

Berliner Infrastruktur

Die Bundeshauptstadt Berlin steht aufgrund eines durch diverse Faktoren ausgelösten und fast zwei Dekaden währenden Mangels an Investitionen vor großen Herausforderungen im infrastrukturellen Bereich. Hinzu kommen die Aufgaben, welche das rasante wie anhaltende Wachstum auf allen Ebenen mit sich bringt und unter dem geflügelten Wort „wachsende Stadt“ subsumiert werden kann. Im politischen und medialen Raum werden bezüglich des Punktes Infrastruktur mit besonderer Aufmerksamkeit zwei Themen diskutiert. Die Wohninfrastruktur für die Bevölkerung sowie die Radverkehrsinfrastruktur und alle weiteren Aufgaben, die sich aus der Mobilitätswende ergeben.

Die Berliner Infrastruktur umfasst darüber hinaus den Komplex der „rohr- und leitungsgebundenen Infrastruktur“ und den in der Arbeit des infrest e.V. ebenfalls eingebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Bedeutung und Größenordnung der hier bereits in Umsetzung befindlichen Maßnahmen werden, unserer Einschätzung nach, noch nicht ausreichend betrachtet. Hier gibt es sowohl politisch als auch medial und insbesondere im konkreten Verwaltungshandeln auf Basis der politischen Vorgaben deutliche Potenziale.

Der gesamte Ausbau von Wohn- und Radverkehrsinfrastruktur hängt direkt an der Frage, ob die Ver- und Entsorgungsinfrastruktur mit entsprechendem Vorlauf bereitgestellt und instandgehalten werden kann. Diese Aufgaben sollen unmittelbar mit den strategischen Netzentwicklungen der Ver- und Entsorgungsunternehmen übereinander gebracht werden. So kann eine nachhaltige Infrastruktur im Zuge der wachsenden Stadt entstehen. Dabei müssen neben dem Wachstum auch bedeutende Investitionen nachgeholt werden.

Mit dem erwähnten konzentrierten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur kommt ein in der Bedeutung völlig neuer Akteur, welcher ebenfalls öffentliches Straßenland in Anspruch nehmen muss, hinzu. Die neu entstehende Radverkehrsinfrastruktur sollte mit geplanten oder notwendigen Tiefbaumaßnahmen frühzeitig koordiniert werden. Ansonsten besteht die Möglichkeit, dass neu geschaffene Radverkehrsinfrastruktur in Teilen aufgrund von Tiefbaumaßnahmen wieder beeinträchtigt wird. Darüber hinaus steht die Einführung des 5G-Mobilfunkstandards an, welche verbunden mit dem dringend benötigten Ausbau des Breitbandnetzes, eine weitere Aufgabenstellung für die Smarte City darstellt. Aktuell wird für das 5G-Netz mit einer Small-Cells Dichte von jeweils alle 200-400m gerechnet. Diese Small-Cells benötigen dann Anschluss an das Strom- und Glasfasernetz und eigene Genehmigungen. Dadurch entsteht bei den Behörden und der Wirtschaft weiterer Mehraufwand.

Als ein weiteres Beispiel kommen die Sanierungen und der Neubau von 10.000 Hausanschlüssen pro Jahr hinzu.

Gemeinsames Ziel ist es, die Herausforderungen erfolgreich zu meistern. Dafür empfehlen wir einen fortgesetzten Ausbau der Verwaltung, klarere Strukturen und Prozesse und eine schnellere Digitalisierung. Des Weiteren sollten auch gesetzliche Rahmenbedingungen in den genannten Bereichen geprüft und der Stellenwert von Infrastruktur auch politisch spürbarer hervorgehoben werden.

Die anbei liegende Liste mit Vorschlägen zu Reformen, Optimierungen und Neuerungen soll aus unserer Sicht der Beginn für ein Gesamtprojekt „Berliner Infrastruktur 2025“ sein. Die Einzelmaßnahmen könnten in einem kleineren handlungs- und entscheidungsfähigen Gremium auf Ebene der Senatskanzlei gebündelt behandelt werden.

Vorschläge zur Verbesserung und Vereinfachung der aktuellen Antragsverfahren und Erlaubniserteilung sowie Koordinierungsmaßnahmen in Berlin

Die Vorschläge sind von den größeren Infrastrukturbetreibern, den Kammern und Verbänden harmonisiert worden.

Berliner Straßengesetz (BerlStrG)

- Aufnahme einer Genehmigungsfiktion in das BerlStrG in Anlehnung an das Telekommunikationsgesetz mit Zustimmungsfiktion nach einer Eingangsbestätigung durch die Straßen- und Grünflächenämter (SGÄ). Dann automatische Zustimmung nach acht Kalenderwochen, wenn der Zeitraum für die mögliche Einvernehmensherstellung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abt. VI (SenUVK, Abt. VI) abgelaufen ist. Ein entsprechendes Vorgehen findet bereits operative Anwendung in einem SGA.
- Erhöhung der derzeit in den Ausführungsvorschriften zum BerlStrG festgelegten Grenzwerte (15m² Fläche oder 25m Grabenlänge) in Geh- und Radwegen sowie Fahrbahnen (5m²) des untergeordneten Straßennetzes für kleine Baumaßnahmen (z.B. Reparaturen oder Hausanschlüsse) nach § 12 Abs. 7 Satz 3 BerlStrG mittels einer Anzeigemeldung. Hier ist eine Verdoppelung der Parameter mit einer Aufgrabungsdauer von zwölf Werktagen eine Verbesserung.
- Erteilung von Dauergenehmigungen für kleine Maßnahmen, Wartung und Instandhaltungsmaßnahmen (bei der BVG handelt es sich bspw. um Auftragsschweißen, Schleifarbeiten, Weichenausspritzen u. a.). Gemeint sind Maßnahmen von wenigen Minuten bis ein oder zwei Stunden. Aktuell gibt es keine konkreten Regelungen. Die Ankündigung soll vor Beginn als Anzeigemeldung an die SGÄ medienbruchfrei übermittelt werden.
- Abkoppelung der Sondernutzung vom Prozess der Verkehrsführung. SenUVK Abt. VI wird ihrer neuen Rolle gerecht und die Leitungsbetriebe stimmen sich direkt mit SenUVK Abt. VI ab. Die Bezirksämter, Polizei, Feuerwehr usw. werden von Abteilung VI in den Prozess eingebunden. Das vereinfacht die Prozesse und macht die Bedeutung der neuen Abteilung VI SenUVK klar.
- Zertifizierungsverfahren „Ermächtigter Antragssteller“ für unbefristete verkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 Abs. 6 Straßenverkehrsordnung (StVO) im vereinfachten Verfahren*.
- Kommunikation im Zuge der Vorabstimmungen erhöhen.

Personal:

- Eine weitere qualifizierte Personalaufstockung in der Anordnungsbehörde. Bei SenUVK Abteilung VI nach dem in der Organisationsuntersuchung ermittelten Schlüssel. Hinzugekommene Aufgaben sollen im Personalschlüssel aufstockend Berücksichtigung finden. Darüber hinaus müssen Behörden wie die Planfeststellungsämter, die direkten oder indirekten Einfluss auf die Prozessabläufe haben, verstärkt werden.

- Eine weitere Personalaufstockung in den SGÄ Fachbereich Tiefbau sowie den unteren Straßenverkehrsbehörden und eine Analyse des tatsächlichen Personalbedarfs, welcher zur konstanten Bewältigung der Aufgaben im Rahmen der wachsenden Stadt notwendig ist. Gleichschaltung der Vergütungen in diesen Bereichen zu den Landesvergütungen und Betrachtung der Ausstattung der Standorte, Digitalisierung und deren Umstellungsbegleitung, Strukturen.
- Alternativ: Prüfung von positiven Effekten einer Zentralisierung der SGÄ Fachbereiche Tiefbau sowie der unteren Verkehrsbehörden für ganz Berlin oder in Regionen bspw. Nord, Süd.
- Entwicklung von dauerhaften gemeinsamen Programmen zwischen der Wirtschaft und Verwaltung im Bereich Ausbildung und Studium.
- Verstetigung der Studiengänge im Land Berlin bei Mangelberufen, um langfristig den notwendigen Personalbestand für die zuvor beschriebenen Aufgaben in den Verwaltungen zu sichern.
- Entwicklung eines gemeinsamen Außenauftritts der Infrastrukturakteure für das Land Berlin, respektive den Standort Berlin im Wettbewerb um Fachkräfte.

Strukturen und Abläufe:

- Einheitliche Dokumente, Anforderungen und Regelungen für den Prozess der Beantragung einer verkehrsrechtlichen Anordnung nach § 45 Abs. 6 Straßenverkehrsordnung.
- Mehr Transparenz bei der Erhebung von Verwaltungsgebühren anhand einer eindeutigen Aufschlüsselung in den Erlaubnissen, für was genau wie viel bezahlt wird.
- Einheitliche Arbeitsanweisungen und Anwendung der Anweisungen durch die Mitarbeitenden in den beschriebenen Verwaltungen im Rahmen der Verfahren zur Sondernutzung nach BerlStrG, der Zustimmung nach TKG und der verkehrsrechtlichen Anordnung nach § 45 StVO.

Digitalisierung und durchgehende Anwendung:

- Fertigstellung des elektronischen Rückkanals im Verfahren NELIDA über das Leitungsauskunftsportal der infrest, um einen vollständig medienbruchfreien Prozess zu schaffen. Im ersten Schritt für die Sondernutzung nach BerlStrG und der Zustimmung nach TKG im 1. Quartal 2020 sowie im Folgenden auch für das noch zu digitalisierende Verfahren nach § 45 StVO.
- Digitalisierung des Verfahrens nach § 45 Abs. 6 StVO zur Erlangung der verkehrsrechtlichen Anordnung und analog zur Sondernutzung dem NELIDA-Verfahren im Jahr 2020. Antragstellung der Infrastrukturbetreiber und Überstellung der Anordnung an diese über das Leitungsauskunftsportal der infrest mit SenUVK und den Straßenverkehrsbehörden in den Bezirken. Der 5G- und Breitbandausbau ist hier zu beachten.

- Digitalisierung und Einführung eines Verfahrens für kleine Baumaßnahmen und Maßnahmen mittels Anzeigemeldung im Jahr 2020. Antragstellung könnte schon heute aus dem Leitungsauskuftsportal in das VMS der SGÄ und SenUVK, Abt. VI übermittelt werden. Auf diesem Wege können auch Havarie- und Aufgrabemeldung zugestellt werden.
- Digitalisierung des § 39 Abs. 2 Mobilitätsgesetz. Örtliches Aushängen der Verkehrszeichenpläne durch Bereitstellung via App und Internet in der Novellierung des Mobilitätsgesetzes verankern.
- Beteiligung und Eintragung sämtlicher geplanter Baumaßnahmen der Berliner Verwaltungen in den Baustellenatlas (Bezirke, Abteilung V und Abteilung VI SenUVK sofern vorhanden) und Verzahnung mit dem Mobilitätsdatenmarktplatz (MDM) als Vorkoordinierung. Beteiligung an den strategischen Planungen in Berlin.
- Beteiligung weiterer Fachbehörden über das Leitungsauskuftsportal im Sinne des Onlinezugangsgesetzes (OZG). Dazu Abstimmungen mit der Senatsverwaltung für Inneres und Sport im Zusammenhang mit dem IT-Planungsrat.
- Aufzählung des Leitungsauskuftsportals bei Berlin.de als Fachverfahren.
- Digitalisierung der Abnahmeprozesse bei den Aufbrucharbeiten.

Politik:

- Stärkere Sensibilisierung der Berliner Verwaltung für das Thema Netzbau/Netzinstandhaltung durch die Politik, mit dem Ziel der Beförderung der Aufgaben und Klarstellung der imminenten Relevanz für die Entwicklung der wachsenden Stadt.
- Einberufung eines Gremiums zur Abstimmung von Prioritäten - „Taskforce“. Diese soll die wichtigsten kompakt Akteure zusammenführen und handlungsfähig sein, um eine effektive Abstimmung über konkrete Maßnahmen und ein gemeinsames Priorisieren zu ermöglichen.
- Beteiligung der Infrastrukturbetreiber und Verbände bei der finalen Festlegung der Organisationsplanung der Abteilung VI und zukünftigen Untersuchungen.
- Verstärkte Verzahnung mit dem Land Brandenburg als Empfehlung des „good practice“.
- Prüfung koordiniertes Vorgehen und Zusammenarbeit der Stadtstaaten Bremen und Berlin im Bereich digitales Baustellenmanagement.
- Prüfung einer Bundesratsinitiative zur Anpassung der StVO für die Vereinfachung von Vorschriften.

*Zertifizierungsverfahren an das Verfahren zum Ermächtigten Ausführer beim Zoll angelehnt