Abgeordnetenhaus BERLIN

19. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

24. Sitzung
20. September 2023

Beginn: 14.04 Uhr
Schluss: 17.46 Uhr
Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

- „Wie begegnet der Senat dem öffentlichen Eindruck, dass die Nachbesetzung der Stelle der Abteilungsleitung IV der SenMVKU alleine nach parteipolitischen Erwägungen und nicht nach verkehrsfachlicher Qualifikation erfolgen soll?“
  (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) sie hätten ein gutes Verfahren gemacht. Sie redeten nicht über schwebende Personalangelegenheiten.

Die Verwaltung habe die Stelle Mitte Januar 2023, vor der Wiederholungswahl, ausgeschrieben. Die alte Hausleitung habe das Verfahren nach Ausgang der Wahl auf ruhend gestellt, wie bei einem Wechsel der Hausspitze üblich. Anfang Juni habe SenMVKU die Unterlagen verändert. Im Verfahren hätten sie die Bewerbungen nach dem Prinzip der Bestenauslese geprüft. Die Vorauswahl habe die formalen Voraussetzungen, Berufserfahrungen, Erfahrung in der Personalführungsverantwortung, im Management berücksichtigt, und sie hätten einen umfassenden Leistungsvergleich vorgenommen, auch durch Externe wie Personalrat und Frauenvertretung. Die Entscheidung sei eindeutig ausgefallen.

Werner Graf (GRÜNE) fragt, wieso SenMVKU bei der Aktualisierung der Ausschreibung auf Verkehrsexpertise verzichtet habe. Bei dieser Stelle komme es schließlich auf Verkehrsexpertise an.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) fasst zusammen, sie hätten die Stellenausschreibung erweitert, um einen größeren Bewerberpool zu erreichen und einen guten Konkurrenzkampf zu erreichen. Der Begriff „Infrastruktur“ schließe den Bereich Verkehr ein, sodass die Ausschreibung Verkehrsexperten nicht ausschließe. Es sei auch wichtig, sich mit anderen Infrastrukturverwaltungen – Städtebau, Schulbau, Wohnungsbau – zu verknüpfen.

Johannes Kraft (CDU) kritisiert, dass Abgeordneter Graf eine Bewerberin als „Dark Voldemort“ bezeichne, wie im Vorfeld geschehen. Dies sei unanständig und entspreche nicht den Gepflogenheiten des Hauses.

Kristian Ronneburg (LINKE) bezweifelt, dass durch die Geschäftsordnung gedeckt sei, dass auf Nachfrage eines Abgeordneten ein anderer Abgeordneter das Wort für eine Stellungnahme ergreife.

Vorsitzender Lars Bocian stellt klar, jede Fraktion dürfe eine Frage und eine Nachfrage aus aktuellem Anlass stellen. Nachfragen anderer Fraktionen seien nicht zugelassen, es sei denn, sie ließen sich die eigene Frage aus der Sitzung anrechnen. Ihm liege keine Frage der CDU-Fraktion vor.

Johannes Kraft (CDU) führt fort, die gestellte Frage enthalte die Unterstellung, der Senat habe rein nach parteipolitischen Kriterien entschieden. Sei Senatorin Schreiner auch der Auffassung, dass nicht von parteipolitischem Kalkül die Rede sein könne, wenn jemand sowohl unter FDP- als auch SPD- und CDU-Hausleitung gearbeitet habe?

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) bestätigt, dass es eine parteiungebundene Person sei, die unter FDP, SDP und CDU gearbeitet habe.

– Wie ist der aktuelle Stand der Sanierungsmaßnahmen Kaiserdamm Ecke Suarezstraße? (AfD-Fraktion)

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) informiert, die Bauarbeiten seien nach Informationen der Berliner Wasserbetriebe planmäßig und zügig verlaufen. Die Arbeiten an im Baubereich liegenden Trinkwasserleitungen seien weitgehend abgeschlossen. Die endgültige Wiederherstellung der Straßenbefestigung über den Rohrgräben auf der stadtauswärts führenden Fahrbahn sei fast abgeschlossen. Das Tiefbauamt werde die letzten Bereiche der Deckschichterneuerung voraussichtlich in der laufenden Woche fertigstellen.

Die Sanierung des Dükerbauwerks habe auch begonnen. Der Stand auf dem Dükeroberhauptbauwerk – stadteinwärts führende Fahrbahn – sei, dass die Baugrube und die dadurch verlaufende Hochdruckgasleitung nun vom Dükerbauwerk getrennt sei, sodass die Voraussetzung für die Sanierung geschaffen sei. Die Baugrube sei für die Sanierungsarbeiten erweitert worden. Beim Dükerunterhauptbauwerk – stadtauswärts führende Fahrbahn – liefen die Sanierungsarbeiten bereits. Für die Dükeräste unter dem U-Bahn-Tunnel liefe der zur Sanierung

notwendige Überpumpbetrieb nun, und die vorbereitenden Maßnahmen zur Sanierung hätten begonnen.

Sie arbeiteten seit Einrichtung der Sperrung in enger Abstimmung mit der Polizei Berlin und dem Bezirksamt. Sie hätten stufenweise ein Verkehrskonzept mit Hinweisbeschilderung eingerichtet und nachjustiert, nachdem es am Anfang zu einigen Umständen gekommen sei. Ampelanpassungen seien ebenfalls passiert.

Nach gegenwärtigem Stand sei mit dem Abschluss der Arbeiten und einer Aufhebung der Vollsperrung bis Ende November 2023 zu rechnen. Danach sei ein eingeschränkter Betrieb möglich, bis die restlichen Bauarbeiten im Frühjahr 2024 abgeschlossen seien.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erkundigt sich, ob vor November 2023 eine separate Führung der stadtauswärtigen Fahrbahn zu erwarten sei.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) erklärt, im Bauablauf könnten immer Phasen aufkommen, zu denen eine Öffnung attraktiv erscheine. Das Problem sei, dass es sich mit Blick auf Ampelanpassungen und Hinweisschilder nicht lohne, die Straße für zwei Wochen zu öffnen, sodass mit der Vollsperrung bis November 2023 zu rechnen sei.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt klar, er sei über die Wortergreifung der CDU-Fraktion irritiert gewesen, weil er den Vorsitzende nicht habe fragen gehört, ob es Fragen seitens des Ausschusses gebe.

In Bezug auf die Stellenausschreibung der Senatsverwaltung bitte er die Senatsverwaltung um eine Darstellung der Veränderungen an den Ausschreibungen.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) bestätigt, Ausschreibungen seien öffentlich, und sie würden es gerne darstellen.

Kristian Ronneburg (LINKE) bedankt sich für die Zusage. Es habe auch die Aussage gegeben, dass sich ministerielle Erfahrung in der Ausschreibung widerspiegeln sollten. Inwiefern sei dies eine Ausweitung des Kreises der potenziellen Bewerbungen?

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) antwortet, das Erfordernis ministerieller Erfahrung in einer Leitungsposition in einem Ministerium wie der Senatsverwaltung sei üblich.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Keine Wortmeldungen.

Punkt 3 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung – Drucksache 19/1100 **Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans von Berlin für die Haushaltsjahre 2024 und 2025 (Haushaltsgesetz 2024/2025 – HG 24/25)** **Hier: Einzelplan 07 Kapitel 0700, 0705, 0730, 0732, 0740 (alle Titel mit Bezug zu Mobilität und Verkehr), 0770 sowie** **Einzelplan 27 Kapitel 2707 – Aufwendungen der Bezirke – Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (alle Titel mit Bezug zu Mobilität und Verkehr)**	0200 Mobil Haupt(f)

– 1. Lesung –

Vorsitzender Lars Bocian verweist darauf, dass als Tischvorlage eine Synopse mit den eingereichten Fragen der Fraktionen verteilt worden sei, anhand derer er die Beratung durchführen werde. Eine Generalaussprache finde in der zweiten Lesung statt.

Personaltitel und Stellenpläne habe das Plenum dem zuständigen Unterausschuss und dem Hauptausschuss überwiesen. Der Ausschuss könne übergeordnete Fragen zu diesen Titeln erörtern, eine einzelstellenscharfe Beratung liege jedoch nicht im Rahmen der Zuständigkeit des Ausschusses.

Die Beantragung der schriftlichen Beantwortung von in der Sitzung neu entstandener Fragen könne in schriftlicher Form per Formular erfolgen, das den Abgeordneten vorliege. Genaue Formulierungen von in der Sitzung entstandenen Fragen sei bis 12.00 Uhr des nächsten Tages möglich. Titel könnten zur zweiten Lesung zurückgestellt werden. Erfolge dies nicht, rufe der Ausschuss Titel in der zweiten Lesung nicht mehr auf; Sie seien zur Kenntnis genommen und erledigt. Ausgenommen seien Titel, auf die sich Berichts- oder Änderungsanträge bezögen.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) führt aus, der Senat wolle eine zukunftsgerichtete Verkehrswende, die alle Menschen in den Blick nehme. Sie sei dringend notwendig, da der Verkehrssektor entscheidend dabei sei, Berlin vor 2045 klimaneutral aufzustellen. Bis 2030 müssten sie 70 Prozent der Emissionen im Verkehrssektor reduzieren; er sei insgesamt für 30 Prozent der Treibhausgase verantwortlich. Dafür müssten sie Anreize setzen, ein attraktives Angebot schaffen, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen berücksichtigten, und innovative Projekte fördern. So brächten sie die Verkehrswende auch für zukünftige Generationen voran. Dies sei Kern der Regierungspolitik und spiegele sich in der Haushaltsaufstellung für 2024/2025 wider.

Der Spielraum der Haushaltsaufstellung habe sich deutlich verringert. Die stark gestiegenen Bau- und Energiepreise ständen der Unsicherheit über die Höhe der kommenden Haushaltsmittel gegenüber. Trotz der Konsolidierungsmaßnahen hätten sie eine solide Basis geschafft, um die Ziele voranbringen zu können, und einen Haushalt geschaffen, der ein Verkehrshaus-

halt für die Zukunft und für die Menschen sei. Die Projekte beträfen Sanierung, Innovation und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Der Haushalt biete einen umfassenden und langfristigen Fahrplan für die kommenden Jahrzehnte für eine moderne, bedarfsorientierte Verkehrswende. Kurz- und mittelfristig ermögliche der Haushalt konkrete Einzelmaßnahmen für moderne Wege in der Mobilität.

Die Stadt wachse, und die Attraktivität des ÖPNV müsse ständig und stetig steigen, und das Angebot müsse wachsen. Langfristig bänden sie die Außenbezirke viel besser an und trieben den U-Bahn-Ausbau weiter voran. Noch in dieser Legislaturperiode beginne der Bau der Verlängerung der U 3 bis zum Mexikoplatz. Die U-Bahn-Pläne zum Ausbau der U 7 behandelten sie genauso prioritär wie die Verlängerung der U-Bahn im Westen, um die neuen Wohngebiete in Spandau besser anzubinden. Im Osten verlängerten sie die U-Bahn bis zum BER. Auch die U-Bahn-Planung des Koalitionsvertrags spiegele sich im Haushalt wider.

Das Projekt i2030, ein Gemeinschaftsprojekt der Länder Berlin und Brandenburg, zeige, dass die Hauptstadtregion zusammenarbeite und nicht in Grenzen denke. Der Verkehr höre nicht an der Stadtgrenze auf. Mit massiven Investitionen in die Schiene schafften sie ein attraktives und klimaschonendes Angebot für Hunderttausende von Pendlerinnen und Pendlern. Für sie mache es einen Unterschied, ob sie während der Rushhour im Stau ständen oder entspannt auf der Schiene an ihr Ziel gelangten. Um den Menschen eine entspannte, zuverlässige und klimaneutrale Mobilität gewährleisten zu können, brauche es die Schiene, und dafür stehe der Haushalt.

Es sei ihnen auch wichtig, den Fahrradverkehr weiter auszubauen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit aller und die Sanierung bestehender Radwege spielten bei der Planung zentrale Rollen. Der Zustand sei teilweise schlecht, sie müssten massiv in den Bestand investieren.

Um kurzfristig den Umstieg auf das Fahrrad oder den Nahverkehr attraktiver zu gestalten, errichteten sie im Rahmen der Bike-and-Ride-Offensive der Deutsche Bahn AG in Berlin an fünf Stationen des ÖPNV gesicherte Fahrradabstellanlagen. So stärkten sie die Intermodalität des Verkehrs.

Auch für Fußgänger, die 30 Prozent der zurückgelegten Kilometer ausmachten, verbesserten sie den Verkehr. Zur schnelleren und vereinfachten Umsetzung von Fußgängerüberwegen hätten sie eine Rahmenvereinbarung mit allen Bezirken geschlossen. Sie eröffne die Möglichkeit einer Sammelausschreibung von Fußgängerüberwegen. Diesen Weg beschritten sie weiter, wenn es sich anbiete, weil es den bürokratischen Aufwand in jedem Bezirk reduziere.

In der Verkehrspolitik spiele auch die Wirtschaft eine zentrale Rolle. Sie richteten Lieferzonen und Parkraum ein, auch für Handwerksbetriebe. Zudem setzten sie die Infrastruktur instand und ermöglichten einen fließenden Verkehr für die Wirtschaft. Sie müssten die Betriebe der Stadt unterstützen und würden die wirtschaftliche Kraft erhalten und stärken. Es sei nicht richtig, dass Handwerker ihre kostbare Arbeitszeit dafür verwenden müssten, einen Parkplatz zu finden bzw. dass sie teilweise keine Aufträge mehr in der Innenstadt annehmen könnten. Sie müssten schweres Werkzeug transportieren.

Trotz schwieriger Umstände hätten sie einen soliden Haushalt aufgestellt, der es Berlin ermögliche, am gemeinsamen Ziel zu arbeiten, die Verkehrswende voranzubringen. Der Haushalt stehe für die Verkehrswende, für mehr Klimaschutz, mehr Verkehrssicherheit.

Vorsitzender Lars Bocian stellt nach Aufruf der Fragen Nrn. 1 a bis 3 der Synopse fest, dass diese schriftlich beantwortet werden sollten.

Einzelplan 07 – Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt –

kapitelübergreifend

Frage Nr. 4, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

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

Daniel Wesener (GRÜNE) weist darauf hin, dass der Regierende Bürgermeister im Zusammenhang mit Einzelplan 03 zugesagt habe, das Parlament im November proaktiv zu informieren, wie die Auflösung der zentralen PMiA vonstattengehen solle. Es gehe um erhebliche Summen, ca. 4 bis 5 Prozent des Jahresansätze, die mit der Sparvorgabe versehen seien. Laut Skzl gebe es keine finale Verständigung innerhalb des Senats. Seine Fraktion könne gut damit leben, wenn es dem Parlament im November offengelegt würde. Falls es schon möglich sei, bitte er um Angabe der zentral veranschlagten PMiA im Einzelplan 07.

Stefan Reepschläger (SenMVKU) gibt an, sie hätten einen fast gleichlautenden Berichtsantrag im UK-Ausschuss erhalten, den sie schriftlich beantworten würden. Da sie die Höhe des Betrags noch nicht kennen, könne er keine Aussagen zu einer möglichen Auflösung machen.

Daniel Wesener (GRÜNE) bekräftigt, es sei gut, wenn er innerhalb der vorgegebenen Frist schriftlich berichten könne. Er selbst habe den Regierenden Bürgermeister so verstanden, dass er länger brauchen würde, bis die finalen Zahlen festständen. Die Zahlen seien aber auch bekannt: Es gehe um jährlich 1,5 Mrd. Euro zentralveranschlagter PMiA im Einzelplan 29, die in der Vergangenheit gleichermaßen von allen Fachressorts anteilig aufgelöst werden müssten. Wenn sie die Globalsumme der Bezirke und einige allgemeine Finanzierungsangelegenheiten abzögen, seien es zwischen 4 und 5 Prozent des jeweiligen Jahresausgabevolumens. Es gehe um jährliche Ansätze der Ausgaben von 3,3 Mrd. Euro bzw. 3,5 Mrd. Euro, eine stattliche Summe für den Einzelplan 07.

Anders als ein Haushaltsplanentwurf, bei dem das Parlament das letzte Wort habe, finde eine PMiA im Zuge der Haushaltswirtschaft statt, alleine durch Exekutiventscheidungen. Er bitte deshalb im Vorfeld um Transparenz, an welcher Stelle sie in diesem großen Umfang Kürzungen vornähmen. Der Regierende Bürgermeister und Herr Graf hätten das nachvollziehbar gefunden und bis November Transparenz angekündigt.

Vorsitzender Lars Bocian konstatiert, dass die Frage unter Nr. 4 sowie – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 5 bis 8 der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Parkraumbewirtschaftung allgemein

Frage Nr. 9 a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

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

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

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

Antje Kapek (GRÜNE) will wissen, ob der Senat am Ziel der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Rings festhalte. Wie sei der Zeitplan für die Anpassung der Anwohnerparkgebühren?

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) sagt eine schriftliche Beantwortung zu.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) merkt an, Neukölln plane 98 neue Stellen im nächsten Jahr ein. Er gehe davon aus, dass der Bezirk somit mit erheblichen Einnahmen rechne. Wie sehe eine Verteilung zwischen Land und Bezirken aus, und welche rechtlichen Grundlagen lägen zugrunde?

Vorsitzender Lars Bocian weist darauf hin, dass er zusätzliche Fragen nicht aufnehme. Die beiden Abgeordneten müssten ihre Fragen in die vorliegende Tabelle eintragen und fristgemäß einreichen. Er stelle fest, dass die Frage unter Nr. 9 a sowie – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 9 b bis 10 der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Schulwegsicherheit

Frage Nr. 11 a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

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

Oda Hassepaß (GRÜNE) erinnert, die Senatorin habe angekündigt, dass dem Senat Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit wichtig sei. Sie könne in den einzelnen Titeln zu Fußverkehr und Verkehrssicherheit nur eine Absenkung sehen und bitte um eine Auflistung, wo der Senat die Erhöhung untergebracht habe.

Vorsitzender Lars Bocian stellt fest, dass die Frage unter Nr. 11 a sowie – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 11 b bis 36 der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) kritisiert die Vorgehensweise, dass bisher keine Frage mündlich beantwortet worden sei. In anderen Ausschüssen biete der Senat bei Fragen, bei denen es nicht um lange tabellarische Aufführungen gehe, eine mündliche Darstellung.

Vorsitzender Lars Bocian merkt an, in anderen Ausschüssen habe der Senat auch schriftliche Berichte angekündigt. Es werde sicher noch mündliche Beantwortungen geben, wenn es möglich sei.

Antje Kapek (GRÜNE) erinnert, es sei in letzten Legislaturperioden oft so gewesen, dass Abgeordnete vieles schriftlich beantwortet haben wollten und der Senat versucht habe, vieles mündlich abzuhandeln. Jeder schriftliche Bericht sei eine große Mehrbelastung der exekutiven Arbeit. Die Beratung im Ausschuss diene aber auch dem Austausch.

Vorsitzender Lars Bocian stellt nach Aufruf der Frage Nr. 37 der Synopse fest, dass diese schriftlich beantwortet werden solle.

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

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

Frage Nr. 38, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

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

Stefan Reepschläger (SenMVKU) fasst zusammen, es gehe grundsätzlich um den Bereich Umwelt- und Naturschutz, nicht um Mobilität. Details reichten sie schriftlich nach.

Daniel Wesener (GRÜNE) bestätigt, Zielvereinbarungen gut, wenn sie verbindlich seien und ihnen Ressourcen zur Verfügung gestellt würden. Beim Baumbudget gebe es gute Erfahrungen. Gehe es um bestehende Zielvereinbarungen oder um neue? Wenn ja, welche?

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass diese Frage schriftlich beantwortet werden solle.

Titel 97203 – Pauschale Minderausgaben –

Frage Nr. 39 a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

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

in Verbindung mit

Frage Nr. 39 b, Fraktion Die Linke

Wie wurde die PMA in den Jahren 2022 und 2023 aufgelöst?

Welcher Anteil der zentral veranschlagten Pauschalen Minderausgabe wird aus dem Einzelplan 7 aufzubringen sein? Welche Pläne hat die Senatsverwaltung zur Auflösung der im Einzelplan veranschlagten PMA?

Stefan Reepschläger (SenMVKU) weist darauf hin, dass der Berichtsauftrag einem Berichtsauftrag aus dem UK-Ausschuss entspreche.

Sie wüsten noch nicht, wie sie die PMiA 2024/2025 titelscharf auflösten. Details reichten sie schriftlich nach.

Daniel Wesener (GRÜNE) merkt an, es gehe um die 10 Mio. Euro, nicht 150 Mio., die noch dazukämen, sodass er davon ausgehe, dass es schon eine Idee gebe. In der Regel müsse spätestens zum 31. Januar im neuen Haushaltsjahr eine titelscharfe Auflösung zumindest gegenüber der zuständigen Fachverwaltung abgegeben werden. Es wäre für weitere politische Diskussionen hilfreich, es transparent zu machen. Seine Fraktion prognostiziere, dass von dem vielen Geld aufgrund der PMiA noch mal 150 Mio. bis 160 Mio. Euro abgezogen werden müssten.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die Fragen unter Nrn. 39 a und b sowie – nach Aufruf – die Frage Nr. 40 der Synopse schriftlich beantwortet werden solle.

Maßnahmengruppe 32

Titel 51185 – Dienstleistungen für die verfahrensabhängige IKT –

Frage Nr. 41, Fraktion Die Linke

Bitte um genauere Begründung des deutlichen Ansatzaufwuchses.

Matthias Schaarschmidt (SenMVKU) erläutert, der Ansatz sei gestiegen, weil sie neue IT-Verfahren einführten. Zusätzlich hätten sie alles in einem Kopfkapitel zusammengeführt. Sie seien zudem von Preissteigerungen aufgrund höherer Energiekosten und steigender Inflation betroffen. Weiterhin werde auf die Dienstleistungen des ITDZ Umsatzsteuer erhoben.

Der **Ausschuss** stellt Erledigung der Fragestellung unter Nr. 41 fest.

Vorsitzender Lars Bocian stellt nach Aufruf der Fragen Nrn. 42 a bis 42 b der Synopse fest, dass diese schriftlich beantwortet werden sollten.

Kapitel 0705 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Grundsatz –

Titel 11155 – Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Straßen –

Frage Nr. 43, Fraktion Die Linke

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

Dr. Jürgen Krafczyk (SenMVKU) erklärt, sie hätten vor einigen Jahren diverse Werbeverträge ausgeschrieben: hinterleuchtete und digitale Werbung, Litfaßsäulenwerbung, Mastschildwerbung, Uhrenwerbung und Werbung in Wartehallen.

Vorsitzender Lars Bocian hält dies fest, dass die Frage unter Nr. 43 schriftlich beantwortet werden solle.

Titel 11961 – Erstattung von Steuerbeträgen –

Frage Nr. 44, Fraktion Die Linke

Warum ist mit deutlich geringeren Erstattungen zu rechnen?

Dr. Jürgen Krafczyk (SenMVKU) berichtet, sie rechneten mit diversen Einnahmen. Das Ist 2022 sei aufgrund von Coronaeffekten so hoch; sie hätten Zahlungsaufschübe mit Unternehmen vereinbart, die sie 2022 nachgeholt hätten. Sie rechneten damit, dass die Einnahmen aufgrund der Energiekrise, des Kriegs in der Ukraine und den Nachwirkungen der Coronakrise nicht sehr hoch steigen würden.

Der **Ausschuss** stellt Erledigung der Fragestellung unter Nr. 44 fest.

Titel 54010 – Dienstleistungen –

Frage Nr. 45, Fraktion Die Linke

Warum ist die Vergabe eines externen Dienstleistungsvertrags für die Einwerbung von Fördermitteln erforderlich und kann dies nicht verwaltungsintern gewährleistet werden?

Dr. Jürgen Krafczyk (SenMVKU) führt aus, sie hätten eine zentrale Stelle eingerichtet, die für die Einwerbung von EU- und Bundesfördermitteln für SenMVKU zuständig sei. Die Aufgabe sei komplex, weil es sehr viele solcher Förderprogramme gebe, die sie sichten müssten. Es gebe teils wöchentlich 50 Aufrufe für EU-Förderprogramme, die sie sichten müssten und deren Eignung sie für SenMVKU feststellen müssten. Nachdem sie Programme ausgewählt hätten, müssten sie eine Bewerbung abgeben und die Programme im Erfolgsfall bearbeiten und abrechnen. Dies solle die zentrale Stelle fördern und koordinieren. Um die Fachabteilun-

gen zu unterstützen, bräuchten sie einen externen Unterstützer, der bestimmte Belastungsspitzen abfangen könne, um diese Aufgaben zu bewältigen.

Zudem müssten sie Bundesförderprogramme häufig in Landesprogramme umsetzen. Dafür müssten sie Landesförderrichtlinien schreiben und Verträge ausarbeiten. Es gebe spezialisierte externe Dienstleister, die das machten. In anderen Ländern und Kommunen sei es auch üblich, externe Dienstleister einzuschalten.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erinnert, die meisten Abteilungen hätten eigene EU-Beauftragte, die versuchen, diese Fördermittel zu akquirieren. Herr Krafczyk sage, es sei eine komplexe Aufgabe. Für ihn selbst spreche das dafür, nicht eine zentrale Stelle zu schaffen, wo das Fach-Know-how fehle, sondern dass sie es dezentral beließen, weil dort die Fachleute säßen, die das einschätzen könnten.

Dr. Jürgen Krafczyk (SenMVKU) antwortet, sie bräuchten den Sachverstand in den Fachabteilungen, aber sie bräuchten auch den Sachverstand der Förderlogik und Abläufe der Förderprogramme. Das Zuwendungswesen sei so komplex, dass beide Bereiche zusammenarbeiten müssten. Die Fachbereiche schafften es nicht, ein Förderprogramm zu bespielen, weil von der Antragsstellung bis zur Abrechnung viele Aufgaben damit verbunden seien. Es sei ein großer Gewinn, wenn sie es konzentriert an einen externen Dienstleister gäben, der laufend Programme bearbeite und routinemäßig Unterstützung leiste.

Der **Ausschuss** stellt Erledigung der Fragestellung unter Nr. 45 fest.

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

titelübergreifend

Frage Nr. 46, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

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

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) bekräftigt, sie wollten den Kulturzug weiterführen und seien auch mit Brandenburg in Gesprächen. 2023 liege der Berliner Kostenanteil bei gut 700 000 Euro, ein hälftiger Anteil gemeinsam mit Brandenburg. Die Detailfragen wolle sie schriftlich nachreichen.

Daniel Wesener (GRÜNE) kritisiert, die Debatte zum Kulturzug sei eine „Schnitzeljagt“. Im KultEnDe-Ausschuss habe es geheißen, es sei die Skzl. Im Gespräch mit Skzl sei herausgekommen, dass dort nur Mittel für die Öffentlichkeitsarbeit etatisiert seien – und vermutlich

nur für das Programm –, dass aber die Fahrdienstleistung selbst über den Verkehrshaushalt finanziert werde. Es sei ein Verkehrsvertrag mit der DB Regio. Sie müssten das Angebot verstetigen und parlamentarisch eine gute Lösung herbeiführen. Welche vertraglichen Absprachen gebe es mit dem Bund, Brandenburg, Polen und mit der Deutschen Bahn?

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) informiert, Polen leiste bisher keinen Beitrag. Für SenMVKU entstehe der Kostenanteil für die Verkehrsleistung, und für das eigentliche Kulturprogramm komme ein Teil aus Skzl. Technische Details lieferten sie nach.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die Frage unter Nr. 46 sowie – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 47 bis 51 der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

U-Bahn

Frage Nr. 52, Fraktion Die Linke

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

Hartmut Reupke (SenMVKU) informiert, sie ständen mit der BVG im regen Austausch. Die BVG habe im März das Planfeststellungsverfahren eingeleitet und Termine gemacht. In der Zeitschiene gebe es keine genauen Aussagen seitens des Vorhabenträgers, weil sie mit der Bundeswasserstraßenverwaltung noch einige Probleme im Zusammenhang mit der Mühlendammschleuse ausräumten. SenMVKU gehe davon aus, dass in den Jahren 2024 bis 2027 die Baumaßnahmen durchgeführt werden könnten, also vorher Planrechte vorlägen und der Waisentunnel wiederhergestellt werden könne und die betrieblichen Verknüpfungen zwischen den unterschiedlichen Linienteilen der BVG hergestellt werden könnten.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die Frage Nr. 52 schriftlich beantwortet werden solle.

Titel 11921 – Rückzahlungen von Zuwendungen –

Frage Nr. 53, Fraktion Die Linke

Welche Zuwendungen wurden nicht verwendet?

Stefan Reepschläger (SenMVKU) stellt klar, es würden immer nur Teilbeträge zurückgezahlt, die sich aus Spitzabrechnungen ergäben. Der Restbetrag sei zu erstatten. Dass eine Zuwendung in voller Höhe zurückgezahlt werde, weil etwas nicht passiere, sei nicht gemeint.

Der **Ausschuss** stellt Erledigung der Fragestellung fest.

Vorsitzender Lars Bocian stellt nach Aufruf der Fragen Nrn. 54 bis 61 a der Synopse fest, dass diese schriftlich beantwortet werden sollten.

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

Titel 52108 – Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs –
Titel 72016 – Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr –

Frage Nr. 61 b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

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

in Verbindung mit

Kapitel 0730 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Verkehr –
Kapitel 2707 – Aufwendungen der Bezirke – Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt –

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

Frage Nr. 61 c, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

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

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

Oda Hassepaß (GRÜNE) merkt an, es passe nicht zusammen, dass der Senat im Radverkehrsplan sage, dass er mehr Radwege bauen wolle, er aber gleichzeitig die Mittel absenke. Wo kämen weitere Mittel her?

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) antwortet, am Ist 2022 sei erkennbar, dass sie um ein Vielfaches über dem Niveau von 2022 lägen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt nach, wie der Senat damit umgehe, dass die für den Radverkehrsplan notwendigen Mittel um ein Vielfaches höher seien als das, was für 2024/2025 eingestellt sei.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) sagt schriftliche Beantwortung zu.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die Fragen unter Nrn. 61 b und c sowie – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 61 d bis 62 der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

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

Titel 42701 – Aufwendungen für freie Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter –

Frage Nr. 63, Fraktion Die Linke

Wozu braucht SenMVKU Honorarkräfte um den U-Bahn-Bau technisch aufzusehen? Welche neuen U-Bahnen werden 24/25 gebaut?

Hartmut Reupke (SenMVKU) erklärt, es gebe keine konkreten Planungen und handele sich um einen Ansatz für den Fall, dass die technische Aufsichtsbehörde Unterstützungsbedarf an externen Gutachtern habe, um Ereignisse genauer zu bewerten.

Der **Ausschuss** stellt Erledigung der Fragestellung fest.

Vorsitzender Lars Bocian stellt nach Aufruf der Fragen Nrn. 64 a bis 65 a der Synopse fest, dass diese schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 52121 – Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit –

Frage Nr. 65 b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Bitte die umgesetzten bzw. sich in Bau befindlichen Maßnahmen auflisten, die im abgelaufenen und laufenden Jahr der Verbesserung von Fahrbahnquerungen für Fußgänger*innen dienten.

Bitte tabellarisch darstellen: Typ der Querungshilfe, Beginn der Entwurfsplanung, Datum der verkehrsrechtlichen Anordnung , Baustart, Bauende, Bauherr, projektdurchführende Einheit im Auftrag des Straßenbaulastträgers, Entscheidungsgrundlage für die priorisierte Umsetzung (z.B. § des MobG/ Nennung im Fußverkehrsplan), Gesamtkosten der Maßnahme

Wie sollen trotz der erheblichen Absenkung dieses Verkehrssicherheitstitels mehr Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden?

Bitte um Darstellung der Anzahl realisierbarer FGÜs und Querungsstellen (basierend auf den durchschnittlichen Kosten je FGÜ/Mittelinseln in der Vergangenheit) mit diesen Mitteln und welche Projekte sind konkret in welchem Bezirk mit welchen Kosten vorgesehen?

Warum ist die Sprache von „zusätzlichen" Zebrastreifen, wenn insgesamt der Ansatz absinkt? Werden Maßnahmen in das Sondervermögen verschoben und in welcher Höhe?

Welche Maßnahmen werden zur Bewirtschaftung an die Bezirke übertragen und in welcher Höhe?

Antje Kapek (GRÜNE) erinnert, Senatorin Schreiner habe betont, dass Verkehrssicherheit für sie höchste Priorität habe, sodass sie erklären möge, wie es möglich sei, dass der Senat den Ansatz von 5,9 Mio. Euro auf 1 Mio. Euro gekürzt habe, gleichzeitig aber das Leistungsportfolio steige. Wie funktioniere das?

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) äußert, der Senat beabsichtige, die Investitionen der Verkehrssicherheit in Höhe von 11,2 Mio. Euro aus SIWA-Mitteln zu realisieren.

Kristian Ronneburg (LINKE) fügt hinzu, dass die Beträge seiner Kenntnis nach nicht in der SIWA-Liste ständen.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die Frage unter Nr. 65 b sowie – nach Aufruf – die Frage Nr. 65 c der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Frage Nr. 65 d, AfD-Fraktion

Wie hoch ist das IST bisher in 2023? Unter welchen Bedingungen können die Mittel zur Bewirtschaftung an die Bezirke übertragen werden? Gibt es seitens des Senates eigene Pläne zur Umsetzung auf Hauptverkehrsstraßen? Wenn ja, welche?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erkundigt sich, unter welchen Bedingungen die Mittel zur Bewirtschaftung an die Bezirke übertragen würden.

Hartmut Reupke (SenMVKU) erläutert, der Bezirk habe für sich eine Planung und werde in SenMVKU vorstellig, bitte um die Finanzierung und müsse es gemeinsam umsetzen. Ggf. fänden sie andere Finanzierungsmöglichkeiten wie Fördertöpfe, Bundesprogramme etc. Dies sei auch der Grund, warum der Abfluss nicht so groß sei. Wenn die Maßnahmen genehmigt seien, müsse der Bezirk in der Planung weitergehen, jemanden mit der Bauausführung beauftragen und abrechnen. Auch in der Bauwirtschaft gebe es aber Engpässe, sodass es manchmal nicht möglich sei, jemanden zu finden, der das umsetze. Dies könne dazu führen, dass vorgesehene Fördermittel oder Zuwendungen nicht in dem Umfang umgesetzt werden könnten.

Vorsitzender Lars Bocian stellt fest, dass die Frage unter Nr. 65 d ausgenommen Frage 2 sowie – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 66 a bis 66 c der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 52122 – Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs –

Frage Nr. 66 d, AfD-Fraktion

Wie hoch ist das IST bisher in 2023?

Unter welchen Voraussetzungen können Bezirke Mittel abrufen?

Hartmut Reupke (SenMVKU) greift vor, es sei analog zum Radverkehr. Der Abfluss liege bei ca. 1,4 Mio. Euro.

Vorsitzender Lars Bocian stellt fest, dass die Frage schriftlich beantwortet werden solle.

Titel 52133 – Maßnahmen zum Wirtschaftsverkehr –

Frage Nr. 67 a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Bitte erläutern, wie die steigenden Herausforderungen beim Wirtschaftsverkehr adressiert werden sollen, wenn einerseits "Maßnahmen zur Förderung des Wirtschaftsverkehrs (Umsetzung von Maßnahmen des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts, Begleitung der Förderprogramme) aus 54010 741 Dienstleistungen verschoben wird und andererseits aber der Ansatz in diesem Titel verkleinert wird.

Welche konkreten Maßnahmen des integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts sollen finanziert werden?

Welche Pilotprojekte sind konkret geplant?

Welche Untersuchungen sind geplant?

Antje Kapek (GRÜNE) betont, Senatorin Schreiner habe in der Einleitung zu Einzelplan 07 deutlich gemacht, wie nötig die Förderung des Wirtschaftsverkehrs für Handwerkerinnen und Handwerker und viele andere in der Stadt sei. Gleichzeitig kürze der Senat die Maßnahmen. Wie passe das zusammen bzw. wie wolle der Senat die Maßnahmen umsetzen, vor allem wenn eine PMA hinzukomme?

Sie halte es im Übrigen nicht für richtig, dass sich eine Senatorin bei Haushaltsberatungen nicht zu Wort melde. Staatssekretärin Dr. Stutz liefere gute Antworten, aber es gehöre für eine Senatorin dazu, den eigenen Haushalt zu verteidigen und in entscheidenden Bereichen sprechfähig zu sein.

Aldona Maria Niemczyk (CDU) erwidert, die Kritik an der Senatorin sei anmaßend. Der Ausschuss möge sachlich miteinander umgehen und solche Äußerungen unterlassen.

Vorsitzender Lars Bocian stellt fest, dass die Frage unter Nr. 67 a sowie – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 67 b bis 70 a der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 52609 – Thematische Untersuchungen –

Frage Nr. 70 b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Bitte erläutern, wie die geplanten Studien und Planungen realisiert werden sollen, wenn einerseits die 800.000 € für "Übergreifende Verkehrsplanung im Nord-Ost-Raum" hierher verschoben werden, andererseits aber der Ansatz des Titels nur um 200.000€ vergrößert wird?

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

Antje Kapek (GRÜNE) erklärt, das Verkehrskonzept Nord-Ost und das Verkehrskonzept Süd-Ost solle nach Informationen der Bezirke nicht kommen, aber nun stehe es im Haushalt vermerkt.

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, warum der Ansatz des einen Titels nur um 200 000 Euro größer sei.

Hartmut Reupke (SenMVKU) legt dar, der Haushaltsgesetzgeber habe die beiden Untersuchungen im Rahmen des letzten Haushaltsentwurfes zusätzlich mit aufgegeben. Die Senatsverwaltung habe so schnell wie möglich Personal dafür rekrutiert, um die Verkehrsuntersuchungen vorzunehmen, weil sie bisher nicht vorgesehen gewesen seien und die Senatsverwaltung nur bedingt Zuständigkeit gesehen habe. Die Personalgestellung sei passiert und seit Mitte des Jahres vorhanden. Es gebe einen ersten Entwurf für die Untersuchung im Nord-Ost-Raum, die sie mit den Behörden, dem Bezirk und SenStadt abstimmten. Sie würden voraussichtlich in diesem Jahr die Ausschreibung starten und bearbeiten.

Das Konzept für den Süd-Ost-Raum würden sie im Wesentlichen im Nachgang bearbeiten, auch weil Kapazitäten bedingt zur Verfügung ständen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bittet darum, zu erläutern, wie das Vorgehen Nord-Ost angedacht sei.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) betont, der Prozess laufe.

Der **Ausschuss** stellt Erledigung der Fragestellung unter Nr. 70 b fest.

Vorsitzender Lars Bocian stellt nach Aufruf der Fragen Nrn. 70 c bis 75 c der Synopse fest, dass diese schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 54045 – Leistungen des innerstädtischen ÖPNV –

Frage Nr. 76 a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Welche Lösungen für eine verbesserte ÖPNV-Finanzierung (Stichwort 3. Finanzierungssäule) strebt der Senat bis wann an?

Bitte um eine detaillierte Übersicht des aktuellen Stands der NVP-Umsetzung?

Welche geplanten Verbesserungen des ÖPNV-Angebots sind in unterversorgten Ortsteilen und darüber hinaus vorgesehen? Wie begründet sich die Absenkung des Titels in 2024 um 65 Mio. € gegenüber dem Ansatz 2023 und wie sollen trotz reduzierter Mittelansätze die Verpflichtungen aus dem BVG-Verkehrsvertrag erfüllt werden?

Antje Kapek (GRÜNE) weist darauf hin, es seien 65 Mio. Euro weniger eingestellt, obwohl der Senat steigende Leistungen vorsehe. Wie wolle er das kompensieren?

Hartmut Reupke (SenMVKU) versichert, es bestehe keine Absicht, Leistungen einzuschränken. Dem Senat sei es weiterhin gelungen, Klarheit und eine gemeinsame Zielrichtung zur Erweiterung zu schaffen. In der Systematik des Aufbaus unterschiedlicher Ansätze habe es aber Verschiebungen gegeben, sodass es sinnvoll sei, das Gesamtpaket ÖPNV-Leistungen in einem Bericht darzustellen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, ob es mit Blick auf die dritte Finanzierungssäule Ideen gebe, wie sie die ÖPNV-Finanzierung unterstützen könnten.

Hartmut Reupke (SenMVKU) erklärt, sie hätten die Thematik in den letzten Monaten nicht weiterverfolgt, weil es durch das Deutschlandticket zu einer ganzen Reihe zusätzlicher Störungen in dem System gekommen sei, die es erfordert hätten, zügig die Umsetzung zu ermöglichen. Die dritte Finanzierungssäule sei einer der Teile, die auf der Agenda gewesen seien, die sie nicht mit dem gleichen Fortschritt hätten vorantreiben können.

Vorsitzender Lars Bocian stellt fest, dass die Frage unter Nr. 76 a ausgenommen Frage 1 sowie – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 76 b bis 81 b der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 54061 – Maßnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements –

Frage Nr. 81 c, Fraktion Die Linke

Zu 2: An wen richtet sich das?

Hartmut Reupke (SenMVKU) listet auf, betriebliches Mobilitätsmanagement könnten grundsätzlich Betriebe, Verwaltungen, Kliniken und öffentliche Einrichtungen vornehmen, indem sie etwas für ihre Mitarbeitenden täten und sie konkret berieten. Dies sei unabhängig von der Größe des jeweiligen Bereiches. Es sei nicht für Privatpersonen gedacht.

Der **Ausschuss** stellt Erledigung der Fragestellung fest.

Vorsitzender Lars Bocian stellt nach Aufruf der Fragen Nrn. 82 a bis 91 a der Synopse fest, dass diese schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 68213 – Zuschuss an die BVG für sonstige betriebsfremde Lasten und an die Jobcenter –

Frage Nr. 91 b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Wie ist der Stand der Umsetzung eines Berliner 29-Euro-Tickets, welches Konzept wird dafür zugrunde gelegt, wie ist der Zeitplan zur Einführung, der Stand der Abstimmung mit VBB und Brandenburg, bis wann erfolgt eine Entscheidung?

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) bestätigt, das 29-Euro-Ticket sei Gegenstand der Aufsichtsratssitzung am 28. September 2023. Von dieser Sitzung hänge der weitere Zeitplan der Einführung ab. Sie seien in Abstimmung mit dem Land Brandenburg. Gleichzeitig habe der Senat mit dem Haushaltsentwurf und der darin vorgesehenen PMA schon die finanzielle Vorsorge dafür getroffen und so die Grundlage für eine Befassung im Aufsichtsrat und in den nachfolgenden Schritten gestellt. Das Parlament entscheide als Haushaltsgesetzgeber am Ende darüber.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fragt, was der Wunsch des Berliner Senat sei, was passieren solle.

Daniel Wesener (GRÜNE) fasst zusammen, es gehe um 300 Mio. Euro, 10 Prozent des Einzelplan 07. Eine Intelligente Subventionierung des Tickets für viele und breite Bevölkerungsgruppen wäre deutlich günstiger. Wenn der Senat diesen Weg ginge, hätte er außerdem kein Problem bei der Auflösung der PMiA. Am Ende müsse das, was im Haushaltsplan etatisiert sei, wofür es eine haushaltsrechtliche Ermächtigung gebe, mit dem korrelieren, was an tatsächlichen Kosten anfalle. Wie sei das weitere Vorgehen? Spätestens mit Beschluss des Haushaltsplans müsse es ein Ergebnis mit „Preisschild“ geben. Werde womöglich das, was der Senat raushandele, viel teurer? Es müsse eine Klärung bis Ende des Jahres geben. Der Worst Case für Berlinerinnen und Berliner und das Parlament wäre, wenn der Senat nicht in der Lage wäre, bis Ende November/Anfang Dezember einen Beschluss inkl. entsprechender Finanzierung transparent zu machen.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) betont, in den Richtlinien der Regierungspolitik, an die sie sich gebunden fühlten, sei das 29-Euro-Ticket klar definiert: ein Ticket für jedermann, möglichst unter dem Dach des VBB.

Es seien 300 Mio. Euro als PMA, nicht 300 Mio. Euro im Einzelplan. Sie bewegten sich innerhalb dessen. Insofern werde es bis Abschluss des Haushaltsverfahrens Klarheit geben.

Es gebe parlamentarische Anfragen mit Nachfragen zu Kosten verschiedener Modelle, die sie beantwortet habe. Daraus ergäben sich Kosten verschiedener Optionen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fragt, ob das Ziel ein Ticket für den Bereich AB oder ABC sei.

Oda Hassepaß (GRÜNE) hebt hervor, Abgeordneter Saleh habe gesagt, es komme zum 1. Januar 2024, egal ob der VBB mitmache oder nicht. Ihre Fraktion präferiere, das Geld lieber einzusparen und etwas auf Basis des Deutschlandtickets zu machen. Gebe es eine andere Lösung, wenn der VBB nicht einverstanden sei?

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich, wie der Senat die Auswirkungen eines gesonderten 29-Euro-Tickets als Konkurrenz zum Deutschlandticket einschätze: Vertrieb, Verkaufszahlen, Einnahmen/Ausgaben. – Habe der Senat eine Analyse von Vor- und Nachteilen vorgenommen? Seine Fraktion halte es für sinnvoll, auf dem Deutschlandticket aufzusetzen, wie es auch andere Verkehrsverbünde praktizierten. Berlin könne es in den 29-Euro-Ticket-Rahmen einfügen, um für die Berlinerinnen und Berliner eine Lösung unter dem Dach des Deutschlandtickets einzuführen. Dies sei möglich, wie die Vorgängerregierung und auch Frau Dr. Niedbal geschildert hätten.

Der SPD-Fraktionsvorsitzenden Saleh habe gesagt, dass er damit rechne, dass das Deutschlandticket bald nicht mehr existieren werde. Der Senat möge diese Äußerung politisch bewerten; sei der Senat ebenfalls der Auffassung?

Daniel Wesener (GRÜNE) bezieht sich darauf, dass die Staatssekretärin von einer PMA gesprochen habe – ihm sei unklar, ob eine Pauschale Mehr- oder Minderausgabe gemeint gewesen sei. Er könne dabei nur einen Deckungsvermerk ausmachen. Es handele sich bei den 300 Mio. Euro um die finanzielle Vorsorge für das 29-Euro-Ticket oder eine Subventionierung von Ticketpreisen.

Stefan Reepschläger (SenMVKU) antwortet, die 300 Mio. Euro seien im Ausgabetitel veranschlagt.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) fügt hinzu, die Gegenfinanzierung finde nicht aus dem Haushalt der SenMVKU statt.

Stefan Reepschläger (SenMVKU) weist darauf hin, es gebe eine zentrale PMA im Einzelplan 29. Die 300 Mio. Euro, die bei SenMVKU ausgabeseitig veranschlagt seien, seien über den Einzelplan 29 abgesichert. Die Ausgabe sei in ihrem Haushaltsplan veranschlagt. Fragen zur Gegenfinanzierung aller Ausgaben im Land Berlin müsse SenFin beantworten; sie könnten sich nicht festlegen, was SenFin mit welchen Mitteln zur Finanzierung des Gesamthaushaltung veranschlagt habe.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) will wissen, ob das Ziel des Senats ein AB- oder ABC-Ticket sei.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) sagt zu, die Frage könne sie nach Einreichung über das Formular schriftlich beantworten.

Oda Hassepaß (GRÜNE) weist darauf hin, die Frage Nr. 91 b sei noch unbeantwortet.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) sagt eine schriftliche Beantwortung der Frage Nr. 91 b zu.

Vorsitzender Lars Bocian stellt fest, dass die Frage Nr. 91 b schriftlich beantwortet werden solle.

[Unterbrechung der Sitzung von 16.03 bis 16.20 Uhr]

Vorsitzender Lars Bocian stellt nach Aufruf der Fragen Nrn. 91 c und d der Synopse fest, dass auch diese schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 68234 – Zuschüsse für Planungsleistungen –

Frage Nr. 92 a, Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand 0% der Mittel verausgabt? Für wie realistisch hält der Senat die Ausschöpfung der angesetzten Mittel in 2024/25? Welche konkreten Maßnahmen wurden 2023 bzw. werden in 2024/25 über diesen Haushaltstitel umgesetzt?

Hartmut Reupke (SenMVKU) teilt mit, dass für 2023 schon Mittel gebunden seien, die sicherlich bis zum Jahresende verausgabt würden.

Vorsitzender Lars Bocian konstatiert, dass die weiteren Fragen unter Nr. 92 a sowie – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 92 b bis 95 a der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 68253 – Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben –

Frage Nr. 95 b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Bitte um Darstellung der U-Bahn-Planungsmittel für welche Strecken in welcher Höhe, damit verbundener Stelleneinsatz, welche Tramstrecken sollen bis wann in Bau/Fertigstellung kommen, Stand der Überprüfungen der drei in den Richtlinien der Regierungspolitik vorgesehenen Tram-Trassen, nach welchen Kriterien sollen die Überprüfungen stattfinden und mit welchem Ziel? Bitte um Aufschlüsselung der Ansätze nach Mitteleinsatz für alle geplanten Tramstrecken und U-Bahn-Linien. Welche Projekte kommen neu hinzu im Vergleich zum letzten DHH?

Antje Kapek (GRÜNE) führt aus, nach Streichung der Erläuterungen bestehe der Eindruck, dass die Planungsmittel für U-Bahn und Tram prioritär für die U-Bahn genutzt werden sollten. Sie bitte um Stellungnahme sowie um schriftliche Beantwortung der weiteren Fragen.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) erklärt, es gehe lediglich um Flexibilität für die Straßenbahn- und U-Bahn-Planungen, statt Einzelmaßnahmen zu benennen, die aber nicht abschließend seien.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die weiteren Fragen unter Nr. 95 b sowie – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 95 c und 96 a der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 68353 – Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems –

Frage Nr. 96 b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Mit welchen Zielen und Vorgaben soll die Neu-Ausschreibung in 2024 erfolgen? Warum ist keine Ausweitung geplant? Welche Bedarfsanalyse liegt dieser Entscheidung zugrunde?

Antje Kapek (GRÜNE) fragt, warum keine Ausweitung geplant sei, obwohl Einigkeit bestehe, die Außenbezirke stärker anzubinden.

Hartmut Reupke (SenMVKU) versichert, dass eine Ausweitung auf das äußere Stadtgebiet vorgesehen sei, was sich aber auf das Gesamtvolumen nicht auswirke. SenMVKU gehe davon aus, dass der Ansatz ausreiche, um ein verbessertes Angebot im Innen- und Außenbereich zur Verfügung zu stellen.

Antje Kapek (GRÜNE) bittet, im Rahmen der schriftlichen Beantwortung auch darzustellen, welche Gebiete hinzukommen sollten.

Hartmut Reupke (SenUMVK) sagt dies zu.

Vorsitzender Lars Bocian erklärt, dass die Frage Nr. 96 b sowie – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 96 c bis 97 a der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 68357 – Förderung des Wirtschaftsverkehrs –

Frage Nr. 97 b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Warum sind die Mittel für die Beschaffung gewerblich genutzter, elektrisch unterstützter Lastenräder um ca. 1/3 gekürzt? Wie viele Lastenräder wurden im aktuellen Haushalt 2022/23 kofinanziert und wie hoch beziffert die zuständige Senatsverwaltung die resultierenden Einsparungen an CO2-Emissionen im Sinne der Zielerreichung des BEK 2030?

2. Bis wann soll das Lastenradförderprogramm wieder zur Verfügung stehen und welche Vorarbeiten sind dazu derzeit noch erforderlich?

3. Welche Ansätze nachhaltiger Mobilität sollen konkret in welcher Höhe unterstützt werden?

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, warum die Mittel für die Beschaffung gewerblich genutzter, elektrisch unterstützter Lastenräder um ein Drittel gekürzt würden sowie wann und mit welchen Ansätzen das Lastenradförderprogramm wieder zur Verfügung gestellt werde.

Hartmut Reupke (SenMVKU) sagt Beantwortung im Rahmen des ohnehin geforderten schriftlichen Berichts zu.

Vorsitzender Lars Bocian stellt fest, dass die Frage Nr. 97 b sowie – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 97 c bis 99 a der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 68569 – Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zwecke im Inland –

Frage Nr. 99 b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Wie ist die künftige Finanzierung des Semestertickets geplant?

Gibt es Pläne zur Ausweitung, einer Neu-Ausschreibung oder weiterer Vorgaben für das Car-Sharing? Welchen Einfluss hat der Wegfall der Förderung von E-Fahrzeugen als Dienstwagen für die Elektrifizierung der Car-Sharing Flotte und wie gedenkt der Senat dies zu unterstützten?

Oda Hassepaß (GRÜNE) bittet, die erste Frage mündlich zu beantworten.

Hartmut Reupke (SenMVKU) teilt mit, dass die Finanzierung des Semestertickets im allgemeinen Zuschusstitel enthalten sei.

Oda Hassepaß (GRÜNE) wünscht Beantwortung im Rahmen des schriftlichen Berichts.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bemerkt, dass das Semesterticket umstritten sei und viele Studenten eine pauschale Verpflichtung ablehnten. Plane der Senat in den nächsten beiden Jahren ein allgemeines Semesterticket, das u. a. durch eine Zwangsumlage finanziert werde?

Hartmut Reupke (SenMVKU) erklärt, es gebe noch keine abschließende Lösung. Durch das 49-Euro-Ticket hätten sich die Rahmenbedingungen verändert. Veränderungen und Vergünstigungen im Rahmen des Deutschlandtickets müssten zwischen Ländern und Bund abgestimmt werden. Die Länder hätten allgemein den Wunsch, die Semesterticketregelung in der bestehenden Form zu erhalten. Es gebe eine intensive Diskussion mit dem Bund über die Finanzierung des Deutschlandtickets insgesamt. Im Rahmen dieses Pakets sei dies enthalten.

Oda Hassepaß (GRÜNE) äußert, eine einheitliche Lösung auf Bundesebene wäre zu begrüßen. Plane der Senat eine Sonderlösung für die Berliner Studierenden im Zuge des 29-Euro-Tickets?

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) antwortet, ein weiteres Extraticket in Berlin sei nicht Gegenstand der Diskussion.

Vorsitzender Lars Bocian konstatiert, dass zur Frage Nr. 99 b ein schriftlicher Bericht folge.

Frage Nr. 99 c, Fraktion Die Linke

Wie ist die weitere Planung des Senats zum Semesterticket, dessen Preis sowie dessen Bezuschussung?

Zu 5: Wie genau sollen die Anbieter unterstützt werden? Wofür sind die 3 Mio. € p.a. vorgesehen? Warum plant der Senat keine Konzessionierung? Ist eine Ausschreibung vorgesehen?

Ergänzend: Wie errechnet sich der Aufwuchs in den veranschlagten Mitteln im Vergleich zu 2023? Welcher Zielpreis des Semestertickets liegt der Erhöhung des Titels zugrunde? Wie werden sich die Kosten für die Stabilisierung des Semesterticketpreises voraussichtlich 2024 bis 2027 entwickeln?

Wie hoch müsste der Zuschuss durch das Land Berlin sein, um den Preis des Semestertickets in 2024 und 2025 auf 29€, 25€ oder 19€ pro Monat abzusenken? (Bitte schlüsseln Sie die Berechnung auf.)

Kristian Ronneburg (LINKE) kündigt an, dass seine Fraktion hierzu im Nachgang weitere Fragen schriftlich einreichen werde (siehe Ergänzung).

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass zur Frage Nr. 99 c ein schriftlicher Bericht folge.

Titel 68579 – Mitgliedsbeiträge –

Frage Nr. 100, Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Erklärung für Schwankung bei Projekt Seilbahnausschuss erbeten. (2022: 11.075 Euro, 2023: 3.900 Euro, 2024/25: 11.000 Euro)

Tino Schopf (SPD) bittet um mündliche Beantwortung.

Hartmut Reupke (SenMVKU) berichtet, der Seilbahnausschuss habe 2023 in Deutschland getagt. Bei Tagungen im Ausland seien die Reisekosten in der Regel deutlich höher.

Tino Schopf (SPD) fragt, ob die Veranstaltung nicht digital stattfinde.

Hartmut Reupke (SenUMVK) antwortet, sie finde nicht ausschließlich digital statt, es gebe auch Besichtigungsprogramme und Erörterungen von technischen Bedingungen und Unfällen.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die Frage Nr. 100 damit erledigt sei und – nach Aufruf – die Frage Nr. 101 a der Synopse schriftlich beantwortet werden solle.

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

Frage Nr. 101 b, AfD-Fraktion

Wird die Fertigstellung in 2023 nunmehr wie geplant vollendet? Wann ist mit einer vollständigen Inbetriebnahme zu rechnen? Gibt es noch Kostenrisiken, die bisher nicht veröffentlicht worden sind?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bittet um mündliche Beantwortung.

Hartmut Reupke (SenMVKU) teilt mit, dass das Haus C fast fertiggestellt sei.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erkundigt sich, bis wann ungefähr mit der Fertigstellung zu rechnen sei.

Lutz Adam (SenMVKU) schildert, es seien Restarbeiten beim Empfangsgebäude zu erledigen. Die äußere Hülle sei fertig. Er gehe von der Fertigstellung bis Ende 2023 aus. Zudem gebe es noch leichte Restarbeiten an Verkehrsflächen in Richtung Masurenallee, die ebenfalls 2023 fertiggestellt würden. Im Hinblick auf weitere Rechnungslegungen und den Mangelan-

sprüchezeitraum erwarte SenMVKU den haushälterischen Abschluss Ende 2024 sowie Restleistungen für Mangelbeseitigungskontrolle im Jahr 2025. Eine letzte Ergänzungsunterlage in der Größenordnung von 5 Mio. Euro sei gefertigt worden, sodass die Gesamtmaßnahme mit 44 Mio. Euro zu Buche schlage. SenMVKU erwarte keine weiteren Kostenrisiken.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die Frage Nr. 101 b damit erledigt sei und – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 102 a bis c der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 72018 – Verbesserung der Umsteigebeziehungen im ÖPNV –

Frage Nr. 103 a, Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Warum wurden 2023 nach jetzigem Stand 0% der Mittel verausgabt? Warum der geringere Mittelansatz für 2024/25? Welche konkreten Maßnahmen werden in 2024/25 über diesen Haushaltstitel umgesetzt?

Frage Nr. 103 b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Welche konkreten Maßnahmen sind in 2024 und 2025 jeweils vorgesehen und warum werden die Ansätze so stark abgesenkt?

Hartmut Reupke (SenMVKU) legt dar, es sei vorgesehen, den relativ langen Umsteigeweg zwischen dem S-Bahnhof Charlottenburg und dem U-Bahnhof Wilmersdorfer Straße zu überdachen. Die Planungen seien fertig, die Bautätigkeit habe noch nicht stattgefunden. SenMVKU erwarte daher eine Verschiebung des Mittelabflusses auf 2024/25.

Vorsitzender Lars Bocian konstatiert, dass die Fragen Nrn. 103 a und b damit erledigt seien und – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 103 c bis 105 c der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 81211 – Einführung und Weiterentwicklung eines Qualitäts- und Managementsystems für den Straßenverkehr in Berlin –

Frage Nr. 106, Fraktion Die Linke

Warum fällt der Titel weg?

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um mündliche Beantwortung.

Hartmut Reupke (SenMVKU) berichtet, die für 2024/25 eingeplanten Mittel seien an anderer Stelle im Bereich umweltsensitives Verkehrsmanagement zusammengeführt worden. Dazu gebe es dort einen eigenen Titel, sodass dies hier nicht gesondert aufgeführt werden müsse.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, um welchen Titel es sich handele.

Andreas Baeskow (SenMVKU) verweist auf Titel 81221 – Verkehrliche Maßnahmen zur lufthygienischen Verbesserung –.

Antje Kapek (GRÜNE) stellt die Nachfrage, ob dort auch die Ampelschaltungen in der Invalidenstraße veranschlagt würden. Sie habe zu dem Thema eine schriftliche Anfrage gestellt.

Hartmut Reupke (SenMVKU) äußert, dass es sich dabei seines Erachtens um einen grundsätzlich anderen Titel handele. Die Anfrage habe er im Moment nicht im Kopf.

Antje Kapek (GRÜNE) erklärt, dass sie die Beantwortung der Anfrage abwarten werde.

Vorsitzender Lars Bocian konstatiert, dass die Frage Nr. 106 damit erledigt sei und – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 107 a bis 109 b der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 81216 – Zusammenführung und Aufbau der Integrierten Verkehrs-Leit und Informations-Zentrale (IVLIZ) –

Fragen Nrn. 110 a und b, Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke

Warum fällt der Titel weg?

Hartmut Reupke (SenMVKU) erläutert, dass Leistungen in anderen Titeln zusammengeführt worden seien, weshalb dieser Titel wegfallen könne. Die Zusammenführung der IVLIZ sei bereits mit Maßnahmen im letzten und im aktuellen Doppelhaushalt erfüllt worden. Sollten noch Maßnahmen notwendig sein, würden sie aus dem Titel 81213 – Technische Ausstattung für die Verkehrsinformationszentrale – gedeckt.

Vorsitzender Lars Bocian stellt fest, dass die Fragen Nr. 110 a und b damit erledigt seien und – nach Aufruf – die Frage Nr. 111 a der Synopse schriftlich beantwortet werden solle.

Titel 81217 – Aufbau und Betrieb eines berlinweiten Veranstaltungskalender –

Frage Nr. 111 b, Fraktion Die Linke

Was wurde seit hier bereits getan? Wie ist der aktuelle Stand bei der Umsetzung?

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um mündliche Beantwortung.

Hartmut Reupke (SenMVKU) teilt mit, das Thema habe aufgrund von Personalknappheit noch nicht umgesetzt werden können, werde aber weiterhin als elementarer Schritt für eine verbesserte Baustellenkoordinierung gesehen. Deshalb solle es bei dem Titel bleiben.

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich nach dem aktuellen Stand.

Hartmut Reupke (SenMVKU) verweist auf konzeptionelle Vorstellungen und technische Lösungsansätze. Einen Veranstaltungskalender aufzubauen, sei dann allerdings mit größerem Aufwand verbunden.

Kristian Ronneburg (LINKE) wünscht Beantwortung in einem schriftlichen Bericht.

Vorsitzender Lars Bocian konstatiert, dass die Fragen Nr. 111 b bis 115 c der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 81279 – Geräte, technische Einrichtungen, Ausstattungen –

Frage Nr. 115 d, AfD-Fraktion

Wie viele Dialog-Displays sollen neu angeschafft werden? Von wem sollen diese eingesetzt werden? Haben die Bezirke Einfluss auf den Einsatzort dieser?

Ergänzend: Wie groß ist der Stand in 22 und 23 gewesen, was die Zerstörung durch Vandalismus angeht? Wieviel Tage sind im Schnitt im Jahr je Dialogdisplay ausgefallen? Wieviele Dialogdisplays sind mit Seitenradar ausgerüstet? Wie hoch ist der Preisunterschied zwischen „normalen“ Dialogdisplays und Displays mit Seitenradar?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) spricht an, dass die Dialogdisplays viele Daten erhöben, die ausgelesen, aber wegen Personalmangels nicht ausgewertet würden. Plane der Senat, diese Daten weiter zu verwerten? Wie viele Personalstellen wären dafür erforderlich, und sei die Schaffung von Stellen geplant?

Hartmut Reupke (SenUMVK) legt dar, ein Dialogdisplay koste ungefähr 7 000 Euro, sodass 14 pro Jahr beschafft werden könnten. Es sei den Bezirken überlassen, geeignete Standorte zu finden bzw. die Standorte zu wechseln. Die Datenerfassung für den fließenden Verkehr laufe über die Verkehrsinformationszentrale, wo Daten zum Teil hinzugekauft würden; zum Teil gebe es eigene Erfassungssysteme. Für eine gute Auswertung seien die gleiche Systematik und die gleichen technischen Grundlagen anzuwenden. Die vorhandenen Daten würden gut genutzt. Die Daten aus den Dialogdisplays würden in diese Systematik nicht hineinspielen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) führt an, dass Dialogdisplays häufig in Tempo-30-Bereichen stünden, in denen es bislang keine andere Erfassung von Daten gebe. Wäre es nicht sinnvoll, die sich ergebenden zusätzlichen Möglichkeiten zu nutzen?

Johannes Kraft (CDU) bittet, im schriftlichen Bericht auch darzulegen, wie viele Dialogdisplays mit Seitenradar ausgerüstet seien und somit Daten zur Fahrzeugklassifizierung speichern und übermitteln könnten, denn mit einer normalen Ausstattung sei dies nicht möglich.

Antje Kapek (GRÜNE) erkundigt sich nach den Wartungskosten und deren Übernahme.

Hartmut Reupke (SenMVKU) bemerkt, dass Detailfragen besser in einem schriftlichen Bericht beantwortet werden könnten.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die Frage Nr. 115 d der Synopse schriftlich beantwortet werden solle.

Titel 88101 – Anteil Berlins an der Vorbereitung und Durchführung von Verkehrswegebaumaßnahmen des Bundes –

Frage Nr. 116 a, Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Wie ist der aktuelle Stand des Projektes Ortsumfahrung Ahrensfelde?

Frage Nr. 116 b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Wann und in welcher Variante sollte mit der Baumaßnahme Ortsumgehung Ahrensfelde begonnen werden?

Frage Nr. 116 c, Fraktion Die Linke

Welche aktuelle Kostenschätzung für den abgesenkten Trog (Ortsumfahrung Ahrensfelde) liegt dem Senat vor?

Hartmut Reupke (SenMVKU) führt aus, das Land Brandenburg sei als Vorhabenträger federführend und bereite die neue Auslegung der Planfeststellungsunterlagen vor. Erst im Rahmen dieses Verfahrens könnten nähere Angaben über Baubeginn und Fertigstellung gemacht werden. Die Vorzugsvariante aus dem Jahr 2011 werde noch einmal aktualisiert. Erst danach sei man in der Lage, eine Kostenschätzung vorzulegen und die Kostenteilung zwischen Bund, Berlin und Brandenburg darzulegen. Es würden bereits vorbereitende Maßnahmen für das Umweltgutachten durchgeführt.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass zu den Fragen Nrn. 116 a bis c ein schriftlicher Bericht gewünscht werde und – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 117 a bis 124 ebenfalls schriftlich beantwortet werden sollten.

Kapitel 0732 – Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg –

Keine Fragen.

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

Gender-Budgeting

Frage Nr. 125, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Was folgt aus der Datenerhebung und dem konstant bleibenden Verhältnis zwischen männlichen und weiblichen Beschäftigen? Welche Personalstrategie wird verfolgt um eine Angleichung sowohl an Beschäftigten als auch bei der bestehenden Lohnlücke zu schließen? Womit wird die minimale Annäherung an eine paritätische Personalstruktur erklärt ? Gibt es hierfür Ziele oder Konzepte (bitte ausführen)?

Werner Graf (GRÜNE) erkundigt sich nach den Personalstrategien, um mehr weibliche Beschäftigte zu bekommen und die Lohnlücken bei vielen Beschäftigten zu schließen.

Lutz Adam (SenMVKU) führt aus, in seiner Abteilung gebe es immer noch einen leichten Überschuss der männlichen Mitarbeitenden mit etwas über 50 Prozent, während das Verhältnis der Studierenden im Bauingenieursstudium bei 80 zu 20 liege. Beim dualen Studium und der Übernahme von Studierenden achte seine Abteilung sehr auf die weibliche Quote. Gleiches gelte für Masterstudierende, damit man eine Angleichung in der Abteilung erreiche.

Werner Graf (GRÜNE) bittet um einen Bericht für alle Abteilungen.

Stefan Reepschläger (SenMVKU) macht geltend, dass die zur Tiefbauabteilung gestellte Frage beantwortet sei.

Werner Graf (GRÜNE) kündigt an, dass seine Fraktion eine entsprechende Frage kapitelübergreifend nachreichen werde.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die Frage Nr. 125 damit erledigt sei und – nach Aufruf – die Fragen Nr. 126 und 127 der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 11921 – Rückzahlungen von Zuwendungen –

Frage Nr. 128, Fraktion Die Linke

Welche Zuwendungen mussten 2022 und 2023 zurückgezahlt werden?

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um mündliche Beantwortung.

Lutz Adam (SenMVKU) antwortet, es handele sich primär um Zuwendungen an die infraVelo. Zuwendungen, die zum Jahresende nicht vollständig ausgeschöpft würden, müssten entsprechend zurückgezahlt werden. 2022 seien 536 000 Euro und 2023 mit Stand 15. September 744 000 Euro nicht verbraucht worden.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fragt, wie der Aufwuchs zu erklären sei.

Lutz Adam (SenMVKU) teilt mit, dass dies unterschiedliche Gründe haben könne. Maßnahmen könnten verzögert beginnen oder nicht nach Plan umgesetzt werden. Es werde auch Personal gefördert, und die infraVelo habe Personalabgänge zu verzeichnen gehabt.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die Frage Nr. 128 damit erledigt sei und – nach Aufruf – die Frage Nr. 129 der Synopse auf Wunsch der SenMVKU schriftlich beantwortet werden solle.

Titel 51701 – Bewirtschaftungsausgaben –

Frage Nr. 130, Fraktion Die Linke

Zu 1c): Warum weicht der Ansatz für 24/25 so deutlich vom IST 2022 ab?

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um mündliche Beantwortung.

Lutz Adam (SenMVKU) führt aus, veranschlagt seien die Energiekosten für die öffentliche Beleuchtung. Die Verbrauchswerte seien bekannt. Die Energie werde zentral von der Energiewirtschaftsstelle eingekauft. Die Ansätze seien nach der Einschätzung der Da.V.i.D. berechnet worden.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die Frage Nr. 130 damit erledigt sei und – nach Aufruf – die Fragen Nr. 131 a bis 134 der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 54010 – Dienstleistungen –

Frage Nr. 135, Fraktion Die Linke

Bitte Darlegung welche Kooperationsvereinbarung zur Tunnelüberwachung durch die Autobahn GmbH existiert. Welche Verpflichtungen für das Land Berlin resultieren aus dem Ende der Kooperationsvereinbarung?

Lutz Adam (SenMVKU) legt dar, seit 2021 sei seine Abteilung nicht mehr Auftragsverwaltungen für die Bundesautobahnen, es dauere aber eine Weile, bis man sich auseinanderdriften könne. Daher seien Kooperationsvereinbarungen geschlossen worden. Die Kooperationsvereinbarung zum Tunnelbetrieb laufe noch. Auf Druck des Bundes werde eine Trennung bei der Tunnelleitzentrale in Tegel durchgeführt und eine eigene Anlage mit der Verkehrsregelungszentrale aufgebaut. Die Kooperationsvereinbarung müsse 2024 noch erhalten bleiben. Andere Kooperationsvereinbarungen zur Führung von Akten und zur Beleuchtung könnten zum Abschluss gebracht werden.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fragt, ob die Kooperationsvereinbarung auch den Tunnel Schlangenbader Straße betreffe.

Lutz Adam (SenMVKU) antwortet, dieser Tunnel wäre dort erfasst, sei aber derzeit nicht in Betrieb, sodass bei der Tunnelleitzentrale keine Kosten dafür anfielen.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die Frage Nr. 135 damit erledigt sei und – nach Aufruf – die Fragen Nr. 136 bis 142 b der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 72001 – Maßnahmen des Straßenbaus im Zentralen Bereich und im Bereich des Potsdamer/Leipziger Platzes –
UK 125 –Tourismusnahe Umgestaltung des Umfeldes der Museumsinsel –

Frage Nr. 143, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Welche Maßnahme ist hier genau geplant? Hält der Senat an der Planung für das Flussbad fest?

Lutz Adam (SenMVKU) teilt zur zweiten Frage mit, dass dieser Titel nur Straßenbauarbeiten abbilde und die Zuständigkeit für das Flussbad bei SenStadt liege. Daher bitte er, dass sich der Berichtsauftrag hier nicht auf das Flussbad beziehe.

Antje Kapek (GRÜNE) erklärt, dass die zweite Frage hier zurückgezogen und im Hauptausschuss gestellt werde.

Daniel Wesener (GRÜNE) fragt, ob SenMVKU gar nicht mehr mit dem Flussbad befasst sei. Er nenne bspw. das Thema Wasserqualität. Welche Zuständigkeiten habe SenMVKU?

Lutz Adam (SenMVKU) verweist auf den Umweltbereich. Die Abteilung II sei als Wasserbehörde betroffen, soweit planrechtliche Verfahren erforderlich würden. Für Uferwände des Landes sei seine Abteilung zuständig. Gleiches gelte, wenn es um Brücken in diesem Bereich gehe. Die gesamte Projektbegleitung liege federführend und ausschließlich bei SenStadt.

Vorsitzender Lars Bocian konstatiert, dass die Frage Nr. 143 Teil 1 schriftlich beantwortet werde und – nach Aufruf – die Fragen Nr. 144 bis 151 der Synopse ebenfalls schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 72714 – Neubau der Wuhletalbrücke im Zuge der Märkischen Allee in Marzahn-Hellersdorf –

Frage Nr. 152, Fraktion Die Linke

Wann wird die geprüfte BPU vorliegen? Wann wird der Neubau beginnen?

Niklas Schenker (LINKE) bittet um mündliche Beantwortung.

Lutz Adam (SenMVKU) berichtet, eine geprüfte BPU liege mit Datum vom 14. August in der Größenordnung von 11,1 Mio. Euro vor. Die Ausschreibung sei veröffentlicht. Geplant sei die Erteilung des Bauauftrags noch im vierten Quartal 2023. Nach der Beauftragung könne der Neubau Ende dieses Jahres beginnen.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die Frage Nr. 152 damit erledigt sei und – nach Aufruf – die Fragen Nr. 153 a bis 160 der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 89115 – Zuschuss zum Bau von Radschnellwegen –

Frage Nr. 161 a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Bitte um Vorlage eines Fortschrittsberichts zu den geplanten Radschnellverbindungen: Bitte tabellarisch darstellen für jede geplante Radschnellverbindung für das zurückliegende Jahr: Vorgesehene Finanzmittel und Personalressourcen, tatsächlich abgerufene Finanzmittel und eingesetzte Personalressourcen, Terminplanung jedes der Projekte: Quartal und Jahr jeder der bisher erreichten Leistungsphasen, Jahr der noch ausstehenden Leistungsphasen (nach HOAI)

Oda Hassepaß (GRÜNE) erkundigt sich nach dem Stand und der Planung der nächsten Jahre bei den Radschnellwegen.

Lutz Adam (SenMVKU) legt dar, die Planungsverläufe seien sehr unterschiedlich. Am weitesten sei der Kronprinzessinnenweg, wo die planrechtlichen Unterlagen im zweiten Quartal

2024 bei der Anhörungsbehörde eingereicht werden sollten. Die Ostverbindung sei ebenfalls verhältnismäßig weit; man werde in das planrechtliche Verfahren 2024 hineingehen. Bei fast allen weiteren Verbindungen gehe er davon aus, dass die planrechtlichen Unterlagen erst 2025 eingereicht werden könnten. Genauere Daten für alle Radschnellverbindungen könnten in einem schriftlichen Bericht dargestellt werden.

Vorsitzender Lars Bocian teilt mit, dass zur Frage Nr. 161 a ein schriftlicher Bericht folge und – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 161 b bis 163 ebenfalls schriftlich beantwortet werden sollten.

Kapitel 0770 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Integratives Verkehrsmanagement –

Titel 11155 – Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Straßen –

Frage Nr. 164, Fraktion Die Linke

Auf welcher Kalkulation basieren die Ansätze 24/25? Wie hat sich die Zahl stationsloser Mietfahrzeuge entwickelt und mit welcher Entwicklung rechnet SenMVKU? Bitte um Bericht zu erteilten Sondernutzungen für Mietfahrzeuganbieter und daraus jeweils resultierenden Einnahmen.

Christian Haegele (SenMVKU) schildert, bei etwa 60 000 EKF würden etwa 800 000 Euro Sondernutzungsgebühren kalkuliert. Die Ansätze lägen etwas darunter, weil SenMVKU von einer gewissen Marktbereinigung ausgehe; es werde zusätzliche Auflagen geben. Die Entwicklung der letzten Jahre sei noch nicht sehr repräsentativ, da es sich um ein neues Geschäftsmodell handele. Die Zahlen der letzten Jahre könne SenMVKU schriftlich liefern.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass auf Wunsch der Linksfraktion zur Frage Nr. 164 Teil 2 ein schriftlicher Bericht folge.

Titel 51701 – Bewirtschaftungsausgaben –

Frage Nr. 165, AfD-Fraktion

Wie weit ist die Umstellung der LSA auf energiesparende und wartungsarme LED-Technik vorangekommen? Welche weiteren Bemühungen zur Energieeinsparung, z. B. Nachtabsenkung/Nachabschaltung sind erfolgt?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bittet um mündliche Beantwortung.

Christian Haegele (SenMVKU) führt aus, von 2 137 LSA seien 1 640 auf LED umgerüstet. Darüber hinaus sei ein Projekt zur 1-Watt-Technologie gestartet worden. Bisher seien 18 Knotenpunkte umgebaut worden. Eine Nachtabsenkung der Lichtstärke dürfe in Deutschland aus Sicherheitsgründen nicht erfolgen. Mit einer Nachtabschaltung würde man wenig Energie sparen, denn das Steuergerät müsse in Betrieb bleiben. Oberster Punkt sei die Verkehrssicherheit, dabei gehe es auch um die Signalisierung für Blinde.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fragt, in welchem Zeitraum die restlichen LSA umgerüstet würden.

Christian Haegele (SenMVKU) erklärt, dass er hierzu keine seriöse Prognose geben könne, da man sich in einem stetigen Modernisierungsprozess befinde.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) kündigt an, dass seine Fraktion eine Frage zur weiteren Entwicklung schriftlich nachreichen werde – vgl. Nr. 165 a –, die dann auch schriftlich beantwortet werden solle.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die Frage Nr. 165 damit erledigt sei und – nach Aufruf – die Frage Nr. 166 a der Synopse schriftlich beantwortet werden solle.

Titel 52121 – Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit –

Frage Nr. 166 b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Bitte um Darstellung aller von der Unfallkommission empfohlenen Maßnahmen mit jeweiligem Mittelbedarf.

Wie begründet sich die Reduktion des Titels von 4,2 auf 1,0 Mio, obwohl Senatorin Schreiner mitgeteilt hat, dass Verkehrssicherheit oberste Priorität habe. Welche konkreten Maßnahmen sollen in welcher Höhe über welche SIWA-Ansätze finanziert werden?

Antje Kapek (GRÜNE) spricht an, dass die Ansätze für den Ausbau der Verkehrssicherheit erheblich reduziert würden. Hier werde auf SIWA-Mittel verwiesen. Wie hoch würden diese sein, und woher kämen sie? Was werde gegebenenfalls in der SIWA-Liste dafür gestrichen?

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) sagt einen schriftlichen Bericht zu.

Daniel Wesener (GRÜNE) fragt, ob es um Umschichtungen innerhalb des Deckungskreises oder eine neue Zuführung gehe.

Stefan Reepschläger (SenMVKU) antwortet, es gehe um Umschichtungen innerhalb der vorhandenen SIWA-Mittel.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) fügt hinzu, das Ganze sei im Hauptausschuss zu besprechen.

Vorsitzender Lars Bocian konstatiert, dass zur Frage Nr. 166 b ein schriftlicher Bericht folge und – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 166 c und d ebenfalls schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 53111 – Ausschreibungen, Bekanntmachungen –

Frage Nr. 167, AfD-Fraktion

Auf welchen Plattformen werden welche Maßnahmen zur Personalgewinnung durchgeführt?

Christian Haegele (SenMVKU) verweist auf das Karriereportal des Landes Berlin auf Bund.de, das kostenlos genutzt werde. Es gebe hausinterne Kooperationen mit Jobware für bestimmte Mangelberufe. Stepstone und Greenjobs würden auch verwendet, ebenso fachspezifische Publikationen und Anzeigen in Fachzeitungen.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die Frage Nr. 167 damit erledigt sei.

Titel 54010 – Dienstleistungen –

Frage Nr. 168 a, Fraktion Die Linke

Zu 4: Warum Wegfall?

Zu 8: Warum Wegfall?

Niklas Schenker (LINKE) bittet um mündliche Beantwortung.

Christian Haegele (SenMVKU) berichtet, die Zuständigkeit zu Nr. 4 sei von der Abteilung VI zur Abteilung IV verlagert worden. Bei Nr. 8 habe es sich um eine einmalige Untersuchung zur automatischen Auswertung von Videozählungen gehandelt.

Vorsitzender Lars Bocian erklärt, dass die Frage Nr. 168 a damit erledigt sei und – nach Aufruf – die Frage Nr. 168 b der Synopse schriftlich beantwortet werden solle.

Titel 54022 – Leistungen für Lichtsignalanlagen –

Frage Nr. 169 a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Bitte um Darstellung aller geplanten Maßnahmen zur Ampelmodernisierung, geplante Anzahl der angekündigten Countdown-Ampeln in den Jahren 2024 und 2025 und deren Standorte und Kosten, Übersicht aller realisierten Maßnahmen zur LSA-Modernisierung in den Jahren 2022 und 2023

Antje Kapek (GRÜNE) bittet um mündliche Beantwortung. Wo lägen erste Planungen für die Countdownampeln vor, und wie viele seien pro Jahr angedacht?

Christian Haegele (SenMVKU) schildert, es gebe Prototypen. SenMVKU stehe mit den beiden großen Signalbauern in Kontakt. Bevor die Zeitplanung belastbar sei, müssten die neuen Signalgeber testweise eingebaut werden. Dies werde aus den laufenden Mitteln der Modernisierung bezahlt. Anlagen würden nicht angefasst, nur um dies einzubauen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fragt, ob die Countdownanzeige zunächst bei den 500 noch offenen Umstellungen eingebaut werde.

Christian Haegele (SenMVKU) bestätigt dies, was nicht bedeute, dass an allen bereits umgerüsteten Anlagen nie wieder etwas gemacht werde.

Antje Kapek (GRÜNE) bittet um Darstellung aller Maßnahmen einem schriftlichen Bericht.

Vorsitzender Lars Bocian konstatiert, dass zur Frage Nr. 169 a ein schriftlicher Bericht folge und – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 169 b und c ebenfalls schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 54053 – Veranstaltungen –

Frage Nr. 170, AfD-Fraktion

Welche Veranstaltungen sind zur Umsetzung verkehrspolitischer Zielsetzungen geplant?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bittet um mündliche Beantwortung.

Christian Haegele (SenMVKU) führt aus, es gebe noch keine geplanten Veranstaltungen. Hier gehe es eher um einen Fachaustausch, nicht um Öffentlichkeitsarbeit.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass die Frage Nr. 170 damit erledigt sei und – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 171 a bis c der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Einzelplan 27 – Zuweisungen an und Programme für die Bezirke –
Kapitel 2707 – Aufwendungen der Bezirke – Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt –

Vorsitzender Lars Bocian konstatiert nach Aufruf, dass die Fragen Nrn. 172 bis 176 der Synopse schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 52121 – Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit –

Frage Nr. 177 a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Wie erklärt sich der niedrige Ansatz bei gleichzeitigem Zuwachs der Aufgaben der Bezirke für die Maßnahmenumsetzung und Bewirtschaftung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen?

Antje Kapek (GRÜNE) spricht an, dass die Ansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hier ebenfalls reduziert würden. Wie komme man zu mehr Verkehrssicherheit?

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass zur Frage Nr. 177 a ein schriftlicher Bericht folge und – nach Aufruf – die Frage Nr. 177 b ebenfalls schriftlich beantwortet werden solle.

Titel 52131 – Maßnahmen für die Stadtverschönerung –

Frage Nr. 178 a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Bitte um eine Begründung für die Streichung der Mittel zur Stadtverschönerung, Bitte um Auflistung der bisher finanzierten Maßnahmen, warum sieht der Senat keinen Bedarf für Sitzgelegenheiten, Entsiegelung und Klimaanpassungsmaßnahmen?

Oda Hassepaß (GRÜNE) bemerkt, dass die Mittel zur Stadtverschönerung gut abgeflossen seien. Warum werde der Ansatz komplett gestrichen, obwohl der Bedarf an Entsiegelung und Klimaanpassungsmaßnahmen sowie Sitzgelegenheiten für ältere Leute durchaus gegeben sei?

Stefan Reepschläger (SenMVKU) antwortet, die Senatsverwaltung habe diesen Titel für den aktuellen wie für den neuen Doppelhaushalt nicht angemeldet, die Einstellung der Mittel sei eine Entscheidung des Parlaments gewesen.

Antje Kapek (GRÜNE) unterstreicht, die Einstellung der Mittel sei sinnvoll gewesen. Es stelle sich die Frage, ob die Koalitionsfraktionen im Hauptausschuss wieder so verfahren würden. Was geschehe mit den vorhandenen Restmitteln?

Stefan Reepschläger (SenMVKU) teilt mit, die Restmittel unterlägen dem gleichen Prinzip der Jährlichkeit wie alle anderen veranschlagten Haushaltsmittel. Da sie keinen Übertragbarkeitsvermerk hätten, stünden die Restmittel nicht mehr zur Verfügung.

Niklas Schenker (LINKE) äußert, in dem anstehenden schriftlichen Bericht zu Nr. 178 b könne SenMVKU darlegen, warum ein so gut genutzter Titel keine Anmeldung im Haushalt gefunden habe.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass zur Frage Nr. 178 a ein schriftlicher Bericht folge und – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 178 b und 179 a ebenfalls schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 52132 – Unterhaltung der Brunnenanlagen –

Frage Nr. 179 b, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Wie erklärt sich die Kürzung des Titelansatzes um 500 000 Euro pro Jahr? Wie soll die Aufgabe angesichts der gestiegenen Notwendigkeit funktionierender Brunnenanlagen mit weniger Finanzmitteln bestritten werden?

Werner Graf (GRÜNE) bittet um mündliche Beantwortung, warum der Titelansatz um 500 000 Euro gekürzt werde, denn die Bezirke seien gehalten, die Brunnenanlagen weiter zu betreiben, was sehr aufwendig sei. Woher sollten die Einsparungen kommen?

Stefan Reepschläger (SenMVKU) sagt schriftliche Beantwortung zu, da zu dem Gesamtkomplex ohnehin schriftlich zu berichten sei.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass zur Frage Nr. 179 b ein schriftlicher Bericht folge und – nach Aufruf – die Frage Nr. 179 c ebenfalls schriftlich beantwortet werden solle.

Titel 54010 – Dienstleistungen –

Frage Nr. 180 a, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Bitte um ausführliche Begründung für die Kürzung aller Teilansätze und deren Auswirkung auf damit geplante Maßnahmen, insbesondere:

Welche zeitlichen Auswirkungen haben die Kürzungen für das Ziel die Parkraumbewirtschaftung flächendeckend im S-Bahnring einzuführen und auch darüber hinaus auszuweiten? In welchen Bereichen soll die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet werden? Nach welchen Kriterien wird bei einer Vielzahl an Projekten priorisiert, wohin die Mittel fließen? Wird sichergestellt, dass sämtliche Anträge aus den Bezirken in der Senatsverwaltung umgehend bearbeitet werden können? Welche Maßnahmen sind hier in den Jahren 2024 und 2025 geplant, um die Parkraumbewirtschaftung auszuweiten?

Welche Maßnahmen sind hier konkret geplant? Welche Maßnahmen sind von den Kürzungen des Ansatzes für Konzepte und Untersuchungen für Verkehrsberuhigung betroffen, welche bislang angedachten Vorhaben entfallen? Anhand welcher Kriterien wird entschieden, in welche Verkehrskonzepte und Begleituntersuchungen zu den Themen "Autoarme/Autofreie Kieze", "Verkehrsberuhigung" und "Innovative Mobilität" die Mittel fließen? Werden Projekte nicht mehr weiterverfolgt? Wenn ja, welche und aus welchen Gründen?

Welche Konsequenzen haben die Kürzungen des Ansatzes für das Mobilitätsmanagement für Schulen und Kitas bezüglich der Fertigstellung und Umfang des entsprechenden Konzeptes? r Kriterien wird entschieden, in welche Maßnahmen des Mobilitätsmanagements für Kitas und Schulen die Mittel fließen? Wie ist eine Reduzierung der Mittel damit vereinbar, dass die Schulwegsicherheit nach Koalitionsvertrag "besondere Priorität“ (S. 55) hat? In der Erläuterung (s. 284 unter 68569) findet sich als Erklärung der Übergang des Mobilitätsmanagements in die Regelaufgaben im Land Berlin. Wie hoch sind die Mittel für diese Regelaufgaben eingeplant und in welchem Titel werden diese ausgewiesen? Welcher Projektträger wird ab 2024 die Bezirke in der Umsetzung des MMSK unterstützen und wann startet der Projektträger mit dieser Aufgabe?

Temporäre Spielstraßen: Was rechtfertigt die starke Absenkung der Mittel für die Schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen Berlins, nämlich die Kinder trotz deutlichem Anstieg der in den letzten Jahren durchgeführten temporären Spielstraßen? Wie ist der Stand der Nutzung dieses Titels?

Oda Hassepaß (GRÜNE) greift auf, dass viele Teilansätze gekürzt würden. Bestehe weiterhin das Ziel, die Parkraumbewirtschaftung im S-Bahn-Ring flächendeckend einzuführen? Weshalb gebe es weniger Mittel für autoarme und verkehrsberuhigte Kieze? Das Mobilitätsmanagement für Schulen und Kitas sei gekürzt worden. Die Mittel für Schulwegsicherheit

würden reduziert. Der Ansatz für temporäre Spielstraßen sei gekürzt worden, obwohl dies gut angenommen worden und ein großer Erfolg gewesen sei.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) sagt einen schriftlichen Bericht zu. Es müsse sich – wie vorhin – nicht zwingend um Kürzungen handeln.

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, woher das Geld dann komme.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) antwortet, ihr Haus werde darstellen, ob es sich um Kürzungen handele oder nicht.

Hartmut Reupke (SenMVKU) merkt an, der Kiezbus Blankenburg sei keine Dienstleistung und hier falsch in den Plan aufgenommen worden. Der Kiezbus wäre ggf. im Rahmen der Abwicklung des Verkehrsvertrags vorzusehen.

Vorsitzender Lars Bocian hält fest, dass zur Frage Nr. 180 a ein schriftlicher Bericht folge und – nach Aufruf – die Fragen Nrn. 180 b und c ebenfalls schriftlich beantwortet werden sollten.

Titel 72016 – Verbesserung Infrastruktur Radverkehr –

Frage Nr. 181, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Welche Organisationseinheiten sind in der Lage, Anträge an externe Fördermittelgeber (z.B. Sonderprogramm „Stadt und Land“) zu stellen (bitte auflisten nach Bezirk)?

In welchem Umfang ist die Nutzung externer Fördermittel geplant (Summe in Euro)?

Oda Hassepaß (GRÜNE) bittet um mündliche Beantwortung. Wie werde sichergestellt, dass in den Bezirken Stellen zur Beantragung der Fördermittel vorhanden seien?

Hartmut Reupke (SenMVKU) berichtet, im zurückliegenden Jahr hätten 43 Mio. Euro bei „Stadt und Land“ zur Verfügung gestanden. Das Programm werde verstetigt. Dann stünden für Berlin 36 Mio. Euro zur Verfügung. Antragsberechtigt seien die Bezirke, die eine entsprechende Planung vorlegen müssten, die SenMVKU prüfe und weitergebe. Der Prüfvorgang beim Bundesverkehrsministerium sei hier relativ einfach und gehe relativ schnell. Die Förderperioden würden künftig deutlich länger sein, sodass man nicht mehr das Problem mit der Weitergabe der Kosten habe, wenn man dies in einem Jahr nicht schaffe.

Vorsitzender Lars Bocian erklärt, dass die Frage Nr. 181 damit erledigt sei und TOP 3 vertagt werde.

Punkt 4 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.