

Berlin, Januar 2024

## **Berliner Doppelhaushalt 2024 / 25 – Eine Kurzanalyse**

Ende 2023 hat das Berliner Abgeordnetenhaus den Doppelhaushalt für die Jahre 2024 und 2025 beschlossen. Aus Sicht des VDBG sind hierbei zwei Punkte besonders positiv herauszuheben: Die finanziellen Mittel für das Planfeststellungsverfahren der TVO sind gesichert. Bereits im November hatte die zuständige Verkehrsverwaltung mit der Übermittlung der entsprechenden Unterlagen an die Genehmigungsbehörde den ersten Schritt zur Realisierung dieser wichtigen Straße unternommen. Mit dem Bau der TVO zwischen der Straße an der Wuhlheide und der Märkischen Allee werden nicht nur Bürger vor allem auf der Köpenicker Straße nachhaltig von Staus und Lärm entlastet. Auch der Wirtschaftsverkehr wird davon profitieren und der Flughafen BER besser angebunden. Wenn der Bau einer Straße in Berlin Sinn und Priorität hat, dann die TVO.

Ein weiterer, im wahrsten Sinne des Wortes, Sonnenstrahl im Berliner Haushalt ist die finanzielle Ausstattung des Förderprogramms SolarPLUS. Damit werden aktuell die Anschaffung von Speichern in Verbindung mit einer PV-Anlage sowie von Balkonkraftwerken für Eigentümer und Mieter unterstützt. Darüber hat die Koalition aus CDU und SPD ein Fördermodell nach Thüringer Vorbild angekündigt. Dort wurde die Installation von PV-Anlagen mit 900 Euro je installiertem kW gefördert. In Berlin erhalten die Bürger beim Kauf eines Stromspeichers 300 Euro pro kWh. Damit ist das Thüringer Vorbild noch deutlich attraktiver. Bereits bei der Verabschiedung der Solarpflicht im Jahr 2021 hat der VDBG bei der Berliner Landespolitik für das Thüringer Modell geworben.

### **Mobilität und Bürgerbeteiligung**

Berlin investiert auch weiterhin in den Ausbau der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität. Da bei solchen Vorhaben nicht nur das liebe Geld, sondern auch verlässliche Kooperationspartner eine Rolle spielen, können sich die Gründung der Berliner Stadtwerke und der Kauf des Stromnetzes als hilfreich erweisen.

Täglich pendeln zehntausende Menschen zwischen Berlin und Brandenburg zur Arbeit. Park-and-Ride-Anlagen sind eine wichtige Einrichtung, um die Verkehrsträger Straße und Schiene zu kombinieren. Um die bestehenden Stationen zu sanieren und deren Attraktivität zu erhöhen, hat die Koalition insgesamt acht Millionen Euro zusätzlich zur Verfügung gestellt. Ein Teil kann den Bezirken zur auftragsweisen Bewirtschaftung übertragen werden.

Inwieweit dies angesichts der in allen Bereichen unter Personalmangel leidenden, überforderten Bezirksämter eine Erfolgsgeschichte wird, muss sich noch erweisen.

Gleiches gilt auch für das grundsätzlich begrüßenswerte Vorhaben, die Bürgerbeteiligung zu stärken. Bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Wohnen und Bauen, aber auch in fast allen Bezirken gibt es bereits Anlaufstellen für Bürgerbeteiligung oder befinden sich im Aufbau. Die Beteiligungsverfahren sind grundsätzlich vom Projektträger zu finanzieren, was in den meisten Fällen die öffentliche Hand oder in deren Besitz befindliche Unternehmen sind. Da Geld allein keine Straßen baut oder Menschen anhört, bleibt die gravierende Personalnot die größte Herausforderung für den Berliner Senat und die Bezirke.