

Analog zu den Straßenbahnmaßnahmen gelten „hinsichtlich der Fertigstellungstermine zu weiteren ÖPNV-Vorhaben die Aussagen“ entsprechend den Richtlinien der Regierungspolitik..

Maßnahmen in der Umsetzungsplanung, wie z.B. die Straßenbahnmaßnahmen Ostkreuz, Hauptbahnhof-Turmstraße, Schöneweide-Sterndamm, Alexanderplatz-Kulturforum, Mahlsdorf werden aus diesem Titel nicht finanziert.

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat in seiner 2. Lesung empfohlen, den Titel 54220 in Anbetracht der notwendigen Planungen, z.B. Vereinbarung i2030, um eine Mio. € p.a. aufzustocken.

Das Thema Infrastrukturplanung Schiene ist in der Abteilung Verkehr in verschiedenen Bereichen angesiedelt und wurde/wird teilweise von einzelnen Beschäftigten betreut. In der Vergangenheit standen in den verschiedenen Referaten 1-2 Personen für die jeweiligen Aufgaben zur Verfügung. Mit den Bestrebungen des weiteren Infrastrukturausbau, bspw. für Straßenbahnen, wurde über den Nachtragshaushaltplan 2017 und der Dienstkräfteanmeldung zum DHH 2018/2019 der Bereich deutlich personell verstärkt. Das vorgesehene Arbeitsprogramm berücksichtigt die seit diesem bzw. ab nächstem Jahr zur Verfügung stehenden Ressourcen.

Die aufgeführten Maßnahmen werden nach Ihrer Realisierung durch die vorgesehenen Streckenverlängerungen und anderen Ergänzungen des Berliner S-Bahn-Netzes grundsätzlich positive Folgen für den bestehenden S-Bahn-Verkehr haben.

Neben Fahrzeitverkürzungen und Erhöhungen der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sind auch Nachfragesteigerungen durch neue Zugangsstellen und zusätzliche Fahrtmöglichkeiten zu erwarten. Weitere Aussagen zu konkreten Folgen sowie finanziellen und fahrplanmäßigen Auswirkungen sind für die o.g. Maßnahmen aufgrund des frühen Planungsstadiums derzeitig aber noch nicht möglich.

Teilungsbedingt sind eine Vielzahl von Eisenbahntrassen und damit speziell S-Bahn-Strecken nicht mehr betrieben und teilweise sogar entwidmet worden. In der Nachwendezeit bestand das Bestreben, das vor der Teilung, d.h. vor 1961 bestehende S-Bahn-Netz komplett wieder herzustellen. Seit der Wende sind eine Vielzahl von Strecken wieder hergestellt worden und in Betrieb gegangen. Dies ließ sich auch aufgrund des „Lückenschlussprogramms“ des Bundes realisieren, mit dem sich der Bund grundsätzlich zur Wiederherstellung bekannt hat.

Die Umsetzung der Wiederinbetriebnahmen war allerdings auch von den finanziellen Möglichkeiten des Landes Berlin abhängig: Mit dem Finanzierungsprogramm konnten nur die vor der Teilung tatsächlich bestehenden Infrastrukturen (teilweise nur ein S-Bahn-Gleis, damalige Sicherungstechnik u.ä.) hergestellt werden. Infrastrukturen, die den aktuellen Anforderungen der Eisenbahnplanung (Sicherheit, Leistungsfähigkeit) entsprachen, waren jeweils durch das Land mitzufinanzieren.

Es bestehen mittlerweile keine Ansprüche mehr, um Wiederinbetriebnahme bzw. -aufbau von Strecken, die vor 1961 bestanden, aus Bundesmitteln („Lückenschlussprogramm“) zu finanzieren. Das Programm lief 2009 aus. Es bleibt aber weiterhin möglich, noch nicht realisierte Lückenschlüsse zu einem späteren Zeitpunkt aus den allgemeinen Förderprogrammen (z.B. GVFG-Bundesprogramm) anteilig auch mit Bundesmitteln zu finanzieren, wenn die jeweiligen Förderkriterien erfüllt werden.

Für eine Reaktivierung der Potsdamer Stammbahnstrecke müssen zuerst verschiedene Betrachtungen zum Nachweis einer wirtschaftlich herstellbaren Strecke geführt werden, anschließend finanzielle Lösungen gefunden und das Planungsrecht hergestellt werden. Erst im Anschluss kann mit einem Bau begonnen werden. Die Stammbahn wird derzeit im

Rahmen der Fortschreibung des StEP Verkehr hinsichtlich ihres Beitrags für die Anforderungen der Wachsenden Stadt überprüft. Des Weiteren wurden 2016 im Rahmen der Stadtumlanduntersuchungen des VBB und der Länder zum Schienenpersonennahverkehr in der Region grundsätzliche Handlungsoptionen – aus Sicht betrieblicher und angebotsseitiger Optimierung – beleuchtet und bewertet, um darauf aufbauend Priorisierungen für künftige Schwerpunktsetzungen abzuleiten. Basierend auf diesen Betrachtungen und Abstimmungen mit Brandenburg kann entschieden werden, welche vertiefenden Untersuchungen u.a. für die Potsdamer Stammbahn sinnvoll und notwendig sind (s. Vereinbarung i2030 mit Brandenburg und der DB AG).

Zur langfristigen Verbesserung des Regionalverkehrs der Hauptstadtregion und insbesondere zur Verbesserung der Pendlersituation im länderüberschreitenden Verkehr wurde am 4. Oktober 2017 zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg mit der Deutschen Bahn eine Rahmenvereinbarung „Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ (kurz Vereinbarung i2030) abgeschlossen. Ziel dieser Vereinbarung ist die prioritäre Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Region durch gezielte Planung und Vorbereitung von Infrastrukturprojekten in acht länderübergreifenden Korridoren einschließlich der Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung des Berliner S-Bahn-Netzes. Die Projektliste umfasst die folgenden Projekte:

- Korridor Berlin-Spandau-Nauen
- Korridor Potsdamer Stammbahn
- Korridor PrignitzExpress/Velten
- Korridor Nordbahn/Heidekrautbahn
- Korridor RE1
- Korridor Berlin-Dresden/Rangsdorf
- Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahnnetz
- Korridor Berlin-Cottbus/Bahnhof Königs Wusterhausen

Die Länder Berlin und Brandenburg werden dafür die nötigen Planungsmittel – im Rahmen der haushaltsrechtlichen Rahmenbedingungen – vorfinanzieren. Für die Finanzierung der späteren Umsetzung der Vorhaben ist beabsichtigt, Fördermittel des Bundes und der EU einzuwerben.

In einem ersten Schritt werden in der ersten Sitzung des Lenkungskreises am 29. November 2017 Verfahren definiert, konkrete Maßnahmen zur vertiefenden Betrachtung festgelegt sowie die nächsten Schritte abgestimmt und auf Grundlage von erarbeiteten Projektblättern Prioritäten beschlossen. Die konkreten Details der Finanzierung werden in Finanzierungsvereinbarungen für die Einzelvorhaben festgelegt und sind abhängig von der konkreten Ausgestaltung der Vorhaben. Es wird eingeschätzt, dass in 2018 ca. 5,0 Mio. €, in 2019 ca. 8,5 Mio. € und in den Folgejahren ca. 10 Mio € p.a. für die Planungsvereinbarungen benötigt werden. Diese Mittel konnten im Entwurf des Doppelhaushaltsplans 2018/2019 nicht mehr berücksichtigt werden und müssen im Titel 0730/68235 zusätzlich bereitgestellt werden.

Bericht 15

Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr und für den Straßenbau

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
IV A

26.10.2017

☎ 9025 1650

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 54220 - Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr -

Titel 54223 - Vorbereitungskosten für den Straßenbau -

Folgendes beschlossen:

SenUVK

wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 54220 und zum Titel 54223 zu berichten, wie sich der Individual-Verkehr, insbesondere bezogen auf das Fahrzeugaufkommen, entwickelt, wenn die geplante Verlängerung der Straßenbahn Leipziger Straße entlang Potsdamer Straße fertig gestellt ist und ob es ein Konzept zur Verkehrssteuerung gibt.

(einvernehmlich; auf Antrag CDU)

Hierzu wird berichtet:

Solche Betrachtungen sind Bestandteil der Untersuchungen, die für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen und auch für die Erörterungen mit den Betroffenen und Trägern öffentlicher Belange zu erarbeiten sind. Für die Vorbereitung einer Entscheidung wurden seinerzeit erste Betrachtungen angestellt. Es ist zu berücksichtigen, dass sich

- a) mit der Durchbindung der Axel-Springer-Straße erste Änderungen im Aufkommen ergeben haben,
- b) mit einem neuen Angebot im ÖPNV auch modale Verlagerungen zu erwarten sind,
- c) die Überlegungen zur Neugestaltung des Straßenzuges Unter den Linden einzubeziehen sind und
- c) Detailfragen für das Vorhaben im Rahmen der Detaillierung als lösbar erschienen.

Für die Straßenbahn-Verbindung Alexanderplatz – Kulturforum wird die hierfür notwendige Vorplanung in 2018/2019 überarbeitet. Hierzu werden verschiedene Varianten für eine Verkehrsführung von Kfz-, Straßenbahn, Rad- und Fußverkehr im engeren Abschnitt der Leipziger Straße erarbeitet. Qualifizierte Aussagen zur Entwicklung des Kfz-Verkehrs und Konzepte zur Verkehrssteuerung können erst dann im Detail getroffen werden. Die Zeitpläne zur weiteren Bearbeitung des Projektes werden zurzeit abgestimmt.

Bericht 16

Ersatz von Ausgaben - VBB Bus&Bahn-Begleitervice

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
IV C 22

01.11.2017

 9025-1636

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0730 – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Verkehr –

Titel 67101 – Ersatz von Ausgaben

Folgendes beschlossen:

SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 67101 zum VBB-Begleitervice zu berichten, wie sich die aktuelle Finanzierungsstruktur darstellt, insbesondere welche Akteure neben dem Land Berlin, welchen Beitrag leisten.

(einvernehmlich; auf Antrag LINKE)

Hierzu wird berichtet:

Der VBB Bus&Bahn-Begleitervice wendet sich an Menschen, die wegen einer Mobilitäts einschränkung in der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs beeinträchtigt sind, oder sich aufgrund ihres Alters, oder unterschiedlichster Gründe im öffentlichen Raum unsicher fühlen. Hauptnutzergruppen sind Bürgerinnen und Bürger die auf den Rollstuhl bzw. den Rollator oder eine Gehhilfe angewiesen sind, sowie blinde und seingeschränkte Bürgerinnen und Bürger. 75 % der Nutzerinnen und Nutzer sind 50+, die übrigen Kunden verteilen sich auf die Altersgruppe 6 bis 50 Jahre.

Gleichzeitig wird Langzeitarbeitslosen durch die Mitarbeit im Begleitervice eine befristete berufliche und auch soziale Perspektive geboten. Die nach einer Tätigkeit im VBB Begleitervice anschließende Vermittlungsquote in den 1. Arbeitsmarkt liegt aktuell bei 30 %. Darüber hinaus werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Begleitungen im öffentlichen Raum als sozial sehr präsent wahrgenommen und leisten damit auch einen Beitrag für ein soziales Miteinander im Berliner Nahverkehr.

Von 2014-2017 hat SenStadt (neu: SenUVK) lediglich einen Sachkostenzuschuss für den VBB-Begleitervice in Höhe von 30.000€uro zuzügl. MwSt. geleistet. Zu den Sachkosten zählten die Dienstbekleidung der Mitarbeiterinnen des Begleitervices, Mobilfunkkommunikation, sowie die Ausstattung des Servicebüros und die Kundeninformation.

Die Finanzierung des Dienstes erfolgt überwiegend aus Mitteln der Bundesagentur für Arbeit. Diese umfasst 75 % der Lohnkosten (Förderung von Arbeitsverhältnissen (FAV) nach § 16 e SGBII) des Begleitpersonals.

Die Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales (SenIAS) beteiligt sich im Rahmen einer Projektförderung an der Finanzierung der FAV-Stellen (Kapitel 1140, Titel 68356) und schafft damit die Finanzierungsvoraussetzung für die Beschäftigung von monatlich durchschnittlich 85-100 Fahrtenbegleitdienstmitarbeiterinnen und –mitarbeitern,

Darüber hinaus wird ein kontinuierliches Auftrags- und Einsatzmanagement benötigt, das vom VBB über ein Servicebüro u.a. mit fünf zusätzlichen dauerhaften Stellen sichergestellt werden soll. Die im Doppelhaushaltsplan 2018/2019 beim Titel 67101 veranschlagten Ausgaben sind von SenUVK zur Erstattung der spezifischen Aufwendungen des VBB vorgesehen (Personal-, Sachkosten für Servicemanagement, fünf Vollzeitmitarbeiter sowie Betriebskosten Servicebüro)

Ohne diese Finanzierung ist der Service von wechselnden Förder- und Finanzierungsinstrumenten abhängig, was in der Vergangenheit bereits mehrfach zu erheblichen Einschränkungen des Services geführt hat. Dieses Risiko soll für die Zukunft abgewendet werden

Bericht 17

Zuschüsse Radverkehrsprojekte / VELO GmbH Förderung eines öffentlichen Leihfahrrad-Systems

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
IV A / IV B

27.10.2017

☎ 9025 1575

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0730 – Verkehr –

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

Titel 68229 - Zuschuss an die VELO GmbH -

Titel 68353 - Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrrad-Systems -

Folgendes beschlossen:

SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 68228, 68229 und zum Titel 68353 eine detaillierte Auflistung der geplanten Fahrradhighways aufzuliefern. Zudem wird darum gebeten, zu berichten, wie entschieden wird, wie viele Fahrradabstellanlagen jeder Bezirk erhält.

Zum Themenkomplex Fahrradstationen wird um einen Bericht gebeten, der erläutert, wie diese geplant werden, wer sie betreibt, wie sie finanziert werden, wie sie gefördert werden, wo die Fahrradstationen geplant sind und nach welchen Kriterien bei Entleihung, Verkauf und Wartung der Fahrräder vorgegangen wird.

Weiter wird darum gebeten, einen Bericht aufzuliefern, der erläutert, welche Planungen bestehen, Bike- und Car-Sharing auch in den Außenbezirken zu fördern.

(einvernehmlich; auf Antrag CDU)

Hierzu wird berichtet:

Mit der Veröffentlichung der Kurzfassung zum Endbericht der Potenzialuntersuchung zu Radschnellverbindungen in Berlin hat die SenUVK eine Priorisierung festgelegt, für welche Trassenkorridore in den kommenden Jahren weitere Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt werden. Bei einer Machbarkeitsuntersuchung werden Entwurfsvorschläge für rechtlich, planrechtlich und verkehrstechnisch machbare Routenverläufe innerhalb der Trassenkorridore präzisiert sowie die entsprechenden Kosten für die Umsetzung abgeschätzt und Handlungsempfehlungen für das weitere Vorgehen formuliert. Für die 12 potenziellen Trassenkorridore wurden dann insgesamt acht (zusammengefasste) Bearbeitungsprioritäten für die weiteren Machbarkeitsstudien festgelegt (siehe hierzu auch Bericht 9).

Die Senatsverwaltung forderte die Bezirke mit Schreiben vom 29.05.2017 auf, ihre Mittelbedarfe für den Bau von Fahrradabstellanlagen auf öffentlichen Flächen zu melden. Die Bereit-

stellung dieser Mittel erfolgte im Rahmen der auftragsweisen Bewirtschaftung aus dem Radverkehrsinfrastrukturprogramm des Senats (Kapitel 0730, Titel 521 08).

Folgende Bezirke meldeten Maßnahmen an:

- Charlottenburg-Wilmersdorf,
- Friedrichshain-Kreuzberg,
- Lichtenberg,
- Marzahn-Hellersdorf,
- Neukölln, Spandau,
- Steglitz-Zehlendorf und
- Tempelhof-Schöneberg.

Im Jahr 2017 wurden Mittel in Höhe von rd. 530.000 € für 3.183 Fahrradstellplätze bewilligt. Aufgrund der Umstände, dass

1. der Bau von Fahrradabstellplätzen in der Zuständigkeit der Bezirke liegt und
2. für die angemeldeten Fahrradabstellanlagen ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden konnten,

erübrigte sich bisher eine Entscheidung, die Mittel für Fahrradabstellanlagen pro Bezirk zu begrenzen.

Der Senat hat sich das Ziel gesetzt, im Land Berlin die Radverkehrsinfrastruktur (einschließlich Fahrradparken) auszubauen. Auch damit dieses Ziel erreicht wird, wurde die infraVelo GmbH, eine Entwicklungsgesellschaft des Landes Berlin, gegründet. Die Gesellschaft soll in Absprache mit dem Land Berlin und den Bezirken – bei Planung, Bau, Betrieb, Unterhaltung der gesicherten Fahrradabstellanlagen (Fahrradparkhäuser, Fahrradstationen, Sammelschließanlagen und Fahrradboxen) und Fahrradstationen mitwirken.

Die Gesellschaft soll noch in diesem Jahr eine stadtweite Suche nach geeigneten Flächen (in Absprache mit den Bezirken, der Deutschen Bahn und der BVG) zunächst an Stationen des ÖPNV durchführen.

Derzeit laufen die Abstimmungen mit der infraVelo GmbH zu den vorgenannten Themen. (siehe hierzu auch Bericht 9).

Das öffentliche Fahrradverleihsystem ging operativ am 5. Mai 2017 in Betrieb. Seitdem entwickelt sich sowohl die Anzahl der Fahrten, als auch die der Nutzenden konstant positiv. Das Stationsnetz wird weiter ausgedehnt. Der Fokus liegt vertragsgemäß vorerst auf der Erstellung eines dichten Systems innerhalb des Kerngebiets (S-Bahn-Ring).

Prinzipiell ist eine Ausweitung des Betriebsgebiets außerhalb des S-Bahn-Rings möglich, das wird auch seitens des Senats und der Bezirke explizit gewünscht. Operativ hat eine solche Ausdehnung jedoch Einfluss auf die vertraglich festgelegten Service- und Qualitätsparameter. Hier obliegt es auch dem Betreiber des öffentlichen Leihfahrradsystems zu prüfen, ob eine Ausdehnung des Gebiets für ihn vor dem Hintergrund der Qualitätsstandards wirtschaftlich möglich ist.

Erweiterungen sind daher im Einzelfall zwischen dem Betreiber (nextbike GmbH), dem Land Berlin sowie den jeweiligen Bezirksämtern für die Erteilung der entsprechenden Sondernutzungserlaubnis abzustimmen. Abstimmungen laufen bereits.

Carsharing-Angebote in der Stadt ergeben sich aus (Markteintritts-)Entscheidungen von privaten Unternehmen. Hierbei liegt der Fokus meist auf der inneren Stadt bzw. auf verdichten Gründerzeitquartieren, weil hier eine ausreichend hohe Nachfrage erwartet wird, um ein wirtschaftlich tragfähiges System zu erhalten.

Für alle neu in den Markt eintretenden Systeme (weitere öffentliche Leihfahrradsysteme, Carsharing/carpooling) wird in den Abstimmungen mit den Unternehmen versucht, eine besondere Berücksichtigung der äußeren Stadt zu erreichen.

Bericht 18

Zuschuss zur Deckung des Betriebsverlustes des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg GmbH

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
IV C 23

26.10.2017

☎ 9025-1636

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0730 – Verkehr –

Titel 68365 - Zuschuss zur Deckung des Betriebsverlustes des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg GmbH -

Folgendes beschlossen:

SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 68365 zu berichten, wie der aktuelle Diskussionsstand der Senatsverwaltung mit dem VBB bezüglich der Verbesserung beziehungsweise Ausweitung der Angebote zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für Pendler aus dem Umland Berlins ist, insbesondere an verkehrstechnisch problematischen Orten.

(einvernehmlich; auf Antrag CDU)

SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 68365 zu berichten, warum die Ansätze für 2018/2019 erhöht wurden und ob mit den erhöhten Mitteln auch neue Stellen beim VBB finanziert werden. Falls ja, wird zudem darum gebeten, zu erläutern, wie viele Stellen es sind und mit welchen Aufgaben sie betreut sind.

(einvernehmlich; auf Antrag SPD)

Hierzu wird berichtet:

Zum Berichtsauftrag der Fraktion der CDU:

Vorbemerkung:

Das Thema betrifft insbesondere den Bahn-Regionalverkehr und wäre insofern dem Titel 54080 zuzuordnen.

Der gegenwärtige Abstimmungsstand mit dem VBB und dem Land Brandenburg hinsichtlich Maßnahmen zur Verbesserung bzw. Ausweitung des Angebots betrifft insbesondere die Konzeption des Netzes Elbe-Spree (NES), das im Jahr 2022 in Betrieb gehen und rund die Hälfte der Zugkilometer-Leistungen in Berlin und Brandenburg umfassen wird. Mit dessen Neuaußschreibung werden eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt werden. Da die Ausweitung von Bestellungen weitgehend an die Neuaußschreibung von Verkehrsleistungen und der Infrastruktur gebunden ist, wird es bis zur Inbetriebnahme von NES eine Reihe von kleineren, kurzfristigen Maßnahmen geben. Zur langfristigen Netzentwicklung sind darüber hinaus eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen geplant.

Um **kurzfristige Bedarfe für Pendlerverkehre** bereits in den laufenden Verkehrsverträgen durch Kapazitätsausweitungen umsetzen zu können, werden derzeit Gespräche mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) geführt. Diese Maßnahmen sind vom Umfang her aber insbesondere durch vertragliche, finanzielle und infrastrukturelle Faktoren begrenzt. Ergebnisse der Gespräche sollen bis Jahresende vorliegen.

Im Rahmen des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur stehen bereits folgende Angebotsverbesserungen fest:

- Neuer Regionalbahnsteig in Berlin Ostkreuz: Bessere Verknüpfung zwischen Regionalverkehr und S-Bahn ab Dezember 2017
- Neuer Regionalbahnsteig in Berlin-Mahlsdorf ab Dezember 2017
- Kostrzyn – Seelow – Müncheberg – Strausberg – Berlin: Verlängerung der Züge der Ostbahn von Lichtenberg bis Ostkreuz (RB26) ab Dezember 2018
- Einführung zusätzlicher Flughafen-Express-Züge (FEX) zwischen Berlin Hbf und Flughafen BER im Halbstundentakt ab Inbetriebnahme des Flughafens BER

Die Bestellung der Verkehrsleistungen im Jahresfahrplan wird im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg durch die VBB GmbH vorgenommen.

Im Rahmen des **Vergabeverfahrens Elbe-Spree** (folgt dem Netz Stadtbahn nach) sind in Abstimmung mit dem VBB und dem Land Brandenburg die folgenden Angebotsausweitungen im Regionalverkehr ab Dezember 2022 vorgesehen:

- Nauen – Falkensee – Berlin:
Ausweitung auf 4 Züge pro Stunde (RE2, RE8, RB10 und RB14)
- Frankfurt (Oder) – Fürstenwalde – Berlin:
Ausweitung auf 3 Züge pro Stunde in der Hauptverkehrszeit (RE1)
- Brandenburg (Havel) – Potsdam – Berlin:
Ausweitung auf 3 Züge pro Stunde in der Hauptverkehrszeit (RE1)
- Lübbenau – Königs Wusterhausen – Berlin:
Ausweitung auf 3 Züge pro Stunde in der Hauptverkehrszeit (RE2 und RE7)
- Bad Belzig – Michendorf – Berlin: 2 Züge pro Stunde (RE7)
- Potsdam – Golm – Elstal – Berlin-Spandau – Berlin Gesundbrunnen:
neue Direktverbindung (RB21)
- Oranienburg – Lichtenberg – Ostkreuz – Flughafen BER:
zusätzliche Linie zur Verbesserung der Flughafenanbindung (RB32)
- Ludwigsfelde – Flughafen BER:
zusätzliche Linie zur Verbesserung der Flughafenanbindung (RB24)
- Finsterwalde – Berlin: neue Direktverbindung (RE8)
- Zossen – Rangsdorf – Berlin Südkreuz – Berlin Hbf:
Ausweitung auf 2 Züge pro Stunde ab Inbetriebnahme der Dresdner Bahn in Berlin
- Flughafen BER – Berlin Südkreuz – Berlin Hbf: Flughafen-Express (FEX) im Viertelstundentakt mit nur noch 20 Minuten Fahrzeit ab Inbetriebnahme der Dresdner Bahn in Berlin

Das Vergabeverfahren Elbe-Spree wird federführend für alle vier beteiligten Bundesländer durch die VBB GmbH durchgeführt.

Die Angebotsausweitungen stoßen auf einigen Strecken an die Grenzen der vorhandenen Infrastruktur. Daher ist auch die **Infrastruktur** in den kommenden Jahren weiterzuentwi-

ckeln. Dazu haben die Länder Brandenburg und Berlin sowie die Deutsche Bahn AG eine Rahmenvereinbarung zum Entwicklungskonzept i2030 unterzeichnet, um den Ausbau der Infrastruktur in acht Korridoren voran zu bringen:

- Berlin-Spandau – Nauen
- Potsdamer Stammbahn
- Prignitz Express/Velten
- RE1: Brandenburg (Havel) – Frankfurt (Oder)
- Nordbahn/Heidekrautbahn
- Dresdner Bahn/Rangsdorf
- Berlin – Cottbus/Bahnhof Königs Wusterhausen
- Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahnnetz

Die VBB GmbH koordiniert im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg gegenüber der DB AG, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Bund die Wahrung der Interessen beider Länder und fungiert als Geschäftsstelle des Lenkungskreises.

Zum Berichtsauftrag der Fraktion der SPD:

Die Erhöhung der Gesellschafterbeiträge ist auf zwei Faktoren zurückzuführen: zum einen auf allgemeine Kostensteigerungen und zum anderen auf zusätzliche bzw. komplexer gewordene Aufgabenstellungen. Dabei finanzieren alle Gesellschafter den Mehraufwand anteilig nach dem Satzungsgemäßen Schlüssel (40% Land Berlin; 40% Land Brandenburg; 20% Brandenburger Kreise).

Im Einzelnen:

1. Allgemeine Kostensteigerungen:

Die Aufwendungen erhöhen sich infolge inflationsbedingter Kostensteigerungen, die nach vier Jahren ohne Erhöhung nicht länger durch Synergie- und Einspareffekte ausgeglichen werden können. Dazu gehören auch die tarifvertraglich bedingten Lohnkostensteigerungen.

2. Aufgabenerweiterungen:

Der Stellenplan des VBB enthält ab 2018 drei zusätzliche Stellen im klassischen Bereich (Einnahmenaufteilung, Tarif, Fahrgastinformation).

Wie bereits der im Jahr 2014 erstellte und dem Hauptausschuss vorgelegte Bericht (rote Nr. 1617 vom 11.09.2014) zur aufgabekritischen Evaluation im VBB vermittelt, stehen insbesondere die zusätzlichen Stellen im Bereich Tarif und Einnahmenaufteilung schon seit längerer Zeit im Fokus mit der Zielsetzung, die Weiterentwicklung des VBB-Tarifes gerade an moderne Vertriebsbedingungen anzupassen sowie in der Einnahmenaufteilung die komplexen Prozesse rund um die Erhebungs-, Berechnungs- und Abstimmungsprozesse zuverlässig und beschleunigt abwickeln zu können. Aufgrund der zunehmenden Digitalisierung gerade im Bereich der Fahrgastinformation sind die Aufgaben, die die VBB GmbH auf der Regieebene dazu wahrnimmt, umfangreicher und komplexer geworden; ebenfalls steigen die Ansprüche an die „Update-Fähigkeit“ der Fahrgastinformationssysteme in der Hauptstadtreigon kontinuierlich weiter.

Bei folgenden Themen ergibt sich ein Mehrbedarf:

- Kommunikation: Mehrbedarf resultiert hier aus der erforderlichen, stärkeren digitalen Kommunikation in der Öffentlichkeitsarbeit (z. B. via Twitter und Facebook), die als

wesentlicher Baustein digital eine große Reichweite besitzt und nutzergerecht ist. Auf diese Weise werden neue Zielgruppen erreicht, indem eine ganzheitliche Darstellung des ÖPNV in der Region erfolgt und einzelne Angebote der Verkehrsunternehmen miteinander vernetzt werden.

- Fahrgastinformation: Ein steigender Aufwand ergibt sich für den laufenden Betrieb der VBB-Fahrinfo infolge der immer komplexeren Datenstrukturen (gerade bei der Berücksichtigung der Echtzeitdaten) und der in diesem Zusammenhang notwendigen Software- und Hardwareanpassungen. Hier sind nicht nur die grundsätzliche Update-fähigkeit von Soft- und Hardware gefordert, sondern insbesondere auch die Erhöhung von Stabilität und Zuverlässigkeit sowie insbesondere der Systemsicherheit und der Schutz vor Missbrauch und „Angriffen“. Dieses Thema wird derzeit auch bundespoltisch in der ÖPNV-Branche intensiv diskutiert.
- Open Data: Die VBB-Fahrplandaten stehen dritten Partnern als offene Daten (Open Data) zur Verfügung, die die VBB-Mobilitätsinformationen in ihre Informationsangebote integrieren und auf diese Weise neue Kundengruppen für den ÖPNV erreichen, damit diese eine Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV treffen. Wesentlich mehr Kooperationen, eine intensivere Vernetzung z. B. auch mit Daten der DB, aber auch die höhere Komplexität der Echtzeitdaten, die zukünftig als Verkehrsprognosen die Digitalisierung des ÖPNV erheblich weiter voran bringen werden, bedeuten für die VBB GmbH konkret höhere Aufwendungen sowohl personell als auch für die Be-triebskosten der Systeme.
- Tarif/Vertrieb: Der Mehrbedarf erwächst insbesondere aus erforderlichen externen Analysen zum VBB-Tarif, die seine Zukunftsfähigkeit sicherstellen sollen: Hierzu zählen neben der Überprüfung weiterer Ticketanpassungen und Tarifkorrekturen insbe sondere die Fragestellungen rund um einen möglichen elektronischen Tarif, wie ihn derzeit die anderen vier großen Verkehrsverbünde in Deutschland pilotieren bzw. einführen. Ein weiterer Teil des Mehrbedarfes resultiert aus dem Betrieb der beim VBB angesiedelten „regionalen Vermittlungsstelle“ (PRION), über die einheitliche Daten zur elektronischen Kontrolle der VBB-fahrCard zentral bereitgestellt werden.
- Einnahmeaufteilung: Beschleunigung der Abrechnungsverfahren.
- Planung: Der Mehrbedarf ergibt sich aus der Konzeption der Zu- und Abbringerver-kehre des übrigen ÖPNV im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes 2030, das die zukünftige Angebotskonzeption für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) analysiert hat. Ziel ist die enge Verknüpfung zwischen den Angeboten des SPPN und übrigen ÖPNV vor Ort, um die gute Anbindung jenseits der Schienenkorridore zu gewährleisten. Dies betrifft gerade die zukünftigen Verdichtungsräume und die intensiven Abstim-mungen über neue bzw. alternative Angebote sowohl mit den VBB-Gesellschaftern als auch den Verkehrsunternehmen.

Bericht 19

Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
IV C 33

27.10.2017

 9025 1623

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0730 - Verkehr -

Titel 72005 - Umbau und Kapazitätserweiterung des Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) -

Folgendes beschlossen:

SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Bericht 53 der Sammelvorlage 0770 zu berichten, ob es Möglichkeiten gibt, Abfahrten von Omnibussen außerhalb des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) zu reglementieren oder welche Maßnahmen für eine Reglementierung nötig wären.

Des Weiteren wird darum gebeten, zu berichten, ob die Senatsverwaltung Optimierungspotential bei der Schaffung zusätzlicher Ladenflächen am ZOB sieht, wie Ertüchtigung von Gebäuden oder Nutzung ungenutzter Flächen, insbesondere im Hinblick auf die Inanspruchnahmen von GRW-Mitteln.

(einvernehmlich; auf Antrag SPD)

Zudem wird darum gebeten, die Mehrkosten nach den Kriterien Unabweisbar und Änderung des Bedarfsprogramms aufzulisten.

(einvernehmlich; auf Antrag Linke)

Sofern es eine Änderung des Bedarfsprogramms zum ZOB gibt, wird darum gebeten, die Vorlage zur Entsperrung dem Hauptausschuss vorzulegen.

(einvernehmlich; auf Antrag SPD)

Weiter wird gebeten, dem Hauptausschuss unaufgefordert zu berichten, sollte es Neuentwicklungen zu einem Standort im Ostteil geben.

(einvernehmlich; auf Vorschlag Vorsitzender)

Hierzu wird berichtet:

Reglementierung von Busabfahrten außerhalb des ZOB

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eröffnet für eine Konzentration der Fernbushaltestellen auf den ZOB bzw. das Verbot von Fernbushaltestellen außerhalb des ZOB keine ernsthaften Möglichkeiten mehr. Nur das Anfahren einzelner Haltestellen kann aus Gründen der Verkehrssicherheit verboten werden.

Im Einzelnen:

- Vor der Liberalisierung des Fernbusverkehrs zum 01.01.2013 hatte das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) auf Weisung der Senatsverwaltung sämtliche Linien im Fernbusverkehr nur mit dem Haltepunkt ZOB genehmigt; andere Haltepunkte sollten nur bei Bedarf zusätzlich genehmigt werden. Argumentiert wurde mit der verkehrspolitischen Planung des Landes Berlin, den ZOB als zentrale Haltestelle für alle Linienverkehre vorzusehen und dem darin liegenden öffentlichen Verkehrsinteresse.
- Das ist seit der entsprechenden PBefG-Novelle nicht mehr möglich. Für den Personenfernverkehr gelten die entsprechenden Versagungsgründe entgegenstehender öffentlicher Verkehrsinteressen nicht mehr (§ 13 Abs. 2 Satz 2 PBefG). Fernbuslinienverkehr kann daher nur noch nach § 13 Abs. 2 Nr. 1 PBefG versagt werden, wenn der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen. Das ist etwa der Fall, wenn das Gefälle der Straße, ihre Kurvenführung, die gewichtsmäßige Belastbarkeit oder die Breite der Fahrbahn für den vorgesehenen Verkehrszauber ungeeignet sind. Auch ohne das Vorliegen solcher Merkmale kann allein eine bereits bestehende Verkehrsbelastung der Straße Anlass geben, die Genehmigung zu versagen, wenn die Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit führen würde.
- Es besteht auch keine Möglichkeit, auf Haltestellen Einfluss zu nehmen. Nach § 40 PBefG muss der Fahrplan die Führung der Linie, ihren Ausgangs- und Endpunkt sowie die Haltestellen und Fahrzeichen enthalten. Der Fahrplan bedarf der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Auf Erteilung dieser Zustimmung besteht allerdings ein Rechtsanspruch, sofern kein Versagungsgrund nach § 13 Abs. 2 Nr. 1 PBefG vorliegt. Damit sind auch im Rahmen der Zustimmung zum Fahrplan nur Gründe der Verkehrssicherheit oder der Bauzustand der Straße entscheidungserheblich.

Ergebnis: Eine rechtliche Verpflichtung der Unternehmer von Fernbuslinien, den ZOB anzufahren ist seit der Fernbusliberalisierung nicht mehr möglich. Es ist jedoch möglich, einzelne Haltestellen aus Gründen der Verkehrssicherheit zu untersagen.

Optimierungspotenzial für zusätzliche Ladenflächen am ZOB

Die Internationale Omnibusbahnhof Betreibergesellschaft mbH (IOB), eine 100%ige Tochtergesellschaft der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), ist seit 2001 mit dem Betrieb des ZOB beauftragt. Die IOB erwirtschaftet ihre Einnahmen u.a. durch die Vermietung und Verpachtung der Gebäude und Flächen auf dem Gelände des ZOB.

Auf Grundlage der aktuellen Planung zum Umbau und zur Kapazitätserweiterung des ZOB ergeben sich weitere Potenziale für zusätzliche Vermarktungsflächen auf dem ZOB-Grundstück unter Beachtung der GRW-Förderkriterien (hier: Mittelabfluss bis spätestens 06/2022) nur durch die Erweiterung des geplanten Neubaus des Hauses AC um ein erstes Obergeschoss unter Beachtung der erforderlichen Abstandsflächen zum Hotel Ibis (aktuell nur KG und EG). Diese Maßnahme wäre auch noch auf Basis des festgesetzten Bebauungsplans VII-100 vom 06.09.1965 realisierbar.

Für darüber hinaus gehende Erweiterungsmaßnahmen liegen aktuell die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen nicht vor.

Umnutzungen im Bereich der Pachtflächen der ARAL-Tankstelle, der Cosy-Waschanlage sowie der CEP-Station sind erst nach Auslaufen der aktuellen Pachtverträge und nach Abschluss der aktuellen Baumaßnahme vorstellbar.

Mehrkosten

Gegenüber den genehmigten Bauplanungsunterlagen haben sich bisher unabweisbare Mehrkosten in Höhe von 8,5 Mio. € aufgrund von bauablaufbedingten/bautechnischen Abweichungen sowie durch Abweichungen nach § 24 Abs. 5 LHO ergeben (s. Anlage)

Die weiteren Abweichungen nach § 24 Abs. 5 LHO können noch nicht abschließend beziffert werden, sollen aber im Rahmen der im Entwurf des DHH 2018/2019 veranschlagten geschätzten Gesamtkosten von höchstens 29,9 Mio. € bleiben.

1. Mehrkosten aufgrund von bauablaufbedingten/bautechnischen Abweichungen

1.1 Gestiegene Anzahl der BE-Flächen und Provisorien

Da die gesamte Baumaßnahme unter Aufrechterhaltung des laufenden Busbetriebes durchgeführt wird, mussten in Abstimmung mit dem Betrieb die Bauabschnitte von 2 auf 4 erweitert werden, um den von den Busunternehmen mit dem Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) abgestimmten Fahrplan jederzeit einhalten zu können.

Die Erhöhung der Bauabschnitte im Bereich der Verkehrsanlagen von 2 auf 4, einschließlich der Rückstellung der Ein- und Ausfahrt Messedamm, bedingt mehr Provisorien zur Gewährleistung der Sicherheit für Betrieb und Fahrgäste sowie für den Baubetrieb. Absperrvorrichtungen, Fußgängerführungen, provisorische Rampen müssen wiederholt hergestellt und versetzt werden. Die Fertigstellung der Leitstelle im Haus B wurde in den 2. Bauabschnitt versetzt, so dass die bis dahin bereits in Betrieb genommene Verkehrsanlage zusätzlich provisorisch mit einem Fahrgastinformationssystem bestückt werden muss.

Die fachtechnische Ausführung im Bereich der Fahrbahn muss zunächst mittels eines Provisoriums in die Bauphase 1 angebunden werden. Erst im Zuge der Bauphase 2a, 2b und 2c kann sukzessive der endgültige Umschluss für die gesamte Fahrbahn abgeschlossen werden.

1.2 Haltestellenprovisorien Soorstraße

Die Anzahl der zur Verfügung stehenden Bushaltestellen während der Baumaßnahmen sind für die vom LABO genehmigten Fahrpläne nicht ausreichend. Deshalb müssen im Bereich der Soorstraße vier provisorische Bushaltestellen (nur für Ankünfte) hergestellt werden.

1.3 Optimierung der Fäkalien sammelanlage

Der neue ZOB erhält lt. BPU eine neu entwickelte und patentierte Fäkalien sammelanlage. Die Anlage ist ausschließlich für die Bedürfnisse eines Omnibusbahnhofes im Fernverkehr in Bezug auf Nutzung ohne Personal, Abrechnungswesen und Vollautomatisierung entwickelt worden.

Die Ausschreibung hat zu Kostensteigerungen geführt.

1.4 Haus B – Kellergeschoß + Strangsanierung

Weitere detaillierte Untersuchungen der Bausubstanz des Kellergeschosses ergaben, dass die Kellerwände nicht die in den Bestandsunterlagen ausgewiesene Tragfähigkeit besitzen. Eine Ertüchtigung erfordert sehr aufwändige Sicherungs-, Aussteifungs- und Verstärkungsmaßnahmen. Deshalb muss ein Teilbereich des Kellergeschosses in Stahlbetonausführung neu errichtet werden. Nur so können alle statischen und bauphysikalischen Anforderungen erfüllt werden.

Der Neubau des Teilkellers erfordert die teilweise Erneuerung und Ergänzung der Medienanschlüsse. Die Überprüfung der Substanz der bestehenden Medienstränge ergab weiter die Erforderlichkeit einer zusätzlichen Strangsanierung.

1.5 Provisorium für Haus A+C

In den Häusern A und C befinden sich derzeit die Wartebereiche, ein Kiosk und die WC-Anlagen für die Fahrgäste sowie Flächen für die Busanbieter.

Während der Bauzeit des Neubaus des Hauses AC (ca. 2019 bis 2021) müssen jetzt Ersatzflächen errichtet und vorgehalten werden.

Die Flächen für die Aufstellung von Modulcontainern sind im Bereich zwischen dem Hotel Ibis und Haus B geplant.

1.6 Metall- und Stahlbauarbeiten Dächer der Haltestellen

Gemäß zwischenzeitlich abgeschlossenem Vergabeverfahren ist eine starke Preissteigerung der Stahlbaupreise zu verzeichnen. Die Baukonjunktur hat sich positiv entwickelt, so dass zudem nur wenige Anbieter an dem Ausschreibungsverfahren teilgenommen hatten. Als Ergebnis des Vorgenannten liegt der günstigste Anbieter rund 21,5 % oberhalb der ursprünglich angesetzten Kosten für das Gewerk Metall- und Stahlbauarbeiten.

1.7 Elektroinstallation - Produktänderung der Grundbeleuchtung

Alle Busbahnsteige werden gemäß BPU mit einer neuen Grundbeleuchtung ausgestattet. Die Anzahl und die Lichtintensität der Beleuchtungskörper wurden auf Basis einer Lichtberechnung ermittelt.

Die Produktion und der Vertrieb der Beleuchtung, die als Grundlage der Kostenermittlung in der BPU hinterlegt wurden, ist mittlerweile eingestellt worden. Gleichwertige Beleuchtungskörper wurden im Zuge der Ausschreibungsphase ermittelt. In der vorgesehenen Preiskategorie sind diese jedoch nicht mehr erhältlich.

Weiter ist trotz des wiederholten, zwischenzeitlich aber abgeschlossenen, Vergabeverfahrens eine starke Preissteigerung zu verzeichnen.

2. Mehrkosten aufgrund von Abweichungen nach § 24 Abs. 5 LHO

2.1 Erneuerung der Gehwegfläche im Außenring anstatt Sanierung

Das umlaufende Bestandsdach im Außenring wird vollständig rückgebaut und bis zur Treppe I erneuert. Die Gehwegflächen müssen gemäß Belag der nebenliegenden Bahnsteige vollflächig erneuert werden.

Hierach erhöhen sich die Pflasterflächen im 1.BA von 1.050 m² auf 1.750 m² und im 2.BA von 1490 m² auf 3751 m².

2.2 Elektroinstallation - indirekte Beleuchtung

Nach den Vorgaben der BPU werden die neuen Haltestellen ausschließlich mit einer direkten Grundbeleuchtung ausgestattet.

Die Ergänzung durch indirekte Beleuchtung entlang den Hauptwegen erhöht die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden für die Fußgänger und führt diese im Sinne einer Wegeleitbeleuchtung zeitgleich geradlinig entlang des Gehwegs zu den einzelnen Bahnsteigen.

2.3. Haus B Fassade

Die Fassade des Gebäudes war als Kombination aus Putz- und Vorhangsfassade geplant. Aufgrund des Neubaus der Häuser A und C wurde ein einheitliches Fassadenkonzept für alle Gebäude des ZOB entwickelt und somit wird ein strukturiertes Erscheinungsbild sichergestellt.

Der Sockelbereich wird mit einer Graffiti resistenten sowie weitest gehenden Scratching beständigen Keramik verkleidet, die oberen Geschosse erhalten eine Fassade aus einer aufgesetzten Aluminium-Glas-Konstruktion.

Aufgrund der positiven Entscheidung zur kompletten Erneuerung der Gehwegüberdachung und deren Finanzierung aus GRW-Fördermitteln entfällt die bisher erforderliche Anpassung an die bestehende Überdachung des Gehweges C und die damit verbundenen Ausgaben.

2.4 Fahrtzielanzeiger - Fahrgastinformationssystem

Die bestehenden Anzeiger sollten bisher wiederverwendet und fehlende Anzeiger in der vorhandenen Struktur ergänzt werden. Das anfällige Softwaresystem sollte hierbei erhalten bleiben.

Gemäß zwischenzeitlich erfolgten Abstimmungen mit den zuständigen Behörden, dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen (LfB) und den Behindertenverbänden (hier v.a. dem ABSV), ist es erforderlich, das Angebot zu erweitern.

Alle Busbahnsteige werden mit digitalen Fahrtzielanzeigern ausgestattet. Diese sind Teil einer multifunktionalen Informations- und Servicesäule, die neben einer integrierten Uhr auch weitere Funktionalitäten erfüllt (akustische Ansagen über Lautsprecher mit Wiederholungsmöglichkeiten, SOS-Ruftasten, akustische oder optische Warnsysteme sowie eine Beschriftung in Brailleschrift). Die Informationen werden mehrsprachig ausgegeben. Die Informations- und Servicesäule wird gestalterisch und farblich hervorgehoben, so dass dem Fahrgast sofortige Orientierung geboten wird.

An das System angebunden ist außerdem die Erfassung der Bus-Verkehre, so dass Echtzeitinformationen sofort abrufbar sind. Der Betriebsablauf wird optimiert, da Verspätungen, Haltestellenwechsel, etc. sofort erfasst und dem Fahrgast frühzeitig mitgeteilt werden können.

Außerdem werden alle Busbahnsteige mit einem Kamerasystem ausgestattet. Anstatt, wie ursprünglich geplant, nur auf die vorhandenen Kameras zurückzugreifen, werden neue und zusätzliche Kameras installiert. Dies erfolgte insbesondere vor dem Hintergrund gesonderter Abstimmungen mit dem Landeskriminalamt (LKA) zur Erhöhung der Sicherheit auf dem ZOB.

Diese Teilleistung wird anteilig im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert.

2.5 Anpassung der Mittelinsel Zufahrt Messedamm

Um die Zufahrt am Messedamm zu erreichen, müssen die aus Richtung des ICC kommenden Busse links abbiegen und kreuzen dabei die Gegenfahrbahnspur. Gemäß den Ergebnissen des Verkehrssicherheitsaudits muss die Mittelinsel auf dem Messedamm baulich gekürzt werden, um die Abbiegespur der Busse zu vergrößern, so dass die Sicherheit beim Abbiegen gewährleistet bleibt.

2.6 Neubau Haus AC incl. Trafo für gesamte Verkehrsanlage

Die aufwändigen Sanierungen der Gebäude A und C stehen aus wirtschaftlicher Sicht in keinem Verhältnis zu dem gewonnenen Nutzen. Die Werthaltigkeit der Gebäude wird nur geringfügig verbessert. Bei der Erweiterung des Gebäudes A verbleiben zeitlich und finanziell nicht kalkulierbare Risiken eines Verhandlungsverfahrens mit dem Eigentümer des Nachbargrundstücks.

Die der Neuen Bauplanungsunterlage (NBPU) zugrundeliegende Planung sieht jetzt die Zusammenlegung der beiden Gebäude in einem eingeschossigen, teilweise unterkellerten Neubau vor. Die Nettoraumfläche (NRF) des Hauses A+C erhöht sich gegenüber dem Bestand um 455m² (von 1.377 m² auf 1.832 m²). Die Anzahl der Sitzplätze für Fahrgäste steigt um 79 Sitzplätze (von 76 auf 155).

In den einzelnen Geschossen ist folgende Nutzung geplant:

Erdgeschoss:

- barrierefreie Erschließung und Verbindung zum Taxistand Masurenallee
- Lobby mit Schaltern der Busanbieter
- Wartebereiche für Fahrgäste
- Food Court
- Servicebereich
- WC-Bereiche mit barrierefreiem WC

Kellergeschoss:

- Haustechnik und Medientrassen
- Bauliche und rechtliche Trennung der Technik von IBIS-Hotel und ZOB
- Erneuerung der Trafoanlage für die gesamte verkehrliche Anlage
- Nebennutzflächen für Nutzer aus dem Erdgeschoss

Diese Teilleistung wird anteilig durch SenWiEnBe im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert.

2.7 Neubau Überdachung Gehweg C

Die vorhandene, massiv und schwerfällig wirkende, Überdachung weist erhebliche Mängel sowie einen hohen Instandsetzungsbedarf aus. Eine Ertüchtigung der Altsubstanz alleine verbessert das Erscheinungsbild nicht. Durch den Neubau Haus AC muss ein Teil der vorhandenen Überdachung rückgebaut werden. Die Aufrechterhaltung der „Restüberdachung“, d.h. Anbindung Alt- an Neuüberdachung und neue Gebäude ist konstruktiv sehr aufwändig.

Das Bestandsdach des Gehwegbereiches C und die neuen Bahnsteigdächer gehen ineinander über. Die Höhen-, Material-, und Gestaltungsunterschiede wären unverkennbar und aus architektonischer Sicht nicht vertretbar.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau ist eine neue, filigrane Gehwegüberdachung konzipiert worden, die sich in das neue Erscheinungsbild integriert. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zu der Bordanlage, kann die neue Tragkonstruktion mit dem vorgeschriebenen Anprallschutz bereits in der Planung berücksichtigt werden.

Es entfallen die bisher geplanten Kosten der Sanierung sowie der Anpassungen an die Bestandsgebäude und die neue Überdachung Bahnsteigdächer.

Diese Teilleistung wird anteilig durch SenWiEnBe im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert.

2.8 Neubau Treppenanlagen II-III

Die Treppenanlagen I bis III sollten instandgesetzt werden. Durch die weiteren Untersuchungen der Bausubstanz wurde die Qualität der Bauteile erheblich schlechter eingestuft, so dass eine Sanierung aufwändig und unwirtschaftlich ist. Die Treppen II und III werden jetzt neu hergestellt, die Treppe I entfällt durch den Neubau Haus AC.

2.9 Schallschutzstützwand Bredtschneiderstraße

Die vorhandene massive Stützwand zwischen der Bredtschneiderstraße und dem ZOB dient der Absicherung des Höhenunterschiedes und sollte nur saniert werden.

Für die Beschallung der verkehrlichen Flächen wurde ein Schallschutzbauauftrag erstellt. Durch die Integration des bisherigen Parkplatzes in die Haltestellenbereiche sind die Busbahnsteige erheblich näher an die Wohnbebauung gerückt. Deshalb wird die Errichtung einer Schallschutzwand empfohlen.

2.10 Baunebenkosten

Ergänzend zu den o. g. Mehrkosten entstehen zusätzliche Planungs-, Bauüberwachungs- und Gutachterleistungen als Baunebenkosten gem. KG 700, die mit ca. 23% der zugehörigen Baukosten zu veranschlagen sind. Hierzu zählen Grund- und besondere Leistungen der Objektplanung, Tragwerksplanung, Fachplanung TGA, zusätzliche Leistungen der Bauüberwachung und des Sicherheits- und Gesundheitskoordinators (SiGeKo), Schadstoffgutachters, Brandschutzgutachters einschl. diverser Prüfsachverständiger, Projektmanagement und – steuerung sowie rechtliche Beratung.

Zusätzlich wird mit 1% gemäß der A-Bau, Richtlinie II 130 a, die Position Kunst am Bau der Kosten erstmals aufgenommen und berücksichtigt.

Abweichung Bedarfsprogramm

Bei dem Projekt ist es zu Abweichungen vom Bedarfsprogramm gekommen. Aufgrund dessen werden aktuell neue Bauplanungsunterlagen (NBPU) erstellt, auf deren Grundlage die Abweichungen incl. Mehrkosten dargestellt werden können. Nach Vorliegen der geprüften NBPU wird unaufgefordert eine Entscheidungsvorlage für den Hauptausschuss eingereicht.

ZOB-Standort im Ostteil

Der Senat geht weiterhin von einer Zunahme des Fernbuslinienverkehrs in den nächsten Jahren aus. Gleichzeitig ist jedoch auch mit einer Konsolidierung der am Markt tätigen Unternehmen zu rechnen, so dass belastbare Prognosen, die zwingende Voraussetzung für die Entscheidung zugunsten eines 2. ZOB-Standortes wären, die zurzeit nicht möglich sind. Daher ist die politische Entscheidung für einen 2. ZOB-Standort bisher noch nicht getroffen worden.

Die Förderung der Maßnahme zum Umbau und Kapazitätserweiterung des ZOB am Messedamm im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) bis zu einem Maximalbetrag von 10,0 Mio. € wird u.a. damit begründet, dass der ZOB am Messedamm als Single-Standort ein touristisches Alleinstellungsmerkmal darstellt. Mit der Entscheidung für den Bau eines mit öffentlichen Mitteln finanzierten 2. ZOB-Standorts wären die Fördermittel durch das Land Berlin zurückzuzahlen. Ein 2. ZOB-Standort könnte daher – wenn überhaupt – nur privat finanziert werden.

Der Fokus des Landes Berlin liegt daher auf Umbau und Kapazitätserweiterung des vorhandenen ZOB am Messedamm.

Sollte es Neuentwicklungen zu einem ZOB-Standort im Ostteil der Stadt geben, wird der Senat den Hauptausschuss unaufgefordert informieren.

Zusammenstellung der unabweisbaren Mehrkosten (ca. 8,5 Mio. €) gegenüber der BPU vom 28.01.2015, die sowohl bauablaufbedingt sind als auch zu Abweichungen vom Bedarfsprogramm führen (§24 Abs.5 LHO)

In der BPU in Höhe von 14,3 Mio. € brutto waren folgende Kosten hinterlegt (Baukosten inkl. Kostengruppe 7 und UV):

- Verkehrsinfrastruktur (Umbau der Haltestellen): ~ 9,2 Mio. €
- Haus B (neue Verkehrsleitstelle): ~ 1,7 Mio. €
- Haus A: ~ 2,4 Mio. €
- Haus C: ~ 1,0 Mio. €

In der weiterführenden Planung und Bauausführung sind bereits Mehrkosten in Höhe von 8,5 Mio. € entstanden, so dass das für die Umsetzung der bisherigen Planung gemäß der geprüften BPU von 14,3 Mio. € bereits rund 22,8 Mio. € erforderlich wären.

Diese Mehrkosten resultieren im Wesentlichen aus den folgenden Maßnahmen:

Verkehrsinfrastruktur + 3,70 Mio. €

- 2,50 Mio. € Aktuelle Baukostensteigerungen, Stahlpreise, Fäkalien sammelanlage, Rigolen, Produktänderung Beleuchtung, alles inkl. Erhöhung der Nebenkosten (NK) von 13 auf 25%
- 0,60 Mio. € Bauzeitliche Provisorien aufgrund Veränderung des Bauablaufs (inkl. NK-Erhöhung)
- 0,60 Mio. € Umplanung der Haltestellen (einheitlich B=3,50m statt B=2,8 bis 3,5m) aufgrund der Ergebnisse des Verkehrssicherheitsaudits (inkl. NK-Erhöhung)
- 0,10 Mio. € Anpassung Mittelinsel Messedamm (inkl. NK-Erhöhung)

Haus B + 0,30 Mio. €

- Mehrkosten durch zusätzliche Kellerertüchtigung aufgrund fehlender Tragfähigkeit und Strangsanierung, Minderkosten durch Dachverkürzung (inkl. NK-Erhöhung)

Außentreppenanlage + 0,30 Mio. €

- Mehrkosten durch Neuerstellung einer Treppe aufgrund mangelhafter Bausubstanz statt Sanierung (inkl. NK-Erhöhung)

Schallschutzanlage + 0,50 Mio. €

- Neu aufgrund von Schallschutzgutachten nach BPU-Prüfung (inkl. NK-Erhöhung)

Haus A + 1,20 Mio. €

- 0,50 Mio. € Anteil Erhöhung der Nebenkosten (NK) von 13 auf 25%
- 0,30 Mio. € Anteil bauzeitliche Provisorien Haus A
- 0,40 Mio. € Neue Trafoanlage im Haus A für gesamte verkehrliche Anlage

Haus C + 0,70 Mio. €

- 0,10 Mio. € Anteil Erhöhung der Nebenkosten (NK) von 13 auf 25%
- 0,20 Mio. € Anteil bauzeitliche Provisorien Haus C
- 0,40 Mio. € Zusammenlegung Haus A +C statt Sanierung Haus C

Rückschnitt Dach Außenring + 1,80 Mio. €

- Bushöhen haben sich im Laufe der Zeit geändert, deshalb wurden die neuen Dächer mit H=4,50m geplant. Die Höhe der Bestandsdächer beträgt H=4,00m. Die Sägezahnhaltestellen wurden aufgrund des Schleppkurvennachweises weiter in Richtung Böschung/Soorstraße verschoben, so dass das Bestandsdach abgerissen werden muss. Alles inkl. NK-Erhöhung.

Bericht 20

Zuschüsse an die Berliner Wasserbetriebe für die Straßenentwässerung

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
IV B 16

01.November.2017

 (925)-1284

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0730 – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz - Verkehr

Titel 891 01 – Zuschüsse an die Berliner Wasserbetriebe für die Straßenentwässerung

Folgendes beschlossen:

SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 89101 in Verbindung mit dem Bericht 0390 A zu erläutern, warum am Bahnhof Ostkreuz die Regenentwässerung an der Südseite aufgrund noch nicht abgeschlossener Planungen noch unklar ist und an der Nordseite im Titel 89101 mit 1,5 Mio. € veranschlagt wird.

(einvernehmlich; auf Antrag SPD)

Zudem wird darum gebeten, beim Titel 891 01 in Verbindung mit Titel 52135 und Titel 52105 im Kapitel 0740 aufzulisten, wie das Thema Überschwemmungen in Berlin bei Straßen-, Wohn-, Grün- und Kleingartenflächen angegangen werden kann (auch ressortübergreifend) und wie sichergestellt wird, dass die dafür bereitgestellten Mittel auch ausgeschöpft werden.

(einvernehmlich; auf Vorschlag des Vorsitzenden)

Hierzu wird berichtet:

Angesichts der begrenzten Aufnahmekapazität des Regenkanals in der Hauptstraße gestaltet sich die Planung der Entwässerung des südlichen Bahnhofsvorplatzes kompliziert. Die BWB können erst nach Vorlage der Oberflächenplanung, die u. a. die Höhenverhältnisse, die Art sowie den Umfang der Befestigung und die Entwässerungseinrichtungen (z. B. Straßenabläufe, Entwässerungsrinnen, Mulden) festlegt, mit der Planung der Platzentwässerung beginnen. Die Planungsunterlagen für die Platzgestaltung liegen den BWB voraussichtlich im Sommer 2018 vor.

Im Rahmen des Straßenbauvorhabens Hauptstraße wurden seitens der BWB bereits vorsorglich Vorstreckungen zum Anschluss der später herzustellenden Platzentwässerung eingebaut.

Auch auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz hängt die Straßenentwässerung von der Platzgestaltung ab, deren Planung noch in diesem Jahr vorliegen soll. Bei den im Raum stehenden 1,5 Mio. € für die Straßenentwässerung handelt es sich um eine erste grobe Kostenschätzung der BWB auf der Grundlage der bisher nur vorliegenden Vorplanung „Straßenbahnneubau“.

Die Stärkung der Überflutungsvorsorge in urbanen Räumen ist auch in Berlin eine vordringliche Zukunftsaufgabe.

Regenkanalisationen können aus technischen und ökonomischen Gründen nicht für jedes vorstellbare Regenereignis bemessen werden. Um die Schadenspotenziale für seltene und extreme Regenereignisse verringern zu können, sind spezifische Schutz- und Vorsorgemaßnahmen beim Überstau der Kanalisation erforderlich.

Um die Maßnahmen gezielt einsetzen zu können, sind die besonders sensiblen Stadträume mit hohen Schadenspotenzialen zu identifizieren. Die Analyse liegt für Berlin noch nicht abschließend systematisch vor. Die in den besonders gefährdeten Gebieten umzusetzenden Maßnahmen (z.B. Notwasserwege, Retentionsräume, Gebäudeschutz, priorisierte Abkopplung) sind zunächst zu planen und anschließend sukzessive umzusetzen.

Für die umfassende Überflutungsvorsorge gibt es bisher keine speziellen Haushaltstitel.

Soweit im Rahmen der o.g. Analyse konkrete Maßnahmen für die Straßenregenentwässerung (z.B. hydraulische Erweiterungen des Kanalnetzes) identifiziert werden, können diese aus dem Titel 891 01 im Kapitel 0730 finanziert werden.

Zu Kapitel 0740/ Titel 521 05 in liegt ein separater Berichtsauftrag vor.

Bericht 21

Zuschüsse für Investitionen des Öffentlichen Personennahverkehrs

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
IV C 23 / IV C 3

27.10.2017

☎ 9025-1636

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0730 – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Verkehr –

**Titel 89102 – Zuschüsse für Investitionen des
Öffentlichen Personennahverkehrs**

Folgendes beschlossen:

SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 89102 zu berichten, welche Maßnahmen es zur Prozesssteuerung und -optimierung bei der BVG bezüglich von Sanierungen und Instandhaltungen von U-Bahnhöfen, insbesondere der Eingangsbereiche, gibt.

Des Weiteren wird um die Beantwortung der folgenden Fragen rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 gebeten:

- „1. Warum startet die Fahrzeugausschreibung erst Ende 2016, obwohl jahrelang bekannt ist, dass Fahrzeugmangel besteht und der Fuhrpark extrem überaltert und somit nur sehr aufwendig instand zu halten ist?
2. Weshalb braucht die BVG fast 3 Jahre vom Start (12/2016) bis zur Vergabe (30.09.2019) bzw. Bestellung der neuen Fahrzeuge in der laufenden Ausschreibung?
3. Warum plant die BVG eine Direktvergabe (Dringlichkeitsbeschaffung) von 80 U-Bahn-Wagen – ca. 120 Mio. Euro – ohne EU-weite Ausschreibung an die Fa. Stadler, obwohl aufgrund einer Vielzahl von Mängeln der derzeit neu gelieferten U-Bahn-Fahrzeuge die Abnahme abgebrochen wurde und sogar ein Fahrerstand abbrannte?
4. Warum ist es nicht sinnvoller, die alten Fahrzeuge bis zur Auslieferung der neuen Fahrzeuge aus der laufenden Ausschreibung weiter instand zu setzen?“

(einvernehmlich; auf Antrag CDU)

SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 einen aktuellen Sachstandsbericht zur S 21 aufzuliefern, insbesondere zum Stand der Gespräche mit der Deutschen Bahn zum Bahnhof Perleberger Straße. Darüber hinaus soll ein tabellarischer Zeitplan zu den wichtigsten Zeitabläufen mit den kommenden Maßnahmen bis zur Öffnung der vier Straßenbahnen zugeleitet werden, bei denen die Planfeststellungsverfahren 2017 beginnen sollen (Straßenbahnneubaustrecke Karl-Ziegler-Straße – Schöneweide (Adlershof II), Straßenbahnneubaustrecke Marktstraße – Ostkreuz – Wühlischplatz, Straßenbahnstrecke zum Ortskern Mahlsdorf und die Straßenbahnneubaustrecke Hauptbahnhof – U-Bahnhof Turmstraße).

Zudem wird um einen aktuellen Sachstandsbericht gebeten, wann beim Bahnhof Warschauer Straße der geplante Übergang vom U-Bahnhof zum S-Bahnhof fertig gestellt wird.

(einvernehmlich; auf Antrag SPD)

Hierzu wird berichtet:

Zum Berichtsauftrag der Fraktion der CDU:

Der Berichtsauftrag betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Frage zu kommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend gekennzeichnet wiedergegeben.

Zum Berichtsauftrag hinsichtlich **Maßnahmen bezüglich Sanierung und Instandhaltung** von U-Bahnhöfen teilt die BVG mit:

„Die Sanierung von U-Bahnhöfen unter Aufrechterhaltung des Betriebes findet vorwiegend in der nächtlichen Betriebspause statt. Somit ist der Arbeitsfortschritt unter Berücksichtigung alle Sicherheitsauflagen deutlich langsamer als z. B. bei Hochbauvorhaben. Des Weiteren sind die Arbeiten durch z.B. Betonsanierungen geprägt, die vom Kunden nur schwer wahrnehmbar sind. Aufgrund vielfältiger betrieblicher Abhängigkeiten ist eine Beschleunigung von Maßnahmen in U-Bahnhöfen nur unter der Voraussetzung erreichbar, dass wesentlich längere Sperrpausen im U-Bahnbetrieb eingerichtet werden müssen. Bei der Vielzahl der durchzuführenden Maßnahmen (ca. 75 im gesamten U-Bahnnetz) ist diese Möglichkeit jedoch nicht umsetzbar. Darüber hinaus müssen während eines Bauvorhabens mehrere komplexe Vergabeverfahren nach europäischen Vorgaben durchgeführt werden, die zeitlich nicht zu reduzieren sind (ca. 6 Monate je Verfahren). Seitens der BVG wird durch organisatorische Maßnahmen sowie durch Anpassung der Personalressourcen soweit möglich versucht, Zeitabläufe zu optimieren. Aufgrund der o.g. Rahmenbedingungen sind diese jedoch nur bedingt von der BVG beeinflussbar.“

Zum Berichtsauftrag hinsichtlich **Fahrzeugausschreibung und Dringlichkeitsbeschaffung** teilt die BVG zu den vier gestellten Fragen mit:

1. „*Warum startet die Fahrzeugausschreibung erst Ende 2016, obwohl jahrelang bekannt ist, dass Fahrzeugmangel besteht und der Fuhrpark extrem überaltert und somit nur sehr aufwendig instand zu halten ist?*“

„Die Fahrzeugbeschaffung ist bewusst im Jahr 2016 gestartet. Es handelt sich nicht um einen zu spät gestarteten Beschaffungsvorgang. Die Lieferung der ersten Fahrzeuge war in 2021 geplant. Die Bestandsbaureihe F79 befand sich in einem guten Zustand, so dass eine Ertüchtigung sowohl betrieblich als auch wirtschaftlich sinnvoll war. Die Ertüchtigung sollte eine weitere Betriebszeit von maximal 8 Jahren ermöglichen.“

Die Notwendigkeit der jetzt erforderlichen Ersatzbeschaffung für die F79 hat sich erst im Jahre 2017 in dieser Deutlichkeit gezeigt. Im Rahmen der Ertüchtigung wurde festgestellt, dass aufgrund unerwarteter Korrosion, welche die Festigkeit der Wagenkästen stark beeinträchtigte, eine Restnutzungsdauer der Baureihe F79 für lediglich maximal eine Hauptuntersu-

chungsperiode gegeben ist. Dies setzt jedoch eine Notinstandsetzung zuzüglich einer Wagenkastensanierung voraus. Im Zuge der Notinstandsetzung wurden Risse an den Haupt- und Querträgern der Wagenkästen festgestellt. Dadurch war die Festigkeit der Verbindung zwischen Wagenkästen und Drehgestell nicht mehr sichergestellt.

Daraufhin ordnete die Technische Aufsichtsbehörde im Februar 2017 die Durchführung einer unverzüglichen Sonderkontrolle an. Im März 2017 ergab die Sonderkontrolle an allen Wagen der Baureihe F79, dass bereits 14 der insgesamt 70 Wagen von der Rissbildung betroffen waren. Die erneute Rissbildung oder die Rissbildung an den nicht betroffenen Wagen kann nicht ausgeschlossen werden.

Die betroffenen Wagen müssen zur Durchführung der Rissbeseitigung abgestellt werden. Um den Einsatz der Fahrzeuge zunächst zu gewährleisten, findet die Beseitigung der festgestellten Risse unabhängig vom Zeitpunkt der Notinstandsetzung statt. Der Wärmeeintrag bei den zur Rissbeseitigung durchgeführten Schweißarbeiten führt in den betroffenen Bereichen zu einer deutlichen Abnahme der Elastizität und zu negativen Gefügeveränderungen. Bei erneuten Rissen im selben Bereich sind Schweißreparaturen hier nicht mehr möglich.

Aufgrund der fortgeschrittenen Schäden durch Korrosion, durch Alterung des verwendeten Aluminiumwerkstoffs und der damit verbundenen vermehrten Rissbildung an den Haupt- und Querträgern der Baureihe F79 teilte der Betriebsleiter U-Bahn am 28. Juni 2017 mit, dass der betriebssichere Einsatz der insgesamt 70 Großprofilwagen und damit von neun Prozent der Großprofilflotte ab 2019 nicht mehr gewährleistet werden kann. Um das entstehende Risiko des Ausfalls zu minimieren, strebt die BVG AöR die zeitnahe Ersatzbeschaffung an.

2. „Weshalb braucht die BVG fast 3 Jahre vom Start (12/2016) bis zur Vergabe (30.09.2019) bzw. Bestellung der neuen Fahrzeuge in der laufenden Ausschreibung?“

„Die Dauer des Verfahrens wird wesentlich durch dessen Komplexität bestimmt. Die Veröffentlichung der regelmäßigen nicht verbindlichen Bekanntmachung ist am 15. Dezember 2016 erfolgt. Hierauf bekundeten mehrere Unternehmen ihr Interesse. Im Rahmen des vergaberechtlich vorgesehenen Verfahrens zur Bestätigung des Interesses haben die Interessenten dann ihre Eignung nachweisen müssen. Die geeigneten Bewerber wurden dann am 12. Mai 2017 zur Angebotsabgabe aufgefordert. Während im Hinblick auf die regelmäßige nicht verbindliche Bekanntmachung und die notwendige Interessenbestätigung mit vergaberechtlichen Mindestfristen gearbeitet werden konnten, ist dies für die Abgabe des Angebotes nicht möglich. Den Bieter muss eine angemessene Zeit zur Bearbeitung der Angebote eingeräumt werden. In Anbetracht der Komplexität des Verfahrens und der vielfältigen Leistungsanforderungen wurde zunächst eine Frist von 7 Monaten, d. h. bis Dezember 2017 vorgesehen. Die BVG benötigt dann einen angemessenen Zeitraum (mindestens 3 Monate), um die Angebote in der notwendigen Tiefe prüfen zu können. Nach Durchführung von Aufklärungs- und Verhandlungsgesprächen ist derzeit die Einreichung der verbindlichen Angebote bis spätestens zum 1. Quartal 2019 geplant. Es ist dann vorgesehen nach Einholung der notwendigen Gremienbeschlüsse den Zuschlag im März/April 2019 zu erteilen.“

Das Datum 30. September 2019 ist das Datum, bis zu dem die Bieter an ihre Angebote gebunden sind. Bei Umsetzung des geplanten Verfahrensablaufs und keiner Störung durch ein Nachprüfungsverfahren kann die Zuschlagserteilung jedoch zu einem früheren Zeitpunkt erfolgen.

Der geplante Zeitrahmen für die Durchführung beträgt daher einschließlich vorgeschalteter Interessenbestätigung ca. 2 Jahre und 4 Monate. Dies resultiert im Wesentlichen aus den langen Fristen, die den Bieter für die Bearbeitung des Angebotes einzuräumen sind und dem vorzusehenden Aufwand der BVG für eine intensive Prüfung der Angebote.“

3. „Warum plant die BVG eine Direktvergabe (Dringlichkeitsbeschaffung) von 80 U-Bahn-Wagen – ca. 120 Mio. Euro – ohne EU-weite Ausschreibung an die Fa. Stadler, obwohl aufgrund einer Vielzahl von Mängeln der derzeit neu gelieferten U-Bahn-Fahrzeuge die Abnahme abgebrochen wurde und sogar ein Fahrerstand abbrannte?“

„Grundlage der Dringlichkeitsbeschaffung soll der mit Stadler im Jahr 2012 geschlossene Vertrag zur IK-Beschaffung mit erforderlichen technischen Anpassungen sein. Dieser bietet die einzige Möglichkeit, schnell (also ohne die sonst nötige Ausschreibung mit anschließender Neukonstruktion und neuer Zulassung von Fahrzeugen) mit der Produktion und Lieferung von neuen U-Bahn-Wagen zu beginnen.“

Derzeit werden U-Bahn-Wagen der Baureihe IK von der Firma Stadler Pankow GmbH produziert und geliefert. Grundlage hierfür war die Beschaffung von insgesamt 144 Wagen für das Kleinprofil U-Bahn. Der Zuschlag hierzu wurde am 2. Juli 2012 erteilt. Das Gesamtvolumen lag bei ca. 225 Mio. EUR. Die Beauftragung bezog sich zunächst fest nur auf 8 Wagen. Die Beauftragung weiterer 96 und 40 Wagen war zunächst nur als Option vorgesehen. Beide Optionen wurden gezogen und dabei auf 108 und 44 Wagen erweitert, sodass insgesamt 160 Wagen abgerufen werden. Die letzte Entscheidung erfolgte im Juni 2016.

Die Abnahme hat sich mehrfach verzögert (sie wurde nicht abgebrochen), da Stadler nicht alle für eine Abnahme und Zulassung notwendigen Dokumenten zum geforderten Termin beibringen konnte. Diese liegen jetzt alle vor, so dass der Betriebsleiter die vorläufige Freigabe für den Fahrgastverkehr aussprechen konnte.

Die Ursache für einen Brandschaden in der Fahrerstandsheizung (es ist kein Fahrerstand „abgebrannt“) wurde schnell gefunden. Es handelte sich um einen Verdrahtungsfehler, der die Polarität an der Fahrerstandsheizung umgekehrt hat. (Eine Polaritätsumschaltung ist nötig, um die IK-Züge sowohl im Kleinprofil (+750 V an der Stromschiene) und im Großprofil (−750 V an der Stromschiene) einsetzen zu können. Hier wird jetzt gemeinsam mit Stadler nach einer technischen Lösung gesucht, die eine versehentliche Umpolung der Heizungspolarität verhindern soll. Für den Einsatz der IK-Züge wurde die jetzige Polaritätsumschaltung deaktiviert.“

4. „Warum ist es nicht sinnvoller, die alten Fahrzeuge bis zur Auslieferung der neuen Fahrzeuge aus der laufenden Ausschreibung weiter instand zu setzen?“

„Im Zuge der Hauptuntersuchung/Notinstandsetzung der Serie F79 stellte die BVG Rissbildungen an den Haupt- und Querträgern fest. Im März 2017 ergab die Sonderkontrolle an allen Wagen, dass 14 der insgesamt 70 Wagen von dem Schadensbild betroffen waren. Dadurch war die Festigkeit der Verbindung zwischen Wagenkasten und Drehgestell nicht mehr sichergestellt. Die erneute Rissbildung sowie die Rissbildung an den nicht betroffenen Wagen kann nicht ausgeschlossen werden. Die Rissbeseitigung erfordert die separate Instandsetzung, sodass die Wagen bis zur Rissanierung abgestellt wurden. Die Beseitigung der festgestellten Risse findet unabhängig von der Hauptuntersuchung/Notinstandsetzung statt und gewährleistet vorerst den Einsatz der Fahrzeuge. Dennoch ist der vorgesehene Weiterbetrieb der Baureihe F79 um acht Jahre bei einer derartigen Verschleißentwicklung der Grundsubstanz nicht realistisch.“

Die fortgeschrittenen Schäden durch Korrosion, durch Alterung des verwendeten Aluminiumwerkstoff und der damit verbundenen vermehrten Rissbildung an den Haupt- und Querträgern, ermöglichen bereits heute keine vollumfängliche Instandsetzung. Die durchgeföhrten Schweißarbeiten zur Rissbeseitigung sind Notreparaturen. Der Wärmeeintrag bei Schweißarbeiten führt in den betroffenen Bereichen zu einer deutlichen Abnahme der Elastizität und

zu negativen Gefügeveränderungen. Bei erneuten Rissen im selben Bereich sind Schweißreparaturen hier nicht mehr möglich.

Zum Berichtsauftrag der Fraktion der SPD:

S21

Die geplante Berliner Nord-Süd-S-Bahn-Linie S 21 ist aufgrund der großen verkehrlichen Nachfrage, weiteren Verdichtungen im Zentralen Bereich und der "Wachsenden Stadt" unabdingbar. Sie erreicht wichtige Ziele: Das Parlaments- und Regierungsviertel, das neu entstehende Quartier am Gleisdreieck und die Ost-West-U-Bahnlinien U 1 und U 2. Das Berliner Eisenbahnkonzept mit seinem Herzstück, dem Hauptbahnhof und seinem schnell wachsenden Umfeld, wird vollendet. Nur mit der S 21 wird die dringend benötigte Leistungsfähigkeit im Nord-Süd-S-Bahnsystem erreicht.

Die S21 gliedert sich in 3 Bauabschnitte (BA). Der 1. BA (Nordringeinbindung Wedding / Westhafen – Hauptbahnhof) befindet sich derzeit in der Bauausführung, für den 2. Bauabschnitt (Hauptbahnhof – Potsdamer Platz) wird derzeit die Entwurfsplanung erstellt und für den 3. Bauabschnitt (Potsdamer Platz – Yorckstraße / Yorckstraße (Großgörschenstraße)) laufen Abstimmungen zwischen der DB AG und dem Land Berlin zum Abschluss einer Planungsvereinbarung und Grundlagenermittlung.

Im 1. Bauabschnitt gibt es abschnittsweise bauliche Schwierigkeiten auf Grund von aufgefundenen geänderten Bauwerksgründungen im Tunnelbereich und örtlich vorgefundenem schwierigen Baugrundverhältnissen. Auch an einer Dichtsohle in einem Tunnelabschnitt tritt wegen ungenügender Dichtigkeit Grundwasser in die Baugrube ein. Es musste eine Anpassung der Bauverfahren erfolgen und die geänderten Bauabläufe mit den ausführenden Baufirmen abgestimmt werden. Die Fertigstellung des 1. BA verzögert sich dadurch voraussichtlich bis 2026.

Die DB hat deshalb angeboten, in der Nähe des Hauptbahnhofs zunächst einen Interimsbahnsteig zu errichten und eine Zwischeninbetriebnahme zu realisieren. Nach derzeitigem Stand soll der Interimsbahnsteig 2020 in Betrieb gehen und bis zur vollständigen Inbetriebnahme des 1. BA genutzt werden. Dieser Interimsbahnsteig kann nur mit einer Länge von 80 m hergestellt werden. Es ist ein Pendelverkehr im 10-min-Takt mit Halbzügen zwischen den Bahnhöfen Gesundbrunnen und Hauptbahnhof vorgesehen.

Für den geplanten Haltepunkt Perleberger Brücke werden derzeit in Abstimmung zwischen der DB AG und dem Land Berlin die Grundlagen ermittelt. Mit diesen Grundlagendaten kann eine erste Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) erarbeitet werden, die auch den Haltepunkt Perleberger Brücke umfasst. Bei positivem Ergebnis dieser NKU und dem damit erbrachten Nachweis der Wirtschaftlichkeit dieser Maßnahme aus volkswirtschaftlicher Sicht kann die Entscheidung für die weitere Umsetzung getroffen werden. Anschließend sind die vertiefenden Planungen zu erarbeiten und das zum Bau des neuen Haltepunktes erforderliche Planrechtsverfahren durchzuführen. Es wird eine Inbetriebnahme des Haltepunktes bis zur Fertigstellung des 1. BA im Jahr 2026 angestrebt.

Straßenbahnstrecken

Die Planfeststellungsunterlagen für die geplante Straßenbahnneubaustrecke Hauptbahnhof – U-Bahnhof Turmstraße und die Trassenverlegung zur Anbindung des Bahnhofs Ostkreuz sind in einer Entwurfssatzung durch die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (Vorhabenträger) fertig gestellt. Diese Unterlagen wurden durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz einer Vorprüfung unterzogen. Derzeit werden durch die Berliner Verkehrsbetrie-

be AöR vor der offiziellen Einleitung der Planfeststellungsverfahren Schlusskorrekturen im Interesse eines rechtssicheren Verfahrens durchgeführt.

Für das Projekt S-Bahnhof Schöneeweide – Karl-Ziegler-Straße (Adlershof II) steht diese Vorprüfung der Unterlagen in den nächsten Wochen an.

Nach derzeitigem Kenntnisstand der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wird davon ausgegangen, dass die Verfahren für die genannten Projekte in diesem Jahr offiziell eingeleitet werden.

In Abhängigkeit von den jeweiligen Planfeststellungsverfahren wird die Inbetriebnahme in den Jahren 2020 / 2021 angestrebt.

Die gemeinsam mit dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf erarbeitete Straßenbahn- und Straßenbaumaßnahme „Verkehrslösung Mahlsdorf“, die auch den zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn im Ortskern Mahlsdorf sowie die Verlängerung der Straßenbahn bis zum S-Bahnhof Mahlsdorf beinhaltet, wurde wegen fehlender politischer Zustimmung im Bezirk in den Jahren 2011 bis 2016 ruhend gestellt.

Unverändert zeigt sich die dringende Handlungsnotwendigkeit auf Grund von:

- infrastrukturellen Restriktionen die einen stabilen 10-Minuten Takt im Straßenbahnverkehr ausschließen,
- fehlenden barrierefreien Straßenbahnhaltestellen,
- einer unattraktiven Umsteigesituation am S-Bahnhof Mahlsdorf,
- funktionalen Defiziten im Straßenzug Hönower Straße - Hultschiner Damm durch Überstauung der Knotenpunkte, insb. am Knoten zur B1/B5,
- erheblicher Lärmbelastung der Anwohner*innen,
- fehlender Aufenthaltsqualität im Straßenraum,
- einer fehlenden verkehrssicheren Radverkehrsführung und
- einer fehlenden Erschließung für die im Umfeld geplante städtebauliche Entwicklung.

Nachdem 2016 durch die Hausleitung der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt der Auftrag erteilt wurde, kurzfristig an der Verkehrslösung Mahlsdorf weiter zu arbeiten, begannen die Senatsverwaltung sowie die Berliner Verkehrsbetriebe AöR die weiteren Planungsschritte vorzubereiten.

Um die politische Blockadehaltung im Bezirk aufzulösen, gab es im August und September 2017 Gespräche zwischen der Hausleitung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abgeordneten der Koalitionsfraktion, der Bezirksbürgermeisterin sowie weiteren politischen Akteuren des Bezirks.

Es wurden weitere kurzfristige Abstimmungen auf Fachebene sowie auf politischer Ebene vereinbart. Hierzu wird die Entscheidung über die Trassenwahl erneut transparent aufbereitet.

Würden unverzüglich alle Schritte zur Planung und Vorbereitung der Planfeststellungsverfahren für die Verkehrslösung Mahlsdorf unternommen werden, könnten sie möglicherweise im Jahr 2019 eingeleitet werden.

Bahnhof Warschauer Straße

Für den Einhub der Überbauteile wurde eine Sperrpause im Mai 2019 bei der DB beantragt. Diese Sperrpause musste allerdings verschoben werden, da weitere Vollsperrungen im Bereich Greifswalder Straße – Schönhauser Allee in diese Zeit fallen und dies dann bahntrieblich nicht umsetzbar ist. Für die Errichtung eines Traggerüstes und den Einhub der Überbauteile ist nun eine Sperrzeit vom 08.06. – 11.06.2019 und den Rückbau des Traggerüstes vom 05.07. – 07.07.2019 beantragt worden. Die weiteren Bauleistungen zur Fertigstellung der Brücke schließen sich an, so dass mit einer Verkehrsfreigabe im Oktober 2019 gerechnet wird.

Bericht 22

Baustellenkoordinierung

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
Stellenzeichen VLB A

01.11.2017

 902594-660

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0731 – Verkehrslenkung Berlin

Titel – Übergreifend

Folgendes beschlossen:

SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zu berichten, wie die Verkehrslenkung die Baustellen an der Potsdamer Brücke, an der Martin-Luther-Str./Dominicusstraße und die Baustelle Schloßstraße/ Ecke Hindenburgdamm betreut und koordiniert.

Zudem soll erläutert werden, wie mit betroffenen Dienststellen Bauzeiten, Verkehrsbeeinträchtigung und Dauer der Baumaßnahmen verabredet werden.“

(einvernehmlich; auf Antrag CDU)

Hierzu wird berichtet:

Die erforderlichen Bauzeiten und Verkehrsbeeinträchtigungen bei allen Arbeitsstellen, also auch bei den drei genannten Bauvorhaben resultieren aus dem Maß der notwendigen Arbeiten. Sowohl die Notwendigkeit als auch die beabsichtigte Dauer der Maßnahmen werden der VLB von den Bauherren bzw. von den ausführenden Baufirmen benannt und begründet. Diese allein sind dafür verantwortlich, denn die VLB ist nicht die Baudienststelle, die die Verträge mit den Baufirmen schließt.

Am Ende des Abstimmungsprozesses erfolgt durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB) die gesetzlich vorgeschriebene Anhörung der Polizei und der Straßenbaulastträger. Hierbei kann es noch zu maßgeblichen Anpassungen der beabsichtigten Verkehrsmaßnahmen vor dem Baubeginn kommen.

Eine Betreuung und Koordinierung der Baustellenabläufe, die Überprüfung des Baufortschritts und die Kontrolle der Bauverträge zwischen Bauherr und Baufirma obliegen allein den Bauherren und den von ihnen beauftragten Baufirmen. Diese Verträge regeln auch die Bauzeiten. Die VLB kontrolliert, ob die in der Anordnung vorgegebene Verkehrsführung im Baustellenbereich vorgabengemäß umgesetzt wurde. Werden die von den Bauherren geplanten Bauzeiten überschritten, muss die Baufirma bei der VLB die Verlängerung der Anordnung beantragen. Der Grund dafür sind oft unerwartete bauliche Gegebenheiten (z.B. unbekannte Leitungen im Untergrund, unerwartet größerer Sanierungsbedarf als ursprünglich geplant, große Mengen belasteter Böden, die fachgerecht entsorgt werden müssen) zu nennen. Die Bauherren können im Falle eines Verschuldens der beauftragten Firma an der Bauverzögerung Vertragsstrafen einfordern, wenn das im Bauvertrag so vereinbart wurde..

Bauherren können ebenfalls Beschleunigungsprämien vereinbaren, um Bauvorhaben vorzeitig erfolgreich zum Abschluss zu bringen.

ie VLB kann derartige Maßnahmen nicht ergreifen, da sie nicht Baudienststelle ist.

Selbstverständlich liegt es im Interesse der Verkehrslenkung, dass der Bauherr kurze Bauzeiten mit der von ihm allein beauftragten Baufirma vereinbart, darauf werden Bauherren auch hingewiesen. Die Bauherren oder die Baufirmen informieren die VLB über notwendige Verlängerungen oder auch darüber, dass Maßnahmen schneller als ursprünglich geplant beendet werden können.

Das hier Geschilderte trifft so auch auf die Baustellen an der Potsdamer Brücke, an der Martin-Luther-Str./Dominicusstraße und auf die Baustelle Schloßstraße/ Ecke Hindenburgdamm zu.

Bericht 23

Organisationsuntersuchung VLB

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
Stellenzeichen VLB AL

08.11.2017

 902594-671

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0731 – Verkehrslenkung Berlin

Titel – Übergreifend

Folgendes beschlossen:

SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zu folgendem Sachverhalt zu berichten:

„was die wesentlichen Ergebnisse der Organisationsuntersuchung sind und ob diese haushaltswirksame Auswirkungen zeigt“

(einvernehmlich; auf Antrag Linke)

Hierzu wird berichtet:

Der Abschlussbericht wird gegenwärtig durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz gesichtet. Die beauftragten Beratungsfirmen hatten um eine Fristverlängerung bis zum 30.September 2017 gebeten, welche ihnen von Herrn Staatssekretär Kirchner gewährt wurde. Erst nach Einarbeitung erforderlicher Hinweise und einer gründlichen Auswertung kann der Bericht in der endgültigen Form abgenommen werden. Es können somit zum Zeitpunkt der Abgabe der Berichterstattung noch keine abschließenden Ergebnisse der Organisationsuntersuchung vorgestellt werden. Weiterhin muss festgehalten werden, dass die personellen Mehrbedarfe in Abhängigkeit zu dem noch folgenden Umsetzungskonzept und der dann darin präferierten Verortung der Organisation und ihrer Einheiten stehen. Nach derzeitigem Stand des vorliegenden Berichtsentwurfs sind folgende Aussagen seitens der Organisationsuntersucher als Kernempfehlungen abgegeben worden:

1. Empfehlungen zur Zielstruktur und Ablauforganisation

1.1 Verortung der VLB als eigene Abteilung der SenUVK

- Grundvoraussetzung für den notwendigen Changemanagementprozess in der VLB
- Verknüpfung der Aufgaben der Obersten Straßenverkehrsbehörde (SVB) mit der Zentralen SVB (VLB)
- Erheblicher Schnittstellenabbau durch die Umwandlung der derzeitigen 3-Stufigkeit auf eine 2-Stufigkeit der straßenverkehrsbehördlichen Aufgaben (VLB als Abteilung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz - bezirkliche SVB)
- Klarer erkennbarer und eindeutiger Verantwortungs- und Zuständigkeitsstrukturen nach innen und außen

- 1.2 VLB-interner Organisationsaufbau nach Regionen**
- Klare Verantwortlichkeiten und gute persönliche Erreichbarkeit der Ansprechpartner/innen für Antragssteller/innen in den jeweiligen Regionen
 - Synchronisierung der regionalen Aufbaustuktur zwischen den einzelnen Referaten der VLB

1.3 Zeitlicher Anteil der Leitungs- und Führungstätigkeiten erhöhen

- Der Anteil der direkten Leitungstätigkeiten und der leitungsunterstützenden Aufgaben in der VLB liegt derzeit bei 6,2 % bzw. 16,4 %. Der entsprechende Sollwert liegt für direkte Leitungstätigkeiten bei 16% und für leitungsunterstützende Tätigkeiten bei 33% (Quelle: Organisationshandbuch des Bundesministerium für Inneres). Daraus folgt, dass die Leitungskräfte der VLB von Fachaufgaben entlastet werden müssen, um ihrer Leitungstätigkeit angemessen nachkommen zu können.

2. Haushaltswirksame Empfehlungen im Hinblick auf die notwendigen Ressourcen zur Aufgabenerledigung

2.1 Alle Fachbereiche der VLB sollten laut Aussage der Organisationsuntersucher hinsichtlich ihrer personellen Ressourcen verstärkt werden, um folgenden Anforderungen nachkommen zu können:

- Zeitnahe Erledigung der Regelaufgaben
- Zusätzliche Wahrnehmung der neuen/veränderten Anforderungen hinsichtlich der Koalitionsvereinbarung (z.B. wachsende Stadt) und den Bedürfnissen einer gelingenden Mobilitätswende

2.2 Zusammenführung der verteilten Fachbereiche der VLB an einem Standort

- Effizienzgewinne im Arbeitsalltag durch die räumliche Nähe der Fachbereiche
- Verbesserung des Arbeitsklimas

2.3 Sicherstellung einer zeitgemäßen IT- und Sachausstattung

- Funktionale Ausstattung/Möblierung der Diensträume
- Mobile Anwendung von fachbezogener Software im Außendienst

3. Allgemeine Erkenntnisse aus dem Berichtsentwurf der VLB-Organisationsuntersuchung

- Die Geschäftsprozesse entsprechen den gesetzlichen und aufgabenbezogenen Erfordernissen und es sind keine bzw. nur marginale Optimierungen in Teilprozessen notwendig.
- Die VLB braucht Ressourcen für eine eigene aktive Öffentlichkeitsarbeit.
- Weiterhin ist ein langfristiges Personalentwicklungskonzept mit klaren Perspektiven der Stellenbesetzung und in Hinblick auf den demographischen Wandel innerhalb der VLB zu erstellen.
- Der Antragseingang soll mittelfristig weitgehend elektronisch abgewickelt werden, um Medienbrüche zu vermeiden.
- Verbesserung der Zuständigkeitsabgrenzung zwischen VLB und Bezirken

4. Weitere Berichterstattung zum Themenkomplex Organisationsuntersuchung der VLB

- Unbenommen der oben abgegebenen Darstellung werden die abschließenden Ergebnisse der Organisationsuntersuchung nach Vorlage des finalen Organisationsberichtes dem Hauptausschuss zur Verfügung gestellt.

Bericht 24

Grüne Welle

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
VLB B

08.11.2017

 902594-680

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0731 Verkehrslenkung Berlin

Titel Übergreifend

Folgendes beschlossen:

SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zu folgendem Sachverhalt zu berichten:

„wie grüne Wellen in der Stadt geplant, gesteuert und überprüft werden und ob es Überlegungen zur Nutzung von Infotafeln gibt.“

(einvernehmlich; auf Antrag CDU)

Hierzu wird berichtet:

Grundsätzlich muss zunächst erläutert werden, welchen planerischen Randbedingungen sogenannte „Grüne Wellen“ unterliegen:

- „Grüne Wellen“ sollen es Fahrzeugpulks ermöglichen, mit der planerisch zugrunde gelegten konstanten, zulässigen Höchstgeschwindigkeit einen längeren Straßenzug mit lichtsignalgeregelten Kreuzungen, Einmündungen und Fußgängerquerungen ohne lichtsignalbedingte Halte zu durchfahren. In der Theorie müssen in Abhängigkeit von der Netzgeometrie (also der Abstände der Lichtsignalanlagen) die Freigabezeitbereiche der betreffenden Zufahrtsignalisierungen so koordiniert werden, dass kein Halten notwendig wird. Bei unregelmäßigen Abständen der Lichtsignalanlagen oder ungünstigem Umlaufzeit- / Knotenabstands-Verhältnissen lassen sich entlang von Zwei-Richtungs-Strecken Unterbrechung der Koordinierung (Wellenbruch) zumindest einer Richtung nicht vermeiden. Da aufgrund der Verkehrsregelungen für den Ablauf innerhalb der einzelnen Knotenpunkte sich die Freigabezeiten der Richtungszufahrten nicht beliebig gegeneinander verschieben lassen, ließe sich ein Wellenbruch nur durch eine abschnittsweise Anpassung der zugrunde gelegten Geschwindigkeit vermeiden.
- Ferner sind einem solchen Konzept Grenzen gesetzt, wenn sich koordinierte Hauptströme in eng vermaschten Netzen in zunehmendem Maße kreuzen, insbesondere dann, wenn es sich um den Zielbereich mehrerer Radialen-Zufahrten, etwa in Innenstadtgebieten handelt.
- Leider ist es daher in Berlin schon aus mathematischen Gründen nur in Ausnahmefällen möglich, eine „Grüne Welle“ in beiden Fahrtrichtungen zu schalten. Dazu kommt das ggf. Verkehrsfluss behindernde Aufstauen von Linksabbieger, die auf Grund der „grünen Welle“ für beide Geradeausrichtungen nicht abfließen können.

- Hinzu kommt, dass eine Koordinierung für die dynamische Fortbewegung eines Fahrzeug-Pulks entlang eines Streckenzuges einer Richtung konzipiert wird. Wenn für eine Fahrtrichtung durchgängig eine "Grüne Welle" geschaltet wird, wird bereits die Gegenrichtung häufig bei Rot halten müssen.
- Abbiegerströme gehören in der Regel ebenfalls nicht dazu.
- Auch einbiegende Fahrzeuge werden erst nach Erreichen oder Einholen dieses Pulks das koordinierte Schalten der Lichtsignalanlagen nutzen können.
- Darüber hinaus sind weitere Randbedingungen, wie beispielsweise Fußgängersignalisierung, Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs oder Radverkehrsführungen zu berücksichtigen.

So ist jede Ampelschaltung ein Kompromiss hinsichtlich verschiedener Zielkonflikte.

In Berlin werden zu den verschiedenen Tageszeiten in der Regel unterschiedliche Schaltungen und Koordinierungen („grüne Wellen“) der Lichtsignalanlagen (LSA) eingesetzt, angepasst an die jeweilige Verkehrsbelastung. Das bedeutet zum Beispiel, dass zur Zeit des morgendlichen Spitzerverkehrs die Koordinierungen eher in Fahrtrichtung zum Stadtzentrum hin ausgelegt werden, nachmittags dagegen stadtauswärts.

Darüber hinaus wird bei Überlastung durch zu starken Verkehr jede Koordinierung hinfällig. Das ist besonders in Spitzenzeiten so, wo die „Grünen Wellen“ besonders ersehnt werden.

Zu den verkehrsschwächeren Zeiten wird die Koordinierung so ausgelegt, dass die unvermeidlichen Halte auf beide Fahrtrichtungen annähernd gleich verteilt werden, und zwar möglichst so, dass nicht an mehreren Ampeln hintereinander gehalten werden muss.

Einschränkungen können sich zusätzlich durch Ampeln mit Fußgänger-Sofortanforderungen ergeben, die beispielsweise häufig für Schulwegsicherungen eingesetzt werden. Hier erhalten die anfordernden Fußgänger wenige Sekunden nach der Anforderung ihr Grün, was zu einer Unterbrechung der „Grünen Welle“ führen kann.

Unter Umständen müssen auch die ebenfalls zu koordinierenden Nebenrichtungen eingepasst werden.

Des Weiteren kann die angestrebte ÖPNV-Beschleunigung für Unterbrechungen der „Grünen Wellen“ sorgen. Busse und Bahnen melden sich über Funk an der Lichtsignalanlage an, woraufhin die Schaltung so modifiziert wird, dass diese möglichst ohne Halt passieren können. Dazu wird die entsprechende Grünphase verlängert oder sie wird in der vorherigen Periode früher abgebrochen, damit rechtzeitig bei Ankunft des Busses oder der Bahn wieder Grün gegeben werden kann.

Es kann dann unter Umständen mehrere Umläufe dauern, bis der Normalzustand wieder hergestellt ist. An Knotenpunkten mit mehreren Linien und dichter Zug- bzw. Busfolge kann deshalb von einer Koordinierung im klassischen Sinne nicht mehr gesprochen werden. Die gewollte Bevorzugung einer Gruppe, nämlich des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs, bedingt also gewisse Nachteile für andere Gruppen. So können zusätzliche Halte für den Individualverkehr oder längere Wartezeiten entstehen, von denen auch die Fußgänger betroffen wären. Ferner kann es an Kreuzungen mit ÖPNV im Haupt- als auch in Neben- oder Querrichtungsverkehr dann auch zu gegenseitigen Behinderungen der ÖV-Fahrzeuge untereinander kommen.

Für die Planung einer „grünen Welle“ werden zunächst die Festzeitsteuerungen der betrachteten LSA aufeinander abgestimmt. Anschließend werden auf dieser Basis die für eine verkehrsabhängige Steuerung durch Verkehrserfassung möglichen Anpassungen der Grünzeiten festgelegt.

Während die Überprüfung einer Koordinierung anhand der graphischen Darstellung als Zeit-Weg-Diagramm unter Berücksichtigung sowohl geographischer Besonderheiten als auch der Ausgewogenheit bei der Verteilung der unabdingbaren Koordinierungsbrüche im Wesentlichen optisch vorgenommen wird, sind andere Einflüsse für den täglichen Betrieb nicht darstellbar und daher nur grob abzuschätzen. Hierzu gehört beispielsweise der variierende Fahrzeuganteil, der bei Freigabe der Nebenrichtung in die Koordinierungsstrecke einbiegt und somit dafür sorgt, dass ein Zufahrtsgrün einer Fahrtrichtung für einen koordinierten Fahrzeug-Pulk erst dann nutzbar wird, wenn sich die Fahrzeuge dieser Vorbelegung in Bewegung gesetzt haben.

Die Zeit-Weg-Abhängigkeit setzt für die Anlagen einer Koordinierungsstrecke die gleichen zyklischen Abläufe voraus, also die gleichen Programm-Längen an allen Anlagen. Zur Überprüfung einer Koordinierung reicht es daher aus, die richtige Programmauswahl, die Einhaltung der Zeitsynchronisation untereinander sowie den zeitlichen Versatz benachbarter Anlagen gegeneinander zu überprüfen. Die Verkehrsregelungszentrale sowie entsprechende Programmanwendungen zum laufenden Betrieb der Lichtsignalanlagen im zuständigen Fach-Referat der VLB erlauben in dieser Hinsicht eine Qualitätssicherung für den fließenden Verkehr. Jedoch hängt dieser Daten-Zugriff auch vom Vorhandensein der technischen Ausstattung der jeweiligen Anlagen ab, weswegen u.a. deshalb die Modernisierung der Berliner Lichtsignalanlagen zentraler Bestandteil der Beauftragungen des in Berlin tätigen Generalübernehmers ist.

Die Einbindung von digitalen Informationstafeln mit Textinhalten ist zur Prognose oder Kommentierung von Koordinierungen nicht vorgesehen. Neben der technischen Schwierigkeit, die ereignisorientierten Einflüsse (ÖV, Anforderungen, etc.) rechtzeitig und richtig vorauszusagen, muss die Aufmerksamkeit des Verkehrsteilnehmenden auf die rechtlichen Verkehrsregelungen sowie dem Verhalten des Vorausfahrenden fokussiert bleiben und darf nicht durch Prognosen bezüglich zu erwartender Schaltungen vorbestimmt werden.

Bericht 25

Unterhaltung von wasserwirtschaftlichen Anlagen in Gebieten Berlins mit hohen Grundwasserständen

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
V OW (V) / II B 3

01.11.2017

 90139 3743

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0740 - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz - Tiefbau

Titel 52105 - Unterhaltung von wasserwirtschaftlichen Anlagen in Gebieten Berlins mit hohen Grundwasserständen

Folgendes beschlossen:

„Sen UVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 52105 darzustellen, in welchen Teilen Berlins sich hochstehendes Grundwasser, Schichtenwasser usw. verändert hat und wie sich dies auf die Siedlungsbereiche auswirkt. Weiter soll dargestellt werden, welche Maßnahmen vom Senat getroffen werden und ob in Anbetracht des hohen Ist für 2016 die veranschlagten Mittel für 2018/2019 ausreichen.“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

In den vergangenen fünf Jahren sind die Grundwasserstände stadtweit nicht angestiegen, sondern eher leicht gesunken, da die letzten Jahre relativ trocken und warm waren und auch die Grundwasserförderung der einzelnen Wasserwerke entsprechend leicht ansteigend ist.

Auf den Hochflächen im Norden und Süden Berlins entsteht dort, wo schlecht durchlässige Bodenschichten (Geschiebelehm/-mergel) an der Oberfläche vorkommen, immer wieder nach Niederschlägen oberflächennahes Grundwasser (sog. Schichtenwasser).

Die extremen Starkregenereignisse im Sommer dieses Jahres haben in der ganzen Stadt zu kurzfristigen Grundwasseranstiegen geführt, die aber wieder bald abgeklungen sind.

Durch die o.g. Starkregenereignisse gab es kurzfristig Kellerwasserschadensmeldungen aus dem ganzen Stadtgebiet. Ansonsten hat es im vergangenen Zeitraum keine Veränderungen der schon bekannten Kellerwasserschäden in den Siedlungsgebieten gegeben.

Die in den Jahren 2018 und 2019 geplanten Maßnahmen bitte ich dem Bericht 80 der Sammelvorlage SenUVK Z F 1 vom 21. September 2017 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (rote Nr. 0770) zu entnehmen.

Nach heutigem Stand sind die im Haushaltsplan veranschlagten Mittel in Höhe von jeweils 900.000 EURO für die regelmäßig wiederkehrenden Kontroll-, Wartungs- und Reparaturarbeiten sowie für die genannten Einzelmaßnahmen auskömmlich.

Bericht 26

Leistungen für die öffentliche Beleuchtung

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
V OB

01.11.2017

 90139 3540

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0740 - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Titel 54049 - Leistungen für die öffentliche Beleuchtung

Folgendes beschlossen:

„Sen UVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 54049 zu berichten, ob mit den zusätzlichen Mitteln in 2018/2019 ein bedarfsgerechter Ausbau der Beleuchtung von Grünflächen geplant oder gefördert werden soll. Zudem wird gebeten, zu erläutern, wann die Umrüstung der Straßenbeleuchtung auf LED abgeschlossen sein wird, insbesondere bei der Umrüstung der Straßenbeleuchtung mit Glühbirnen. Weiter soll berichtet und bewertet werden, welche Anwendungen bezüglich die Lichtverschmutzung von Flora und Fauna die beste wäre.“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Der veranschlagte Ansatz bei Kapitel 0740, Titel 54049 in Höhe von 15 Mio. € je Haushaltsjahr ist zwingend erforderlich. Bestandteil des Ansatzes sind erforderliche Leistungen des Generalübernehmervertrages für den Betrieb der öffentlichen Beleuchtung, das Schalten der Beleuchtung mittels Funksteuerung, Maßnahmen zum Substanzerhalt der elektrisch betriebenen Beleuchtung bzw. der Gasstraßenbeleuchtung sowie betriebsbedingte Maßnahmen wie z. B. die Kabelfehlerbeseitigung.

Der neue Betreibervertrag für die öffentliche Straßenbeleuchtung befindet sich derzeit im Vergabeverfahren entsprechend dem § 17 der Vergabeverordnung (VgV). Nach derzeitigem Kenntnisstand sind keine Vergabegewinne erzielbar. Eine Reduzierung des Ansatzes würde den verkehrssicheren Betrieb der Öffentlichen Straßenbeleuchtung gefährden. Energiekosten sowie Investitionsausgaben bzw. Modernisierungsmaßnahmen und die Umrüstung der Gasstraßenbeleuchtung sind nicht Bestandteil der Ausgaben im Titel 54049.

Derzeit werden von ca. 225.000 Leuchten bereits ca. 16.000 mittels LED-Leuchten betrieben. Infolge der Umrüstung der Gasbeleuchtung und der Modernisierung der Elektrobeleuchtung können bis zu 8.000 Leuchten jährlich zusätzlich auf LED Betrieb umgestellt werden.

Grundlage für die öffentliche Beleuchtung ist das Lichtkonzept des Landes Berlins.

Das Konzept für die öffentliche Beleuchtung in Berlin umfasst die wichtigsten strukturellen Grundlagen für die Planung von Beleuchtungsanlagen in den öffentlichen Räumen der Stadt. Das Konzept berücksichtigt, dass die Beleuchtung in der Stadt sowohl Sicherheit und Atmosphäre schaffen kann, aber zugleich sowohl die Existenzbedingungen einzelner Tiergruppen wie Insekten, Vögel, Gewässerorganismen als auch die Gesundheit der Menschen beeinträchtigen kann. Daher sind die Sicherheits- und Gestaltungsanforderungen an

die Beleuchtung im Stadtraum mit den ökologischen Schutzgütern in Einklang zu bringen. In naturnahen Räumen gelten dabei andere Kriterien als in Siedlungsbereichen mit größerem Wohnanteil oder in zentralen urbanen Bereichen. In Grünanlagen ist der Ausbau der Beleuchtung zum Schutz von Flora und Fauna grundsätzlich zu vermeiden. Ausnahmekriterien des Grundsatzes sind ebenfalls im Lichtkonzept (zum Beispiel eine Schulwegbeleuchtung durch Grünanlagen) aufgelistet.

Bericht 27

Lärmschutz Baumaßnahme „Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße“

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
V P

01.11.2017
 90139 3760

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0740 - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Tiefbau

**Titel 720 01 - Maßnahmen des Straßenbaus im Zentralen Bereich und im Bereich des Potsdamer/Leipziger Platzes -
UK 185 Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße –**

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 72001 UK 185 zu berichten, in welchem Umfang Lärmschutzaussprüche angemeldet sind und wie die Abarbeitung geplant ist.“

(LINKE)

Hierzu wird berichtet:

Die Gesamtkosten für das Vorhaben „Axel-Springer-Straße“ belaufen sich bis dato auf rd. 4,21 Mio. €, wovon rd. 652 T€ für den Lärmschutz aufgewendet wurden.

Nach aktueller Erkenntnis werden sich Einsparungen im Kapitel 0740, Titel 72001, UK 185 bei der Baumaßnahme „Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße“ ergeben, da derzeit davon ausgegangen werden kann, dass sich die Ausgaben für die Maßnahmen des passiven Schallschutzes gegenüber den in der BPU ausgewiesenen Kosten verringern werden.

Die in den Bauplanungsunterlagen ausgewiesenen Kosten für Schallschutz/Entschädigung in Höhe von 7.673.913 € wurden bereits um 1.902.000 € auf 5.771.913 € reduziert. Damit haben sich die Gesamtkosten der Maßnahme insgesamt von 11.453.000 € auf 9.551.000 € reduziert.

Diese Abweichungen sind u.a. durch die Berechnungsmethode für die geprüften Finanzierungsunterlagen gegenüber der nunmehr objekt-konkret möglichen Ermittlung der Kosten der passiven Lärmschutzmaßnahmen möglich.

Die fortlaufend durchgeführten objektkonkreten Ermittlungen ergaben, dass die vorhandene Bausubstanz der betroffenen Gebäude bereits vielfach ausreichende Eigenschaften im Hinblick auf den Lärmschutz besitzt und somit ein Auswechseln der Fenster nicht erfolgen muss.

Ebenso befindet sich nicht hinter jeder Fassade eine schutzwürdige Nutzung, sodass hier bauliche Maßnahmen entfallen.

Weiterhin bleibt es im Ermessen jedes einzelnen betroffenen Eigentümers, ob er Maßnahmen an seinem Gebäude beantragt und durchführen lässt und im Anschluss eine Kostenerstattung in die Wege leitet. Sowohl die Antragstellung als auch die Kostenerstattung steht in den meisten Fällen noch aus. Für die Erstattung der Kosten müssen zuvor seitens der Antragsteller die baulichen Maßnahmen umgesetzt sein.

Darüber hinaus sind folgende Regelungen zu beachten: Der Anspruch darauf, zu Lasten des Straßenbaulastträgers notwendige Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen, entsteht im Regelfall im Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe und verjährt analog § 199 Abs. 4 BGB ohne Rücksicht auf Kenntnis oder grob fahrlässige Unkenntnis in 10 Jahren von seiner Entstehung an.

Der Anspruch auf Erstattung der Kosten notwendiger passiver Schallschutzmaßnahmen aus § 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG (Aufwendungsersatzanspruch) verjährt analog § 195 BGB in drei Jahren. Diese Frist beginnt mit dem Schluss des Jahres, in dem die Aufwendungen erbracht worden sind und der Antragsteller Kenntnis von den Anspruch begründenden Umständen erlangt oder ohne grobe Fahrlässigkeit erlangen müsste. Kenntnis liegt regelmäßig ab dem Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe vor.

Für Aufwendungsersatzansprüche, die vor dem 1. Januar 2002 entstanden sind, werden die Verjährungsfristen analog Art. 229 § 6 Abs. 4 EGBGB berechnet mit der Maßgabe, dass die Verjährungsfrist am 1. Januar 2002 begann, es sei denn, die 30-jährige Verjährungsfrist nach § 195 BGB in der bis zum 31. Dezember 2001 geltenden Fassung läuft früher ab.

Somit muss für das Vorhaben „Axel-Springer-Straße“ noch bis 2022 mit möglichen Anträgen bzw. bis 2025 mit Zahlungen für passiven Schallschutz gerechnet werden.

Bericht 28

TVO – Tangentialverbindung Ost

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
V P

01.11.2017

 90139 3760

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0740 - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Tiefbau

Titel 720 03 - Neubau einer Straßenverbindung An der Wuhlheide bis Märkische Allee (Weiterbau der TVO – Tangentialverbindung Ost)

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 den weiteren Prozess der Bauplanung und des tatsächlichen Baubeginns zur TVO darzustellen.“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Aktueller Sachstand

Die Maßnahme wird im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert. Eine Förderzusage der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung vom 28. April 2014 für den sog. 1. Bauabschnitt (Planungskosten und zugehörige Bauherrenleistungen) liegt vor.

Die für die Realisierung der Neubaumaßnahme aufzubringenden finanziellen Mittel in Höhe von 80 Mio. € beruhen auf einer Kostenannahme aus dem Jahr 2013. Eine Aktualisierung / Konkretisierung erfolgt nach Ermittlung der Vorzugsvariante im Zusammenhang mit der daran anschließenden Aufnahme variantenspezifischer Planungsaktivitäten.

In Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern (Gutachter bzw. Ingenieurbüros - siehe Bericht vom Dezember 2014) und in Abstimmung mit den relevanten Bereichen der Senats- bzw. Bezirksverwaltungen wurde als Grundlage der Projektabwicklung mittlerweile der Bedarf für eine 4-streifige Straßenverbindung festgestellt sowie die notwendigen floristischen / faunistischen Daten des Untersuchungsraumes über Jahresfrist erhoben.

Die Ermittlung der Vorzugsvariante erfolgt im Rahmen eines zweistufigen Variantenfindungsverfahrens – angelehnt an das formalisierte Abwägungs- und Rangordnungsverfahren. Die erste Stufe ist, mit der Festlegung auf einen engeren Untersuchungsraum aneinander grenzender geeigneter Korridore westlich- und östlich der Bahnanlagen der DB (BAR), nun abgeschlossen. Die zweite Stufe der Variantenuntersuchung wurde zwischenzeitlich eingeleitet. Für die verbliebenen Varianten der Stufe 2 des Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahrens (FAR) sind bzw. werden folgende Unterlagen erarbeitet:

- Vorentwurfsskizzen im Maßstab 1:10 000 / 1:5 000 in Lage und Höhe
- Immissionsberechnungen nach 39. BlmSchV für NO₂ (Stickstoffdioxid) und für Feinstaubgröße PM₁₀ oder PM_{2,5}.

- schalltechnische Berechnungen mit abgestufter Darstellung der Isophonen-grenzwerte nach DIN 18005 und der 16. BImSchV
- Fotodokumentation
- Ermittlung betroffener Grundstücke / Anlagen Dritter
- Umweltverträglichkeitsstudie
- Netzberechnungen (objektkonkrete Verkehrsprognosen)
- Sonstige Unterlagen fachlich Beteiligter Dritter

Die Varianten sind bereits zeichnerisch aufgetragen und den Umweltfachbehörden und –verbänden sowie dem Planungsbeirat vorgestellt. Auf dieser Grundlage und basierend auf der Verkehrsprognose 2030 wurde nunmehr die objektkonkrete Verkehrsprognose erarbeitet, die wichtige Voraussetzung für die weitere gutachterliche Arbeit (z. B. UVS, Luft, Lärm) ist. Die Ergebnisse der Gutachten sind wichtige Bestandteile der Wertung zur Findung der Vorzugsvariante.

Die Öffentlichkeit, die im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung erstmalig am 6. März 2015 und wieder am 15. Januar 2016 durch Vorstellung der bisherigen Ergebnisse über den Verfahrensstand und das weitere Vorgehen informiert wurde, ist in das Verfahren einbezogen. Der Austausch wird u.a. auch über speziell vorbereitete Internetmodule sichergestellt, welche jeweils in der vorlaufenden Veranstaltung erklärt werden. Die Arbeitsergebnisse sowie die Vorträge werden auf der Internetseite TVO (www.berlin.de/tvo) eingestellt. Eine regelmäßige Aktualisierung der Internetseite TVO erfolgt.

Darüber hinaus wurde durch die Bildung eines Planungsbeirates, bestehend aus bereits gegründeten - aber auch neu ins Leben gerufenen - Bürgerinitiativen und Verbänden eine besonders enge bzw. aktive Mitwirkung ermöglicht. Der Planungsbeirat wird regelmäßig in die Arbeit des Vorhabenträgers eingebunden und wirkt als Multiplikator im Gebiet.

Vor dem Hintergrund der Diskussion um die Trassenwahl kommt der sorgfältigen Dokumentation der Variantenfindung und der gründlichen Aufbereitung aller Daten sowie der Verwendung objektiver und nachvollziehbarer Kriterien eine große Bedeutung zu. Im Planfeststellungsverfahren sind diese Punkte regelmäßig Gegenstand von Auseinandersetzungen, da die Variantenauswahl einschließlich deren Umweltverträglichkeit durch das Fehlen eines vorgelagerten förmlichen Verfahrens (Linienbestimmung) zentraler Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens wird.

Die Vielzahl der zu berücksichtigenden Randbedingungen, die Komplexität der Abstimmungen und die erforderliche Planungstiefe haben dazu geführt, dass der ursprüngliche Zeitplan für das Formalisierte Abwägungs- und Rangordnungsverfahren (FAR) bereits um 6 Monate überschritten wurde. Die Daten der Verkehrsprognose 2030 und zusätzliche Untersuchungen und Überarbeitungen bzgl. einer begleitenden Radschnellwegverbindung mussten in der Stufe II des FAR-Verfahrens berücksichtigt werden. Der Abschluss des FAR-Verfahrens mit einer Festlegung der Vorzugsvariante wird nach Abstimmung im Planungsbeirat und erneuter Bürgerbeteiligung nunmehr voraussichtlich im ersten Quartal 2018 erwartet.

Nach Bestätigung der Vorzugsvariante in 2018 erfolgt die europaweite Ausschreibung der weiteren Planungsleistungen für den Straßen- und Ingenieurbau und gutachterlicher Dienstleistungen (Lärm, Luft, etc.). Die formale Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens ist daher frühestens Ende 2019 möglich. Der Baubeginn steht in Abhängigkeit zum Verlauf des Planfeststellungsverfahrens und ist frühestens 2021 zu erwarten.

Bericht 29

Übergreifend – Internationale Gartenausstellung (IGA)

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
III C 113

27.10.2017
 925 1241

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0750 - Naturschutz und Stadtgrün

–

Titel 68203 - Zuschuss an die Grün Berlin GmbH

Titel 89145 - Zuschuss an die Grün Berlin GmbH für Investitionen

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zu berichten, wie die konzeptionellen und organisatorischen Planungen zur Weiternutzung und Betrieb der Flächen der Internationalen Gartenausstellung aussehen.“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

I. Nachnutzung

Auf der Grundlage des Masterplans Gärten der Welt und der Entwicklungsstrategie für das Ausstellungsgelände der IGA Berlin 2017 wurde von Beginn an die Zeit nach dem Ende der Laufzeit im Oktober 2017 und die Zukunft mit gestaltet. Sowohl für die neu entstandenen Bauwerke zur Schaffung von touristischen Basisstrukturen zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur als auch für die gärtnerischen Anlagen, die bis zur IGA 2017 durch die Grün Berlin GmbH neu entstanden sind, wurde eine langfristige Nachnutzung von vorn herein eingeplant.

Insgesamt war es das Ziel, die Region nachhaltig zu stärken, sowohl in wirtschaftlicher (Besucher überregional) als auch in sozialer und städtebaulicher (Umweltbildung, Verbindung Marzahn-Hellersdorf, Stärkung des Standortpotentiales u.a. durch Anbindung an die U-Bahn) und ökologischer Hinsicht (Naturraum Kienbergpark, Naturerfahrungsraum, ökologische Aufwertung durch Umsetzung eines Waldentwicklungs- und Beweidungskonzeptes).

Kienbergpark

Der neue Kienbergpark wird für die Bevölkerung und Besucher nach der IGA Berlin 2017 frei zugänglich sein. Die Grün Berlin GmbH wird die Flächen des Kienbergparks im Sinne eines nachhaltigen Nutzungskonzeptes eintrittsfrei betreiben. Dieses Konzept folgt dem Anspruch, nachhaltig und verantwortungsvoll zu handeln und für die Bürgerinnen und Bürger von Berlin bleibende Werte zu schaffen. Gleichzeitig werden damit Umweltbildungs- und Sportangebote sowie die weitere Umsetzung des Waldentwicklungskonzeptes für den Kienberg gesichert.

Der Naturerfahrungsraum (NER) bleibt erhalten, darüber hinaus werden Elemente des IGA Campus genutzt. Das Umweltbildungszentrum wird durch die Grün Berlin betrieben werden unter Einbindung der im Umweltbildungsbereich wirkenden Initiativen. Mit dem Beweidungskonzept wird ein Arche Konzept umgesetzt, welches alte, der Umwelt verträgliche Tierarten einbindet und gleichzeitig eine behutsame, wirtschaftliche und umweltbildende Bewirtschaftung darstellt.

Als wichtige barrierefreie und attraktive Anbindung der Gärten der Welt an die U-Bahn wird die Seilbahn auch nach der IGA weiterbetrieben. Sie schließt unmittelbar an die U-Bahn-Linie U5 an und verlängert damit die umweltverträgliche Anreise und Erreichbarkeit des Parkgeländes u. a. mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Dies ist besonders für die überregionale Bedeutung ein sehr wirksamer Faktor: Gäste der Stadt überregionaler oder internationaler Herkunft benutzen in der Regel weder PKW noch Bus. Die Gärten der Welt und der Nord Ost Raum der Stadt rücken damit näher an die Stadt und in die öffentliche Wahrnehmung.

Gärten der Welt

Im Zuge der Umsetzung des Masterplans wurden die international ausgezeichneten Gärten der Welt bis zur IGA von der Grün Berlin GmbH durch die Anlage des Englischen Landschaftsgartens mit einem Cottage auf zehn internationale Themengärten erweitert. Die Anlage vergrößert sich insgesamt um das Doppelte der bisherigen Fläche, die neue Tälchenbrücke schafft die Anbindung zum Kienberg. Neun zeitgenössisch gestaltete internationale Gartenkabinette und weitere gärtnerische Attraktionen, wie die Wassergärten oder die Tropenhalle kamen hinzu. Als dauerhaft angelegte Parkanlage wird dieser Bereich nach der IGA weiterhin einen wichtigen Standortfaktor darstellen und mit dem Kienbergpark dauerhaft einen neuen, einzigartigen und vielfältigen Landschaftsraum bilden.

Mit dem Besucherzentrum werden erstmals die geforderten Basisstrukturen für den Tourismus (qualifizierte Gastronomie, Shop, Veranstaltungsbereich, Tagungsort) realisiert. Mit der Verbindung zum Kienbergpark kann eine stabile Anbindung an den ÖPNV geboten werden; somit ist eine weitaus größere Zielgruppe ansprechbar und insbesondere die überregionale Erreichbarkeit gegeben.

Mit der Multifunktionalen Einrichtung (MFE, vgl. auch Bericht Nr. 37) können durch die Umsetzung eines edukativen Konzeptes die Zielgruppen erreicht werden, die bisher nicht angesprochen werden konnten: Kinder, Jugendliche und Familien. Ebenso wird damit ein qualifiziertes Angebot für die besucherarmen Schlechtwetterperioden angeboten. Durch dieses Angebot können die Gärten der Welt nachhaltig abgesichert werden. Mit der MFE können gleichzeitig Stellplätze bereitgestellt werden.

Nachhaltigkeit

Bereits im Planungs- und Entwicklungsprozess hat sich die Grün Berlin GmbH als Muttergesellschaft der IGA Berlin 2017 und zukünftige Betreiberin des Kienbergparks mit dem Thema Nachhaltigkeit ein Ziel von hoher Priorität gesetzt.

Gemeinsam mit Naturschutzverbänden wurden die Naturräume des Kienbergs, der bestehenden Gärten der Welt und des Wuhletals, die sich über Jahrzehnte entwickelt haben, behutsam in das Konzept der IGA integriert.

II. Organisation

Gärten der Welt

Der Betrieb der Gärten der Welt wird weiter qualifiziert sichergestellt unter besonderer Be- rücksichtigung der Erhaltung der geschaffenen Werte. Die Institutionelle Förderung wurde für

die Folgejahre darauf eingerichtet. Das Besucherzentrum bekommt eine eigene Einheit zur Sicherstellung eines adäquaten Besucherservices, der auch den zwischenzeitlich deutlich nachgefragten Tagungs- und Veranstaltungsort anbieten kann.

Die Gärten der Welt werden bereits am 1. Dezember 2017 wiedereröffnet und bleiben eintrittspflichtig. Mit Wiedereröffnung wird auch die Seilbahn wieder ihren Betrieb aufnehmen, die nach dem Ende der IGA 2017 für 3 Jahre weiter erhalten bleibt mit der Option auf Verlängerung auf insgesamt 20 Jahre. Im Bereich der Gärten der Welt steht die Seilbahnstation dann außerhalb des eintrittspflichtigen Bereiches, so dass die Seilbahn künftig auch unabhängig vom Besuch der Gärten der Welt benutzt werden kann. Für die Nutzung werden derzeit unterschiedliche Ticketlösungen geprüft. Eine Einbindung in das Preisgefüge der Gärten der Welt (Kombiticket) ist beabsichtigt.

Kienbergpark

Bereits im April 2014 ist eine Nutzungsvereinbarung zwischen dem Bezirk Marzahn-Hellersdorf und der Grün Berlin GmbH getroffen worden, mit der langfristig die Pflege und ökologische Entwicklung des Kienbergs und des Wuhletals sichergestellt ist. Damit einher geht die fördermittelbedingte langfristige Sicherung der Maßnahmen aus den Strukturfonds (GRW; Stadtumbau Ost).

Um die städtische Identität des Ortes als grüne Verbindungsachse zwischen Marzahn und Hellersdorf nachhaltig zu prägen und die Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit dem Landschaftsraum vor ihrer Haustür weiter zu steigern, wird auch zukünftig auf eine breite Bürgerbeteiligung bei wichtigen Entwicklungsprozessen gesetzt.

Das Beweidungskonzept ist weiterhin Teil des Kienbergparks; dies soll wie ursprünglich konzipiert auch in Teilen des Wuhletals umgesetzt werden.

Das Umweltbildungszentrum wird personell und betrieblich als eigene kleine Einheit durch Grün Berlin organisiert.

Der Kienbergpark mitsamt dem Wolkenhain ist öffentlich nach der IGA spätestens am 31.03.2018 als neuer, kostenfreier Landschaftsraum zugänglich. Der Rückbau der Einfriedung begann bereits am 16.10.2017 und erfolgt sukzessiv. Im November 2017 erfolgt darüber hinaus durch das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf mit der Grün Berlin GmbH eine Dialogveranstaltung zur Nachnutzung der neuen Parkanlagen.

Bericht 30

Übergreifend – Spreepark

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
III C 113

27.10.2017
 925 1241

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0750 - Naturschutz und Stadtgrün

Titel 68203 – Zuschuss an die Grün Berlin GmbH

Titel 89145 - Zuschuss an die Grün Berlin GmbH für Investitionen

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zu berichten, wie die Konzeption und die Planung zum Spreepark aussehen“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Im Frühjahr/Sommer 2016 hat die Grün Berlin GmbH zur Beauftragung eines interdisziplinären Teams von Landschaftsarchitekten, Architekten, Kunstexperten, Szenografen und Tourismusexperten mit der Konzeptentwicklung und Rahmenplanung für den Spreepark ein EU-weites Verfahren nach Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen durchgeführt. Den Zuschlag hat ein Team um das renommierte Büro für Landschaftsarchitektur Latz+Partner erhalten.

Als Resultat der noch laufenden Arbeiten zur Konzeptentwicklung und Rahmenplanung wird eine Plangrundlage zum räumlichen Konzept im Maßstab 1:500 erarbeitet. Derzeit laufen die Abstimmungen mit den jeweiligen Fachbehörden. Die Erarbeitung der Rahmenplanung wurde durch zahlreiche Beteiligungsveranstaltungen begleitet. Weitere Formate zur öffentlichen Kommunikation und Abstimmung des Projektes werden auch in den Folgejahren integriert.

In seiner Typologie soll der zukünftige Spreepark ein Alleinstellungsmerkmal als kuratierter Kunst- und Kulturpark erhalten. Bei der Entwicklung werden behutsam und sukzessive bestehende Baulichkeiten saniert und einer neuen Nutzung zugeführt. So soll beispielsweise aus einer ehemaligen Achterbahn eine Steglandschaft entstehen, die ökologisch sensible Bereiche schützt und zeitgleich sichtbar macht – aber auch andernorts versteckte Nischen öffnet, die als temporäre Standorte für künstlerische Interventionen geeignet sind. Das ikonographische Riesenrad bleibt erhalten und wird ebenfalls in ein künstlerisches Konzept übertragen. Die Identität des Ortes als verfallener Vergnügungspark soll auch zukünftig ablesbar sein. Das gesamte Gelände wird im Vergleich zur ehemaligen Nutzung entschleunigt und nach ökologischen, gendergerechten und energieeffizienten Kriterien entwickelt.

Das Eierhäuschen, als wichtiger Teil des Gesamtkonzepts Spreepark, soll die Nutzungseinheiten Gastronomie, Artists-in-Residence und Verwaltung beinhalten.

Im Konzept zur verkehrlichen Erschließung wird den besonderen Anforderungen des Umwelt- und Naturschutzes und der Landschaftspflege besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Der Schwerpunkt liegt in der Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs mit Bussen und Bahnen. Daneben soll die Anbindung für den Radverkehr erheblich ausgeweitet und verbessert werden. Dadurch soll eine Minimierung des zukünftigen motorisierten Individualverkehrs erreicht werden (vgl. Bericht 38).

Der Rahmenplan ist kompatibel mit dem Flächennutzungsplan aus dem Jahr 2006, welcher die Fläche als „Sonderbaufläche mit hohem Grünanteil“, Nutzungszweck „Kultur- und Freizeitpark“ ausweist.

Für die Umsetzung sollen GRW-Mittel zur Geländeerschließung (Förderfähigkeit auf Grundlage einer Potenzialanalyse bestätigt) sowie SIWANA IV (Antrag abgestimmt) für alle Baulichkeiten eingesetzt werden.

Weitere Mittel aus den Kulturfonds sowie für energetische Sanierung werden im Zuge der weiteren Planung sinnvoll eingebunden. Die Einstellung der Landesmittel Ansätze erfolgt vor dem Hintergrund der jeweilig notwendigen Ko-Mittelbereitstellung sowie für erste Infrastrukturmaßnahmen, die vor Beschluss des B-Planes zur Gefahrenbeseitigung möglich und notwendig sind.

Bericht 31

Tempelhofer Feld

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
III C 112

26.10.2017
 925 1362

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0750 - Naturschutz und Stadtgrün

Übergreifend:

Titel 68203 – Zuschuss an die Grün Berlin GmbH

Titel 89374 – Zuschuss an die Grün Berlin Stiftung für Investitionen

Folgendes beschlossen:

zu folgendem Sachverhalt zu berichten:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Tempelhofer Feld in Verbindung mit Titel 68203 und 89374 folgende Fragen zu beantworten:

Im Haushaltsentwurf auf Seite 189 steht: „Seit Mai 2010 ist das Tempelhofer Feld, das ehemalige Flugfeld, mit 303 ha für die Öffentlichkeit zugänglich.“

In der RN 0047 auf Seite 10 steht „Flächengröße: ca. 240 ha“ sowie „Grundstückseigentümer: Land Berlin, im Sondervermögen SenStadtUm“

Wie kommen die verschiedenen Flächengrößen von 240 ha bzw. 303 ha zustande. Welche Zweckbindung und Verfügungsrechte gelten für das genannte Sondervermögen? Welche Vermögensrechte und Zweckbindungen gelten für die übrigen 63 ha und wo werden sie geführt?

Im Jahr 2016 sind zwei Flächen mit zusammen ca. 12 ha aus dem Geltungsbereich des THFG ausgeschnitten worden. Wie hat sich das auf die Teilung der gesamten Fläche innerhalb der Verwaltung ausgewirkt? Welche Vermögensrechte und Zweckbindungen gelten seit dem für welche Teilfläche (auch für die ausgeschnittenen Flächen) bei welcher Abteilung der Berliner Verwaltung?“

(GRÜNE)

Hierzu wird berichtet:

Flächengröße

Die 240 ha beziehen sich auf eine Flächengröße, die im Doppelhaushalt/ Wirtschaftsplan 2014/2015 (damals noch Masterplan) relevant war. Zu vermuten ist, dass zum Zeitpunkt der Aufstellung des Doppel-Haushaltspans 2014/2015 die künftige Flächengröße nach Realisierung von Wohnungsbaumaßnahmen angegeben wurde. Für die Jahre 2016/2017 handelt es sich um einen Übertragungsfehler vom Wirtschaftsplan 2014/2015 auf 2016/2017. Für 2018/2019 ist es korrigiert.

Vermögen

Das gesamte Areal (Flughafengebäude, Vorfeld, Freifläche) befindet sich im Eigentum des Landes Berlin und wurde 2010 der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung übertragen. Seit der Aufteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen und Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz befindet sich die gesamte Fläche formal nunmehr im Fachvermögen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen.

12 ha

Die Flächen sind nicht ausgeschnitten worden. Es wurde aufgrund der damals dramatischen Flüchtlingssituation der § 9 des Gesetzes zum Erhalt des Tempelhofer Feldes (ThF-Gesetz) i. V. m. Anlage 4 zu § 9 Absatz 1 Satz 1 ThF-Gesetz geändert:

„§ 9 Anlagen für Flüchtlinge und Asylbegehrende“

- (1) *Bis zum 31. Dezember 2019 dürfen auf den in der Anlage 4 dargestellten Flächen A und B*
 - 1. mobile Unterkünfte zur Unterbringung von Flüchtlingen und Asylbegehrenden nach § 246 Absatz 13 des Baugesetzbuchs,*
 - 2. Einrichtungen für Bildung, Begegnung und Betreuung sowie*
 - 3. damit zusammenhängende Befestigungen und Einfriedungen**geschaffen werden. Die Errichtung ist auf längstens drei Jahre zu befristen. Die baurechtlichen Vorschriften, insbesondere § 246 Absatz 13 des Baugesetzbuchs, bleiben unberührt.*
- (2) *Die Anlagen nach Absatz 1 bedürfen entsprechend § 7 Absatz 1 und 3 der Genehmigung der für Naturschutz zuständigen Senatsverwaltung.“*

Die Gesamtfläche des Tempelhofer Feldes wurde somit nicht geteilt, aber eben teilweise und temporär einem anderen Nutzungszweck zugeordnet. Vermögensrechte wurden nicht verändert. Der Nutzungszweck ist oben dargestellt.

Die Fläche A liegt bis Ende 2019 in der Zuständigkeit bei der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales. Die Berliner Immobilien-Management GmbH (BIM) errichtete darauf im Auftrag des Landesamtes für Flüchtlingsangelegenheiten (LAF) die Tempohomes.



Flächen A und B gemäß § 9 Absatz 1

Flächenabgrenzung

Fläche (gesamt): 304 ha A: ca. 77.876 m^2 = 2,43 % der Fläche
B: ca. 41.360 m^2 = 1,29 % der Fläche

Bericht 32

Eintrittsgelder

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
III C 113

27.10.2017
 925 1241

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0750 - Naturschutz und Stadtgrün

Titel 11122 – Eintrittsgelder

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 die Schlussabrechnung der Internationalen Gartenausstellung (IGA) darzustellen und zu erläutern, wie sich insgesamt die wirtschaftliche Abrechnung der IGA auf den Haushalt auswirkt und warum es im Zuschusstitel der IGA (Titel 68220) in 2017 Abgänge gab.“

(*LINKE*)

„Weiter sollen alle Titel aufgelistet werden, die mit der IGA zusammenhängen.“

(*AfD*)

Hierzu wird berichtet:

Das Durchführungs- und Investitionsvolumen für die IGA 2017 GmbH beträgt auf Grundlage des Senatsbeschlusses zur Neuausrichtung der IGA 2017 (Nr.: S 511/2012) vom 18.09.2012 insgesamt 40,0 Mio. €.

Diese Mittel sind seit dem Haushaltsjahr 2012 in Jahrestranchen bei Kapitel 0750 Titel 68220 (konsumtiv) und 89366 (investiv) etatisiert.

Davon sind im Jahr 2017 beim Titel 68220 (Zuschüsse zur Vorbereitung und Durchführung der IGA) insgesamt 11.263.000 € an Zuwendungen eingestellt. Von diesen als Ansatz im Haushaltsplan 2017 zur Verfügung stehenden Mitteln wurden insgesamt rd. 10.085.000 € der IGA Berlin 2017 GmbH als Zuwendung für das Haushaltsjahr 2017 bewilligt, die die IGA GmbH bereits vor Vereinnahmung eigener Erträge legitimierte, Aufträge auszulösen bzw. Verträge abzuschließen. Die bewilligten konsumtiven Mittel (Titel 68220) wurden im Haushaltsjahr 2017 bisher nicht abgerufen bzw. an die IGA GmbH ausgezahlt, da im Rahmen der Fehlbedarfsfinanzierung zuerst die eigenen Erträge für die Deckung der Aufwendungen des Betriebes in Anspruch genommen werden müssen und wurden. Die eingestellten Mittel in Höhe von 11.263.000 € werden somit voraussichtlich von der IGA GmbH nicht in Anspruch genommen.

Daher konnte ein Betrag in Höhe von rd. 1.779.000 € im Wege der Deckungsfähigkeit als Verstärkung dem Kapitel 0750, Titel 89366 (Zuschüsse für Investitionen zur Durchführung der IGA) zugeführt werden. Die Mittel wurden dort dringend im Rahmen der Bewilligung von

Zuwendungen benötigt, insbesondere für die gärtnerischen Ausstellungen auf der IGA, verkehrliche Maßnahmen und für die Herstellung der Infrastruktur. Im Haushaltsplan 2017 sind beim Kapitel 0750, Titel 89366 insgesamt 6.709.000 € veranschlagt.

Die Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen des Titels 89366 sind durch Haushaltsvermerk gegenseitig deckungsfähig mit den Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen des Titels 682 20.

Die über die zur Deckung des Bedarfs hinausgehenden Erträge der IGA sollen im Dezember 2017 an das Land Berlin abgeführt und beim Titel 11976 – Abführung von Einnahmen der Internationalen Gartenausstellung – vereinnahmt werden.

In dem Fall, dass nicht alle Endabrechnungen von den Vertriebspartnern bis zum Ende dieses Jahres vorliegen, müssen aus den überschüssigen Einnahmen aus Eintrittsgeldern entsprechende Rückstellungen gebildet werden. Folglich würden sich die Abführungen an den Landeshaushalt im Haushaltsjahr 2017 um diese Rückstellungen reduzieren.

Für das Haushaltsjahr 2018 ist zur Abwicklung der IGA und abschließender Rückbaumaßnahmen in beiden Ausgabetiteln jeweils ein Rest-Ansatz vorgesehen. Für den Fall, dass die in 2017 gebildeten Rückstellungen 2018 nicht in voller Höhe benötigt werden, werden diese an den Landeshaushalt abgeführt.

Eine abschließende Darstellung der Ausgaben und Einnahmen kann erst nach Vorlage des Schluss-Verwendungsnachweises erfolgen. Dieser muss spätestens sechs Monate nach Ende des Bewilligungszeitraums der Zuwendungsgeberin SenUVK vorgelegt werden.

Mit der IGA Berlin 2017 hängen folgende Titel zusammen:

- 1) Titel 68220 – Zuschüsse zur Vorbereitung und Durchführung der Internationalen Gartenausstellung (IGA)
- 2) Titel 89366 - Zuschüsse für Investitionen zur Durchführung der Internationalen Gartenausstellung (IGA)
- 3) Titel 11976 - Abführung von Einnahmen der Internationalen Gartenausstellung
- 4) Titel 11122 - Eintrittsgelder

Die unter 3) und 4) genannten Einnahmetitel wurden versehentlich mit unterschiedlichen Kennzahlen in der Mittelbewirtschaftung für das Haushaltsjahr 2017 (Titel 11976) bzw. im Planaufstellungsverfahren zum DHH 2018/2019 (Titel 11122), eingerichtet.

Bericht 33

Umsetzung der Strategie Stadtlandschaft Verfahren zur Ersetzung der gespendeten Stadtbäume

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
III C 212 Frau Ehlebracht

25.10.2017

☎ 9025-1664

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0750 - Naturschutz und Stadtgrün

Titel 54106 – Umsetzung der Strategie Stadtlandschaft

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 54106 zu berichten, wie eine erste Bilanz der durch den Sturm Xavier zerstörten Stadtbäume aussieht und wie sich das Verfahren zur Ersetzung der gespendeten Stadtbäume gestaltet, die zerstört wurden.“

(SPD)

„Zudem soll berichtet werden, wie es Bürgerinnen und Bürger möglich ist, zu erfahren, ob eine Neupflanzung möglich ist und wie sich das Verfahren hierzu zwischen Senatsverwaltung und Bezirken gestaltet.“

(GRÜNE)

Hierzu wird berichtet:

Die durch den Sturm hervorgerufenen Schäden an Bäumen in Berlin sind immens. Die Straßen- und Grünflächenämter der Bezirke, die für die Pflege und Unterhaltung der Bäume auf öffentlichen Flächen zuständig sind, sind nach wie vor mit den Aufräumarbeiten und dem Feststellen und Bewerten der Sturmschäden an Bäumen beschäftigt. Eine verlässliche Auskunft über die Höhe der Schäden kann derzeit noch nicht erteilt werden. Geschätzt und hochgerechnet hat der Sturm in Berlin etwa 10.000 Bäume an Straßen, in Parkanlagen und auf Friedhöfen vernichtet oder so stark geschädigt, dass sie in nächster Zeit gefällt werden müssen (erste Schätzung, ohne Gewähr). Sonstige Schäden an den Bäumen sind noch gar nicht abzuschätzen.

Eine fundierte Gesamtbilanz kann erst in einigen Wochen, wenn nicht sogar erst in einigen Monaten gezogen werden.

Die ersten Einschätzungen der Straßen- und Grünflächenämter hinsichtlich der Schäden an Bäumen durch den Sturm Xavier am 5.10.2017 sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Bezirk	betroffene Straßenbäume	betroffene Bäume in Grünanlagen	betroffene Bäume auf Friedhöfen	noch zu fällende Bäume
Mitte	60 Bäume	400 Bäume	ohne Angabe	600 Bäume (geschätzt)
Friedrichshain-Kreuzberg	70 Bäume	93 Bäume	kein ländeseigener Friedhof im Bezirk	noch nicht absehbar
Im Bezirk wurde bis zu 30 % des Altbaumbestandes geschädigt oder ganz vernichtet. Bis jetzt wurden 204 Bäume festgestellt, die umgestürzt, gefällt oder zur Gefahrenabwehr noch zu fällen sind. Geschätzt sind es mindestens noch 340 bis 380 weitere Bäume.				
Pankow		An ca. 600 Bäumen in bereits kontrollierten Straßen und Grünanlagen wurden Schäden festgestellt und erfasst. Geschätzt sind ca. 2.000 Bäume geschädigt. In der Schönholzer Heide, im Brosepark, im Volkspark Prenzlauer Berg und im NSG Fauler See wurden ca. 30-50 % des Baumbestandes geschädigt.		
Charlottenburg-Wilmersdorf	128 Bäume wurden entwurzelt, 255 Bäume sind insgesamt stark geschädigt	120 Bäume wurden entwurzelt, 390 Bäume sind insgesamt stark geschädigt	20 Bäume wurden entwurzelt, 80 Bäume sind insgesamt stark geschädigt	noch nicht absehbar
Spandau	90 Bäume	250 Bäume	133 Bäume	noch nicht absehbar
Steglitz-Zehlendorf	Bislang wurden rund 850 Bäume festgestellt, die schon umgestürzt sind oder noch gefällt werden müssen (Friedhöfe, Grünanlagen, Spielplätze, Sportplätze, Schulhöfe, Straßenbäume). Des Weiteren wurden an rund 980 Bäumen Starkastausbrüche und Kronenbrüche festgestellt. Ob diese Bäume noch gefällt werden müssen, ist noch nicht abzusehen.			
Tempelhof-Schöneberg	214 Bäume	212 Bäume	65 Bäume	noch nicht absehbar
Neukölln	Nach derzeitigem Kenntnisstand sind in den genannten Bereichen insgesamt 178 Bäume umgestürzt. Weiterhin hat es viele Starkastausbrüche oder anderweitige Schädigungen gegeben, die eventuell noch weitere Fällungen erforderlich machen.			
Treptow-Köpenick	140 Bäume	55 Bäume	14 Bäume	noch nicht absehbar

Marzahn-Hellersdorf	In Grünanlagen und an Straßen wurden ca. 150 Bäume entwurzelt oder so sehr geschädigt, dass sie gefällt werden mussten. Noch nicht berücksichtigt: Ahrensfelder Berg, Höninger Weiherkette, Kaulsdorfer Seen, Biesdorfer Höhe, Kienberg.	Es ist mit ca. 100 entwurzelten und stark geschädigten Bäumen zu rechnen.	noch nicht absehbar
Lichtenberg	250 Bäume		noch nicht absehbar
Reinickendorf	131 Bäume	151 Bäume	96 Bäume

Ob überhaupt Bäume betroffen sind, die in den letzten 5 Jahren im Rahmen der Stadtbäumkampagne gepflanzt wurden, ist der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz noch nicht bekannt. Es ist aber eher davon auszugehen, dass aufgrund der zu dem Zeitpunkt des Sturmes vollbelaubten Kronen hauptsächlich große Altbäume betroffen waren. Falls Bäume geschädigt worden sind, die im Rahmen der Stadtbäumkampagne gespendet und gepflanzt wurden, so werden diese durch Finanzmittel der Kampagne möglichst schnell und unbürokratisch ersetzt.

Hinsichtlich des Ersatzes von Bäumen, die dem Sturm zum Opfer fielen und nicht im Rahmen der Stadtbäumkampagne gepflanzt wurden, haben die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich im Einzelfall an die Bezirksämter (Straßen- und Grünflächenämter) zu wenden. Nachpflanzungen werden im Regelfall von den Bezirken durchgeführt oder der Standort wird vom Bezirk an die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz für die Pflanzung im Rahmen der Stadtbäumkampagne gemeldet. Die Pflanzung erfolgt in Abhängigkeit von der finanziellen und personellen Ausstattung.

Zurzeit werden im Rahmen der Kampagne Bäume in den Bezirken Neukölln, Friedrichshain-Kreuzberg, Tempelhof-Schöneberg und Mitte an Standorten gepflanzt, die im Februar 2017 von den Bezirken gemeldet worden sind. Dieser zeitliche Vorlauf ergibt sich daraus, dass die Pflanzarbeiten auszuschreiben sind.

Die Standorte, die im Frühjahr 2018 bepflanzt werden sollen, wurden Mitte September 2017 gemeldet und stehen am 1. Dezember 2017 für die Spendenaktion im Internet.

<http://www.berlin.de/senuvk/umwelt/stadtgruen/stadtbaeume/kampagne/de/karte/index.shtml>

Bericht 34

Ersatz von Ausgaben

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
III C

27.10.2017
 925 1256

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0750 - Naturschutz und Stadtgrün

Titel 67101 – Ersatz von Ausgaben

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 67101 lfd. Nr. 1 zu erläutern, wie sich der Rechtsstreit bezüglich des Gleimtunnels mit genauem Sachstand darstellt.“

(SPD und LINKE)

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 67101 lfd. Nr. 2 zu berichten, ob und wie der Senat Möglichkeiten zur Unterstützung der Wildtierschutzstation in Marzahn-Hellersdorf sieht.“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Zu Frage 1:

In einem städtebaulichen Vertrag, dem sogenannten Mauerparkvertrag, aus dem Jahr 2012 wurde zwischen dem Land Berlin und dem Grundstückseigentümer CA Immo Deutschland GmbH unter anderem vereinbart, dass das Land Berlin die Erweiterungsfläche des Mauerparks übereignet bekommt, nachdem das Land Berlin nördlich des Gleimtunnels auf einer Fläche Baurecht geschaffen hat. Dieses Baurecht hat das Land Berlin Ende 2015 geschaffen. Allerdings konnte der Vollzug des städtebaulichen Vertrages in diesem Punkt bisher nicht abgeschlossen werden, da die Regelungen des Vertrages im Hinblick auf das Eigentum am Gleimtunnel zu einer rechtlichen Auseinandersetzung geführt haben: Zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses sind die Vertragspartner davon ausgegangen, dass der Gleimtunnel im Eigentum der DB ist und sich durch den Mauerparkvertrag an diesen Eigentumsverhältnissen nichts ändern wird. Zwischenzeitlich wurde geklärt, dass sich ein Teil des Tunnels im Eigentum der CA Immo befindet. Mit der Übernahme dieses Teils des Gleimtunnels entstünden für das Land Berlin erhebliche Sanierungs- und Unterhaltungsleistungen, die sich auf einen zweistelligen Millionenbetrag belaufen können. Aus diesem Grund ist die Eigentumsübertragung zwischen der CA Immo und dem Land Berlin strittig. Die CA Immo hat Kla-

ge beim Verwaltungsgericht eingereicht. Das Land Berlin hat eine Widerklage erhoben und eine Prüfung beantragt, ob nicht das Landgericht zuständig ist. Mit einem erstinstanzlichen Urteil ist frühestens Ende des Jahres 2018 zu rechnen. Die geplante Parkerweiterung kann trotz des Rechtsstreits umgesetzt werden. Mit der CA Immo konnte eine Verfahrens- und Nutzungsvereinbarung geschlossen werden, durch die das Land Berlin zum 1.6.2016 die Nutzungsrechte an der 7 ha großen Fläche erhalten hat.

Zu Frage 2:

Der Betrieb der Wildtierstation des NABU wird durch den Ersatz von Ausgaben in Höhe von bis zu jährlich 100.000 € unterstützt. Der Ausgabenersatz erfolgt auf Grundlage § 2 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 und 2 Berliner Naturschutzgesetz.

Die Nachfrage bewegte sich in den letzten Jahren auf vergleichbarem Niveau, so dass ein Ausbau der Unterstützung durch den Senat nicht als erforderlich angesehen wurde.

Bericht 35

Zuschüsse an soziale oder ähnliche Einrichtungen Hundeauslaufflächen

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
III C 213

26.10.2017

☎ 9(0)25 1477

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0750 - Naturschutz und Stadtgrün

Titel 68406 – Zuschüsse an soziale oder ähnliche Einrichtungen

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 68406 aufzulisten, wo 2016/2017 Hundeauslaufflächen in den Berliner Bezirken geschaffen wurden.“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

In den Haushaltsjahren 2016 und 2017 standen bzw. stehen im Titel 68406, der bis zum Haushaltsjahr 2016 im Kapitel 1220 veranschlagt war, je 45.000 € für Zuschüsse an Vereine zur Einrichtung/Unterhaltung von Hundeauslaufplätzen zur Verfügung. Die verbindliche Erläuterung zum Titel lautet: „Die Mittel stehen gemeinnützigen Vereinen zur Einrichtung und Unterhaltung von Hundeauslaufplätzen auf ihnen von den Bezirken zu diesem Zweck überlassenen Flächen in einer Höhe von maximal 7.500 Euro pro Verein zur Verfügung.“

Die Mittel und der entsprechende Titel wurden seinerzeit SenStadtUm (heute SenUVK) zugeordnet, obwohl dort keine Zuständigkeit für Hundehaltung, artgerechte Tierhaltung und Tierschutz besteht. Das Ziel der Förderung von Vereinen zur Einrichtung/Unterhaltung von Hundeauslaufflächen auf bezirklichen Flächen ist Ergebnis des sogenannten Bello-Dialogs in Verantwortung der für das Hundegesetz und den Tierschutz zuständigen damaligen Senatsverwaltung für Justiz und Verbraucherschutz, heute SenJustVA.

Kriterien zur Vergabe der Fördermittel im Interesse des erwünschten Hundeauslaufs liegen bei SenStadtUm/SenUVK zuständigkeitsshalber nicht vor. Im Rahmen der Bewirtschaftung des Titels wurde vereinbart, den Bezirken auf Antrag eine auftragsweise Bewirtschaftung zu ermöglichen. Konkrete Vertrags- oder Partnerschaftsmodelle mit gemeinnützigen Vereinen waren bzw. sind von den für die jeweiligen Flächen verantwortlichen Bezirken in eigener Zuständigkeit auszuarbeiten und zu realisieren. Alle Bezirke wurden entsprechend informiert.

Im Haushaltsjahr 2016 wurden von den Bezirken für die Bezugssumme von Vereinen zur Einrichtung und Unterhaltung von Hundeauslaufflächen (einschließlich Umgestaltung bestehender Flächen) für folgende Flächen Mittel beantragt, von SenStadtUm übertragen und von den bezuschussten Vereinen ggf. nur teilweise verausgabt:

BA Lichtenberg	Hundeplatz Konrad-Wolf-Straße
BA Lichtenberg	Hundeauslaufplatz Hönower Weg
BA Lichtenberg	Hundeplatz/-auslaufgebiet Seehausener Straße
BA Marzahn-Hellersdorf	Hundeauslaufstelle Weißenfelser Straße 43* (seit 08-2016)

Im Haushaltsjahr 2017 wurden von den Bezirken bisher für folgende Flächen Mittel beantragt und von SenUVK übertragen:

BA Marzahn-Hellersdorf	Hundeauslaufstelle Weißenfelser Straße 43
BA Lichtenberg	Hundeplatz/-auslaufgebiet Seehausener Straße
BA Lichtenberg	Hundeauslaufgebiet Fennpfuhlpark* (seit 01-2017)

***) neu geschaffene Fläche**

Es wird darauf hingewiesen, dass nach Kenntnis von SenUVK nicht jede bezuschusste Maßnahme die Neuschaffung einer Hundeauslauffläche betrifft. Soweit durch die Bezirke im Rahmen der Antragstellung bzw. im Kurzbericht zu den Ergebnissen ausdrücklich eine Neuschaffung mit Datumsangabe angesprochen wurde, ist dies entsprechend vermerkt.

Bericht 36

Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zwecke im Inland

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
III B 22

26.10.2017

 925 1035

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0750 - Freiraumplanung und Naturschutz

Titel 68569 Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zwecke im Inland

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 68569 zu Institutionelle Förderungen und Projektförderungen folgende Fragen zu beantworten:

Wie stellt der Senat sicher, dass die Grundsätze von guter Arbeit auch im Bereich der Umweltbildung eingehalten werden?

Wie bewertet der Senat die Situation im Bereich der Umweltbildung (z.B. durch Freiberufler für Schulen und Kitas) über die durch den Titel geförderten Einrichtungen und Projekte hinaus?“

(Grüne)

Hierzu wird berichtet:

In Berlin wird seit über 30 Jahren erfolgreich und qualifiziert Umweltbildungsarbeit geleistet. Hierfür stehen seit 1996 Haushaltsmittel in nicht unerheblichem Maße zur Verfügung. SenUVK ist seit dem stetig bemüht, die Umweltbildungsangebote weiter auszubauen.

Zur Sicherstellung von Grundsätzen der „guten Arbeit“ in der Umweltbildung ist ein Zertifizierungskonzept notwendig, dass sowohl Umweltbildungseinrichtungen als auch selbstständig tätige Umweltbildnerinnen und Umweltbildner berücksichtigt. Ein auf Bundesebene einheitliches Zertifizierungskonzept zur Umweltbildung existiert zurzeit noch nicht.

Voraussetzung für „gute Arbeit“ außerhalb der geförderten Umweltbildungseinrichtungen ist neben einem Zertifizierungskonzept die auskömmliche Finanzierung der Umweltbildnerinnen und Umweltbildner. So wird seit dieser Legislaturperiode die Verbesserung der Bezahlung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von geförderten Einrichtungen angestrebt.

Umweltbildungsarbeit findet aber in Berlin auch an vielen Orten durch Einrichtungen und durch selbstständig tätige Umweltbildnerinnen und Umweltbildner statt, die nicht vom Senat gefördert werden.

Hier besteht eine große Finanzierungsdiskrepanz zwischen den geförderten Einrichtungen und der Bezahlung der selbstständigen Umweltbildnerinnen und Umweltbildner. Die durch Zuwendungen unterstützten Einrichtungen orientieren sich in der Bezahlung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an bestehenden Tarifstrukturen. Die selbstständigen Umweltbildnerinnen und Umweltbildner, die sich direkt an Schulen und Kitas wenden, sind auf die Kostenbeiträge der Schülerinnen und Schüler angewiesen. Ihr Honorar ergibt sich aus den finanzi-

ellen Möglichkeiten, die die einzelnen Schülerinnen und Schüler aufbringen können. Die sich daraus ergebenen Einnahmen reichen bei weitem nicht aus, um sich adäquat sozial abzusichern.

Bericht 37

Zuschuss an die Grün Berlin GmbH für Investitionen

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
III C 113

27.10.2017

☎ 925 1241

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0750 - Naturschutz und Stadtgrün

Titel 89145 - Zuschuss an die Grün Berlin GmbH für Investitionen

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 89145 folgende Fragen zu beantworten:

Bitte um weitergehende Untersetzungen zu den einzelnen Projekten:

Welche Einzelmaßnahmen sollen mit den angegebenen Summen verwirklicht werden?

Zu 2.b): Wie viele Besucher werden erwartet? Wie viele Stellplätze resultieren daraus und lassen sich diese Stellplätze nicht auf vorhandenen Parkplätzen realisieren?

Zu 4.: Was soll mit den Gesamtkosten von 48 Mio. Euro an einzelnen Maßnahmen realisiert werden?

Was soll in den Jahren 2018 und 2019 mit den 25,05 Mio. Euro realisiert werden?

Welche Fördermittel sollen hier genutzt werden?“

(GRÜNE)

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 89145 lfd. Nr. 1.c) zu berichten, wie die Lokhalle bisher konkret genutzt wurde, wie die zukünftige Nutzung geplant ist und wie dadurch die Ertragssituation verbessert werden soll.“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Projekte innerhalb des Titels 89145

Mit den Mitteln sollen in den Haushaltsjahren 2018 und 2019 folgende Einzelmaßnahmen umgesetzt werden:

Nr. aus HH	Landesanteil	2018	2019
1.	Südgelände	1.600.000 €	1.550.000 €
1 a)	Park	0 €	0 €
1 b)	Wasserturm	600.000 €	550.000 €
1 c)	Lokhalle	1.000.000 €	1.000.000 €
2 a)	Gärten der Welt	250.000 €	100.000 €
2 b)	Multifunktionelle Einrichtung (MFE)	550.000 €	485.000 €

Nr. aus HH	Landesanteil	2018	2019
3.	Britzer Garten	1.150.000 €	1.250.000 €
3. a)	Modernisierung Techn. Infra	1.000.000 €	1.000.000 €
3. b)	Gender und Barrierefreiheit	150.000 €	250.000 €
4.	Spreepark	450.000 €	615.000 €
	Gesamt	4.000.000 €	4.000.000 €

Im Einzelnen sollen insbesondere folgende Leistungen durchgeführt werden:

1. Südgelände:

1 a) Park: Im Park sind in 2018 und 2019 keine Maßnahmen vorgesehen.

1 b) Wasserturm: Herstellung der Standsicherheit

1 c) Lokhalle: Grundsanierung zur Standsicherheit

2 a) Gärten der Welt: In den Gärten der Welt wurde in den vergangenen Jahren der Masterplan mit GRW-Mitteln (90 % Förderung) umgesetzt. Bei den Ansätzen für 2018 und 2019 handelt es sich insbesondere um die Restabwicklung dieser Maßnahmen, um die Finanzierung nicht GRW-förderfähiger Maßnahmen, wie etwa die Entwicklungspflege und um den Bau dauerhafter Toiletten am Wasserspielplatz.

2 b) MFE: Grundlagenermittlung, Planung, Bauvorbereitung der Multifunktionellen Einrichtung (MFE) mit Parkhaus und Indoor Bereich („Mikrokosmos“)

3. Britzer Garten:

3 a) Modernisierung der technischen Infrastruktur: Energetische Sanierung, Automatisierung der Einlasssysteme

3 b) Gender und Barrierefreiheit: Überarbeitung der sanitären Anlagen als prioritäre Maßnahmen, Masterplanung zur mittelfristigen Entwicklungsplanung

4. Spreepark: Weitere Planung, Herstellung der Verkehrssicherheit, Altlastenbeseitigung, z.T. Abriss und Rückbau von unsicheren Baulichkeiten, ggfs. vorgezogene Maßnahmen zur externen Verkehrserschließung sowie Medienerschließung

Multifunktionelle Einrichtung (MFE)

Zu 2.b): Wie viele Besucher werden erwartet? Wie viele Stellplätze resultieren daraus und lassen sich diese Stellplätze nicht auf vorhandenen Parkplätzen realisieren?

Nach der IGA 2017 werden gutachterlich ca. 1.000.000 Besucherinnen und Besucher pro Jahr in den Gärten der Welt erwartet. Um den Ersatz für die auch durch Neubau wegfallenden Stellplätze zu kompensieren und zur Entlastung der Parkplatzsituation sollen in einer multifunktionalen Einrichtung bis zu 700 Stellplätze im oberen Bereich einer Multifunktionshalle geschaffen werden.

Diese multifunktionale Einrichtung ergänzt die Themengärten im Außenbereich durch eine witterungsunabhängige Themenausstellung mit umweltedukativen Themen in einer Multifunktionshalle. Auf 3.000 m² soll eine dauerhafte Ausstellung („Mikrokosmos Garten“) grüne Themen des Außenbereichs aufgreifen und ergänzen. Auf weiteren 1.600 m² soll eine flexibel nutzbare Ausstellungs- und Veranstaltungsfläche geschaffen werden.

Die vorgesehenen Maßnahmen dienen einer verbesserten, witterungsunabhängigeren und ganzjährigen Ausschöpfung der touristischen Besucherpotentiale der Gärten der Welt und dienen der nachhaltigen Absicherung des Konzeptes Gärten der Welt. Diese konzeptionelle Weiterentwicklung ist sowohl inhaltlich als auch betriebswirtschaftlich sinnvoll und notwendig.

Die Realisierung der MFE mit weiteren Parkplätzen wird zwingend vom Bezirksamt zur Entlastung der Parkplatzsituation gefordert; eine Kompensation auf vorhandenen Parkplätzen ist nicht möglich.

Für die MFE liegt ein Senatsbeschluss vom 26.09.2017 zur Förderung durch GRW-Mittel i.H.v. 90% des Projektes vor.

Entwicklung des Spreeparks

Zu 4.: Was soll mit den Gesamtkosten von 48 Mio. Euro an einzelnen Maßnahmen realisiert werden?

Was soll in den Jahren 2018 und 2019 mit den 25,05 Mio. Euro realisiert werden?

Welche Fördermittel sollen hier genutzt werden?"

Mit den bisher grob geschätzten 48 Mio. € Gesamtkosten sollen alle Bausteine des entwickelten, durch Bürgerdialoge begleiteten **Rahmenplanes** (Masterplan) umgesetzt werden.

Bei der Entwicklung zum Kunst- und Kulturpark werden behutsam und sukzessiv Baulichkeiten saniert und das Gelände nach ökologischen, gendergerechten und energieeffizienten Kriterien entwickelt. Die geschätzten Aufwendungen dienen der möglichst weitgehenden Herstellung der Freianlagen sowie der Hochbauten und technischen Anlagen im Spreepark, der Herstellung der Freianlagen und des weiteren Ausbaus des Eierhäuschens und einer nachhaltigen externen Erschließung gemäß Rahmenplanung (vgl. Bericht Nr. 30 der Sammelvorlage). Eine Weiterentwicklung verbliebener Baulichkeiten und Ergänzung erforderlicher Strukturen erfolgt im Zuge einer prozesshaften Fertigstellung.

Die Summe von 25,05 Mio. € Umsetzungsvolumen in den **Haushaltsjahren 2018 und 2019** basiert auf dem Kenntnisstand bei den Anmeldungen zum Doppelhaushaltsplan 2018/2019, die im Wesentlichen durch die aus der GRW-Förderung und SIWANA- stammenden Mittel gedeckt ist. Erst im Nachhinein wurde definiert, dass es bis zur eigentlichen Realisierung eines B-Planes bedarf. In den Jahren 2018 und 2019 können zunächst nur die unabdingbaren, eher infrastrukturellen Maßnahmen umgesetzt werden, die keine Vorausnahme von Zielen des B-Planes darstellen. Nach Festsetzung des B-Planes werden dann konzentriert, aber behutsam in den Realisierungsbereichen die Planungen umgesetzt. Diese Realisierungsbereiche stellen die Bau- und Bearbeitungsabschnitte dar; diese wurden aufgrund logistischer Zusammenhänge, Kenntnisse über verfügbare Fördermittel u.a. Gegebenheiten noch sehr grob entwickelt, um den Planungs- und Bauverlauf zu strukturieren.

Bedingt durch das B- Planverfahren, sind innerhalb des derzeit eingezäunten Spreeparkgeländes nur einzelne baulichen Maßnahmen möglich. Nach heutigem Kenntnistannd ist von einem Finanzierungsbedarf von ca. 3,8 Mio. € für die Jahre 2018 und 2019 auszugehen, der überwiegend aus SIWANA-Mitteln für die Sanierung von Baulichkeiten und Infrastrukturen finanziert werden wird.

Die für die Haushaltjahre 2018 und 2019 angemeldeten Mittel sind aber dennoch insbesondere für die weitere Planung (Freianlagen- und Objektplanung nach HOAI, in Teilenbereichen noch LPH 2, ansonsten 3 bis 7) in voller Höhe erforderlich. Bauliche Maßnahmen umfassen ferner die weitere Herstellung der Verkehrssicherheit, die Altlastenbeseitigung, z.T. den Abriss und Rückbau von unsicheren Baulichkeiten, ggfs. vorgezogene Maßnahmen zur externen Verkehrserschließung sowie die Planung, Vorbereitung und Herstellung der Medienerschließung.

Fördermittel

Für die Umsetzung sollen GRW-Mittel zur Geländeerschließung (Förderfähigkeit auf Grundlage einer Potenzialanalyse bestätigt) sowie SIWANA IV-Mittel (beantragt) für alle Baulichkeiten eingesetzt werden.

Vgl. hierzu auch Beantwortung zu Bericht Nr. 30 - Spreepark übergreifend.

Südgelände/Lokhalle

Zu 1.c) Bericht, wie die Lokhalle bisher konkret genutzt wurde, wie die zukünftige Nutzung geplant ist und wie dadurch die Ertragssituation verbessert werden soll.

Im Jahr 2000 wurde der Natur-Park Schöneberger Südgelände für die Öffentlichkeit eröffnet. Der Natur-Park gilt überregional und international als ein Referenzprojekt für gelungene Inwertsetzung von Konversionsflächen und für den Umgang mit Naturschutz, Kunst im öffentlichen Raum, Industrie- und Bahngeschichte sowie Landschaftsnutzung.

Die Lokhalle befindet sich im Süden des Natur-Parks und bildet ein denkmalgeschütztes Ensemble mit der ehemaligen Brückenmeisterei und dem Wasserturm.

Die rund 4.000 m² große Innenfläche der Lokhalle wurde regelmäßig für kulturelle Veranstaltungen genutzt. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass die Lokhalle als Veranstaltungsort gut und gerne angenommen wurde, von Veranstaltern, wie auch von Besuchern. Bisher musste die Besucherzahl aufgrund von baulichen Restriktionen (v. a. Brandschutz) begrenzt werden; ohne diese Restriktionen wäre eine weitere Erhöhung der Besucherzahlen einhergehend mit einer Ertragssteigerung verbunden gewesen.

Die Lokhalle musste nach Erhalt des Berichts zur Überprüfung der Standsicherheit (vom 30.12.2016) gesperrt werden und ist somit nicht mehr nutzbar. Eine Instandsetzung ist zwingend und unabwendbar. Ein Abriss kommt, begründet durch den Denkmalschutz, nicht in Frage. Da die Lokhalle sowohl ein zu erhaltendes Baudenkmal, als auch ein für den Park und dessen Besucherinnen und Besucher entscheidendes Merkmal des Schöneberger Südgeländes ist, für dessen Erhalt und weiterer kultureller Nutzung nachhaltiges allgemeines Interesse besteht, sind bauliche Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sowie eine Ertüchtigung hinsichtlich der Nutzung unerlässlich. Die Erhaltung als Bauwerk und Förderung eines Kulturveranstaltungsortes im Natur-Park Schöneberger Südgelände ist Ziel zur Wahrung eines historischen Ortes über dessen Grenzen hinaus.

Mit den bei Kapitel 0750, Titel 89145 vorgesehenen Mitteln wird die Herstellung der Standsicherheit umgesetzt. Zur Ertüchtigung und um künftige Nutzungen möglich zu machen, werden weitere Mittel aus SIWANA IV i. H. v. gesamt 3,27 Mio € angemeldet. Die damit zu finanzierenden Maßnahmen sind klar von den aus diesem Titel zu finanzierenden Maßnahmen für die Grundsanierung zur Standsicherheit abgegrenzt.

Genutzt werden soll die Lokhalle für parkaffine Veranstaltungen; damit verbunden ist eine planungsrechtliche Festsetzung, die den Ort als Versammlungsstätte legitimiert. Wie generell im gesamten Gebäude sind auch im Funktionsbereich die Ertüchtigung und Verstärkung der Tragkonstruktion sowie die Sanierung der technischen und sonstigen Infrastruktur vorrangig zu betrachten. In der Schlosserei wird eine Nutzung als Gaststätte vorgesehen. Die Schmiede ist unterkellert und kann als Küche/WC/Lager genutzt werden. Idealerweise soll in diesen Räumen ein gastronomischer Betrieb untergebracht werden, der sowohl die Parkbesucher, als auch die Veranstaltungen in der Lokhalle versorgen kann. Aus diesem Grund wird ein ganzjähriger Betrieb vorgesehen. Für den Funktionsbereich ist eine Nutzung als Ateliers und Arbeitsräume für kreative Berufe, Sanitär- und Lagerräume sowie bei Bedarf als Organisationsbüro für Veranstaltungen der Lokhalle vorgesehen. Eine ganzjährige Nutzung ist hier ebenfalls anzustreben. Die Senatsverwaltung für Kultur und Europa wurde bereits in die Thematik einbezogen.

Nur mit der Umsetzung der Maßnahmen kann eine Ertragssituation überhaupt realisiert werden. Im Rahmen des zu erarbeitenden Bedarfsprogramms wird zur Prüfung durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beigefügt.

Bericht 38

Zuschuss an die Grün Berlin Stiftung für Investitionen

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
III C 113

27.10.2017
☎ 925 1241

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0750 - Naturschutz und Stadtgrün

Titel 89374 - Zuschuss an die Grün Berlin Stiftung für Investitionen

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 89374 folgende Fragen zu beantworten:

Bitte um weitergehende Untersetzungen zu den einzelnen Projekten:

Welche Einzelmaßnahmen sollen mit den angegebenen Summen verwirklicht werden?

Zu 12.:

Welche Mobilitätsträger stehen hier besonders im Focus?

Ist unter "Herstellung einer qualifizierten verkehrlichen Anbindung" der Ausbau des Dammweges und der Bau von PKW-Stellplätzen gemeint? Wenn ja, welche Kosten sind dafür eingeplant?“

(GRÜNE)

„Zudem wird darum gebeten, zur lfd. Nr. 12 zu berichten, inwiefern die dortige BVG-Fähre im Mobilitätskonzept berücksichtigt werden kann.“

(SPD)

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 89374 lfd. Nr. 8 zu berichten, was sich aus dem mehrstufigen Entwicklungskonzept für den Botanischen Volkspark Blankenfelde-Pankow ableitet und welche Maßnahmen bis 2020 finanziert werden sollen.“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Projekte innerhalb des Titels 89374

alle Beträge in €

Nr. aus HH	Landesanteil	2018	2019
1.	Gleisdreieck	1.750.000	147.000
2.	Kulturforum	567.000	369.000
3.	Mauerpark	2.810.000	2.553.000
4.	Panke	50.000	50.000

5.	Tempelhofer Feld (THF)	500.000	750.000
6.	Touristisches Wegeleitsystem	83.000	159.000
7.	Döberitzer Grüngzug	500.000	250.000
8.	Bot. Volkspark Blankenfelde	50.000	200.000
9.	Platz der Luftbrücke	50.000	200.000
10.	Rathausforum	100.000	213.000
11.	Verbesserung der grünen Infrastruktur	80.000	200.000
12.	Nachhaltiges Mobilitätskonzept Spreepark	50.000	50.000
Gesamt		6.590.000	5.141.000

Im Einzelnen sollen insbesondere folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

1. Gleisdreieck: Prozesshafte Fertigstellung des Gleisdreieckparks (u.a. Sicherungsmaßnahmen von Böschungsbereichen, Verbindungswege und Qualifizierung von Wiesen-, Sport- und Spielflächen); Sanierung zweier Yorckbrücken (Nr. 14 und 17) als Verbindungswege zwischen dem Gleisdreieckpark und dem Flaschenhalspark
2. Kulturforum: Freianlagen in verschiedenen Teilbereichen u.a. Philharmonie West, Scharounplatz, Herbert-von-Karajan-Str. Nord, Piazzetta
3. Mauerpark: Herstellung der Erweiterungsflächen Nord und Süd; Einbeziehung der Hochbaumaßnahmen in die Projektumsetzung
4. Panke: Sicherstellung der Gesamt-Durchgängigkeit, Ansatz für nicht aus Ausgleichs- und Ersatzmitteln (A + E) zu realisierende Maßnahmen
5. THF: Konkretisierung und Umsetzung der Maßnahmenpläne des Entwicklungs- und Pflegeplans z.B. das Nutzungskonzept Alte Gärtnerei, die Teilsanierung von Asphaltflächen
6. Touristisches Wegeleitsystem: Inhaltliche Ausarbeitung des Konzepts für die Infostellen und technischer/digitaler Lösungen; Pilotphase mit Evaluation; Ausweitung des Wegeleitsystems auf die Gesamtstadt ab 2019
7. Döberitzer Grüngzug: Sicherstellung der Gesamtmaßnahme und Herstellung der Verkehrssicherheit an den Schnellverbindungsanlagen der Deutschen Bahn
8. Bot. Volkspark Blankenfelde: Umsetzung der ersten Entwicklungsstufe Bereich I Zentrum mit Schaugewächshaus, Alter Gärtnerei und Arboretum
9. Platz der Luftbrücke: Grundlagenuntersuchung Wettbewerb und Planung zur Sanierung und Neugestaltung
10. Rathausforum: Qualifizierung der Grünflächen und ökologische Aufwertung: erste Planungsschritte
11. Verbesserung der grünen Infrastruktur: Vernetzung von Standorten der Nachverdichtung (Wohnungsneubau) mit bestehenden Quartieren durch attraktive Grünverbindungen (Wohnumfeldverbesserung)
12. Nachhaltiges Mobilitätskonzept Spreepark: Konzeptentwicklung, Planung und Umsetzung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes mit dem Fokus auf den ökologischen nachhaltigen Mobilitätsträgern

Nachhaltiges Mobilitätskonzept Spreepark

Zu 12.:

Welche Mobilitätsträger stehen hier besonders im Focus?

Ist unter "Herstellung einer qualifizierten verkehrlichen Anbindung" der Ausbau des Dammweges und der Bau von PKW-Stellplätzen gemeint? Wenn ja, welche Kosten sind dafür eingeplant?

Der Spreepark stellt einen ökologisch empfindlichen Teilraum dar, der vom Landschaftsschutzgebiet Plänterwald umgeben ist. Bei den Abstimmungen zur verkehrlichen Erschließung wird den speziellen Anforderungen des Umwelt- und Naturschutzes und der Landschaftspflege besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Die Fragestellungen an die Verkehrserschließung werden aktuell im Projekt „Entwicklung des Spreeparks“ (Kap. 0750, Titel 89145) im Zuge der Veranstaltungen zur Beteiligung der Öffentlichkeit (öffentliche Veranstaltungen und Planungswerkstätten) sowie in der Arbeitsgruppe Naturschutz (unter Beteiligung von Fachverbänden und Behörden) intensiv diskutiert. Hier werden auch Lösungsansätze für das Thema PKW-Stellplätze erarbeitet.

Die angemeldeten Mittel für das zusätzliche nachhaltige Mobilitätskonzept Spreepark (Kapitel 0750, Titel 89374) stehen in keinem Zusammenhang zu einer eventuell für eine öffentliche Nutzung des Areals erforderlichen Verbesserung der Motorisierten Individualverkehrs (MIV)-Anbindung. Im Konzept zur verkehrlichen Erschließung wird den besonderen Anforderungen des Umwelt- und Naturschutzes und der Landschaftspflege besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Der Schwerpunkt liegt in der Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs mit Bussen und Bahnen. Daneben soll die Anbindung für den Radverkehr erheblich ausgeweitet und verbessert werden. Dadurch soll eine Minimierung des zukünftigen MIV-Eintrags erreicht werden (vgl. Bericht Nr. 30).

Der Schwerpunkt des Verkehrskonzepts liegt in der Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs mit Bussen und Bahnen. Eine wichtige Herausforderung stellt dabei die Verbindung zu den S-Bahnstationen Treptower Park, Plänterwald und Baumschulenweg dar. Hier sollen bestehende Möglichkeiten (z.B. eine optimale Einbindung in ein Leihradsystem) und innovative Ansätze (z.B. selbstfahrende Elektrobusse, Ausbau der vorhandenen klassischen Parkeisenbahn) zu einer Verbesserung der Bestandssituation führen. Daneben soll die Anbindung für den Radverkehr erheblich ausgeweitet und verbessert werden. Das sich in Erarbeitung befindende Gesamtkonzept zur Verkehrsanbindung soll insbesondere zu einer Minimierung des MIV-Eintrags in den Plänterwald führen.

Der Ausbau der erforderlichen Erschließung für den MIV und der Stellplatzbedarfe soll über andere Fördermittel finanziert werden.

Zudem wird darum gebeten, zur Ifd. Nr. 12 zu berichten, inwiefern die dortige BVG-Fähre im Mobilitätskonzept berücksichtigt werden kann.

Das angestrebte verkehrliche Erschließungskonzept beruht auf einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen, die zusammengekommen v.a. den Eintrag des MIV in den Plänterwald zum Spreepark minimieren sollen. Wie zu Nr. 12. erörtert, besteht derzeit eine große Herausforderung in der Anbindung des Spreeparks an die S-Bahnstationen.

Die wasserseitige Anbindung des Spreeparks über einen Fährbetrieb – als geeigneter Standort für einen Schiffsanleger, erscheint in der bisherigen Konzeptentwicklung eine Anlage am Eierhäuschen – könnte eine weitere Ergänzung dieses Verkehrskonzeptes sein, die v.a. die Anbindung zur S-Bahnstation Treptower Park, ggfs. auch zum Ostkreuz deutlich verbessert. Zudem können weitere positive Effekte hervorgehoben werden:

Eine Fährverbindung zum Spreepark wäre bereits ein Teil des Gesamterlebnisses des Besuchs der Anlage. Insbesondere in touristischer Hinsicht ließe sich so die Attraktivität der Anreise zum Spreepark deutlich erhöhen.

Im Hinblick auf Verkehrslasten spielt eine Fähre im Regelbetrieb eine untergeordnete Rolle. Allerdings können über einen Schiffsanleger am Eierhäuschen die Lastspitzen im Verkehr gesteuert aufgefangen werden. Insbesondere bei Veranstaltungen, die zusätzliche Besucherinnen und Besucher anziehen, kann über Schiffe eine autofreie Anbindung geschaffen werden.

Der Bezirk Treptow-Köpenick hat ebenfalls ein Interesse an einem Fährbetrieb bekundet, der über den Spreepark hinaus auch weitere Ziele im Bezirk anbinden könnte.

Hinsichtlich eines möglichen Betreibers eines regelhaften Fährbetriebs kann die Grün Berlin GmbH keine Aussage treffen. Gegenüber der BVG kann die Grün Berlin GmbH nicht als Besteller auftreten, weshalb weitere Abstimmungen erforderlich sind.

Botanischer Volkspark Blankenfelde-Pankow

Zu Nr. 8 [...], was sich aus dem mehrstufigen Entwicklungskonzept für den Botanischen Volkspark Blankenfelde-Pankow ableitet und welche Maßnahmen bis 2020 finanziert werden sollen.

Der Botanische Volkspark hat eine wechselvolle Rolle in der Bildungsgeschichte Berlins gespielt. Von der Gründung 1909 als zentraler Schulgarten Berlins wurde der heutige Park zwischen 1953 und 1977 als Biologische Zentralstation der Thälmann-Pioniere „Walter Ulbricht“ genutzt. Danach folgte die Übernahme als Forschungsstandort der Humboldt-Universität zu Berlin bis zur Stilllegung 1994 im Rahmen der Hochschulumstrukturierung. Der Standort wurde vom Land Berlin, BA Pankow als öffentliche Grünanlage übernommen und verlor so weitgehend seinen direkten Bildungsbezug. Ziel ist es, die hohen Umweltbildungspotenziale des Parks zu aktivieren.

Für den Botanischen Volkspark Blankenfelde wurde daher mit Einbeziehung des BA Pankow ein mehrstufiges Entwicklungskonzept erarbeitet, welches nunmehr in einen Masterplan übersetzt werden soll. Neben dem Thema des Sanierungsrückstaus und der energetischen Defizite sollen die Qualitäten und Potentiale der Anlage herausgearbeitet, gleichzeitig bessere Rahmenbedingungen für die Implementierung von Umweltbildungsprojekten geschaffen und mittel- bis langfristig der Kostendeckungsgrad für das Land Berlin deutlich erhöht werden. Aus dem Nutzungskonzept wurden Maßnahmencluster entwickelt, die als Entwicklungsbereich I - V konsekutiv vorbereitet, geplant und umgesetzt werden können. Die Entwicklungsbereiche stellen in ihrer Reihenfolge gleichzeitig eine Priorisierung dar, die sukzessiv umgesetzt werden können. In der Investitionsplanung 2017 – 2021, die den Haushaltsermittlungen zugrunde gelegt wurde, wurde für die ersten Haushaltsjahre daher mit höchster Priorität nur der Bereich I Zentrum mit dem Schaugewächshaus, der Alten Gärtnerei sowie dem Arboretum als erste Entwicklungsstufe aufgerufen.

Gerade hier sollte die Einbeziehung von BENE Mitteln für die Baulichkeiten geprüft werden. Bereits in den Vorjahren konnten erfolgreich Mittel aus dem Umweltentlastungsprogramm verwendet werden. Weiter ist vorgesehen A + E Mittel und weitere Drittmittel einzubeziehen.

Bericht 39

Sturmschäden

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
BF B

1.11.2017

 641 937 30

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0751 – Berliner Forsten

Titel – Übergreifend

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zu berichten, welche Schäden auch jenseits des Baumbestandes bei den Berliner Forsten durch den Sturm Xavier verursacht wurden.“

(SPD)

Hierzu wird berichtet:

Zu den durch den Sturm Xavier verursachten Schäden addieren sich die durch den Sturm Herwart am 28./29.10.2017 hervorgerufenen Schäden.

Auf den Waldflächen der Berliner Forsten in Berlin und Brandenburg sind Bäume mit insgesamt ca. 40 Tsd. Festmetern geworfen oder gebrochen worden. Durch umgestürzte Bäume wurden im Wald gelegene Einrichtungen beschädigt. Hierunter fallen Einzäunungen von Wildgehegen in Reinickendorf und Pankow, Zäune zum Schutz von Anpflanzungen verteilt auf der gesamten Waldfläche, Schäden an Wegen durch Anheben von Wurzelstellern sowie an Hinweisschildern, Erholungseinrichtungen etc. An dienstlichen Einrichtungen kam es zu Schäden an Zaunanlagen, ein Dienstgebäude wurde leicht am Dach beschädigt, weitere Gebäude wurden ebenfalls nur leicht beschädigt.

Aus dem Waldbestand stürzende Bäume beschädigten auch Eigentum Dritter. Hier sind diverse Schäden an Zäunen und auch an Gebäuden gemeldet worden.

Eine vollständige Aufnahme der Schäden ist noch nicht abgeschlossen. Die Angabe finanzieller Schäden am Eigentum Dritter wird kaum möglich sein, da es sich fast ausschließlich um Versicherungsfälle handelt, die dem Land Berlin bzw. den Berliner Forsten nicht bekannt gegeben werden müssen.

Bericht 40

Kontrolle des Wildschweinbestandes

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
BF B

1.11.2017
 641 937 30

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0751 – Berliner Forsten

Titel - Übergreifend

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zu berichten, wie sich die Maßnahmen zur Kontrolle des Wildschweinbestandes in den Berliner Forsten darstellen.“

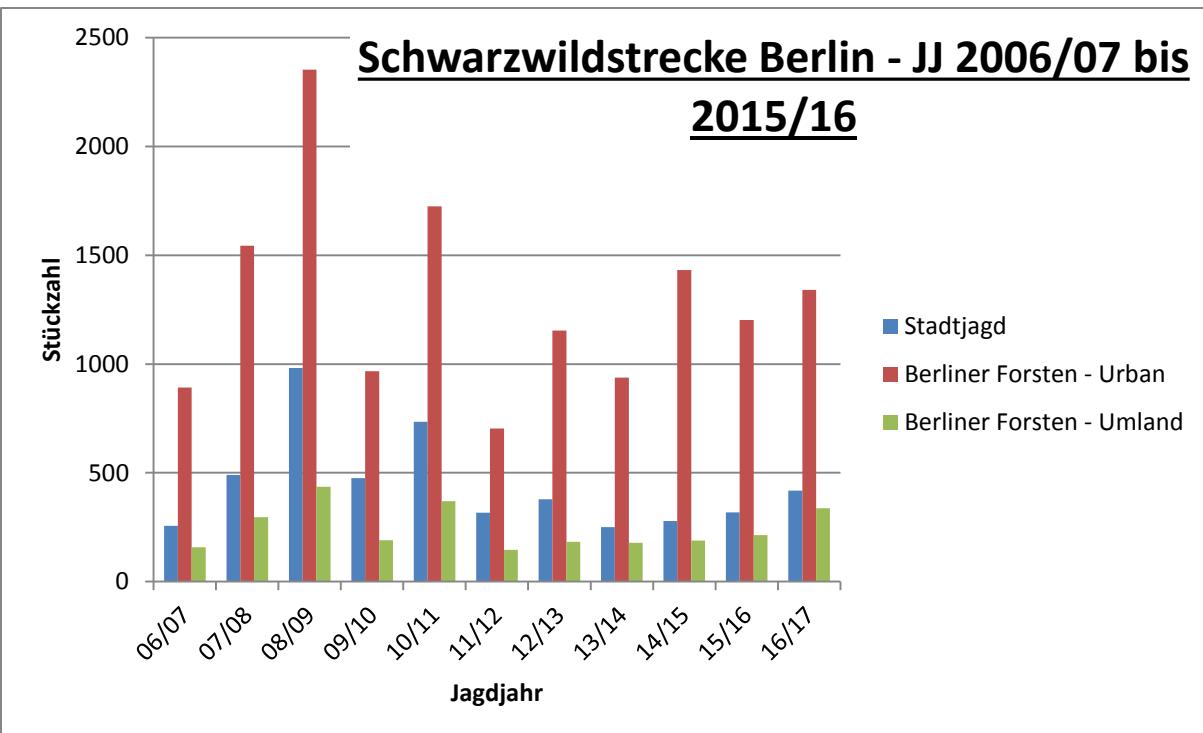
(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Die Jagd in den Verwaltungsjagdbezirken der Berliner Forsten wird im Wesentlichen durch die Jagdleitungen der Forstämter organisiert. In der Regel werden diverse Jagdarten praktiziert, bei denen auch zusätzliche Jagderlaubnisscheinhaber einbezogen werden, die jeweils für ein Jagdjahr zur Verfügung stehen. Da die Jagd in Wäldern mit hoher Besucherfrequenzierung durchgeführt wird, müssen hohe Anforderungen an die Sicherheit erfüllt werden. Es ist daher nicht auf allen Flächen möglich, bestimmte, besonders effiziente Jagdarten wie z.B. Bewegungsjagden mit Hunden durchzuführen. Auch sind einige Flächen gänzlich nicht zu bejagen.

Trotz dieser Hindernisse ist es gelungen, Extreme der vergangenen Jahre zu verhindern, wie in der Abbildung ersichtlich ist. Praktiziert werden, je nach den örtlichen Möglichkeiten, die Einzeljagd, auch in Kombination von sogenannten Gruppenansitzen sowie Bewegungsjagden unter Einbeziehung von Jagdhunden. An der Verbesserung der Bejagung des Schwarzwildes muss stetig gearbeitet werden, um das Ziel der dauerhaften Verringerung des Schwarzwildbestandes zu erreichen z.B. durch Einbeziehung von Erfahrungen aus anderen Städten.

Die Jagd in den befriedeten Bereichen der Stadt gemäß Landesjagdgesetz wird durch Antragstellende Privatpersonen, die sog. „Stadtjäger“ durchgeführt. Hier sind die Hemmnisse in der Durchführung von jagdlichen Maßnahmen, wie oben beschrieben, im Grunde noch größer. Neben der Vergrämung von Schwarzwild aus den betroffenen Stadtgebieten gilt auch hier das Ziel der dauerhaften Populationsreduktion.



Bericht 41

Pflanzenschutzamt

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
PfIA AL

28.10.2017

 700006-262

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0752 – Pflanzenschutzamt

Titel – übergreifend

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 darzustellen, welche Maßnahmen und Aktivitäten für Privatpersonen, die Garten- oder Kleingarten-Besitzer sind, zu den Themen Pflanzenschutz und Schädlingsbekämpfung vom Pflanzenschutzamt angeboten werden und warum das Beratungsangebot in den vergangenen Jahren reduziert wurde.“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Nach dem Pflanzenschutzgesetz ist auch die Beratung, Aufklärung und Schulung auf dem Gebiet des Pflanzenschutzes für den Freizeitgartenbau, mit Ausrichtung auf eine Verminderung der Risiken, die durch die Anwendung von Pflanzenschutzmitteln für Mensch, Tier und Naturhaushalt entstehen können, eine Aufgabe des Pflanzenschutzamtes Berlin.

Der Nationale Aktionsplan Pflanzenschutz-NAP konkretisiert diese Aufgabe wie folgt: Die Pflanzenschutzdienste der Länder sollen zielgruppenorientierte Informationen zu nichtchemischen und chemischen Pflanzenschutzverfahren bereitstellen. Dies ist ganz wesentlich für die Reduktion von Risiken durch die Anwendung von Pflanzenschutzmaßnahmen im Haus- und Kleingartensektor (HuK). Hierzu gehört u. a. die Online-Bereitstellung von Hinweisen zur Durchführung chemischer Pflanzenschutzmaßnahmen und von umfassenden Informationen zu nichtchemischen Pflanzenschutzmaßnahmen.

In der letzten Legislaturperiode wurde in der ehemaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt der sogenannte „Prozess SenStadtUm 2016“ durchgeführt. Ziel war es die Aufgabenwahrnehmung kritisch zu hinterfragen, um die vom Senat beschlossenen Personaleinsparungen erbringen zu können.

Im Ergebnis dieses Prozesses wurde u.a. für das Pflanzenschutzamt entschieden die Aufgabe „Auskunft, Beratung und Schulung zum integrierten Pflanzenschutz im Klein-, Haus- und Siedlergarten“ neu zu strukturieren und zu organisieren. Dies führte letztendlich zu einer Personaleinsparung von 2,20 VZÄ.

Die für den Freizeitgartenbau eingerichtete pflanzenschutzliche Sprechstunde wurde deshalb im Januar 2016 eingestellt.

Individuelle Anfragen zum Freizeitgartenbau, die das Amt per Briefpost und E-Mail erreichen, werden durch die verbliebenen Dienstkräfte, im Rahmen ihrer Möglichkeiten, beantwortet.

Trotz dieser Einschränkungen wurden in 2016, 438 telefonische Anfragen im Freizeitgartenbau beantwortet (2015: 1.014; 2014: 1.303). Diese Veränderungen bedeuten für die Ratsuchenden eine Verlängerung der Bearbeitungszeiten.

Im Einzelfall besteht jedoch weiterhin die Möglichkeit der Durchführung von gebührenpflichtigen Ortsterminen im Freizeitgartenbau durch Dienstkräfte des Pflanzenschutzamtes. Auch ist im Einzelfall nach vorheriger Vereinbarung, eine Beratung im Pflanzenschutzamt möglich.

Die Aufgabe „Beratung zum integrierten Pflanzenschutz im Freizeitgartenbau“ erfolgt deshalb vorrangig über die Nutzung elektronischer Medien, insbesondere dem Internetangebot des Pflanzenschutzamtes.

Das Online-Angebot des Pflanzenschutzamtes ist vielfältig!

<http://www.berlin.de/senuvk/pflanzenschutz/>

1. Berliner Gartenbrief

Über das aktuelle Auftreten von Pflanzenkrankheiten und Pflanzenschädlings informiert der „Berliner Gartenbrief“ - <http://www.berlin.de/senuvk/pflanzenschutz/tipps/>. Frühzeitiges Erkennen von Schaderregern ermöglicht meist ein rechtzeitiges Einleiten von Gegenmaßnahmen. Wertvolle Pflanzenbestände können so vor dauerhaften Schäden geschützt werden.

Der „Berliner Gartenbrief“ erscheint zwischen März und Oktober 2x monatlich, ansonsten einmal monatlich. Er kann kostenlos als Newsletter abonniert werden (z.Zt. 1.170 Abonnenten) In vielen Kleingartenanlagen werden diese Informationen zusätzlich über das „schwarze Brett“ veröffentlicht.

2. Merkblätter

Im Internetangebot befinden sich aktuell rund 50 Merkblätter zu unterschiedlichen pflanzenschutzlichen Fragestellungen, die im beruflichen Umfeld aber auch für den Freizeitgartenbau von Interesse sind.

Merkblätter des Pflanzenschutzamtes für den Freizeitgartenbau, die elektronisch im Internetangebot verfügbar sind:

- **Das Pflanzenschutzamt stellt sich vor!**
- **Einheitliche Kriterien für die Genehmigung von Anträgen auf eine Ausnahmegenehmigung zur Anwendung chemischer Pflanzenschutzmittel außerhalb landwirtschaftlicher, forstwirtschaftlicher und gärtnerischer Flächen gemäß § 12 Absatz 2 Pflanzenschutzgesetz**
- **Verfahren für die Anwendung von Pflanzenschutzmitteln auf Flächen, die für die Allgemeinheit bestimmt sind**
- **Schäden an Pflanzen durch unbekannte Dritte?**
- **Algen und Flechten auf der Rinde von Bäumen und Sträuchern**

- **Nützlinge im Garten** Marienkäfer, Florfliegen, Schwebfliegen, Gallmücken, Schlupfwespen, Spinnen, Raubmilben, Laufkäfer, Ohrwürmer, Raubwanzen
- **Pflanzen-Brühen, Pflanzen-Jauchen, Pflanzen-Tees**
- **Riesenbärenklau, Ambrosia und Co.** - Invasive Neophyten in der Stadt: Zuständigkeiten, Bekämpfung
- **Unkraut im Garten - Mulchen Sie einmal**
- **Verpilzte Erde, schwarze Fliegen und springende Würmer**
- **Birnengitterrost / Wacholderrost**
- **Hallimasch - geschätzt und gefürchtet !**
- **Kraut- und Braunfäule an Tomate und Kartoffel**
- **Massaria an Platane**
- **Pseudomonas-Infektionen an Kastanien**
- **Verticillium-Welke an Gehölzen**
- **Anoplophora chinensis - der Citrusbockkäfer: Eine ernste Gefahr**
- **Fusarium circinatum - Neu in Europa: Ein Quarantäneschadpilz an Kiefern**
- **Rhynchophorus ferrugineus - Neu in Europa: Der malaiische Palmenrüssler**
- **Xylella fastidiosa - Das Feuerbakterium**
- **Andromedanetzwanze**
- **Buchsbaumzünsler Cydalima perspectabilis (Walker)**
- **Baum- oder Rindenläuse an verschiedenen Nadelgehölzen**
- **Dickmaulrüssler - Ein Problemschädling in Pflanzgefäßen und an Gehölzen**
- **Eichenprozessionsspinner**
- **Fichtenröhrenlaus / Sitkalaus**
- **Japanische Esskastaniengallwespe**
- **Kastanienminiermotte**
- **Käfer als Stammschädlinge**
- **Kirschessigfliege (Drosophila suzukii) Eine neue Gefahr für unsere Obstkulturen und den Weinanbau**
- **Schadschnecken und ihre Bekämpfung**
- **Vorratsschädlinge - Was ist zu tun, wenn die Mehltüte lebt und der Pelzmantel Löcher hat**
- **Walnussfruchtfliege - Rhagoletis completa und Rhagoletis suavis - Ein neuer Schädling breitet sich weiter aus**
- **Wanzen und Marienkäfer als Lästlinge: Ungebetene Gäste auf Balkonen und in Wohnungen**
- **Wühlmausbekämpfung - Schermäuse und Maulwürfe in Gärten, Anlagen und Parks**
- **Gewürzkräuter im Garten**
- **Vitale Apfelbäume - gesundes Obst**
- **Buchsbaum - Krankheiten und Schädlinge erkennen und bekämpfen**
- **Gesunde Hecken - die ideale Grundstücksbegrenzung**
- **Innenraum- und Bauwerksbegrünung - Schadorganismen und ihre biologischen Bekämpfungsmöglichkeiten**
- **Kübelpflanzen - Hinweise zur Überwinterung**
- **Schadursachen an Lebensbaum und Scheinzypresse**
- **Rasenpflege im Haus- und Kleingarten - Hinweise zur Vermeidung und Be seitigung von Schadursachen**
- **Rhododendron: Wie kann ich Kulturprobleme vermeiden?**
- **Rosen im Garten - Mehr Freude an gesunden Rosen**
- **Tomaten - Lieblingsgemüse im Freizeitgarten**

Für die Ausbildung zum Gartenfachberater/in des Landesverbandes der Berliner Gartenfreunde als auch für Alle am Pflanzenschutz Interessierten, entstand im Jahre 2014 im Rahmen einer Kooperation zwischen den Pflanzenschutzdiensten der Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen die Broschüre „Sachgerechter Pflanzenschutz im Haus- und Kleingarten“. Diese Broschüre informiert umfassend u.a. über nicht parasitäre Schadursachen (z.B. Witterungserscheinungen, Pflegefehler des Menschen), bakterielle, pilzliche und tierische Schaderreger an Gemüse-, Obst- und Zierpflanzenarten.

3. Online-Handbuch „Berliner Pflanzen“

Im Jahre 2014 wurde das erste Online-Handbuch einer neuen Reihe unter dem Titel „Berliner Pflanzen“ veröffentlicht. Diese umfangreiche Publikation gibt Ratschläge zum Obstanbau im Garten. Vorbeugende Maßnahmen zur Vermeidung von Schäden, wie z.B. Sorten- und Standortwahl, Düngung und Pflege, werden genauso umfangreich dargestellt wie umweltfreundliche Gegenmaßnahmen beim Auftreten von Pflanzenkrankheiten und Schädlingen.

Eine zweite Publikation mit dem Titel, „Gehölze und Stauden im Garten“ ist 2015 veröffentlicht worden. Inhaltliche Schwerpunkte stellen die Verwendung und Pflanzung von Gehölzen, Wissenswertes über Staudenpflanzen, häufige Schadursachen und Gegenmaßnahmen im Sinne des Integrierten Pflanzenschutzes dar.

4. Weitere Informationsmöglichkeiten:

- Automatischer telefonischer Auskunftgeber (Rufnummer 030 – 700006 - 212)
- rbb-Videotext Tafel 187 (in Zusammenarbeit mit dem Pflanzenschutzdienst des Landes Brandenburg)

5. Zusammenarbeit mit Kleingartenverbänden

Mit dem Landesverband der Berliner Gartenfreunde und der Bahn Landwirtschaft besteht eine gute Zusammenarbeit.

Zum Beispiel sind seit 1980 über 1.000 Gartenfachberaterinnen und Gartenfachberater pflanzenschutzlich geschult worden. Diese Personen sind in ihren Kleingartenanlagen pflanzenschutzlich beratend tätig.

Neben dieser Grundausbildung wird alljährlich eine Fortbildungsveranstaltung zu aktuellen Fragestellungen durchgeführt. Hierbei werden sowohl neue Verfahren und Möglichkeiten des Integrierten Pflanzenschutzes im Kleingarten als auch neue Schaderreger vorgestellt.

An der Ausbildung der Gartenfachberaterinnen und Gartenfachberater im Jahre 2017, die am 10. November beginnt, nehmen erneut rund 60 Interessierte teil.

Bericht 42

Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030)

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
SR K B-1

08.11.2017

☎ 9025-2149

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 0760 – Klimaschutz

Titel MG 01 – Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030)

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zur Maßnahmengruppe 01 darzustellen, für welche Maßnahmen die Mittel konkret eingeplant sind.“

(AfD)

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss nach dem Antragssteller im Rahmen des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms 2030 (BEK 2030) feststehen, unaufgefordert darzustellen, welche Kriterien dem Verfahren der Mittelvergabe zugrunde gelegt werden und wer die Mittel wofür erhält.“

(SPD)

Hierzu wird berichtet:

Die in Kapitel 0760 in den Titeln der MG 01 veranschlagten Maßnahmen dienen der Finanzierung der in dem Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030), Umsetzungszeitraum 2017 bis 2021, Drs. 18/0423 vorgesehenen Maßnahmen, welches dem Berliner Abgeordnetenhaus aktuell zur Beratung und Beschlussfassung vorliegt.

Für die Umsetzung der im BEK 2030 benannten Maßnahmen wird es im Detail verschiedene Möglichkeiten geben. Dazu können zum Beispiel konkrete Klimaschutzprojekte in den Bezirken oder von Unternehmen gehören, sofern sie einer BEK-Maßnahme in einem der genannten Handlungsfelder zugeordnet werden können und hinsichtlich der Gesamtzielstellung einen Beitrag zur CO₂-Einsparung leisten. Dazu zählen sowohl konsumtive, als auch investive Ausgaben. Eine weitere Aufschlüsselung der geplanten Ausgaben über die bereits vorgenommene Zuordnung zu den einzelnen Handlungsfeldern hinaus ist gegenwärtig noch nicht möglich. Die Ausgaben in den jeweiligen Bereichen werden wesentlich durch den Umsetzungsprozess und den jeweiligen Antragstellern zeitlich bestimmt werden. Wie bereits im Bericht 123 der Sammelvorlage 0770 ausgeführt, werden die in den genannten Titeln veranschlagten Mittel den für die Umsetzung der Maßnahmen zuständigen Akteuren (Senats- und Bezirksverwaltungen, öffentliche und private Unternehmen, gesellschaftliche Organisationen) in der jeweils erforderlichen Höhe entweder zur auftragsweisen Bewirtschaftung oder als

Zuschüsse/Zuwendungen zur Verfügung gestellt werden. Nach Beschlussfassung des BEK 2030 durch das Parlament wird ein Umsetzungskonzept erarbeitet, das Grundlage für den Steuerungs- und Koordinierungsprozess sein wird.

Detaillierte Angaben können zurzeit noch nicht gemacht werden, da das Abgeordnetenhaus seinen Beschluss über das BEK 2030 noch nicht gefasst hat und die Umsetzung der Maßnahmen deshalb auch noch nicht begonnen werden kann.

Sobald die Antragssteller im Rahmen des BEK 2030 feststehen, wird die SenUVK unaufgefordert darstellen, welche Kriterien dem Verfahren der Mittelvergabe zugrunde gelegt werden und wer die Mittel wofür erhält.

Bericht 43

Sonderprogramm Straßensanierung

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz
V F 2/1

01.11.2017

 90139 3594

Der Hauptausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 20.10.2017 (1. Lesung des Haushaltsgesetzes 2018/2019 zum Einzelplan 07 sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707) zu

Kapitel 2707 - Aufwendungen der Bezirke – Umwelt, Verkehr und Klimaschutz -

Titel 52130 - Unterhaltung des Straßenlandes – Sonderprogramm Straßensanierung

Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 zum Titel 52130 den Berichtsauftrag der Fraktion der CDU lfd. Nr. 5 zum Kapitel 2707 (rote Nummer 0500 H) zu beantworten:

1. Wie verteilen sich die Mittel in diesem Titel auf die einzelnen Bezirke?
2. Hält der Senat die Ansätze für 2018 und 2019 für auskömmlich angesichts der wesentlich höheren Ist-Wertes für 2016?
3. Wie erfolgt die Abstimmung mit den Bezirken wegen dieser Einzelmaßnahmen?
4. Welchen Bezirken ist die Bewirtschaftung dieser Ausgaben übertragen worden und wie sind die Erfahrungswerte damit?
5. Welchen administrativen Mehraufwand bedeutet dieses Sonderprogramm gegenüber der direkten Einstellung dieser Geldmittel in die Bezirkshaushalte?“

(CDU)

Hierzu wird berichtet:

Zu 1.

Die zur Verfügung gestellten Mittel für das Straßensanierungsprogramm werden den einzelnen 12 Bezirken auf der Grundlage eines Verteilerschlüssels zur Verfügung gestellt. Dieser Verteilerschlüssel wird anhand der Straßenfläche in einem Bezirk im Verhältnis zur Gesamtstraßenfläche der Berliner Bezirke berechnet. Ausgehend von den jährlich zur Verfügung stehenden 25,0 Mio. € erhalten die einzelnen Bezirke folgende jährliche Zuweisung aus dem Sonderprogramm Straßensanierung zur Unterhaltung des Straßenlandes:

Bezirk	prozentualer Anteil am Straßenland	jährliche Zuweisung in €
Mitte	8,78%	2.195.000
Charlottenburg-Wilmersdorf	9,53%	2.382.500
Friedrichshain-Kreuzberg	4,50%	1.125.000
Reinickendorf	9,03%	2.257.500
Spandau	6,46%	1.615.000
Steglitz-Zehlendorf	10,77%	2.692.500
Tempelhof-Schöneberg	8,23%	2.057.500
Neukölln	6,98%	1.745.000
Treptow-Köpenick	9,96%	2.490.000
Marzahn-Hellersdorf	8,16%	2.040.000
Lichtenberg	6,09%	1.522.500
Pankow	11,51%	2.877.500
Gesamt	100,00%	25.000.000

Zu 2.

Der höhere Ist-Betrag 2016 ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass Mittel aus der Resteübertragung aus dem Haushaltsjahr 2015 in Höhe von 4.667.541,03 € abgerechnet wurden und darauf, dass der Senat zum Ende des Jahres in Abstimmung mit den einzelnen Bezirken eine bedarfsgerechte kassenwirksame Aussteuerung des Programms vorgenommen hat.

Daraus ergeben sich die Ausgaben in Höhe von rd. 30 Mio € wie folgt:

Straßensanierungsprogramm	25.000.000,00 €
übertragene Reste aus 2015	4.667.541,03 €
Gesamt	29.667.541,03 €
zzgl. Titelverstärkung	572.548,15 €
Summe 2016	30.240.089,18 €

Insofern sind die Ansätze für 2018/2019 auch unter Berücksichtigung der vergaberechtlichen Bestimmungen realistisch in Bezug auf die Umsetzungsressourcen in den Bezirken.

Zu 3.

Die Bezirke melden zum Ende eines Haushaltsjahres Straßensanierungsmaßnahmen bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) - Referat IV B - für das jeweils kommende Haushaltsjahr an. Es sollen vorwiegend Fahrbahnsanierungen im Hauptstraßennetz angemeldet werden, auch Gehwegsanierungen sind möglich.

Aufgrund der in den Bezirken stark voneinander abweichenden Schadensbilder von Straßen, Geh- und Radwegen entscheiden die Bezirke selbständig über die einzelnen Anmeldungen. SenUVK prüft die angemeldeten Maßnahmen und stellt das komplette Straßensanierungsprogramm zusammen.

Die Mittelsteuerung und Zuweisung der Mittel an die Bezirke wird von SenUVK, Referat V F, veranlasst.

Die Verkehrslenkung Berlin (VLB) prüft bei Fahrbahnsanierungsarbeiten im Hauptstraßen- netz mögliche zeitliche Überschneidungen und Beeinträchtigungen bei Umleitungen des Kraftverkehrs. Die Bezirke informieren SenUVK – IV B im Laufe des Jahres hierüber und melden ggf. Ersatzmaßnahmen oder Änderungen der angemeldeten Maßnahmen an.

Zu 4.

Es ist allen Bezirken die Bewirtschaftung der Ausgaben aus Kapitel 2707 Titel 52130 über- tragen worden. Mit der zentralen Steuerung des Straßensanierungsprogramms sind gute Erfahrungswerte bezüglich der kassenwirksamen Mittelumsetzung erzielt worden.

Zu 5.

Der administrative Mehraufwand bei der SenUVK kann nicht beziffert werden. Es hat sich jedoch bewährt, dass die Steuerung und Übersicht über das komplette Straßensanierungs- programm bei der SenUVK liegt.

Bei direkter Einstellung der Mittel in die Bezirkshaushalte wäre eine zentrale Steuerung der Mittel nicht möglich und die Ausschöpfung der Mittel unter Berücksichtigung der Mehr- oder Minderausgaben bei einzelnen Bezirken, wäre nicht gewährleistet.