

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Kristin Brinker (AfD)**

vom 28. Juni 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Juli 2019)

zum Thema:

Gesamter Erhaltungs- und Erweiterungs-Investitionsbedarf im Öffentlichen Bereich Berlins und dessen Bedeutung für die einzelnen Ebenen der öffentlichen Finanzwirtschaft (gemäß dem Schalenkonzept) – „m. Verkehr“ – Teil 1

und **Antwort** vom 24. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Juli 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Dr. Kristin Brinker (AfD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20128
vom 28. Juni 2019**

**über Gesamter Erhaltungs- und Erweiterungs-Investitionsbedarf im Öffentlichen
Bereich Berlins und dessen Bedeutung für die einzelnen Ebenen der öffentlichen
Finanzwirtschaft (gemäß dem Schalenkonzept) – „m. Verkehr“ – Teil 1**

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Am 1. März 2017 kam es auf Bitte der AfD zur Besprechung des „Gesamte[n] Erhaltungs- und Erweiterungs-Investitionsbedarf im Öffentlichen Bereich Berlins und dessen Bedeutung für die einzelnen Ebenen der öffentlichen Finanzwirtschaft (gemäß dem Schalenkonzept)“.¹ Es ging darum, die Nachhaltigkeit und Angemessenheit des Haushalts sowie der Finanz- und Investitionsplanung bewerten zu können, denn „[u]m realistisch wünschenswerte Zukunftspfade, hinsichtlich des größten Wohls aller Berliner, herbeiführen zu können, brauchen wir eine vollumfängliche Bestandsaufnahme der gegenwärtigen Situation.“²

In Folge der Besprechung wurde auf Bitten der AfD und SPD vom Hauptausschuss der Berichtsauftrag „Gesamter Erhaltungs- und Erweiterungs-Investitionsbedarf im Öffentlichen Bereich Berlins und dessen Bedeutung für die einzelnen Ebenen der öffentlichen Finanzwirtschaft (gemäß dem Schalenkonzept)“ bis Ende August 2017 erteilt.³

Am 25.08.2017 bat SenFin mit folgender Begründung um Fristverlängerung bis 15.10.2017:

„Aufgrund des umfangreichen Zahlenwerkes des Investitionsprogrammes und der vorzunehmenden Analysen und Interpretationen, sowohl in retrograder und perspektivischer Hinsicht, differenziert nach Politikfeldern, bitte ich um Fristverlängerung für die Erstellung des Berichts bis zum 15.10.2017.“⁴

Mit RN 266 C⁵ und 266 B⁶ wurde dann zu Ende des Jahres geliefert.

Nun stehen die Haushaltsberatungen 2020/2021 an. Dazu stellen sich im Vorfeld zu den Fachausschussberatungen Folgefragen.

¹ RN 266, Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs, Gesamter Erhaltungs- und Erweiterungs-Investitionsbedarf im Öffentlichen Bereich Berlins und dessen Bedeutung für die einzelnen Ebenen der öffentlichen Finanzwirtschaft (gemäß dem Schalenkonzept) (auf Antrag der Fraktion der AfD); <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/h18-0266-v.pdf>

² Ebenda, Begründung des Besprechungspunktes.

³ S.12, Beschlussprotokoll, <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/protokoll/h18-004-bp.pdf>

⁴ RN 266 A, <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/h18-0266.A-v.pdf>

⁵ RN 266 C, <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/h18-0266.C-v.pdf>

⁶ RN 266 B, <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/h18-0266.B-v.pdf>

Frage 1:

Welche Investitionsgüter(gruppen) gibt es im Bereich Verkehr? Bzw. in was investiert die öffentliche Hand konkret im Bereich Verkehr?

Antwort zu 1:

Im Bereich Verkehr investiert das Land Berlin – in der Zuständigkeit der Hauptverwaltung (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz - Abteilung Verkehr, EPL 07/Kapitel 0730) – vor allem in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), indem es den Verkehrsunternehmen (Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Deutsche Bahn AG etc.) Zuwendungen für Investitionen (Hauptgruppe 8) gewährt. Ausschlaggebend hierfür sind die verkehrspolitischen Zielstellungen des Landes und der Bedarf der Verkehrsunternehmen. Hierzu zählen u.a. Neubauprojekte wie die Verlängerung der U5 vom Alexanderplatz zum Hauptbahnhof, die S21 Nordringanbindung – Potsdamer Platz, Straßenbahn-Neubaustrecken (bspw. In der Invalidenstraße) sowie Grundinstandsetzungen des U- und Straßenbahnnetzes und die Beschaffung von Schienenfahrzeugen. Einen Schwerpunkt der letzten Jahre bildet der barrierefreie Ausbau von U-Bahnhöfen. Des Weiteren ist in der Hauptgruppe 8 bzw. in der Hauptgruppe 7 derzeit der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Fokus.

Frage 2:

Welche Produkte im Sinne der KLR des Senats gibt es im Bereich Verkehr? Welche Durchschnittspreise haben sich die letzten zehn Jahre ergeben? Wie hoch waren die Infrastrukturkosten absolut und in Relation zu den Gesamtproduktkosten?

Antwort zu 2:

Investitionszuschüsse im Bereich Verkehr werden in der Kosten- und Leistungsrechnung als Transferleistungen außerhalb der erweiterten Teilkosten (Transfergruppe 4) gebucht. Die auf den Projekten ausgewiesenen Zahlungen der Transfergruppe 4 sind nicht Bestandteil der erweiterten Teilkosten. Sie werden nicht in der Anlagenbuchhaltung geführt und auch nicht bilanziell ausgewiesen. Aus diesem Grund sind dafür keine Durchschnittspreise zu ermitteln. Die Ausgaben für die jeweiligen Maßnahmen sind den Haushaltsplänen bzw. Berichten an den Hauptausschuss zu entnehmen.

Frage 3:

Wie haben sich parallel dazu die finanzstatistischen Investitionsausgaben sowie die tatsächlichen Mittelabflüsse für umgesetzte Investitionen entwickelt?

Frage 9:

Wie viel wurde in den letzten zehn Jahren in den Bereich Verkehr investiert? (Bitte Darstellung Plan- und Ist-Kosten und wie finanziert!)

Antwort zu 3 und zu 9:

Folgende Angaben liegen vor:

Hauptverwaltung: EPL 07/Kapitel 0730 (bis 2016 Kapitel 1270)

Haushalts-jahr	Ansätze Kapitel 0730 Hauptgruppe 7 und 8	Istausgaben Kapitel 0730 Hauptgruppe 7 und 8	davon Ansätze Kapitel 0730 Titel 89102 Investitionen ÖPNV	davon Istausgaben Kapitel 0730 Titel 89102 Investitionen ÖPNV	davon Ansätze Kapitel 0730 Titel 72016/89116 Radverkehr	davon Istausgaben Kapitel 0730 Titel 72016/89116 Radverkehr
2008	128.498.000 €	125.252.667 €	111.250.000 €	111.069.077 €	3.000.000 €	3.031.411 €
2009	135.695.000 €	130.277.873 €	118.500.000 €	116.306.041 €	3.000.000 €	3.186.364 €
2010	147.275.000 €	176.412.157 €	129.000.000 €	160.873.727 €	3.000.000 €	3.563.683 €
2011	179.300.000 €	191.269.538 €	161.000.000 €	179.460.390 €	3.000.000 €	2.240.433 €
2012	183.186.000 €	253.647.764 €	165.927.000 €	238.018.655 €	3.500.000 €	2.517.767 €
2013	208.679.000 €	221.180.657 €	192.184.000 €	203.179.721 €	3.500.000 €	2.893.814 €
2014	209.008.000 €	219.196.180 €	189.553.000 €	201.024.550 €	4.000.000 €	2.087.617 €
2015	211.798.000 €	241.779.964 €	191.603.000 €	229.672.665 €	4.000.000 €	3.626.654 €
2016	237.300.000 €	265.097.900 €	214.000.000,00	250.914.582 €	4.000.000 €	3.407.694 €
2017	249.925.000 €	225.064.942 €	221.000.000 €	211.976.100 €	7.290.000 €	1.740.888 €
2018	268.396.000 €	225.475.871 €	234.267.000 €	207.757.506 €	5.500.000 €	3.441.396 €

Frage 4:

Vorbemerkung der Abgeordneten:

In der Roten Nummer 266 C heißt es:

„Aussagen zum Sanierungsstau bzw. Investitionsbedarf sind neben dem Sektor Schule derzeit für die Bereiche Wissenschaft und Forschung/ Charité, eingeschränkt für den Tiefbau sowie für Justiz möglich. Entsprechende Hinweise finden sich unter den betreffenden Gliederungspunkten.“⁷

Sind die Erhaltungs- und Erweiterungs-Investitionsbedarfe im Bereich Verkehr mittlerweile bekannt?

Antwort zu 4:

Die Investitionsbedarfe bilden jeweils die Grundlage für die Anmeldungen zum Haushaltsplan und zum Investitionsprogramm. Dieses wird jährlich aufgestellt und bildet die Investitionstätigkeiten des laufenden Jahres und der folgenden vier Jahre ab.

Hinsichtlich der Bedarfe bspw. beim ÖPNV hat der Berliner Senat am 26.02.2019 den Nahverkehrsplan (NVP) für den Zeitraum 2019-23 beschlossen. Im NVP formuliert das Land Berlin seine Ziele und Anforderungen an die künftige Entwicklung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), u. a. mit Blick auf das Verkehrsangebot, die Qualität der Verkehre sowie die erforderliche Infrastruktur. Als Teil des Nahverkehrsplans sind gemäß § 28 Abs. 8 des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG) die Investitionsbedarfe für den öffentlichen Personennahverkehr im ÖPNV-Bedarfsplan beschrieben. Dieser umfasst die langfristigen Planungen für die Infrastrukturentwicklung im Zeitraum bis 2035. Der Betrachtungshorizont wurde vor dem Hintergrund der vom Land Berlin angestrebten Direktverga-

⁷ S.1f. <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/h18-0266.C-v.pdf>

be der Verkehrsleistungen von U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre an die Berliner Verkehrsbetriebe BVG gewählt. Der künftige Vertrag wird eine Laufzeit bis ins Jahr 2035 haben.

Die im ÖPNV-Bedarfsplan aufgeführten Maßnahmen umfassen:

- Den Bedarf für Erhaltungsinvestitionen zur Modernisierung der Anlagen im Straßenbahn- und U-Bahnnetz
- Die erforderlichen Neubaustrecken zur Umsetzung der im NVP definierten Angebotsstrategie des Landes Berlin
- Investitionen in die Barrierefreiheit zur Erfüllung der Vorgaben aus § 8 Personenbeförderungsgesetz
- Weitere für die Entwicklung des ÖPNV wesentliche Investitionsentscheidungen (z. B. Schienenfahrzeugbeschaffung, Infrastruktur für E-Busse)

Frage 5:

Wurden für den Bereich als Ganzem oder in Teilen Gebäudescan ähnlich dem Schulgebäudescan durchgeführt?

- a) Wenn nein, warum nicht?
- b) Wenn ja, mit welchem Ausgang? Welche Kostengruppen wurden berücksichtigt? Bzw. wurden wie beim Schulgebäudescan nicht alle Kostengruppen berücksichtigt?

Antwort zu 5:

Nein, es wurden keine Gebäudescan ähnlich dem Schulgebäudescan durchgeführt. Allerdings führt auch die BVG regelmäßige Begutachtungen ihrer Gleisanlagen und Tunnel durch.

Siehe auch Antwort auf Frage 6.

Frage 6:

Gab es andere Ermittlungen des Erhaltungs- und Erweiterungs-Investitionsbedarfe im Bereich Verkehr?

- a) Wenn ja, welche und mit welchem Ausgang? Welche Methodik wurde angewandt? Wurden/Werden hierbei alle Kostengruppen berücksichtigt? Von wem wurde dies durchgeführt?
- b) Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 6:

Ja. Die Aufnahme einer Maßnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan attestiert einen verkehrsplanerischen Bedarf aus Sicht der heutigen und/oder der prognostizierten ÖPNV-Nachfrage. Als Indikator zur Bewertung des Nachfragenutzens von Neubaustrecken wurde ein vereinfachter Nutzwert auf Basis der Ziele des MobG ermittelt. Der Bedarf an Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen von Bestandsinfrastruktur im Bereich Straßenbahn und U-Bahn wurde auf Grundlage des Infrastrukturmonitoring-Systems der BVG festgestellt.

Für sämtliche im ÖPNV-Bedarfsplan benannten Maßnahmen wurden die Realisierungskosten abgeschätzt. Sofern zum Zeitpunkt der Erarbeitung nicht bereits projektspezifische Kostenprognosen vorlagen, stellen die Realisierungskosten aus Erfahrungswerten abgeleitete Abschätzungen der Anschaffungs- und Herstellungskosten dar. Mithin stellt der Bedarfsplan in Bezug auf die ÖPNV-Infrastruktur die Grundlage für die langfristige Finanzplanung des Landes Berlin dar. Davon unabhängig können der Umsetzung der Maßnahmen technische, finanzielle oder planerisch noch zu identifizierende andere Hemmnisse entgegenstehen, die nicht Gegenstand der Beschlussfassung zum aktuellen Bedarfsplan

waren. Zudem trifft der ÖPNV-Bedarfsplan keine finanzierungswirksamen Festlegungen. Umgesetzt wird eine Maßnahme erst dann, wenn ihre Finanzierung auf Basis genauerer Kostenkalkulationen im Landeshaushalt abgebildet und ihre Wirtschaftlichkeit nachgewiesen ist.

Für den Radverkehr sind die Erhaltungs- und Erweiterungsbedarfe zu groß und zu schwer abzuschätzen, um sie vollständig erheben zu können. Es werden auf der Basis von Beschwerden von Nutzenden, Wünschen aus den Bezirksamtern bzw. Bezirksverordnetenversammlungen und der persönlichen Kenntnisse der beteiligten Mitarbeitenden der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie der sich aufgrund von anderen Tiefbauarbeiten (Leitungsarbeiten, ÖPNV-Maßnahmen, Fahrbahnsanierungen etc.) ergebenden Synergie-Gelegenheiten relativ kurzfristig die dringlichsten Maßnahmen in Angriff genommen (vgl. die Vorgaben von § 38 und 39 Mobilitätsgesetz, die häufig zu einer Erweiterung laufender Straßenbaumaßnahmen im Sinne einer besseren Einbindung in das Radverkehrsnetz führen).

Frage 7:

Welcher Gesamt-Erhaltungs- und Erweiterungsinvestitionsbedarf liegt im Bereich Verkehr schätzungsweise vor? Über welchen Zukunfts-Zeitraum erstreckt sich die Berechnung?

- a) Falls nicht bekannt, wann sie jemals bekannt?
- b) Falls niemals bekannt, warum nicht?

Antwort zu 7:

Siehe auch Antwort auf Frage 4.

Im Zeitraum 2019 bis 2023 ist ein Investitionsvolumen für die Maßnahmen der Hauptverwaltung (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung Verkehr, Kapitel 0730) in Höhe von ca. 1.784 Mio. EUR vorgesehen. Darüber hinaus werden im SIWANA Investitionen im Bereich Verkehr in Höhe von 277,6 Mio. € abgebildet.

Frage 8:

Welche Kennziffern zur Vergleichbarkeit der Erhaltungs- und Erweiterungsinvestitionstätigkeit zwischen den Bundesländern im Bereich Verkehr gibt es? Wie schneidet Berlin dabei ab?

Antwort zu 8:

Informationen zu einem Ländervergleich liegen nicht vor.

Frage 10:

Wie hat sich der Gesamtvermögensbestand im Bereich Verkehr in den letzten 20 Jahren insgesamt entwickelt? Wie hoch waren die Abschreibungen? Wie hoch waren die Investitionen?

Antwort zu 10:

Die Infrastruktur des Landes Berlin wird nicht bilanziert. Es erfolgten keine monetäre Bewertungen und keine Abschreibungen der Infrastruktur.

Frage 11:

In welchem Fachvermögen werden die Vermögensgegenstände, die durch Investitionen im Bereich Verkehr erstellt werden, gehalten?

- a) Zu welchem Bundes-, Landes- und/oder Bezirksressort gehören diese Vermögensgegenstände?
- b) Welche Institution, ggf. welche Unternehmen verwalten/betreiben diese Vermögensgegenstände? In wessen wirtschaftlichen Eigentum liegen diese, falls wirtschaftliche Nutzung und wirtschaftliches Eigentum auseinanderfallen?
- c) Bei wem liegt die Fachverantwortung für diese Vermögensgegenstände?
- d) In wessen (Vermögens-)Bilanz bzw. Vermögensrechnung werden sie gehalten bzw. verbucht? (Bitte Auflistung Höhe des Vermögen und wo verbucht und wie finanziert!)

Antwort zu 11 a) bis d):

Die Investitionen in den ÖPNV erfolgen als Zuwendungen an die Verkehrsunternehmen. Diese verwalten und bilanzieren ihre Infrastruktur – auch wenn sie sich wie bei der BVG streng genommen in der Gewährträgerschaft (Eigentum) des Landes Berlin befindet – selbständig.

Radverkehrsinvestitionen finden in aller Regel auf öffentlichem Straßenland oder in öffentlichen Grünanlagen statt; die sich überwiegend im Fachvermögen der bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter befinden.

Berlin, den 24.07.2019

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz