

## 16. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 20. Juli 2009 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Juli 2009) und **Antwort**

#### Einsatz von EFRE-Mitteln für den Verkehr

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

Frage 1: Ist dem Senat bekannt, dass in der EFRE-Verordnung (EG) Nr. 1080/2006 im Rahmen des Ziels Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung in der Priorität Umwelt und Risikovermeidung die Förderung eines umweltverträglichen und nachhaltigen öffentlichen Personenverkehrs, insbesondere in städtischen Gebieten vorgesehen ist? Wenn ja, weshalb sind im Planungszeitraum 2007 - 2013 nur 0,14 % der geplanten EFRE-Mittel für die Förderung des umweltfreundlichen Nahverkehrs eingeplant, während andere Ziel 2 Gebiete wie Madrid 17 % der Mittel in den Bereich Energieressourcen und umweltfreundlichen Verkehr investieren?

Antwort zu 1: Dem Senat ist bekannt, dass in der EFRE-Verordnung 1080/2006 im Rahmen des Ziels Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung in der angegebenen Priorität die Förderung eines umweltverträglichen und nachhaltigen öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere in städtischen Gebieten, möglich ist. Die Verordnung sieht zahlreiche Einsatzmöglichkeiten für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in allen europäischen Regionen vor, die diese nach Bedarf und der spezifischen Stärken-Schwäche-Analyse bei der Erstellung des Operationellen Programms (OP) auswählen.

Die Prioritätensetzung des Berliner OP für den EFRE ist auf Grundlage einer Situationsanalyse der Stärken und Schwächen Berlins erfolgt und orientiert sich an den Zielen der "Berliner Gesamtstrategie für mehr Wachstum und Beschäftigung". Das Programm nimmt Bezug auf die makropolitischen Prioritäten der Gemeinschaft, die europäische Kohäsionspolitik mit den strategischen Leitlinien und das Nationale Reformprogramm zur Umsetzung der Lissabon-Strategie in Deutschland. Aus den strategischen Vorgaben ergab sich vor allem, dass die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Wirtschaft und damit die Unterstützung der Innovationsfähigkeit und -tätigkeit der Berliner Unternehmen einen hohen Stellenwert haben soll.

Neben den strategischen Zielen, die Innovations- und Anpassungsfähigkeit sowie die Produktivität der Kleinen und Mittleren Unternehmen (KMU) zu stärken, Wissen und Kreativität als Motor wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Entwicklung zu nutzen und durch gesellschaftliche Integration neue Potenziale zu erschließen, bildet die ökologische Entwicklung ebenfalls einen zentralen Schwerpunkt.

Um die Umweltbelastungen in Berlin zu reduzieren, ist insbesondere vorgesehen, die Sanierung von Umweltschäden zu unterstützen, umweltbedingte Risiken zu vermindern, die Entwicklung innovativer Umwelttechnologien zu fördern sowie den Einsatz von erneuerbaren Energien und die Steigerung von Energieeffizienz voranzutreiben. Damit sollen insbesondere Berliner KMU, aber auch Forschungseinrichtungen dabei unterstützt werden, ihre Wettbewerbssituation zu verbessern, Arbeitsplätze zu sichern und neue zu schaffen.

Darüber hinaus stellt die Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen eine Förderpriorität dar. Durch die Entwicklung und Erprobung "sauberer" Verkehrstechnologien, bessere Mobilitätsmanagementsysteme und den bevorzugten Einsatz umweltfreundlicher Verkehrsträger wird eine umweltverträglichere Gestaltung der Mobilität angestrebt. Die indikative Finanzplanung für das Operationelle Programm berücksichtigt die strategischen Schwerpunktsetzungen in der Mittelaufteilung und hatte daher - heruntergebrochen auf die entsprechende Teilmaßnahme des Umweltentlastungsprogramms - den entsprechenden Mittelansatz zur Folge.

Im Vergleich dazu wurden für die Region Madrid als Ziele für die dortige Prioritätsachse 2 „Energieressourcen und Verkehrsdienstleistungen (ca. 17,4 % des Gesamtinvestitionsumfanges) die Förderung der Erzeugung und des Einsatzes erneuerbarer Energien sowie die Verbesserung der Zugänglichkeit zu umweltfreundlichen Verkehrsdienstleistungen bestimmt. Im Rahmen dieser Prioritätsachse (und des angegebenen Mittelansatzes) ist die Kofinanzierung eines Projekts der Energiegewinnung durch Kraft-Wärmekopplung vorgesehen. Außerdem wird

ein Projekt zum Ausbau des U-Bahn-Netzes durchgeführt, um auf diese Weise die negativen Einflüsse, die aus der Überlastung des Straßenverkehrsnetzes in Madrid her rühren, zu verringern.

Bezogen auf das Berliner Zielgebiet setzt die Nutzung von EFRE-Mitteln voraus, dass das Land Berlin Komplementärmittel aus dem Landeshaushalt finanziert. Diese sind relativ hoch und betragen mindestens 50 %, da der EFRE-Anteil auf maximal 50 % der Projektkosten begrenzt ist. Alternativ zum EFRE stehen dem Land Berlin zur Finanzierung und Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) Finanzhilfen des Bundes zur Verfügung, bei denen das Land Berlin keinen Komplementäranteil aufbringen muss (Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und nach dem Regionalisierungsgesetz). Daher finanziert das Land Berlin bisher Maßnahmen im ÖPNV über die Finanzhilfen des Bundes.

Frage 2: Wie erklärt der Senat, dass bis 31.12.2008 erst 0,7 % der geplanten Mittel der Prioritätsachse 4 Umwelt ausgegeben wurden?

Antwort zu 2: Von den für Prioritätsachse 4 des Operationellen Programms (OP) vorgesehenen 80,402 Mio. € konnten bis Ende 2008 lediglich 60.172,85 € (= 0,07 %) ausgegeben werden. Der geringe Auszahlungsstand beim Umweltentlastungsprogramm II (UEP II) ist Folge des späten Programmstarts und der Überlappung mit der Förderperiode 2000 bis 2006. Mit der Umsetzung des Programms konnte erst weit nach Beginn der Förderperiode begonnen werden, weil das OP erst im November 2007 genehmigt worden ist und das anschließende Beihilfegenehmigungsverfahren bis Juli 2008 gedauert hat. Zu Verzögerungen ist es dann unter anderem durch die Abstimmung eines Finanzierungsverfahrens bei Begünstigten innerhalb der Berliner Verwaltung und durch die Entwicklung eines fundierten Auswahlverfahrens zur Bewältigung der großen Nachfrage im Bereich der energetischen Gebäudesanierung gekommen. Es ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass die meisten Projekte, die aus dem UEP II gefördert werden, einen längeren Vorlauf benötigen, bevor tatsächlich Ausgaben getätigt werden (insbesondere bei Maßnahmen an Gebäuden). Denn nach Erhalt der Bewilligung muss zunächst die Planung konkretisiert und eine ordnungsgemäße Vergabe der Aufträge durchgeführt werden. Aufgrund der zahlreichen inzwischen erteilten Bewilligungen ist sichergestellt, dass sich der Auszahlungsstand zum Jahresende 2009 erheblich verbessern wird.

Frage 3: In welcher Höhe hat das Land Berlin in der Förderperiode 2000 - 2006 Mittel aus dem Europäischen Regionalfonds (ERDF) für Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr oder in Unterhaltungsmaßnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs verwandt und wie viel Geld hat die EU insgesamt zur Verfügung gestellt? Welche Projekte und welche sonstigen Maßnahmen wurden damit finanziert (bitte Maßnahmen und Projekte detailliert auflisten und nach Ziel 1 und Ziel 2 Gebiet aufschlüsseln)?

Antwort zu 3: In der Förderperiode 2000 bis 2006 standen für das Ziel 1-Übergangsbereich, das Ziel 2-Gebiet sowie das Ziel 2-Übergangsbereich ERDF-Mittel in Höhe von rd. 763 Mio. € zur Verfügung. Das Land hat in der Förderperiode 2000 bis 2006 keine Projekte gefördert, die Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr oder in Unterhaltungsmaßnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs zum Ziel hatten.

Frage 4: In welcher Höhe hat das Land Berlin in der Förderperiode 2000 - 2006 Mittel aus dem Europäischen Regionalfonds (ERDF) für Investitionen in den Straßenbau verwandt? Welche Straßenbaumaßnahmen wurden damit finanziert (bitte Maßnahmen und Projekte detailliert und nach Ziel 1 und Ziel 2 Gebiet aufgeschlüsselt auflisten)?

Antwort zu 4: Im Rahmen der Förderperiode 2000 bis 2006 wurden lediglich im Ziel 1-Gebiet Projekte der Verkehrsinfrastruktur gefördert. Hierzu gehören folgende Projekte:

- a) Die Erschließung und Anbindung des Wirtschaftsraumes Süd-Ost an das überregionale Verkehrsnetz. Damit wurde nicht zuletzt ein wesentlicher Beitrag zur Erschließung des Wissenschafts- und Wirtschaftszentrums Berlin-Adlershof geleistet. Im Rahmen der Gesamtmaßnahme wurden die bauvorbereitenden Planungen für das Straßenvorhaben „Straße am Flugplatz“ gefördert. Hier kamen ERDF-Mittel in Höhe von rd. 0,25 Mio. € zum Einsatz. Das Bauprojekt selbst wurde aus Bundes- und Landesmitteln durch die „Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ gefördert.
- b) Die Förderung des Neubaus von Abschnitten der Tangentialen Verbindung Ost (TVO) zwischen den Straßen „An der Wuhlheide“ und „Glienicker Weg“. Es kamen ERDF-Mittel in Höhe von rd. 33,24 Mio. € zum Einsatz. Hierdurch wurden die bis dahin von starkem Durchgangsverkehr geprägten Wohngebiete in der südlichen Altstadt, in der Köllnischen Vorstadt und insbesondere in Adlershof nachhaltig entlastet.

Frage 5: In welcher Höhe hat das Land Berlin in der Förderperiode 2000 - 2006 Mittel aus dem INTERREG III für den öffentlichen Verkehr verwandt? Welche Projekte und Maßnahmen wurden damit finanziert (bitte detailliert mit Finanzierung auflisten)?

Antwort zu 5: INTERREG wurde von der Europäischen Kommission mit dem Ziel aufgelegt, den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in der EU und eine harmonische und ausgewogene Entwicklung des europäischen Raumes zu stärken. Als Gemeinschaftsinitiative für die Zusammenarbeit zwischen den Regionen der EU umfasste INTERREG III im Zeitraum 2000-2006 drei Ausrichtungen (A: grenzübergreifende Zusammenarbeit, B: transnationale Zusammenarbeit und C: interregionale Zusammenarbeit).

Das Land Berlin konnte sich demzufolge lediglich an den B- und C-Ausrichtungen beteiligen. Im Kern der B- und C-Programme stand die raumordnerische Zusammenarbeit transnationaler/ interregionaler Projektkonsortien, die sich über nationale Grenzen hinweg dem Erfahrungsaustausch, dem Best-Practice-Transfer sowie der Entwicklung gemeinsamer Strategien und Instrumente innerhalb der Politikfelder Innovation, Anbindung, Umwelt und Wettbewerbsfähigkeit widmen. In der Regel setzten die Programme hierbei eine Partnerschaft von öffentlichen Institutionen aus mindestens drei EU-Staaten voraus.

Das Land Berlin hat das INTERREG III B-Programm genutzt, um Lösungen für die Verbesserung der Fernreichbarkeit im Berliner Eisenbahnverkehr zu entwickeln. Im Mittelpunkt standen die Probleme des Bahnverkehrs nach Osteuropa. Das Land Berlin hat sich in der letzten Förderperiode an zwei Projekten beteiligt:

- „Rail Baltica“ mit einem Berliner Anteil von 100.000 €
- „Via Regia“ mit einem Berliner Anteil von 30.000 €

Mit beiden Projekten wurde die Arbeit des Runden Tisches Bahnverkehr der „Oder-Partnerschaft“ unterstützt. Es wurde z.B. die Konzeption des Berlin-Gorzów-Tickets entwickelt und mit einem Moderationsprozess aller Akteure erfolgreich umgesetzt. Mit „Via Regia“ wurde eine Expertise zu den Verbesserungsmöglichkeiten im Bahnverkehr Berlin - Breslau erarbeitet. Durch beide Programme konnte auch durch Koordination der deutschen und polnischen Fahrpläne das Bahnangebot von Berlin in seine benachbarten polnische Großstädte verbessert werden.

Frage 6: In welcher Höhe hat das Land Berlin in der Förderperiode 2000 - 2006 Mittel aus dem INTERREG III für Maßnahmen des Straßenbaus verwandt und wie viel Geld stand insgesamt zur Verfügung? Welche Projekte und Maßnahmen wurden damit finanziert (bitte detailliert mit Finanzierung auflisten)?

Antwort zu 6: In der Förderperiode 2000 - 2006 hat das Land Berlin keine Mittel aus dem INTERREG III für Maßnahmen des Straßenbaus verwandt und es standen auch keine Mittel dafür zur Verfügung.

Frage 7: In welcher Höhe wurden Projektmittel aus der EFRE-Förderperiode 2007 - 2013 bisher für Projekte des öffentlichen Verkehrs gebunden und wie viel Geld hat die EU insgesamt für diese Förderperiode zur Verfügung gestellt? Wie erklärt der Senat, dass laut Jahresbericht von 2008 bisher keinerlei Mittel für den öffentlichen Verkehr ausgegeben oder gebunden wurden, obwohl in der Prioritätsachse 4 sowohl Sauberer Verkehr als auch Umwelt-, Verkehrs-, und Mobilitätsmanagementsysteme als Förderprioritäten benannt werden?

Antwort zu 7: In der indikativen Finanzplanung sind für die Förderperiode 2007 bis 2013 1.000.000 € EFRE-Mittel für die Förderung des umweltfreundlichen Nahverkehrs vorgesehen. Sie sieht darüber hinaus insgesamt 500.000 € EFRE-Mittel für den Bereich "Intelligente Beförderungssysteme" vor. In der Förderperiode 2007 bis 2013 erhält Berlin insgesamt 875.589.810 € für die Umsetzung des Operationellen Programms des Landes für den EFRE.

Im Rahmen des Umweltentlastungsprogramms II (UEP II) - Prioritätsachse 4 des Berliner OP - ist als Förderschwerpunkt 6 die Förderung von Projekten zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen vorgesehen. Dabei kann es sich um Mobilitätsmanagement- und Verkehrssteuerungssysteme handeln (Förderschwerpunkt 6.1) oder aber um Investitionen zur Verminderung von Lärm und/oder Luftbelastungen (Förderschwerpunkt 6.2). Im Förderschwerpunkt 6.2 wurde im April 2009 ein Verkehrsprojekt bewilligt, für das EFRE-Mittel im Umfang von rund 60.000 € gebunden wurden. Es handelt sich um ein Pilotprojekt, bei dem vier Beispielstrecken auf Grundlage des Lärmaktionsplans zunächst provisorisch umgestaltet werden, um die Verkehrsabläufe lärmarm und umweltverträglich zu gestalten. Investitionen in den Straßenbau sowie der Erwerb von Fahrzeugen und anderen Beförderungsmitteln werden aus dem UEP II nicht gefördert.

Frage 8: In welcher Höhe wurden Projektmittel aus der EFRE-Förderperiode 2007 - 2013 bisher für Projekte des Straßenbaus gebunden? Wie erklärt der Senat, dass laut Jahresbericht 2008 für Land und Gemeindestraßen 4.349.882,56 Euro ausgegeben wurden, obwohl im gesamten Förderzeitraum 2007 - 2013 nur 3.000.000 Euro eingeplant waren?

Antwort zu 8: Die Aufteilung der Mittel im Operationellen Programm nach Codes ist eine indikative Planung. Abweichungen können innerhalb der Förderperiode von 7 Jahren auftreten. Innerhalb einer Prioritätsachse können im Laufe einer Förderperiode die Mittel umgeschichtet werden, ohne dass eine Änderung des Operationellen Programms notwendig ist. Die Änderungen müssen den Zielsetzungen der Auswahlkriterien entsprechen, die vom Berliner Begleitausschuss geprüft und gebilligt werden. Die indikative Finanzplanung wurde dieses Jahr angepasst und sieht aktuell 5.000.000 € für den Bereich "Land- und Gemeindestraßen" vor.

Der Jahresplan 2008 gibt die Ausgaben kumulativ wieder. In den Jahren 2007 und 2008 wurden in der EFRE-Förderperiode 2007 - 2013 insgesamt 11.727.881 € EFRE-Mittel für vier Projekte im Bereich "Land- und Gemeindestraßen" gebunden (siehe Tabelle).

Projekt-Titel	MiBi EFRE (in €)
Straßenneubau am Gewerbestandort Siemens-/Quitowstr. (Block 9)	2.653.381
Ausbau/Umbau der Freiheit (2. BA) von Klärwerkstraße bis SpandauerDamm	946.000
Erschließungsstr. im Gewerbegebiet Naumannstr.	2.420.000
Ausbau /Umbau des Kirchhainer Damms von Goltzstraße bis Stadtgrenze in Berlin-Lichtenrade	5.708.500

Frage 9: In welcher Höhe wurden durch das Land Berlin Mittel aus dem INTERREG IV für den öffentlichen Verkehr gebunden? In welcher Höhe wurden durch das Land Berlin Mittel aus dem INTERREG IV für den Straßenbau gebunden?

Antwort zu 9: Als Gemeinschaftsinitiative für die Zusammenarbeit zwischen den Regionen der EU umfasst INTERREG IV im Zeitraum 2007 - 2013 ebenfalls wie INTERREG III drei Ausrichtungen (A: grenzübergreifende Zusammenarbeit, B: transnationale Zusammenarbeit und C: interregionale Zusammenarbeit). Das Land Berlin kann sich demzufolge lediglich an den B- und C-Ausrichtungen beteiligen. Im Kern der B- und C-Programme steht die raumordnerische Zusammenarbeit transnationaler/ interregionaler Projektkonsortien, die sich über nationale Grenzen hinweg dem Erfahrungsaustausch, dem Best-Practice-Transfer sowie der Entwicklung gemeinsamer Strategien und Instrumente innerhalb der Politikfelder Innovation, Anbindung, Umwelt und Wettbewerbsfähigkeit widmen. In der Regel setzen die Programme hierbei eine Partnerschaft von öffentlichen Institutionen aus mindestens drei EU-Staaten voraus. Zwar sehen die Programme neben der Zusammenarbeit auf strategischer Ebene auch die praktische Umsetzung erster Pilotprojekte vor, Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur bzw. in den Straßenbau werden aufgrund der begrenzten Budgets und des transnationalen bzw. interregionalen Charakters der Projekte im Gegensatz zur Ausrichtung A jedoch nicht finanziert.

In welchem Umfang das Land Berlin bis zum Jahr 2013 in der Lage sein wird, Mittel aus den genannten INTERREG-Programmen für die europaweite Zusammenarbeit im Verkehrsbereich zu akquirieren, ist derzeit nicht abschätzbar. Generell gilt jedoch, dass die Entwicklung und Erarbeitung erfolgreicher Projektkonzepte einen Vorlauf von ein bis zwei Jahren benötigt.

Viele Projekte (wie z.B. Rail Baltica Plus) befinden sich noch in der Antragsphase. Es ist noch nicht entschieden, ob und inwieweit der Bund oder andere Partner der Region sich an den Komplementäranteilen von Berlin beteiligen werden. Bisher wurden vier INTERREG IV - Projekte von der EU bewilligt (s. Antwort zu Frage 10).

Frage 10: Welche Projekte des öffentlichen Verkehrs wurden seit 2007 aus den EFRE-Mitteln der Förderperiode 2007 - 2013 und INTERREG IV Mitteln finanziert und wie viel Geld steht insgesamt zur Verfügung (bitte detailliert mit Finanzierung auflisten)?

Antwort zu 10: In Bezug auf die EFRE-Mittel wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

Innerhalb INTERREG IV (Förderperiode 2007 - 2013) wurden bisher folgende vier Projekte mit Bezug zum öffentlichen Verkehr unter Beteiligung des Landes Berlin erfolgreich akquiriert:

- Das EU Projekt „Via Regia Plus“ dient der Erarbeitung von Lösungen zur Verbesserung des Bahnverkehrs von Berlin in Richtung Breslau und Südostpolen. Für Berliner Projekte stehen 180.000 € zur Verfügung.
- Das INTERREG IV Projekt CAPRICE dient dem „Best Practice Transfer“ bzw. Erfahrungstransfer bei der Entwicklung von Verkehrsverbänden und wird vom Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) als Lead Partner gesteuert und finanziert. Das Land Berlin nimmt nur beratend an dem Projekt teil. Das Projekt hat ein Budget von 1,1 Mio. € das sich auf die teilnehmenden Partner VBB; Warschau, Paris, Vilnius und Bukarest aufgeteilt.
- Bewilligt wurden außerdem die EU Projekte SoNoRA und SCANDRIA. Diese Projekte werden von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung (GL) gesteuert und finanziert. Hier geht es vorrangig um raumordnerische Fragen wie z.B. die Entwicklung einer neuen Nord-Süd-Achse zwischen der Ostsee und Adria. Das Land Berlin arbeitet an diesem Projekt mit und wird Arbeitspakete steuern, in denen es um die Verbesserung der Fernerreichbarkeit und der Qualität des öffentlichen Verkehrs in Richtung Skandinavien sowie in Richtung Prag und Wien geht. Der GL steht für SoNoRa ein Budget von 276.000 € und für SCANDRIA 400.000 € zur Verfügung, aus denen auch die Berliner Arbeitspakete finanziert werden.

Alle vier Projekte sind erst unlängst von der EU-Kommission bewilligt worden, so dass derzeit noch keine relevanten Mittelabflüsse zu verzeichnen sind.

Frage 11: Welche Straßenbaumaßnahmen wurden seit 2007 aus den EFRE-Mitteln der Förderperiode 2007 - 2013 und INTERREG IV-Mitteln finanziert (bitte detailliert mit Finanzierung auflisten)?

Antwort zu 11: In Bezug auf die EFRE-Mittel wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen. Aus INTERREG IV - Mitteln wurden seit 2007 keine Straßenbaumaßnahmen finanziert.

Frage 12: In welcher Höhe sind durch den EFRE finanzierte Investitionen in den öffentlichen Verkehr bis Ende der Förderperiode 2007 - 2013 geplant und welche Projekte sollen damit konkret finanziert werden?

Antwort zu 12: Eine Finanzierung von Investitionen in den öffentlichen Verkehr ist derzeit nicht vorgesehen, da alternative Finanzierungsprogramme zur Verfügung stehen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Frage 13: In welcher Höhe sind durch den EFRE finanzierte Investitionen in den Straßenbau bis Ende der Förderperiode 2007 - 2013 geplant und welche Projekte sollen damit konkret finanziert werden?

Antwort zu 13: Es ist weiterhin geplant, EFRE-Mittel zur Finanzierung von Straßenbaumaßnahmen im Osten und Südosten von Berlin (z.B. im Raum Köpenick) einzusetzen, von denen positive wirtschaftliche Impulse und Umweltentlastungseffekte zu erwarten sind. Konkrete Maßnahmen werden derzeit im Rahmen der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr untersucht.

Frage 14: Welche Rolle spielt der STEP Verkehr bei der Auswahl der einzelnen Maßnahmen?

Antwort zu 14: Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr ist das strategische Instrument für die Verkehrsentwicklungsplanung des Landes Berlin und spielt eine übergeordnete Rolle bei der Beurteilung von Investitionen in den öffentlichen Verkehr sowie in den Straßenbau.

Berlin, den 01. September 2009

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Septemb. 2009)