

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität

11. Sitzung
14. September 2022

Beginn: 09.07 Uhr
Schluss: 12.30 Uhr
Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Wir kommen zu

Punkt 2 der Tagesordnung

- a) Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 19/0177
**Zweites Gesetz zur Änderung des Berliner
Straßengesetzes – Vereinfachung des
Erlaubnisverfahrens für die Einrichtung von
Baustellen**

[0031](#)
Mobil
StadtWohn(f)

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0086](#)
Mobil
**Novelle des Straßengesetzes zur Beschleunigung und
Absicherung von Hoch- und Tiefbaumaßnahmen**
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen, der Fraktion der CDU, der Fraktion Die
Linke und der Fraktion der FDP)

Hierzu: Anhörung

Der Tagesordnungspunkt 2 a wurde bereits in der 10. Sitzung am 31. August vertagt, damit wir in der heutigen Sitzung eine Anhörung dazu durchführen können. Zu diesem Tagesordnungspunkt liegt die Stellungnahme der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz vor. Diese wurde am 16. August an die Mitglieder des Ausschusses per E-Mail übermittelt. Auch zu diesem Tagesordnungspunkt dürfen wir Herrn Haegele an unserer Seite wissen, der für Fragen zur Verfügung steht. Ich begrüße in diesem Zusammenhang als Anzuhörenden Herrn Jürgen Besler, Geschäftsführer von infrest. Ich begrüße außerdem Herrn Christoph Krömer, Referent der Geschäftsführung bei infrest, sowie Herrn Dr. Martin Peters von der Handwerkskammer Berlin, der digital an der Sitzung teilnimmt. – Herzlich willkommen!

Sie sind darauf hingewiesen worden, dass diese Sitzung live auf der Website des Abgeordnetenhauses gestreamt wird und dass eine Aufzeichnung ebenfalls auf der Website aufzurufen sein wird. Darf ich hierzu feststellen, dass auch Sie mit dem Vorgehen, insbesondere mit den Liveübertragungen und den Bild- und Tonaufnahmen, einverstanden sind? – Das sieht ganz danach aus. Vielen Dank dafür!

Außerdem gehe ich davon aus, dass der Ausschuss, wie üblich bei einer Anhörung, ein Wortprotokoll wünscht. – Das ist der Fall. Ich frage, ob wir die Dringlichkeit beschließen wollen, so wie in der Sprecher/-innenrunde vereinbart. Ich gucke in den Raum und frage, ob wir dazu ein Einvernehmen herstellen können. – Es gibt keinen Widerspruch. Das heißt also, der Ausschuss wünscht einstimmig ein dringlich zu erstellendes Wortprotokoll.

Kommen wir nun zur Begründung des Antrags zu Punkt 2 a! Der Antrag wurde bereits in der 10. Sitzung am 31. August begründet. Wünscht die Fraktion der CDU, das erneut zu begründen? – Herr Friederici, bitte!

Oliver Friederici (CDU): Nein, das ist jetzt nicht mehr notwendig.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Gut! Dann bedanke ich mich dafür, dass wir das Verfahren an der Stelle abkürzen können. Wir kommen nun zur Begründung von Punkt 2 b durch die Koalitionsfraktionen und CDU und FDP. Gibt es hier den Wunsch, die Anhörung zu Punkt 2 b zu begründen? – Okay, es meldet sich Herr Kaas Elias. – Bitte schön!

Alexander Kaas Elias (GRÜNE): Danke! – Wie Sie bereits erläutert haben, Herr Vorsitzender, haben wir das heute aufgerufen, um den CDU-Antrag zu diskutieren. Aber es gibt in der Koalition insgesamt das Interesse daran, wie wir Baustellen insgesamt rascher einrichten und auch schneller beenden können. Ich glaube, dass wir dazu einen breiteren Rahmen haben wollen. Wir sind ganz froh, dass heute die Beteiligten der Handwerkskammer und der infrest vor

Ort sind, um uns einmal darzustellen, wie die ganzen Punkte dort insgesamt laufen. Von daher wollen wir heute die gesamten Erfahrungen mit in die Beratung darüber einfließen lassen, wie wir zukünftig Baustellen schneller einrichten und schneller beenden können. Daher die Begründung für diese Anhörung heute.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Okay, danke schön! – Damit ist der Besprechungsbedarf begründet worden. Ich stelle jetzt erst einmal die Frage, ob eine einleitende Stellungnahme des Senats gewünscht ist oder ob wir das zu einem späteren Zeitpunkt machen. – Später, ja! In Ordnung, dann machen wir das später.

Wir kommen jetzt zu unserer Anhörung. Ich bedanke mich bei Ihnen noch mal sehr herzlich dafür, dass Sie uns heute mit Ihrer Fachexpertise zur Verfügung stehen. Ich möchte Ihnen jetzt das Wort geben und Sie darum bitten, Ihre Stellungnahme nach Möglichkeit auf fünf Minuten zu beschränken. Ich muss kurz vorwegschicken – das ist jetzt Ihr Los –, dass wir in den vergangenen Sitzungen, in denen wir Anhörungen durchgeführt haben, vielleicht etwas nachgiebig waren. Ich würde jetzt sehr genau darauf achten, dass diese fünf Minuten eingehalten werden. Deswegen schon mal die Vorwarnung: Ich werde dann abklingeln und Ihnen mitteilen, dass Sie definitiv zum Ende kommen müssen, damit wir unseren Zeitplan einhalten können. Im Anschluss werden die Abgeordneten ihre Fragen stellen können. Dann gäbe es noch mal eine Antwortrunde, in der Sie darauf eingehen können.

Nun kommen wir zur Anhörung. Wir fangen mit Herrn Besler an. Ich denke, wir werden so verfahren, dass Herr Krömer unmittelbar daran anschließen wird, weil beides natürlich zusammenhängt. Beide Referenten kommen ja von infrest. – Herr Besler, bitte schön!

Jürgen Besler (infrest): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, für das Wort, für die Einladung! – Sehr geehrte Damen und Herren! Wir haben Ihnen im Vorfeld eine Präsentation zugestellt.

infreSt INFRASTRUKTUR
ESTRASSE e.V.

Infrest – Präsentation zur 11. Sitzung des Ausschusses für Mobilität.

- Vorstellung eines Vorschlags für eine Fiktion im Berliner Straßengesetz.
- Schwerpunkt des Themas „Absicherung von Hoch- und Tiefbaumaßnahmen“ ist zukünftig das Flächenmanagement in Berlin, dafür wird gebraucht:
 - Digitale Antragsverfahren ausbauen und verstetigen.
 - Dateneintragungen in den Baustellenatlas (BSA), standardisierte Exporte sowie Importe und Datenübertragungen mit anderen Systemen sind möglich.
 - Lösung Dateneintragungen mit Bezirken, SenUMVK (Abt. V) und SenSBW finden, Ausbau infraVelo
 - Einbeziehung der Autobahn, der Deutschen Bahn
 - Infrastrukturbetreiber sind bereit übergangsweise die BSA-Lizenzkosten für Bezirke bis Ende 2023 zu tragen
 - Verbesserte Koordinierung bei der Umsetzung von Maßnahmen auf umfassenderer Datenbasis.
 - Weitere Verbesserungen in Planungs- und Antragsverfahren für Flächennutzung vorantreiben.
 - Strategische Vorkoordinierung von größer 5 – 15 Jahre
 - Mitverlegungen Gigabitstrategie mittels BSA

14.09.2022 Bulletpoints Mobilitätsausschuss Seite 2

Ich will hier kompakt darauf eingehen, was die Überlegungen der Grundversorger sind. Die Grundversorger sind die BWB, Stromnetz und andere, aber auch eine Abstimmung mit weiteren Verbänden hat im Vorfeld stattgefunden. Das erste Thema ist, wie im Koalitionsvertrag festgehalten, eine Genehmigungsfiktion im Berliner Straßengesetz für Grundversorger. Wir streben an, im Nebennetz in diesem Monat einen Vorschlag zu übersenden. Wir hatten auch eine Bitte von Herrn Staatssekretär Schopf erhalten, das zu tätigen, und wollen diese, wie gesagt, versenden. Hier wäre ein Gleichklang zum Telekommunikationsgesetz gegeben. Das ist ein Hinweis von unserer Seite.

Zur Absicherung von Hoch- und Tiefbaumaßnahmen: Ich glaube, wir brauchen aus Sicht der Wirtschaft ein Flächenmanagement, welche Flächen wann wofür planbar und auch in der Zukunft beansprucht werden. Es gibt heute schon das digitale Antragsverfahren VISS, was sehr gut läuft. Die Grundversorger haben sich selbst verpflichtet, ab 1. September nur noch digitale Anträge über diese Antragsverfahren zu senden. Ein Ausbau vom Antrag bis hin zur Oberflächenabnahme ist im nächsten Jahr fachlich im Ausblick. Wir würden es sehr begrüßen, diesen auch umzusetzen.

Zum Thema Baustellenkoordinierung, planbare Maßnahmen: Die Grundversorger koordinieren sich in dem Baustellenatlas nach dem Berliner Straßengesetz. Da sind auch die Berliner Feuerwehr und die infraVelo dabei. Es gibt dort einfache, standardisierte Im- und Exporte. Exporte sind wichtig, weil Daten auch in Systeme des Landes Berlin übertragen werden können. Sicherlich muss man hier noch mal genauer darüber sprechen, welche Daten und welche

Inhalte konkret übertragen werden sollen. Letztendlich geht es aber auch um die Vervollständigung dieser Daten.

Einmal geht es um die Planung der Bezirke. Wir hatten Anfang des Jahres mit zwei Bezirken gute Voraussetzungen getroffen. Leider kam die Ukraine Krise dazwischen, sodass dort andere Prioritäten gegeben waren. Natürlich geht es aber auch um die Maßnahmen der Abteilung V bei SenUMVK und um die Hochbaumaßnahmen. Ich komme gleich noch mal dazu, welche Einflüsse auch die Hochbaumaßnahmen in der Flächeninanspruchnahme haben.

Zur infraVelo: Wir haben natürlich die Maßnahmen im Blick, die die infraVelo für Berlin gesamt plant. Sie hat aber auch eine Datenbank für bezirkliche Maßnahmen. Die würden wir natürlich auch gerne zur Koordinierung nutzen, um die verschiedenen Maßnahmen systematischer und planbarer aufeinander abzustimmen. Vereinzelte Maßnahmen der Autobahn, der Deutschen Bahn etc. sind natürlich auch zu berücksichtigen.

Wenn es in dieser Systematik zu Lizenzkosten kommt, haben die Grundversorger, die Infrastrukturnetzbetreiber eine Kostentragung bis Ende 2023 definiert, um hier, natürlich auch in eigenem Interesse, Vorteile zu generieren. Denn wichtig ist natürlich auch da, dass man frühzeitig miteinander verzahnen kann, wer in der Stadt an welcher Stelle baut.

Damit bin ich schon beim nächsten Punkt, der Koordinierung und der Datenbasis – das ist noch mal die Zusammenfassung der vorherigen Ausführungen –, aber auch der Verbesserung der Planungs- und Antragsverfahren. Wir haben immer wieder die Thematik aus dem Mobilitätsgesetz, dass, wenn die Grundversorger Ausbaumaßnahmen planen und Oberflächen wiederherstellen, man schon frühzeitig den Mobilitätsumbau berücksichtigen kann. Man kann dann Oberflächen hier schon mit vordenken und frühzeitiger verzahnen. Das sind auch Themen, die durchaus von Interesse in der Klärung sind.

Strategische Vorkoordinierung: Es kommt vor, dass verschiedene Versorgungsunternehmen durchaus fünf bis fünfzehn Jahre, mit einer gewissen Unschärfe natürlich, planen. Das ist ein sehr kleiner Kreis von Asset-Managern, die eine Art Vorkoordinierung durchführen, um hier schon in der Vision von mehreren Jahren im Voraus einen Überblick zu bekommen.

Die Gigabitstrategie ist ein Thema, zu dem wir mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe in Abstimmung sind. Der Baustellenatlas kann für die Mitverlegung benutzt werden, Tiefbauvermeidung ist das Thema. Das ist natürlich ein wesentlicher Aspekt.

Zur Verkehrssimulation: Wie entwickelt sich ein Verkehr, wenn Baustellen oder Arbeitsstellen, wie sie im Fachdeutsch heißen, in Straßen existieren? Kann man das voraussehen, vom ÖPNV über den MIV bis hin zum Rad- und Fußverkehr? Das sind auch – –

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Herr Besler, Sie müssten jetzt langsam zum Ende kommen!

Jürgen Besler (infrest): Gut! Vielen Dank!

 **INFRASTRUKTUR
ESTRASSE e.V.**

Infrest – Präsentation zur 11. Sitzung des Ausschusses für Mobilität.

- Stärkung der VISS-Geschäftsstelle und der Straßen- und Grünflächenämter.
- Beteiligungsprozesse für die Bauleitplanung bei SenSBW und Bezirke für Träger öffentlicher Belange nach BauGB mittels Leitungsauskunftsportal ausbauen.
- Anlieferungen Hochbau „just in time“ durch aktuelle Lieferketten wird zukünftig verzögerter und somit vergrößerter Bedarf beim Lagerflächen und beim Anlieferverkehr in der Flächeninanspruchnahme.
- Mittels Hausanschlussportal Prozesse Mehrspartenhauseinführung für alle Medien ermöglichen, auch Trennung und Umverlegungen. In der Perspektive kann auch die Steuerung von Baukapazitäten erfolgen.

Fazit: Es wird eine Datendrehscheibe zum Verbinden all dieser fachlichen und digitalisierten Prozesse und der Umsetzung dieser Aufgaben benötigt - Ziel: „Hoch- und Tiefbau“ mittels Flächen- wie Prozessmanagement verzahnen und steuern.

14.09.2022

Bulletpoints Mobilitätsausschuss

Seite 3

Personell – da gibt es auch schon Gespräche, es ist wenig Neues –: VISS-Geschäftsstelle, Digitalisierung, Antragsverfahren ist die Überschrift, dabei wäre eine Stärkung der Prozesse beim Personal, aber auch von Abläufen, genauso wie bei den Straßen- und Grünflächenämtern, wünschenswert.

Zur Bauleitplanung sind wir mit Herrn Gaebler im Gespräch, diese weiter auszubauen, aber auch zu den Themen Hochbau und Flächeninanspruchnahme. Wir haben Hinweise, dass Lieferketten nicht mehr in der Weise existieren, dass es also zu logistischen Zwischenlagerungen kommen müsste. Kann das bei einem Logistiker erfolgen? Muss das vor Ort erfolgen? Wird die Anlieferung von Beton in Betonmischern ein Thema werden? Wo sind die Flächen? Wie kann ich die miteinander verzahnen? Sie sind nicht für weitere Flächeninanspruchnahmen, wie Tiefbaumaßnahmen, gegeben.

Zur kleinen Koordinierung bei Hausanschlüssen: Heute wird jedes Gewerk im Regelfall einzeln verlegt. Es kommt also jemand, der Wasser, Strom etc. verlegt. Können wir dies in der Zukunft auch bei geringer werdenden Baukapazitäten im Kleinen besser koordinieren?

Dann bin ich schon beim Fazit. Aus unserer Sicht brauchen wir eine Datendrehscheibe, einen Überblick, der installiert werden könnte, um die Prozesse in Flächen, aber auch in den Prozessen viel besser zu verzahnen und zu steuern. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Besler! – Dann kommen wir nun zu Herrn Krömer. Sie haben auch fünf Minuten. – Bitte schön!

Christoph Krömer (infrest): Vielen Dank für die Einladung! Sehr geehrte Damen und Herren! Herr Vorsitzender! – Herr Besler hat den Großteil der Dinge in der kurzen Zeit ganz gut dargestellt.

Ich kann und möchte ergänzen – ich bin mit diversen Leuten hier im Raum darüber schon im Gespräch und im Austausch gewesen –, dass wir, um Maßnahmen zu beschleunigen und effizienter durchzuführen, eine klare und verständliche Gesetzeslage brauchen. Die ist momentan, wir haben das vorhin in der Aktuellen Viertelstunde exemplarisch an einem Beispiel ein bisschen diskutieren können: Wir haben ein Mobilitätsgesetz. Dort steht: Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV beschleunigen. – Wie das in der Praxis bei der Durchführung von Baumaßnahmen für die Versorgungsunternehmen funktionieren soll und was dann tatsächlich Priorität hat, wenn man sich die Breite der Straße ansieht, dass wir die Ausführungsvorschriften im Bereich der Geh- und Radwege momentan nicht aktuell haben, dass schlicht und ergreifend an vielen Punkten Gesetzeswerke geschaffen wurden, die sich entweder ein Stück weit widersprechen oder die Prioritäten nicht eindeutig klar sind und damit verhindern, dass Maßnahmen effizient durchgeführt werden, dass man Probleme gespiegelt bekommt als Versorgungsunternehmen in den Verwaltungsprozessen. Da sollte man definitiv noch mal nachsteuern. Es wäre sinnvoll, wenn man sich dazu noch mal zusammensetzt, das klärt, dort eine eindeutige Gesetzeslage schafft und diese Ausführungsvorschriften, die schlicht und ergreifend für ein vernünftiges Verwaltungshandeln gebraucht werden, auf einen aktuellen Stand bringt. Es würde uns massiv weiterhelfen, neben all den Digitalisierungsprozessen, vernünftige Gesetzeswerke, die wie Zahnräder ineinandergreifen müssen, wenn das alles kohärent funktionieren würde. Da haben wir momentan Nachholbedarf. Das ist, denke ich, klar. Da sollte man nachsteuern. – Viel mehr würde ich jetzt gar nicht hinzufügen wollen, würde zurück an den Herrn Vorsitzenden geben und sagen: Stellen Sie Ihre Fragen, und wir beantworten sie gern!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Krömer! – Dann würden wir jetzt mit Herrn Dr. Peters weitermachen. Herr Dr. Peters ist uns digital zugeschaltet.

Dr. Martin Peters (Handwerkskammer) [zugeschaltet]: Ja, hallo! Ich hoffe, Sie können mich alle gut hören.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Wir können Sie gut hören, Herr Peters! Sie haben das Wort. Sie haben fünf Minuten. – Bitte schön!

Dr. Martin Peters (Handwerkskammer) [zugeschaltet]: Erst mal auch von mir vielen Dank für die Einladung! Wir freuen uns sehr, dass wir zu diesem Thema Stellung nehmen können. Unser Fokus liegt als Handwerk naturgemäß im Bereich Sondernutzung des Straßenlandes für Baumaßnahmen. Dieser Aspekt steht bei uns im Fokus. Uns betreffen der Tiefbau und der Hochbau, aber die Hauptprobleme, die wir geschildert bekommen, betreffen den Hochbau. Da ist die Situation so, dass, anders als in den anderen Bereichen, hier die Abläufe in den gesetzlichen Regelungen nicht klar terminiert sind, sodass die Betriebe uns davon berichten, dass bis zu zwei Jahre und mehr vergehen, bis ein Antrag auf Sondernutzung von Straßenland für eine Baumaßnahme positiv oder negativ entschieden wird. Insofern finden wir es sehr wichtig, dass in diesem Bereich wie in anderen Bereichen auch klare Fristen eingeführt werden.

Es gibt den Vorschlag der CDU-Fraktion, der von einer pauschalen Genehmigungsfiktion nach bestimmten Abläufen ausgeht. Für das Nebenstraßennetz halten wir diese Genehmi-

gungsfiktion für eine absolut sinnvolle und nachvollziehbare Maßnahme, die wir absolut befürworten würden. Kritisch sehen wir diesen Aspekt im Hauptstraßennetz, weil wir nicht nur als Betriebe für die Umsetzung von Baumaßnahmen zuständig sind, sondern auch alle Betriebe die Straßen nutzen und einen flüssigen Verkehr für sinnvoll halten. Hier halten wir es für problematisch, wenn nach zugegeben längeren Fristen auch hier eine Genehmigungsfiktion wirksam würde.

Wir haben den Vorschlag gemacht, der aus einem Gutachten stammt, das zu diesem Thema in Auftrag gegeben worden ist, dass es im Hauptstraßennetz nach dem Ablauf von sechs Monaten eine Versagungsfiktion geben sollte. Es ist vielleicht erst mal erstaunlich, warum wir uns dafür aussprechen, dass dann pauschal eine Ablehnung funktionieren soll, aber das ist ein aus Sicht der Betriebe sinnvoller Schritt, weil dann einfach klar ist, wie dieses Verfahren ausgegangen ist und man mit dem Bauherrn noch mal neu diskutieren kann, ob ein neuer Antrag gestellt wird, ob man darin Modifikationen vornimmt und wie sich die Kostensituation darstellt. Das Problem für die Betriebe ist, dass durch diese nicht klar identifizierbaren Zeiträume, in denen eine Entscheidung herbeigeführt wird oder fällt – – Der entscheidende Aspekt ist die fehlende Planungssicherheit. Die Betriebe müssen Kapazitäten bereithalten, wenn denn die Genehmigung kommt, und wenn sie nicht kommt, sind sie für andere Projekte nicht sinnvoll nutzbar. Dieses wichtige Ziel ist, zu klaren Rahmenbedingungen zu kommen, und da wäre die Versagungsfiktion im Hauptstraßennetz schon ein deutlicher Schritt nach vorn, auch wenn wir uns natürlich im Kern wünschen, dass die Abläufe insgesamt schneller und zügiger stattfinden.

Der nächste Punkt ist, dass wir sehr darauf dringen, dass in den Bezirksämtern ein einheitliches Verwaltungshandeln stattfindet. Die Betriebe berichten, wie unterschiedlich es in den Bezirken läuft.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist aus unserer Sicht, dass die Personalkapazitäten in diesem Bereich eindeutig verbessert werden müssen. Wir schlagen vor, analog zu den Bürgerämtern, wo jetzt klar definiert worden ist, welcher Stellenanteil, den die Bezirke bekommen, in diesem Bereich genutzt werden kann, dass das für den Bereich der Bauämter genauso definiert wird, weil hier die Personalkapazitäten einen der zentralen Engpässe darstellen.

Ich sehe auf meiner Uhr, dass ich fast ans Ende gekommen bin. Deshalb will ich zum Schluss auf unsere schriftliche Stellungnahme verweisen, die Ihnen, glaube ich, allen zugegangen ist, und freue mich gleich auf Ihre Fragen.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Peters! Sie waren noch voll im Zeitlimit. Danke auch dafür! – Jetzt habe ich das Signal bekommen, dass der Senat den Vortrag der Anzuhörenden ergänzen würde. Das wäre sicherlich gut für unsere Debatte und für die Vorbereitung der Fragen in der anschließenden Runde. Also würde ich jetzt Frau Senatorin Jarasch das Wort geben, und dann gehen wir in die Runde der Abgeordneten. – Bitte schön!

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK): Vielen Dank! – Ich würde gern ein verbindendes Element festhalten, und das sage ich jetzt ausdrücklich auch für den CDU-Antrag, nämlich das Motiv dahinter: Es geht um die Beschleunigung der Baustellengenehmigungen. – Wir merken schon an den Vorträgen, und insofern war ich jetzt ganz dankbar dafür, dass Sie, Herr Besler, Herr Krömer und Herr Peters, unseren Blick geweitet haben, um es mal so zu

sagen: Es geht dabei um ein Thema, das deutlich größer ist und mehrere Hebel verlangt, die im Idealfall koordiniert zusammenpassen müssen. Das entscheidende Stichwort ist meiner Meinung nach, aus Sicht unserer Verwaltungserfahrung, die Koordination, die Bündelung von Zuständigkeiten, die bessere Koordinierung von solchen Abläufen, und dabei kann die Genehmigungsfiktion unter bestimmten Voraussetzungen eine bestimmte Rolle spielen. Sie ist ganz sicher nicht, so viel will ich schon mal aus Sicht unseres Hauses sagen, die Lösung. Das wurde auch in Ihren Vorträgen sehr deutlich. Für die meisten Vorgänge brauchte es auf jeden Fall eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung, die man wiederum nicht mit einer Genehmigungsfiktion einfach ersetzen kann, falls sie nicht rechtzeitig erfolgt. Da geht es auch um Sicherheitsfragen. Um es ganz kurz zu machen: Die kann man nicht ersetzen. Die muss so oder so erfolgen, und die spannende Frage ist eher, wie man diese Abläufe koordiniert kriegt. Wie schaffen wir es, dass womöglich Bauherrinnen und Bauherren einen Ansprechpartner oder eine Stelle haben, wo das gebündelt wird? Das sind die spannenden Fragen.

Herr Besler! Sie haben, vor allem, indem Sie auf das verweisen, was infest tut und was in meinem Haus über VISS angebunden ist, das, was Sie mit dem Baustellenatlas tun, den Sie zur Verfügung stellen, den Blick geweitet, dass wir es meistens nicht nur mit einer Baustelle zu tun haben, sondern mit diversen Baustellen gleichzeitig, auch großen absehbaren Baustellen, ich rede jetzt nicht von den geplatzten Wasserrohren usw., die noch dazu kommen, sondern die großen planbaren Bauprojekte, die koordiniert werden müssen, weil es auch darum geht, wie der Verkehrsfluss in einem bestimmten Stadtraum noch funktionieren kann. Das alles, so viel will ich hier nur sagen, ist eine relativ komplexe Geschichte, wo die Genehmigungsfiktion für ein Einzelprojekt nur begrenzt helfen kann.

Ein zweites Problem, das hatten wir, glaube ich, schon Mal andiskutiert, ist, dass vor relativ kurzer Zeit die Regel für eine Genehmigungsfiktion, die im Jahr 2006 auf einen Monat festgesetzt worden ist, auf drei Monate erhöht worden ist, weil die Verwaltungspraxis gezeigt hat, dass eine zu kurze Frist nur dazu führt, dass die Verwaltung stattdessen ständig ihre Zeit damit verbringt, Begründungen zu schreiben, warum sie es nicht schafft, die Genehmigung zu erteilen, und völlig unproduktiv, mit anderen Worten, tätig ist. Das müsste man auch hier berücksichtigen. Aber spannend finde ich vor allem, den Blick darauf zu lenken, und so überlegen wir gerade in unserem Haus, deswegen wollte ich das noch mal verstärken, dass das entscheidende Stichwort eine bessere Koordinierung der verschiedenen Verwaltungsabläufe ist, natürlich idealerweise auf der Grundlage einer verbesserten Datenbasis, und das will ich noch dazu sagen: Herr Peters hat am Schluss noch gesagt, die Bauämter müssten besser ausgestattet werden. Das gilt gerade für das, worum es in diesem Ausschuss geht, dann auch für die Straßen- und Grünflächenämter.

Da sind wir an einer Stelle, das will ich hier nur noch einmal sagen: Mit einer Genehmigungsfiktion, die ich hier gar nicht ausschließen will, die kann Teil einer Lösung sein, aber mit einer Genehmigungsfiktion als einziger Lösung, und das ist der Antrag, über den wir hier zumindest mitberaten, suggeriert man, dass damit alle Probleme gelöst wären, ohne dass das Personal eingestellt ist, ohne dass die Koordinierung stattgefunden hat. Deswegen würde ich das hier als einen Auftakt und auch einen Auftrag verstehen für eine Arbeit, an der wir schon sind, über die wir hier auch gern zu gegebener Zeit noch mal ausführlicher berichten können und sollten, wo die Frage der Genehmigungsfiktion Element einer Lösung sein kann, aber nicht der Kern und nicht der Schlüssel. – So viel vielleicht erst mal von mir! Herr Haegele steht für alle Ihre fachlichen Rückfragen zu dem Thema sehr gern zur Verfügung, denn gerade

bei der Frage der Sondernutzungsgenehmigung, der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung und dem Zusammenspiel mit den Bezirken haben wir Erfahrungen mitzubringen. – Danke schön!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Senatorin! – Herr Haegele! Haben Sie jetzt schon etwas zu ergänzen, oder wollen wir erst mal die Runde abwarten? – Dann verfahren wir erst mal so. Vielen Dank noch mal an die Frau Senatorin für den Bericht und das Statement! – Wir haben jetzt auf unserer Redeliste Herrn Friederici, Herrn Reifschneider, Herrn Machulik und Herrn Kaas Elias. Gibt es weitere Meldungen? – Herr Laatsch hat sich gemeldet und Frau Gennburg. Alles klar! Dann würden wir erst mal in der Reihenfolge vorgehen, und Herr Friederici hat das Wort. – Bitte schön!

Oliver Friederici (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ihnen, Frau Senatorin und den drei Anzuhörenden aus Sicht der CDU-Fraktion ganz herzlichen Dank! Wir haben in der letzten Sprecherinnen- und Sprecherrunde beschlossen, dass wir jetzt vornehmlich Fragen stellen. Darauf möchte ich mich kaprizieren. Zunächst jedoch eine kurze Eingangsbemerkung: Natürlich steht und fällt alles mit der Genehmigungsfiktion. Ich kann nachvollziehen, was Herr Peters sagt, aber, Herr Peters, für uns ist die Frage, wo Sie kleine Straßen von Hauptstraßen trennen. Es gibt manchmal Baustellen, die übergehen, und alles hängt mit allem zusammen. Gerade, wenn Sie die Wasserbetriebe sehen, die im südlichen Bereich Berlins tätig sind, haben wir eine ganze Reihe von kleinen Maßnahmen, aber auch große, und das sollte dann doch in Richtung Genehmigungsfiktion gehen.

Ich frage alle drei Anzuhörenden, inwieweit Sie – von Herrn Peters habe ich es schon gehört, aber an Herrn Besler noch die Frage – den CDU-Antrag als in der richtigen Richtung einschätzen, ob wir damit einen Aufschlag machen können, um Verwaltungshandeln anzuregen.

An Frau Senatorin Jarasch noch der Hinweis: Es ist mir klar, wenn eine Genehmigungsfiktion geschaffen wurde und ein Fristablauf droht, dass Verwaltungen sehr schnell in Panik geraten und mit wenig Personal sich nur noch auf Begründungen, warum es nicht geht, zurückziehen, aber die Konsequenz muss sein, dass wir dann in den Verwaltungen mehr Personal haben, um diese Baustellenanträge zu bescheiden. Von daher frage ich, ob es nicht vielleicht sinnvoll ist, hier in die mittelfristige Finanzplanung zu gehen und noch mehr Stellen anzumelden, um in diesem Bereich doch ein höheres Serviceniveau zu bekommen, damit die Baumaßnahmen wirklich beginnen können. Ich weiß, dass wir momentan durch den Krieg in der Ukraine, aber auch nach Corona eine ganze Reihe von Hemmfaktoren haben, das ist mir klar, aber da muss man gegensteuern. Es kann nicht so weitergehen. Wir haben einen großen Druck im Markt. Wir haben viele Hoch- und Tiefbaumaßnahmen, und diese müssen abgearbeitet werden.

Herr Besler! Noch eine Frage an infrest: Sie haben einen wunderbaren Neun-Punkte-Plan aufgestellt. Sie haben wahrscheinlich aufgrund der Kürze, der fünf Minuten, nicht darlegen können, wie weit Sie in einzelnen Punkten schon sind, wo Sie sich noch eine deutliche Verstetigung des Maßnahmenplans vorstellen könnten. Ich bitte Sie, in der zweiten Runde noch einmal darauf einzugehen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Herr Friederici, vielen Dank für die Fragen! – Jetzt ist Herr Reifschneider an der Reihe. – Bitte schön!

Felix Reifschneider (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank an den Senat! Vielen Dank vor allen Dingen an die geladenen Experten, und vielen Dank, dass Sie uns vorab schriftliche Stellungnahmen haben zukommen lassen! Das hilft, sich in den Vorgang reinzudenken.

Ich erhoffe mir vom Senat ein bisschen mehr als spannende Fragen, nämlich auch Lösungen, denn ich nehme an, in einer Verwaltung mit so vielen hochqualifizierten motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wie in Ihrer Senatsverwaltung, Frau Jarasch – das meine ich überhaupt nicht ironisch, ich glaube, dort sind wirklich viele richtig gute Leute, das ist so –, wird man wahrscheinlich ein paar Lösungen im Kopf bzw. in Positionspapieren oder in Vorlagen schon mal aufgeschrieben haben. Die Frage ist deswegen: Wann kriegen wir denn etwas von Ihnen, wie wir etwas beschleunigen können? Wir haben mit dem CDU-Antrag, den wir unterstützen, ein Element, aber wir haben gehört, es gibt noch weitere Elemente, und die müssen wir mal zu einem Gesamtmosaik zusammenführen. Dazu lohnt es sich natürlich, die Expertise aus der Senatsverwaltung mit aufzugreifen und hier senatsseitig nicht nur spannende Fragen zu äußern.

Wenn es um die personelle Ausstattung geht, habe ich überhaupt gar keine Hoffnung, dass diese Koalition groß etwas ändern wird. Das zeigt sich zumindest am letzten, kürzlich beschlossenen Doppelhaushalt und auch bei der Frage, wie schnell diese Stellen besetzt werden und wie diese Stellen vergütet sind. Ich sehe nicht, dass der Senat oder die Koalition in Bewegung kommt, die Stellen in größerer Stückzahl auszudehnen und auch höher zu vergüten, sodass sie schneller besetzt werden können, und das, obwohl wir massive Infrastrukturinvestitionen haben. Deswegen trotzdem die Frage an die Senatorin: Was planen Sie denn für den nächsten Doppelhaushalt? Ist es auf Ihrer festen To-do-Liste, die Bezirke personell besser auszustatten oder eine Höhergruppierung der Tätigkeit vorzunehmen, um die Stellen attraktiver zu machen? – Erstens.

Zweitens, an die Gäste, aber auch an den Senat: Was halten Sie denn davon, Prämien an Unternehmen zu zahlen, wenn sie ihre Baustellen schneller als geplant umsetzen können, um so den negativen Einfluss auf den fließenden oder ruhenden Verkehr zu minimieren? Welche Möglichkeiten sehen Sie, durch Standardisierung oder gar Automatisierung von Entscheidungsprozessen zu schnelleren Ergebnissen zu kommen bzw. zu Ergebnissen oder Prozessen zu kommen, die für die Antragstellerinnen und Antragsteller besser nachvollziehbar sind, denn das ist auch oft so ein Punkt, dass man den Antrag eingereicht hat, dann erst mal aus der Verwaltung nichts hört, und dann kriegt man vielleicht irgendwann dieses wunderbare Schreiben, das ich auch schon oft bekommen habe: Bitte sehen Sie von telefonischen Nachfragen ab! – Das ist nicht hilfreich, sondern dass man öffentlich über ein Portal nachvollziehen kann, wie es um den eigenen Antrag bestellt ist.

Herr Krömer hatte ausgeführt, dass es durchaus Konflikte gibt zwischen den bestehenden Gesetzen und Vorschriften auf Landesebene wie auch möglicherweise zwischen Regelungen des Bundes und auf Landesebene. Da würde mich interessieren: Können Sie ein bisschen näher ausführen, welche Regelungen konkret das sind und was sie erwarten? Ich hatte den Senat kürzlich zum Mobilitätsgesetz gefragt, welche Ausführungsvorschriften noch kommen. Da geht es unter anderem um die Ausführungsvorschrift zu § 25, wenn ich es richtig im Kopf habe, zu Konfliktfällen, aber da geht es immer nur, wenn ich es richtig verstanden habe, und das ist die Frage, um den fließenden Verkehr und die Konfliktlagen zwischen motorisiertem

Individualverkehr, ÖPNV usw. und nicht um die Frage der Baustellen und möglichen Konfliktlagen dort. Ist dazu auch noch etwas in Planung?

Letzte Frage: Die Handwerkskammer hatte in ihrer Stellungnahme auch etwas zu den Gebühren für die Straßensondernutzungen geschrieben. Könnten Sie uns senatsseitig auf den Stand bringen, denn anscheinend hat die Handwerkskammer Informationen, die zumindest der Opposition noch nicht öffentlich sind, was da geplant wird – da wurde von einer Erhöhung um 140 Prozent gesprochen –, welche Folgen das für diese Verfahren und die Firmen hat und wie diese Preise dann weitergegeben werden? Das ist wiederum die Frage an die Handwerkskammer. – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön! – Jetzt kommen wir zu den Fragen von Herrn Machulik. – Bitte schön!

Stephan Machulik (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank seitens der SPD-Fraktion für die Anhörung von infrest und der Handwerkskammer! Natürlich schließen sich für uns auch Fragen zu den Ausführungen, auch seitens der Senatorin, an. Ich kann wie Herr Reifschneider auch nur darum bitten, dass wir etwas als Vorlage bekommen, wie sich die Senatsverwaltung vorstellt, den Koalitionsvertrag mit Leben zu erfüllen, weil wir in den Koalitionsvertrag geschrieben haben, dass wir eine Genehmigungsfiktion andenken mit einer entsprechenden Evaluation. Nun sind wir gerade an einem Punkt, wo wir sagen: Wo sind da die Problemlagen, und welche Vorteile entstehen daraus? – Deswegen meine Frage, weil heute leider kein Bezirksvertreter hier vor Ort ist, der mal erklären könnte, was es eigentlich in den Bezirken bedeutet, diese Anordnungen zu treffen und auch diese Genehmigungen auszusprechen, dass vielleicht Herr Haegele deutlich erklären kann, wo der Unterschied zwischen der Sondernutzung des Straßenlandes und der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung ist und wie notwendig diese ist. Die Senatorin hat es ausgeführt, aber dass Sie vielleicht noch mal deutlich in der Tiefe darstellen, was es eigentlich bedeutet, wenn man das nach einer bestimmten Zeit einfach durchlaufen lassen würde bzw. ob das überhaupt rechtlich möglich ist. Reden wir hier über etwas in den blauen Dunst hinein, was rechtlich in der Form gar nicht umsetzbar ist, und welche Dinge müssen wir voranbringen, damit wir die straßenverkehrsrechtliche Anordnung beschleunigen können?

Da ist für mich auch immer eine der großen Fragen bei der Ausstattung mit Personal: Herr Peters hatte ganz kurz gesagt, man müsste das analog zu den Bürgerämtern einfach aufstocken. Die Fragestellung ist, ob es eine Art und Weise oder Überlegungen der Senatsverwaltung gibt, wie man bei einer Kilometerleistung im Haupt- und Nebennetz genau mit den Bausummen, die anstehen von den Grundversorgern, eine ideale Ausstattung in diesem Fachbereich in den einzelnen SGÄ in den Bezirken denkt. Gibt es eine Modellrechnung anhand Kilometerleistung und Bausummen, wie viel Personal benötigt wird, und plant, wie Herr Reifschneider gesagt hat, die Senatsverwaltung für die Bezirke eine Entlastung zu schaffen, indem Sie einheitliche BAKs, Beschreibungen des Aufgabenkreises, und auch entsprechende einheitliche Entgelteinstufungen vornehmen, sodass es attraktiv ist, in den Bezirken zu arbeiten und nicht zur Senatsverwaltung zu wechseln bzw. der Kannibalismus innerhalb der einzelnen Bezirke aufhört?

Dann habe ich eine Frage an Herrn Krömer, der gesagt hat, dass definitiv die Ausführungsvorschriften fehlen. Wir leben in Berlin. Wir haben viele Gesetze, wo die Ausführungsvor-

schriften erst zwei bis fünf Jahre später erscheinen. Inwiefern ist es für Sie eine juristische Fragestellung, dass die Ausführungsvorschriften nicht da sind? Wo behindert das Sie konkret?

Die Frage an die Senatsverwaltung: Wann ist mit den Ausführungsvorschriften zu rechnen, die sich zum Mobilitätsgesetz, wie Herr Krömer gesagt hat, anscheinend noch in Arbeit befinden?

Dann habe ich noch eine Frage bezüglich der Umsetzung solcher Baustelleneinrichtungen bzw. Tätigkeiten im Untergrund. Inwiefern kann die Senatsverwaltung einschätzen, Dinge zu beschleunigen, wo auch die Bezirke tätig werden können, indem sie bezirkliche Bauhöfe haben, um gerade bei der Einrichtung von Baustellen Dinge schneller voranzubringen, bevor die Ausschreibung an Unternehmen kommt, die dann die Einrichtung vornehmen?

Der allerletzte Punkt ist, was die angebliche Gebührenordnung für die Straßenlandsondernutzung angeht, inwiefern die berlinweit gilt oder ob die eingestuft ist wie die klassische normale Straßenlandsondernutzung, die wir kennen, für wirtschaftliche Einrichtungen, sprich, wenn man zum Beispiel Stände etc. aufbaut. Da ist es auch über das Straßenregister einzeln über die einzelnen Bezirke unterschiedlich eingestuft.

Um dann wirklich zum Ende zu kommen, hätte ich gern von Herrn Besler einen Erfahrungsbericht, inwiefern er das VISS in der derzeitigen Art und Weise für die digitale Antragstellung für optimal hält oder ob es, gerade was die Importe einzelner Unterlagen angeht, noch Optimierungsbedarf gibt. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Machulik! – Herr Kaas Elias ist nun an der Reihe. – Bitte schön!

Alexander Kaas Elias (GRÜNE): Danke, Herr Vorsitzender! – Auch ich danke den drei Akteuren für ihre Inputs, um uns auf den Stand zu bringen. Wir konnten uns bei der Infrest selbst ein Bild machen, wie sie die ganzen Baustellen der verschiedenen Versorger hier in Berlin zusammenstellt und dass das mittlerweile ein ziemlich gutes digitales Verfahren ist. Insofern ist eine vorbildliche Arbeit in dem Feld geleistet worden.

Wir diskutieren heute hier die Frage, wie insgesamt die Ausstattung ist, und mich würde interessieren, wie es insgesamt mit der Fachkräftegewinnung aussieht, denn wir diskutieren das mittlerweile in allen Politikfeldern. Mich würde interessieren, wie der Stand ist.

Herr Krömer! Sie hatten angedeutet, die Rechtslage sei Ihnen noch nicht deutlich genug. Vielleicht könnten Sie das genauer erläutern, denn meines Erachtens ist das Mobilitätsgesetz da, um diese ganzen Fragen zu klären. Wenn Sie das noch mal erläutern könnten, wäre das schön.

Insgesamt stellen sich mir ein paar Fragen, Genehmigungsfiktion: Ja, das kann eine Lösung sein, aber es ist hier schon andiskutiert worden, wir brauchen neben der Genehmigungsfiktion auch die straßenrechtliche Anordnung. Die Handwerkskammer hat gesagt, im Nebennetz kann sie sich das vorstellen, im Hauptstraßennetz weniger. Das teile ich in dem Grunde, weil ich glaube, dass das im Nebennetz einfacher umsetzbar ist, weil im Zweifel die Bezirke allein zuständig sind, aber vielleicht kann ich da auch noch mal korrigiert werden, wie das Zusammenspiel insgesamt zwischen Land und Bezirken bei der Einrichtung ist.

Für uns stellt sich vor allen Dingen die wesentliche Frage: Die Sondernutzung für die Baustelle ist das eine. Wenn die möglicherweise mit einer Genehmigungsfiktion schneller erteilt wird, ist das schön, aber die straßenrechtliche Anordnung muss auch noch erfolgen. Vor allen Dingen ist für uns der Aspekt der Verkehrssicherheit wichtig, insbesondere wie die zu Fuß Gehenden und die Radfahrenden geführt werden, damit die Baustelle nicht nur rechtzeitig, schnell da ist, sondern auch, dass dort keine anderen Schwierigkeiten entstehen, weil uns immer wieder Berichte erreichen, dass Baustellen nicht gut eingerichtet worden sind, gerade für zu Fuß Gehende und Radfahrende. Mich würde ein Einblick interessieren, wie das läuft und ob man das alles beschleunigen kann. Insgesamt glauben wir aber auch, dass da ein größerer Ansatz kommt als allein mit einer Genehmigungsfiktion.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Kaas Elias! – Jetzt ist Herr Laatsch an der Reihe. – Bitte schön!

Harald Laatsch (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Danke auch an die Anzuhörenden! Ich habe wie immer den Eindruck in dieser Stadt, man sucht nach der Möglichkeit, es zu verhindern, und nicht nach der Möglichkeit, es zu verwirklichen. Die Frage ist doch: Warum hilft man hier gerade in Sachen verkehrsrechtlicher Anordnung dem Antragsteller nicht über, dass er die Baustelle in seinem Antrag virtuell einrichtet und sagt: So und so stelle ich mir das vor. – Dann ist doch der Antragsvorgang insgesamt wesentlich vereinfacht. Insbesondere ist überhaupt bei der Genehmigungsfiktion der Sachbearbeiter doch erheblich entlastet, denn er prüft nur noch. Er muss dazu nichts Besonderes mehr schreiben, wenn alles schon dem Antragsteller übergeholfen ist.

Jetzt ist die Frage, inwieweit die Herren von infrest und von der Handwerkskammer das in ähnlicher Weise sehen. Wir haben uns das infrest-System schon vor Jahren angeschaut und gesehen, dass man hier ohne Weiteres die Medienträger einbinden und denen auch Terminvorgaben machen kann, denen klar sagen kann: Bis dann und dann bitte Rücksprache oder Rückmeldung und wenn nicht, dann eben genehmigt. – Wie gesagt, meine Frage lautet: Inwieweit sehen Sie das, wenn ein ausformulierter Antrag einschließlich der verkehrsrechtlichen Anordnung eingereicht wird, dass man dann diese Genehmigungsfiktion erteilen könnte?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Laatsch! – Jetzt ist Frau Gennburg an der Reihe. – Bitte schön!

Katalin Gennburg (LINKE): Guten Morgen auch von uns als Linke! Vielen Dank für die Anhörung! Es war auf jeden Fall sehr aufschlussreich. Wir haben das Thema ja demnächst auch im Stadtentwicklungsausschuss, und insofern freue ich mich, dass jetzt hier schon der Wissensvorsprung existiert. Ich möchte gern anknüpfen an die Aussagen von Herrn Krömer. Sie sagten ja sehr eindeutig, es fehlt an Ausführungsvorschriften, und Ihr Plädoyer ist eindeutig: Es muss nachgesteuert werden. Habe ich Sie richtig verstanden, dass das ein ganz klares Votum für nicht noch mehr Deregulierung ist? – Die Frage, die sich hier stellt, ist ja schon eine sehr grundsätzliche: Können wir in einer Zeit, wo es objektiv schwierig ist, jetzt sagen, macht halt irgendwie einfach, wie ihr wollt? Oder müssen wir eigentlich sagen, nein, es gibt ein großes Kauderwelsch, es muss mehr koordiniert und reguliert werden? – Das ist eine sehr grundsätzliche Entscheidung.

Vor diesem Hintergrund möchte ich die Senatsverwaltung fragen, ob es eine Übersicht darüber gibt, wie sich die Baustellen entwickelt haben. Wir reden ja nicht im luftleeren Raum. Wenn die Frage ist, wie viele Baustellen mehr heute zu bewältigen sind, dann ist das ja ein irdisches Problem, mit dem wir umgehen müssen, und dann muss man sich die Frage stellen: Wie viele Baustellen kann man denn bearbeiten? – Und dann kann man nicht immer sagen, irgendwie müssen wir alles bewältigen, sondern dann könnte eine mögliche Antwort darauf auch sein, dass nicht jeder macht, was er will – so, wie die CDU es vorschlägt –, sondern dann könnte zum Beispiel Priorisierung eine Antwort sein. Da wäre meine Frage an Sie, Herr Besler – vielleicht können Sie darauf antworten –: Gibt es möglicherweise jetzt schon so eine Art Priorisierungssystem, oder gibt es das in anderen Städten? Letzte Frage: Gibt es zu diesem Vorschlag der Genehmigungsfiktion auch Erfahrungen – vor allem schlechte, nehme ich an – aus anderen Städten, von denen Sie berichten können? – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank!

Kristian Ronneburg (LINKE): Jetzt habe ich mich noch mal kurz auf die Redeliste gesetzt, weil es mir wichtig war herauszuarbeiten, dass wir – das haben viele Redner/-innen auch schon adressiert – unterschiedliche Ansätze haben, die aus den Fachbereichen stammen, zum einen sicherlich – das wurde auch schon angesprochen – den Stadtentwicklungsteil aus der Koalitionsvereinbarung, wo es einen entsprechenden Absatz zur Genehmigungsfiktion gibt. Andererseits haben wir in der letzten Wahlperiode gesehen, auch mit der Gesetzesnovellierung, da wurde die Genehmigungsfiktion für öffentliche Versorgungsunternehmen abgeschafft. Wir brauchen eine Gesamtlösung für dieses Problem. Insofern ist es heute sehr richtig, dass wir mit den Infrastrukturbetreibern, auch über die infrest, ins Gespräch kommen. Beispielsweise haben die Wasserbetriebe, die heute nicht zu der Anhörung gekommen sind, weil sie mit infrest ihre Interessen und Sichtweisen gut abgedeckt sehen, angeboten, für Fragen zu diesem Themenkomplex immer wieder zur Verfügung zu stehen.

Das heißt, wir haben jetzt eine Situation, die wir gesamthaft betrachten müssten, und da wäre es sinnvoll und wünschenswert, dass wir eine Koordinierung mit dem Stadtentwicklungsausschuss herbeiführen. Für die Beantwortungsrunde würde ich jetzt den Anzuhörenden, weil schon viele Fragen gestellt worden sind, mit auf den Weg geben, ob sie noch mal einen Schwerpunkt darauf legen können, wie sich der Investitionsstau aktuell darstellt und welche Folgen aus der aktuellen Regelung entstanden sind, die wir seit ungefähr seit einem Jahr haben. Gibt es da Auswirkungen? Es wäre gut, wenn wir das in der Beantwortungsrunde mit Zahlen, mit Beispielen herausarbeiten könnten.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Jetzt hat Herr Machulik noch eine kleine Nachfrage. – Bitte schön!

Stephan Machulik (SPD): Entschuldigung, Herr Vorsitzender! Ihre abschließenden Worte für die erste Runde waren eigentlich schon wunderbar, aber ich habe noch eine kleine Frage an die Senatsverwaltung, weil Herr Peters kurz ausgeführt hat, dass er vorgeschlagen hat, eine Versagungsfiktion nach sechs Monaten einzuführen. Würde eine Versagungsfiktion mit Rechtsbehelf im Falle eines Falles die Klageflut für die einzelnen Bezirke und die Senatsverwaltung erhöhen, oder ist es so, wie es Herr Peters dargestellt hat, dass man dann einfach neu planen muss und Planungssicherheit hat?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Gut, ist aufgenommen! – Dann würde ich vorschlagen, dass jetzt die Anzuhörenden das Wort haben. Wir würden in umgekehrter Reihenfolge vorgehen, also zunächst Herrn Peters, dann Herrn Krömer, dann Herrn Besler und dann den Senat hören. Dann müssen wir entscheiden, ob wir noch eine zweite Runde brauchen oder nicht. – Bitte schön, Herr Peters!

Dr. Martin Peters (Handwerkskammer) [zugeschaltet]: Vielen Dank! – Ich habe jetzt aus den Fragen für mich vor allen Dingen den Punkt Genehmigungsfiktion und die Frage, ob das tatsächlich sinnvoll ist für das gesamte Straßennetz oder für das Nebennetz, mitgenommen. Aus unserer Warte wäre es ein sinnvoller Ansatz, sich hier zunächst auf das Nebennetz zu konzentrieren. Das sind ja immerhin über 70 Prozent des Berliner Straßennetzes. Hier sind aus unserer Perspektive die negativen Konsequenzen überschaubar, und man könnte dieses Instrument nutzen, zumal es in anderen Bereichen sehr positive Erfahrungen mit der Genehmigungsfiktion gibt, weil die Prozesse dann tatsächlich an den Stellen, die für die Betriebe entscheidend sind, beschleunigt werden, weil der Handlungsdruck in den Verwaltungen in dieser Hinsicht dann höher ist.

Das Ganze wird nicht funktionieren, wenn wir nicht – und das ist von verschiedenen Rednern ausgeführt worden – zu einer verbesserten Personalausstattung in den Straßen- und Grünflächenämtern kommen, die dafür zuständig sind – da haben Sie Recht. Hier wäre unser konkreter Vorschlag, wenn das in dieser Haushaltsperiode nicht mehr möglich ist, spätestens in der nächsten dafür zu sorgen, dass in diesem Bereich konkrete Vorgaben im Haushalt gemacht werden, dass die neuen Personalstellen in diesem Bereich geschaffen werden. – Ich glaube, das sind die Punkte, die ich als an mich gerichtet wahrgenommen habe. Ich bedanke mich – ansonsten gerne noch mal direkte Nachfragen!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön, Herr Peters! – Dann würden wir jetzt weitermachen mit Herrn Krömer. – Bitte schön!

Christoph Krömer (infrest): Vielen Dank! – Ein, zwei Vorbemerkungen, bevor ich zu den Ausführungsvorschriften komme, die jetzt der Hauptpunkt waren, zu dem ich angesprochen worden bin. Ich glaube, ich kann referenzieren auf das, was Herr Peters gesagt hat: Personal, ja, klar! Die Bezirke, die SGÄ, Straßen- und Grünflächenämter – da sind wir uns, glaube ich, einig –, ächzen und stöhnen unter den Belastungen, die sie haben. Die sollen eine Gigabitstrategie und demnächst wahrscheinlich eine E-Ladeinfrastruktur umsetzen neben dem normalen Tagesgeschäft. Wir sind uns, glaube ich, relativ einig darüber, dass wir den Radverkehr und

den ÖPNV in dieser Stadt beschleunigen und ausbauen wollen – da gibt es ja keinen großen Dissens in der Zielrichtung – und gleichzeitig die Infrastruktur instand halten möchten, aber das ist eine große Herausforderung und insofern ist das Thema Koordinierung. Aber das würde ich Herrn Besler – er wurde ja direkt angesprochen – überlassen.

Damit zu den Ausführungsvorschriften beim Mobilitätsgesetz, um das zu präzisieren: Mit dem Mobilitätsgesetz ist ein neuer Rechtsrahmen auf Landesrechtsebene geschaffen worden. Am Ende des Tages – Herr Haegele wird das bestätigen können – erbringen wir eine verkehrsrechtliche Anordnung nach Bundesrecht. Bundesrecht sticht Landesrecht. Ich muss mich also – diese bittere und unschöne Erfahrung macht man offensichtlich gerade auch in der Clayallee – am Ende des Tages ans Bundesrecht halten, und wenn ich Vorgaben im Landesrecht bekomme, die nicht klar und eindeutig dem Bundesrecht nicht widersprechen oder aber ihm sogar widersprechen, dann habe ich am Ende ein Problem. Wenn Sie sich an der Stelle die §§ 22, 39 und 53 des aktuellen Mobilitätsgesetzes ansehen, dann haben Sie da jetzt eine Vorfahrt für den ÖPNV, Sie haben eine Vorfahrt für den Radverkehr, und Sie haben eine Vorfahrt für den Fußverkehr. Was mache ich denn praktisch mit der Fläche der Straße, wenn wir gleichzeitig eine Ausführungsvorschrift Geh- und Radwege haben, die 2020 abgelaufen ist? Wie plane ich dann die Baumaßnahme so, dass dieser Prozess in dem Büro, das ich als Versorgungsunternehmen beauftrage, die Maßnahme zu planen, durchgehend bis zur Genehmigung/Anordnung, vernünftig läuft, wenn die Verwaltung mir im Zweifel gar nicht sagen kann, was ich bevorzugen soll, weil der Straßenraum endlich ist? – Diese Problematik ist das eine.

Das andere ist: Bei der Masse an Herausforderungen und parallelen Dingen, die da stattfinden, funktioniert Deregulierung ja nicht. Wir brauchen natürlich einen klaren Rechtsrahmen, an den wir uns halten können, und da muss das Landesrecht – in dem Fall für uns immer entscheidend die StVO – vernünftig aufeinander abgestimmt sein. Also da geht es darum, dass das wirklich wie Zahnräder ineinandergreift und eine Eindeutigkeit da ist, und da rede ich nicht nur von einer Eindeutigkeit für den Antragsteller, sondern vor allem von einer Eindeutigkeit für die Leute, die in der Verwaltung handeln müssen. Die sind ja vor das gleiche Problem gestellt, wenn denen nicht eindeutig klar ist, wie sie diese Gesetze zu interpretieren und anzuwenden haben. Damit wir die Zielstellungen, die da stehen, erfüllen können, ist das eine Voraussetzung.

Zur Erlaubnisfiktion insgesamt – das ist ja kein Geheimnis –: Herr Besler hat eingangs erwähnt, dass wir uns das grundsätzlich vorstellen können und grundsätzlich für positiv halten, womit weiß Gott nicht gemeint ist – – Darum immer diese Einschränkung: nur in den Nebenstraßen, nur in einer bestimmten Größe, nur in einer bestimmten Länge, nur in einer bestimmten Breite, Quadratmeter etc. Ich vermute auch, dass das die Kollegen der CDU nicht meinen: Einfach mal bauen, und dann gucken wir, was passiert! – Das funktioniert natürlich in der Praxis nicht. Man kann nicht einfach bauen und gucken, was passiert. Das würde auch an der Stelle wieder am Bundesrecht scheitern. Ich glaube, wir sind uns auch einig, dass wir uns keine Fiktion für die Hauptstraßen und für verkehrsrechtliche Anordnungen vorstellen können, selbst wenn das Land Berlin dieses allein erlassen könnte – kann es aber gar nicht. Selbst wenn es das wollen würde, kann das Land Berlin nicht einfach für die verkehrsrechtliche Anordnung nach StVO hier irgendeine Fiktion herstellen. Das heißt, die Frage stellt sich einfach nicht. Darum ist man auf das Thema Versagungsfiktion in dem Zusammenhang gekommen, weil man das eher für möglich hält. Ich glaube, wir sind beide nicht so richtig überzeugt von

dem Thema. Also wenn, sehen wir da auch eher eine Genehmigungsfiktion in Nebenstraßen als zielführend an.

In der Realität und Praxis ist es auf dem Höhepunkt von Corona, ganz offen gesprochen, ja schon geschehen. Es gab ja Bezirke, die gesagt haben: Wendet die an! – Also das ist kein Geheimnis, und das hat auch nicht zu irgendwelchen furchtbaren Schäden geführt, aber ich glaube, eine durchgehende Fiktionierung will man nicht haben, und eine Fiktion ist ja in allererster Linie in diesem Zusammenhang ein Mittel, um ein Symptom zu behandeln, es ist wirklich nicht – da schließe ich mich der Senatorin an – die Lösung des Problems. Probleme haben wir andere, und eine Fiktion kann möglicherweise helfen, die Symptome für den Augenblick und in diesen momentan für alle nicht einfachen Zeiten zu lindern und ein bisschen besser in den Griff zu kriegen. – Damit würde ich jetzt an Herrn Besler übergeben.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Herr Besler, bitte!

Jürgen Besler (infrest): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich habe mir viele Fragen aufgeschrieben, ich hoffe, ich habe sie richtig aufgeschrieben. Zu den Investitionsmitteln Grundversorgung: Wir haben im Januar dieses Jahres nachgefragt und erfahren, dass die Investitionen der Grundversorger in den nächsten Jahren, 2026, von etwa 800 Millionen auf 1,1 Milliarden Euro pro Jahr ansteigen werden – geplant. In dem letzten Jahr sind aber 200 Millionen Euro erst gar nicht umgesetzt worden. Das hat verschiedene Gründe. Das heißt, um nicht einen Investstau in der Grundversorgung zu bekommen, muss ich in einem Jahr eine gewisse Bauleistung erreichen, sonst habe ich einen Sanierungsstau. Der Strom kommt aus der Steckdose, das möchte auch jeder gerne haben. Das heißt, wir brauchen Maßnahmen.

Wenn ich jetzt auch noch, was Herr Krömer sagte, die Sachen, die auf uns zukommen, E-Mobilität, Solardächer, Wärmewende, Mobilitätswende, Gigabitstrategie – – Bei der Gigabitstrategie geht man davon aus, dass man bei den Straßen- und Grünflächenämtern eine Vervier- bis Verfünfachung der Anträge für Zustimmungen und für verkehrsrechtliche Anordnungen erwartet. Durch die Forderung der Straßen- und Grünflächenämter, nur noch straßenweise Baustelleneinrichtungen beantragen zu können, wird sich ebenfalls, eingeschätzt durch die Stromnetz, die Anzahl der Anträge um das Vier- bis Fünffache vergrößern. Das ist aber ein Wunsch der Straßen- und Grünflächenämter. Denen folgen die Infrastrukturunternehmen einfach. Es gibt aber sicherlich schon Diskussionen darüber und auch Lösungsansätze, die wir mit der VISS-Geschäftsstelle bei der letzten SGÄ-Leiter-Sitzung vorgestellt haben, und da kann ich bestätigen: Ich hatte den Eindruck, da war eine schlechte Grundstimmung bezüglich der ganzen Themen, die da auf die Leute zukommen.

Das Thema Erlaubnisfiktion ist immer auch ein Thema: Warum spricht man darüber? – Die sogenannte Coronafiktion – so nennen wir sie – ist erteilt worden. Also man hat gebaut in Nebenstraßen, und es ist auch passiert, aber das heißt ja, wir haben eine Schieflage. Ich will jetzt nicht wieder Personal, Prozesse etc. nennen, aber wir haben hier ein Symptom. Wie können wir es beheben? – Wir sagen ja bewusst, dass wir mit Begrenzung in Nebenstraßen bauen wollen, und würden uns auch freuen, den Koalitionsvertrag umzusetzen.

Die Frage, die Sie aus der FDP stellten: automatisierte Genehmigungen. Ja, wenn ich kleine Baumaßnahmen habe, Standardregelpläne – das kennt Herr Haegel besser als ich –, kann ich, wenn ich Attribute abfordere, praktisch eine automatische Genehmigung erteilen, und es

guckt natürlich eine Fachkraft noch mal drauf, bevor auf den Knopf gedrückt wird. Also: Kann ich höher automatisieren? – Ja, technisch kann ich das. Wie schnell kann ich das? – Das ist dann eher die Frage. Und: Will ich das? Das ist eine Alternative zur Fiktion. Auch können wir bei den sogenannten Kleinstbaustellen aus der AV – das haben in der letzten Legislaturperiode vorgeschlagen – die Flächen um das Doppelte oder Dreifache erhöhen, um Antragsvermeidungen zu haben, was vielleicht ähnlich einer Genehmigungsfiktion ist. Also ich habe weniger Anträge, ich habe einen größeren Spielraum. Wir wissen auch, dass in der Handreichung zur Gigabitstrategie gerade thematisiert wird, diese Flächen für die Gigabitstrategie zu vergrößern, also die Flächen – es sind 25 Meter Grabenlänge und 15 m² Fläche – für eine Kleinstbaumaßnahme. Kann ich diese Flächen vergrößern – das ist die Frage –, um Antragsvermeidung zu haben? Vielleicht kann ich dann auf die Genehmigungsfiktion verzichten. Das ist auch ein probates Mittel, aber es ist wieder ein Lösungsansatz in dem Sinne: Das muss man bewerten.

Wir sehen die Genehmigungsfiktion so – deswegen bringen wir sie auch immer ein, ich habe mit Herrn Haegle da durchaus einen Diskurs in der Ansicht, das ist auch kein Geheimnis zwischen uns, das divertieren wir auch immer sehr fachlich –: Warum werden Grundversorger in der Stadt anders behandelt als Telekommunikationsunternehmen? – Da gibt es eine Fiktion. Traut man das den Grundversorgern nicht zu? – Das ist auch eine Frage, die dahintersteht, aber wenn Sondernutzungen zwei Jahre dauern, und ich kriege keine Sondernutzung, dann kann ich die verkehrsrechtliche Anordnung nicht beantragen. Das heißt, ich komme nicht weiter. Das Telekommunikationsunternehmen ist spätestens nach drei Monaten durch und kann den Antrag der verkehrsrechtlichen Anordnung stellen. Wie lange das dauert, das will ich jetzt gar nicht thematisieren, aber vom Durchlauf her die Gleichheit zu erlangen – das ist unsere Bitte, darüber nachzudenken. Das ist das Thema.

Ich gucke mal schnell, was ich schon gesagt habe und welche Fragen hier waren. – Was Frau Senatorin Jarasch gesagt hat, begrüßen wir sehr, nämlich die Koordinierung frühzeitig voranzutreiben. Das ist ein wesentliches Thema, wo wir Maßnahmen auch schon in der Vorkoordinierung, Koordinierung bis auf Bauabschnitte vorplanen, abstimmen und dann auch so in die Genehmigung bringen können. Da liegt ein Schlüssel zu vielen Themen.

Herr Friederici, Sie fragten, wie die Stände bei den einzelnen Punkten sind, die ich vorgetragen hatte. Der Baustellenatlas wird produktiv genutzt von den Grundversorgern. Die koordinieren sich dort nach Berliner Straßengesetz. Die Institutionen sind eben genannt worden, die sich daran auch gern beteiligen können. Wir können aber auch Daten in ein anderes System speisen, wenn das gewünscht ist, und da koordinieren, aber wir brauchen letztendlich eine Koordination. Das Hausanschlussportal: Treiber sind die Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg und die Stromnetz Berlin. Durch den Carve-out der Stromnetz Berlin ist es bis Anfang nächsten Jahres zurückgestellt. Wir wollen es dann aber umsetzen und weiterführen. Das ist das Ziel. Das Portal ist greifbar, und auch das System VISS ist so, wie es in Berlin ist, in Deutschland durchaus ein Leuchtturm. Man ist nirgendwo in Deutschland so weit wie hier in Berlin bis hin zur Rückgabe der automatischen Bescheide. Das kann man durchaus in der Runde auch positiv benennen. Das ist auch sehr gut so, aber letztendlich gibt es immer Änderungen, Verbesserungen, Erweiterungen. Bis hin zur Oberflächenabnahme kann ich das durchgängig dokumentieren in einem einzigen Prozess und in einer digitalen Akte. Das ist noch ein wichtiger Punkt.

Die Importe zum Thema VISS: VISS läuft aus unserer Sicht gut. Das war die Frage der SPD. Man kann natürlich mehr automatisieren. Wir haben ein Thema aus der Gigabitstrategie der Deutschen Telekom, wo es eher um bundesweite Sicht geht. Wie kann ich auch in das Berliner Antragsverfahren aus einem bundesweiten System einsteigen? – Da sind wir aber auch in Gesprächen mit SenWiEnBe, SenUMVK und dem CDO, um das zu klären.

Dann hatten Sie nach der Priorisierung von Anträgen gefragt. Wenn es wichtige Themen gibt – ich glaube, Herr Haegele weiß das –, dann kommt man auf Herrn Haegele zu und sagt: Wir haben hier ein Problem. Können wir das vielleicht vorziehen? – Das geht manchmal, manchmal aber auch nicht, aber ich glaube, man muss miteinander kommunizieren und priorisieren und so viel möglich in normalen Abläufen vorher klären. Dann geht auch die Anzahl der Priorisierungen zurück. Wir müssen daran arbeiten, Regelabläufe zu finden. Worauf kann ich mich verlassen? Was muss ich tun? Was müssen wir vielleicht auch gemeinsam tun?

Was wir bei den Straßen- und Grünflächenämtern mitbekommen haben – das kann ich auch in der Runde sagen –, ist, dass dort sehr kritisch gesehen wird, die vielen Nachfragen von Bürgern oder anderen, durchaus auch Abgeordneten, abzuarbeiten. Das ist auch sehr offen. Kann ich Baustelleninformationen automatisiert im Internet oder sonstigen Bereichen veröffentlichen? Was kann ich veröffentlichen? – Das muss ich automatisieren, um wenig Handarbeit zu haben, sonst lohnt sich das nicht. Also da ist auch ein großer Part der Arbeitszeit die Bearbeitung von Anfragen, zu welchen Themen auch immer. Können wir dieses auch im Interesse aller minimieren? – Das ist ein Punkt, der hier noch mal genannt werden darf. – Ich hoffe, ich habe jetzt alle Fragen beantwortet. Es sollte so sein, aber wenn nicht, gerne noch mal fragen!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Okay! Das nehmen wir erst mal mit, und wir hören jetzt den Senat, und dann gäbe es wahrscheinlich die Möglichkeit, letzte Fragen zu stellen – für heute jedenfalls. – Frau Senatorin gibt gleich an Herrn Haegele ab. Ich bitte dann darum, dass Sie die Fragen beantworten. Bitte schön!

Christian Haegele (SenUMVK): Vielen Dank! – Ich würde als Erstes die Frage, die ausdrücklich von der SPD gestellt wurde, aufgreifen wollen, um noch mal den Unterschied darzustellen, über was wir eigentlich sprechen, weil es sehr deutlich wird, dass es hier eine Vermischung in der Diskussion gibt zwischen: Was ist eigentlich Sondernutzung? Wo kann man vielleicht über eine Fiktion reden? Was ist das Bundesrecht? – Also die Baustellen laufen nach folgendem Schema ab: Jemand möchte im Untergrund arbeiten oder eine Hochbaumaßnahme durchführen und benötigt dafür eine Fläche. Dann muss er mit dem Eigentümer des Straßenlandes klären, ob er diese Fläche nutzen darf, und Eigentümerversprecher ist nach dem Berliner Straßengesetz in Berlin der Bezirk. Der Bezirk bewertet dann diesen Flächenbedarf, aber auch technische Fragen. Also wenn jemand beim Hochbau einen Kran aufstellen will, und der Kran steht genau auf dem U-Bahnschacht, dann wird es problematisch. Diese Dinge muss man vorher prüfen, weshalb eine Fiktion auch aus Sicherheitsgründen eine problematische Geschichte ist. Dieses liegt in den Händen des Bezirks und betrifft die Sondernutzung, und für diese Sondernutzung und diese Fläche wird auch eine Gebühr erhoben. Es kam auch die Frage nach der Gebührenerhöhung auf, die in der jetzigen Vorlage eingefroren wird. Es wird keine Erhöhung geben in diesem Bereich bei den Baustelleneinrichtungen, und die unterliegen auch nicht den Wertstufen – die Frage war auch dabei –, sondern sie unterteilen sich im Moment in Straßen, die 30 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit haben oder höher. Das

ist die alte Eingrenzung. Die ist vielleicht nicht mehr ganz zeitgemäß, aber das wird erst mal eingefroren. Das war die Frage der FDP, glaube ich.

In dieser Konstellation – der Bezirk entscheidet über die Inanspruchnahme des Straßenlandes – ist der nächste Schritt die verkehrsrechtliche Absicherung des Ganzen. Das heißt – ich nehme da Bezug auf die Frage aus der AfD: Wie reicht der Bauunternehmer das ein? –, der Bauunternehmer muss prüffähige Unterlagen zur Verkehrsführung einreichen, die einen Verkehrszeichenplan beinhalten. Also da kann man die Anforderungen gar nicht mehr höher setzen, sondern es muss ein anordnungsfähiger Verkehrszeichenplan eingereicht werden, der darstellt, wie die Verkehrsführung aussehen soll. Das kann bis zu gutachterlichen Stellungnahmen gehen, wie sich die Verkehrsströme entwickeln, wenn man hier einen Straßenteil sperrt, und wie sich das verlagert. Das alles wird heute schon dem Bauunternehmer aufgetragen.

Die Frage, welche Abwägung dann kommt, ist keine Frage des Mobilitätsgesetzes – Herr Krömer hatte das auch schon ausdrücklich gesagt –, sondern wir sind bei der Frage, wie ich mit Verkehrsströmen umgehe – Radverkehr, ÖPNV, Fußverkehr –, erst mal nur im Bundesrecht unterwegs, und ich würde auch unbedingt dafür plädieren, da jetzt nicht den Versuch zu unternehmen, das irgendwo gesetzlich anders zu regeln. Da kommen wir wieder genau in die Frage: Was kann Landesrecht? Was kann Bundesrecht? Was wir trotzdem gemacht haben: Aus meiner Abteilung heraus haben wir einen Leitfaden herausgegeben, der bestimmt, wie man mit Rad- und Fußverkehr umgeht. Da ist der ÖPNV auch mitberücksichtigt. Das kann man alles noch ausbauen und noch umfangreicher gestalten, aber das ist eine Sache, die zum Beispiel den Bauunternehmern und den beauftragten Verkehrssicherungsunternehmen an die Hand gegeben wird, und da spielt das Mobilitätsgesetz eine gewisse Rolle als ermessenslenkende Vorschrift, weil wir ja wissen, was sich der Gesetzgeber im Land dabei gedacht hat. Das ist ja auch ein gesellschaftlicher Konsens, der zum Ausdruck kommt, aber die eigentliche Entscheidung wird nach der Straßenverkehrsordnung getroffen, und da hilft dann der Leitfaden. Das Ganze ist aber völlig abgetrennt vom Berliner Straßengesetz, weil dieser Antrag auf die Sondernutzung eben das eine ist und die verkehrsrechtliche Anordnung das andere, und das liegt ja auch in unterschiedlichen Ämtern bzw. unterschiedlichen Behörden. Wir haben ja die Situation im Hauptstraßennetz, dass dort der Bezirk die Sondernutzung genehmigt und meine Abteilung die verkehrsrechtliche Anordnung trifft, wenn das Ganze nicht irgendwo im Seitenraum ist, sondern der fließende Verkehr betroffen ist.

Deshalb ist die ganze Diskussion für mich ein bisschen schwierig, wenn es um die Fiktion geht, weil wir dann ja nur einen dieser Prozessschritte betrachtet haben, und ich glaube, es ist aus allen Beiträgen deutlich geworden: Nur einen Prozessschritt, einen kleinen Baustein rauszunehmen und zu sagen, da könnten wir was verbessern, wird uns bei der Gesamtproblemlage, die hier identifiziert wurde, gar nicht weiterhelfen – im Gegenteil. Es geht um Verlässlichkeit. Das wurde jetzt auch vonseiten des Handwerks moniert, das sagt: Wir brauchen die Verlässlichkeit. – Die habe ich ja erst in dem Moment, wo mir der Bezirk meine Sondernutzungserlaubnis gibt und ich weiß, da wird nichts mehr widerrufen, und da wird nichts mehr zurückgezogen. Deshalb ist es aus meiner Sicht für das Thema Verlässlichkeit auch nicht die Lösung, da in einem Prozessschritt einen Teil durch eine Behörde zu genehmigen, und am Ende kann der Bauunternehmer damit auch nichts anfangen. Er braucht immer die verkehrsrechtliche Anordnung, denn er kann nicht auf Basis der Sondernutzungserlaubnis arbeiten. Da weiß er nur, welche Fläche er nehmen darf und wie die technisch aussieht, aber er weiß über-

haupt nicht, wie die Baustelle abzusichern und wie das abzuwickeln ist. Deshalb ist es aus meiner Sicht zu klein, sich nur diesen Baustein anzusehen.

Zu § 25 des Mobilitätsgesetzes, diesem Abwägungsparagrafen, hatte ich schon gesagt: Der ist für andere Zwecke gedacht. Da geht es um Planentscheidung, planrechtliche Verfahren. Bei der eigentlichen straßenverkehrsbehördlichen Anordnung arbeiten wir nur auf Basis der StVO und können den Bezug nur mittelbar über eine gewisse Ermessenslenkung herstellen. Deshalb sind die Ausführungsvorschriften, die da zu erwarten sind, auch nicht maßgeblich für das, was wir jetzt hier zu lösen haben.

Die Frage der SPD nach den Bauhöfen ist eigentlich dadurch beantwortet, dass ich noch mal gesagt habe, wer Adressat der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung ist. Es ist der Bauunternehmer, der nach § 45 Abs. 6 auch verpflichtet ist, den Verkehrszeichenplan einzureichen, und der beauftragt ein Verkehrssicherungsunternehmen. Das heißt, in dem Moment, wo ein Privater im Straßenland tätig wird, muss die öffentliche Hand, der Bauhof, da gar nicht eingreifen. Das ist auch bewährtes Modell, denn der muss die Leistungsfähigkeit des Verkehrssicherers gewährleisten.

Ja, die Priorisierung war noch angesprochen worden. Das ist ein tatsächlich schwieriger Punkt, den Herr Besler genauso formuliert hat. Wir haben hier teilweise Grundversorgung, Infrastrukturbelange. Ich kann nicht die Wasser- und Stromversorgung der Bevölkerung aufs Spiel setzen. Auf der anderen Seite sind es private Investoren, die mit erheblichen Mitteln tätig werden, unter anderem auch für den Wohnungsbau. Da zeigt sich schon die Frage, wo ich da noch priorisieren soll. Selbst der Hausanschluss, den jemand braucht, um sein Wasser zu bekommen, kann da irgendwo nur bedingt herunterfallen bei dem Ganzen. Das heißt, die Lösung wird auch dort darin liegen, den gesamten Prozess so zu stricken, dass er funktioniert.

Die angesprochenen Punkte der Digitalisierung, in der wir uns, wie ich glaube, eigentlich nicht so sehr verstecken müssen, sind wichtig. Der Rückkanal ist wichtig, ebenso Verkehrszeichenpläne, die nicht in DIN A0 ausgedruckt und dann per Boten hin- und hertransportiert werden. Das ist alles wichtig. Aber der hier aus meiner Sicht entscheidende Punkt und auch meine Bitte ist, bei der Entscheidungsfindung und Diskussion diesen Gesamtprozess nicht aus dem Auge zu verlieren, jetzt nicht diesen einen Baustein rauszunehmen. Ich hoffe, ich konnte die Zusammenhänge darstellen, dass wir hier in mehreren Teilschritten vorgehen, und die Sondernutzung ist eben einer davon.

Nach meinen Aufzeichnungen habe ich, wenn auch nicht ganz systematisch nach den Fraktionen, alle Themen behandelt und hoffe, dass jetzt erst mal alles beantwortet ist. – Ach so, ein Wort noch zur Telekommunikation, weil Herr Besler die Ungleichbehandlung angesprochen hat. Die findet sich nun auch wieder aus einer Konkurrenz des Bundes- und Landesrechts über das TKG, das Telekommunikationsgesetz, was nämlich eine Fiktion per Bundesrecht schlicht vorgegeben hat. Es gibt aber auch sachliche Gründe, dass man sagen kann, Telekommunikationsunternehmen würden zumindest ein Stück weit anders behandelt, nämlich bei der Frage, wie eingreifend diese Dinge sind. Wenn ich also ein mindertief verlegtes Telefonkabel habe, ist das etwas anderes als eine 1,50-m-Abwasserdruckleitung der Wasserbetriebe, die in eine Straße, in die Fahrbahn, verlegt wird. Bei der Telekommunikation finden die Arbeiten meistens im Seitenraum statt. Deshalb ist es auch einfacher, eine schnelle verkehrsrechtliche Anordnung zu erteilen, wenn dort nur Teile von Parkflächen oder der Gehwege betroffen sind. Insofern gibt es für den Unterschied durchaus auch sachliche Gründe. Aber auch da ist es so, dass das immer mit der verkehrsrechtlichen Absicherung einhergehen muss. Dieser Punkt ist und bleibt am Ende also immer übrig. Bis dahin. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Haegele! – Hat der Senat noch etwas hinzuzufügen? – Frau Jarasch, bitte!

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK): Nur zu einem Punkt, wo auch Herr Haegele an seine Grenzen stößt, das hatten Herr Friederici und, ich glaube, Herr Reifschneider noch mal gefragt, zum Personal und zur mittelfristigen Finanzplanung. Ja, klar, wir haben in Berlin – das ist mir jetzt wirklich schon an vielen Stellen aufgefallen – in den letzten Jahren, aber wahrscheinlich auch Jahrzehnten, immer wieder neue Dinge geregelt, uns Dinge vorgenommen und auch Gesetze erlassen, ohne die personellen, kapazitären Voraussetzungen zu schaffen. Das ist so. Das Problem ist, dass wir die Gesetze trotzdem haben und sie trotzdem gelten. Der Aufbau des Personals in den Bezirken wie im Land hat ja in der letzten Legislatur schon wieder massiv eingesetzt. Wir haben nach den Sparjahren massiv wieder angefangen, Personal aufzubauen. Gleichzeitig werden es aber immer mehr und immer komplexere Aufgaben. Insofern kann ich aus der Sicht unseres Hauses nur sagen: Ja, wir brauchen dringend einen

Stellenaufwuchs. Auch für unsere Aufgaben brauchen wir einen Stellenaufwuchs in den Bezirken. Sonst funktioniert es nicht. Wir brauchen diese Zusammenarbeit mit den Bauämtern, aber natürlich in unserem Fall vor allem mit den SGÄ, den Straßen- und Grünflächenämtern. Wir wünschen uns da dringend eine Aufstockung.

Herr Friederici, wir sind gerade dran, und ich unterstütze die Bezirke, die Stadträtinnen und Stadträte, darin, zu überlegen, ob man auch über eine höhere Eingruppierung und so gehen kann, um die Chancen der Bezirke, überhaupt an Planerinnen und Planer zu kommen, von denen es auf dem Markt einfach zu wenige gibt, zu verbessern. Das ist aber alles mühsam, weil am Ende alles daran stößt, dass wir uns in Berlin immer schon sehr viel vorgenommen haben und überall nach Personal geschrien wird. Das brauche ich Ihnen ja nicht zu sagen, das werden Sie vermutlich in jedem Ausschuss fast schon zu jedem Thema hören.

Insofern kann ich nur sagen, für das, was wir uns als übergreifende Aufgaben in dieser Legislatur vorgenommen haben, nämlich auch Verkehrs- und Klimaschutzinvestitionen zu ermöglichen – die brauchen eine Ausstattung in den Bezirken, sonst werden sie nicht stattfinden, das hilft dann vielleicht auch einer besseren Baustellenkoordinierung, wenn wir das unter diesem Stichwort machen –, aber ich weiß jetzt schon, dass das niemals alle Bedarfe erfüllen wird. Darüber werden wir viel sprechen. Wir haben das selber schon in diesem Gremium beim Thema Radplanerstellen wirklich dringend gemacht. Da ist es definitiv so, dass wir uns große Streckenausbauten vorgenommen haben. Das Personal dafür ist in den Bezirken nicht da, im Land eher, aber auch nicht komplett. Das muss man einfach so sagen. Da werden wir eine weitere Anstrengung brauchen. Was unser Haus angeht, werden wir einen klaren Schwerpunkt darauf legen, natürlich auch beim nächsten Doppelhaushalt. Gleichzeitig bewege auch ich mich auf dem Boden der Realität, die wir insgesamt als Land Berlin haben. Das kann ich nur so sagen. Ich bin aber dran. Ich sehe vor allem, dass die Bezirke durch die Eingruppierung ihrer Leute bei den Stellen, die sie schaffen können, in diesem Konkurrenzkampf um die Fachkräfte noch mal ein Problem haben. Wir versuchen, sie zu unterstützen.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön! – Jetzt gibt es den Bedarf für eine zweite Runde. Ich hatte ja schon erwähnt, dass es eine Meldung von Herrn Reifschneider gibt, und es gibt jetzt auch eine von Herrn Machulik. Deswegen frage ich, ob es einen weiteren Bedarf für Nachfragen oder Statements gibt.

Felix Reifschneider (FDP): Bei mir hat es sich erledigt. Ich ziehe zurück.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Okay, danke schön, Herr Reifschneider, Sie haben zurückgezogen. Ich sehe auch keinen weiteren übergeordneten Bedarf. – Dann hat jetzt Herr Machulik das Wort, und danach würden wir in die Endphase eintreten.

Stephan Machulik (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich lasse mir ungern vorschreiben, ob ich noch einen Bedarf habe. Aber ich habe das jetzt richtig verstanden, Sie haben das im Ausschuss gesehen.

Ich habe nur eine kurze Nachfrage, weil es gar nicht mal die Frage von Herrn Friederici war. Noch mal ganz klar: Wir haben in den letzten zehn Jahren öfter mal Gesetze beschlossen, wo man dann gemerkt hat, dass die Bezirke personell nicht so ausgestattet sind und es im Haushalt so nicht wirksam ist. Ich nehme zur Kenntnis, dass Sie nun versuchen werden, nicht nur

bis zum nächsten Doppelhaushalt etwas in die Wege zu leiten, sondern auch vorher. Deswegen noch mal explizit die Frage: Gehen wir den Weg, den zum Beispiel auch Inneres mal für die Bürgerämter gegangen ist, um wirklich die BAKs zu vereinheitlichen, weil in den Bezirken allein schon die Stellenbeschreibung bis zu drei, vier Monate dauern kann?

Zur Eingruppierung: Wir brauchen eine helfende Hand seitens der Senatsverwaltung, um allgemein für ganz Berlin diese Stellen zu bewerten, sodass es, wenn dann jemand da ist, der sich bewerben will, schneller geht.

Nur ganz kurz zur letzten Frage, aus der ich Sie jetzt nicht entlassen kann, denn das war ja meine Frage von vorhin: Führt eine Versagungsfiktion, die die Handwerkskammer vorgeschlagen hat, mit einem Rechtsbehelf dazu, dass möglicherweise die Klagewelle gegen eine Versagung eintritt? Das hat Herr Peters ja als Gegenbeispiel vorgeschlagen. Ich wollte nur mal wirklich wissen, was uns drohen könnte, wenn man sich diesem Modell nähern würde anstelle einer Genehmigungsfiktion.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke, Herr Machulik! – Frau Senatorin, bitte!

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK): Ich fange an, und dann gebe ich für die zweite Frage an Herrn Haegele noch mal ab. – Die Bezirke haben die Möglichkeit – ich glaube, Herr Machulik, darauf spielen Sie an –, ein Stück weit eine höhere Eingruppierung zu beschließen, wenn sie sich einig sind, dass sie einheitlich in allen Bezirken so vorgehen. Auch daran arbeiten wir. Das wäre ein Weg.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön! – Jetzt ist Herr Haegele noch mal an der Reihe. – Bitte schön!

Christian Haegele (SenUMVK): Ich muss vorausschicken, dass ich noch in keinem Bereich gearbeitet habe, in dem es eine Versagungsfiktion gab. Deshalb ist das jetzt eine sehr unsichere Prognose. Ich würde trotzdem keine große Welle an Klagen, Widersprüchen oder Ähnlichem befürchten. Wo liegt denn die praktische Handlungsalternative? Die liegt doch nur darin, den Antrag wieder neu einzureichen. Das kann ich heute ja auch machen. Wenn ich das Gefühl habe, der wurde lange nicht bearbeitet, dann kann ich ihn einerseits noch mal neu einreichen, oder ich kann dazu nachfragen. Mir ist, ehrlich gesagt, nicht so ganz klar, wo der große Vorteil darin liegen könnte. Eine Untätigkeitsklage kann ich auch anstreben, wenn ich denn das Gefühl habe, mein Antrag wird nicht weiter verfolgt. Deshalb ist mir der praktische Nutzen jetzt nicht auf Anhieb klar. – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Es gibt keine weiteren Meldungen seitens der Ausschussmitglieder mehr. Deswegen stelle ich jetzt fest, dass wir am Schluss unserer Anhörung sind. – [Unruhe] – Ich bitte etwas um Ruhe, damit wir uns alle hier im Saal verstehen, auch wenn es engagierte Fachdiskussionen gibt, die ich hier heraushöre.

Ich möchte mich im Namen des Ausschusses ganz herzlich bei Ihnen, den Anzuhörenden, bedanken, dass Sie uns heute mit Ihrer Expertise zur Verfügung standen. Wir werden Ihre Hinweise hoffentlich beherzigen und werden entsprechend frühzeitig diese Sitzung über ein Wortprotokoll nachvollziehen können, das wir dringlich beschlossen haben. Deswegen bleibt mir jetzt am Ende vor allem noch einmal die Frage, ob wir auf dieses Wortprotokoll warten

wollen. Das müsste ich jetzt noch mal offiziell im Ausschuss abfragen, ob wir bis zur Beschlussfassung so verfahren können. – Ich höre keinen Widerspruch. Das heißt, wir haben dazu ein Einvernehmen, dass wir den Antrag mit der Drucksache 19/0177 vertragen. – Danke schön!

Moment, Sie haben sich noch mal gemeldet, Herr Machulik?

Stephan Machulik (SPD): Ich hatte einen GO-Antrag, eine Fragestellung jetzt in der Abstimmung, ob wir das Protokoll, was wir mit Dringlichkeit beschlossen haben, das dann vorliegen wird – dazu muss ja auch der Ausschuss befragt werden –, gleich den Kollegen aus dem Ausschuss für Stadtentwicklung übermitteln können, sodass denen das auch gleich vorliegt.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Ich denke, das ist alles möglich. Ich glaube, so etwas müssen wir jetzt hier nicht abstimmen. Oder? – Nein. Das kann das Ausschussbüro dann an den Ausschuss weiterleiten. Sie kriegen das ja alle per E-Mail. Eigentlich könnten Sie dann gleich „Weiterleiten“ klicken und Ihre Kollegen auf jeden Fall individuell informieren, aber das Ausschussbüro macht das natürlich auch gerne, damit der Stadtentwicklungsausschuss entsprechend informiert ist. Ich halte also fest, dass wir den Antrag damit vertagt und das Wortprotokoll dringlich beschlossen haben.

Danke schön noch einmal, wie gesagt, an die Anzuhörenden! Ich wünsche Ihnen noch einen schönen Tag und alles Gute! – [Allgemeiner Beifall]

Dr. Martin Peters (Handwerkskammer) [zugeschaltet]: Ebenfalls alles Gute!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Das war Herr Peters aus dem Off.

Punkt 3 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0010](#)
Rahmenbedingungen für Carsharing-Angebote in Berlin. Mobil
(auf Antrag der Fraktion der FDP)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0044](#)
Umsetzung des neuen Straßengesetzes – Neue Anforderungen an Mietfahrzeugsanbieter Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0047](#)
Potentiale von Sharing-Angeboten für einen Beitrag zur Berliner Verkehrswende Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

- d) Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 19/0315
Berlin zur Hauptstadt des Carsharings machen

[0059](#)
Mobil

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 4 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.