

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Thomas Seerig (FDP)

vom 22. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Januar 2019)

zum Thema:

Mit Sicherheit nicht inklusive

und **Antwort** vom 06. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Feb. 2019)

Herrn Abgeordneten Thomas Seerig (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17590
vom 22. Januar 2019
über Mit Sicherheit nicht inklusive

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

Vorbemerkung: Gemäß Bezirksbehindertenbeauftragtem war die Zugangssituation zum Weihnachtsmarkt an der Gedächtniskirche wie folgt gekennzeichnet: Blinde können die Situation mit der breiten Rampe über den Gehweg nicht deuten. Personen mit Gleichgewichtsstörungen können das Gelände nicht sinnvoll nutzen. Für Rollstuhlnutzer ist die Steigung zu steil und oben ist kein Podest vorhanden.

1. Welche Vertreterinnen und Vertreter der Menschen mit Behinderung; wie z.B. Frau Braunert-Rümenapf, ABSV, DGM u.ä., waren im Vorfeld an der Planung des Weihnachtsmarktes 2018 am Breitscheidplatz beteiligt und in welcher Form?

Zu 1.:

Bei den eingerichteten temporären Sperren am Weihnachtsmarkt 2018 am Breitscheidplatz handelte es sich um ein Pilotprojekt der Projektgruppe „Schutz öffentlicher Räume in Berlin“ unter der Leitung der Senatsverwaltung für Inneres und Sport und mit Vertreterinnen und Vertretern der Polizei Berlin, der Berliner Feuerwehr, der Bezirke Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf und den Senatsverwaltungen für Finanzen, für Stadtentwicklung und Wohnen sowie für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz als weitere Mitglieder.

Nach dem Terroranschlag am 19.12.2016 auf dem Breitscheidplatz sowie anderen Überfahrtaten wie in Nizza, London, Stockholm, Barcelona oder Münster mit hohen Opferzahlen wurde die Projektgruppe gegründet, um zu untersuchen, in welchem Umfang und auf welche Art und Weise öffentliche Räume in Berlin vor Überfahrtaten mit Kraftfahrzeugen wirkungsvoll geschützt werden können.

Die Barrierefreiheit ist Bestandteil des Entwurfs der Leitlinien der Projektgruppe. Durch die Projektgruppe gab es für das Pilotprojekt keine direkte Beteiligung von Personen im Sinne der Fragestellung.

2. Wenn eine Beteiligung nicht erfolgt sein sollte, wie meinte der Senat die berechtigten Anliegen der Menschen mit Behinderung angemessen zu berücksichtigen?

Zu 2.:

Im Auftrag der Projektgruppe wurde für das Pilotprojekt ein Zufahrtsschutzkonzept erarbeitet. Das Zufahrtsschutzkonzept wurde gemäß der international anerkannten Regel der Technik in Form der einschlägigen Richtlinie ISO/IWA 14 erstellt. Der zweite Teil der Richtlinie, die ISO/IWA 14-2, legt den umfangreichen Prozess der Aufgabenbeurteilung und Anwendung von Zufahrtsschutzmaßnahmen fest. Die Berücksichtigung von Belangen behinderter Personen ist Teil der Norm.

Im Ergebnis wurden beispielsweise zertifizierte mobile Schwerlast-Poller des Fabrikats „truckBloc“ an den Zugangsbereichen eingesetzt. Die lichte Weite zwischen den Pollern beträgt gemäß Hersteller und in Übereinstimmung mit internationalen Normen 1,20 m. Die Rampen sind barrierefrei. Neben den Pollern befanden sich mindestens ca. 1,20 m breite ebenerdige Durchlässe. Aufgrund der lichten Weiten auf und neben den Polleranlagen war ein barrierefreies Passieren für behinderte und andere in ihrer Beweglichkeit eingeschränkte Personen, insbesondere mit handelsüblichen Rollstühlen, rund um den Breitscheidplatz möglich und wurde auch beobachtet. Dies galt vor allem für die Zuwegungen mit Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr.

Belange von Menschen mit Behinderungen wurden somit durch die Projektgruppe berücksichtigt.

3. Welche Konsequenzen wird der Senat aus der Kritik durch den Bezirksbeauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderung und zahlreicher Betroffener an der Zugangssituation zum Weihnachtsmarkt am Breitscheidplatz für 2019 ziehen, d.h. was wird sich verbessern und werden künftig Experten für barrierefreie Gestaltung frühzeitig einbezogen?

Zu 3.:

Die Kritik des Bezirksbeauftragten von Charlottenburg-Wilmersdorf für Belange von Menschen mit Behinderungen, Herrn Jürgen Friedrich, und der Betroffenen der Zugangssituation zum Weihnachtsmarkt wird aufgenommen und in der andauernden Auswertung des Pilotprojekts um den Weihnachtsmarkt 2018 am Breitscheidplatz und weiteren Planung der Projektgruppe „Schutz öffentlicher Räume“ berücksichtigt. Durch die Projektgruppe wird ein dauerhafter Schutz des Breitscheidplatzes mit baulichen Sicherheitselementen angestrebt. Ein entsprechendes Zufahrtsschutzkonzept befindet sich derzeit in Bearbeitung. Mit der Einrichtung eines solchen dauerhaften Schutzes würde die erneute Einrichtung eines temporären Schutzes in Form der im Pilotprojekt eingesetzten Sperren in 2018 hinfällig. Nach Vorlage des Zufahrtsschutzkonzepts für den dauerhaften Schutz des Breitscheidplatzes wird dieses zunächst durch die Projektgruppe bewertet. Die Arbeitsgruppe „Menschen mit Behinderungen“ der Senatsverwaltung für Inneres und Sport wird in die Erörterungen einbezogen. Sollte sich darüber hinaus die Erforderlichkeit einer Beteiligung weiterer Stellen ergeben, werden diese in die Prüfung ebenfalls einbezogen, um die Belange der Menschen mit Behinderung angemessen zu berücksichtigen.

Berlin, den 06. Februar 2019

In Vertretung

Torsten Akmann
Senatsverwaltung für Inneres und Sport

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Seerig (FDP)**

vom 22. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Januar 2019)

zum Thema:

Sonderfahrdienst – Teil 3

und **Antwort** vom 04. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Feb. 2019)

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales

Herrn Abgeordneten Thomas Seerig (FDP)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17591
vom 22. Januar 2019
über
Sonderfahrdienst – Teil 3

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

1. Wie erklärt sich der Senat die Tatsache, dass über 30.000 Berlinerinnen und Berliner die gesundheitlichen Voraussetzungen zur Nutzung des Sonderfahrdienstes (SFD) nur 20.000 die notwendige Magnetkarte besitzt, also nur Zweidrittel?

Zu 1.: Eine Diskrepanz in Höhe von rd. 10.000 Personen zwischen der Anzahl von Menschen mit Behinderungen mit der Berechtigung zur Nutzung des besonderen Fahrdienstes aufgrund der Erfüllung entsprechender Kriterien und der Anzahl derer aus dieser Gruppe, die im Besitz einer für die konkrete Nutzung des Fahrdienstes erforderlichen Magnetkarte sind, ist nachweislich mindestens seit dem Jahre 2010 in dieser Größenordnung konstant gegeben, ist daher auch bisher nicht als ungewöhnlich anzusehen.

2. Hält der Senat es für wünschenswert, dass mehr berechtigte Personen tatsächlich des SFD nutzen können, um ihre Teilhabe umzusetzen? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, wie will er dies erreichen?

Zu 2.: Grundsätzlich ist es aus Sicht des Senats wünschenswert, wenn mobilitätseingeschränkte Menschen im Wesentlichen durch Angebote eines barrierefreien ÖPNV am sozialen Leben teilhaben können. Der besondere Fahrdienst für Menschen mit Behinderungen bleibt dennoch auch weiterhin ein Angebot des Landes Berlin, auf das Menschen mit Behinderungen - bei Vorliegen der notwendigen Voraussetzungen zur Berechtigung für die Nutzung des Fahrdienstes - im Sinne eines Nachteilsausgleichs zugreifen können.

3. Wie viele regelmäßige Nutzerinnen und Nutzer des SFD gibt es?

4. Wenn die Nutzeranzahl nur noch bei rund 2.500 liegt, während sie noch vor gut drei Jahren bei 7.500 Nutzern lag, worauf führt der Senat dies zurück?

Zu 3. und 4.: Die durchschnittliche Anzahl der monatlichen Nutzerinnen und Nutzer des besonderen Fahrdienstes stellte sich in den vergangenen drei Jahren wie folgt dar:

Im Jahr 2016 gab es durchschnittlich 2.660 Nutzerinnen und Nutzer.

Im Jahr 2017 gab es durchschnittlich 2.568 Nutzerinnen und Nutzer.

Im Jahr 2018 gab es durchschnittlich 2.503 Nutzerinnen und Nutzer.

Eine – wie in der Frage 4 dargestellte - Entwicklung der Nutzerzahlen kann demnach nicht bestätigt werden.

5. Hält der Senat die Tendenz, dass weniger als 10% der Berechtigten den SFD tatsächlich nutzen, für eine gute Entwicklung?

6. Wenn nein, was wird er unternehmen, um den SFD wieder in der Praxis attraktiver zu machen?

Zu 5. und 6.: In den vergangenen 8 Jahren ist die Anzahl der Menschen, die berechtigt sind, den besonderen Fahrdienst zu nutzen, auf einem gleichbleibenden Niveau von ca. 30.000 bis 31.000 Menschen geblieben. In diesem Zeitraum blieb auch die Anzahl der Menschen, die im Besitz einer Magnetkarte waren - die Voraussetzung für die Nutzung des Fahrdienstes ist - auf einem gleichbleibenden Niveau von ca. 19.000 Menschen. Zur durchschnittlichen Anzahl der monatlichen Nutzerinnen und Nutzer des besonderen Fahrdienstes siehe die Antwort zu 3. und 4..

Der Senat betrachtet die rückläufige Entwicklung der Nutzerzahlen und insbesondere die der in Anspruch genommenen Fahrten mit dem besonderen Fahrdienst als eine Entwicklung, die auf die seit Jahren verbesserte Barrierefreiheit im Angebot des ÖPNV zurückzuführen sein dürfte. Mitglieder des Fahrgastbeirates bestätigen dies mit der Aussage, dass der ÖPNV grundsätzlich immer, wenn es möglich ist, vorrangig genutzt wird.

Mit der Schaffung individueller Beförderungsangebote - im Sinne einer Mobilitätsgarantie für Menschen mit Behinderungen -, wie sie im Mobilitätsgesetz für den ÖPNV gesetzlich verankert wurden, wird sich diese Entwicklung weiter fortsetzen und damit die soziale Teilhabe für Menschen mit Behinderungen weiter stärken.

7. Gibt es eine allgemeinverbindliche Festlegung, welche zeitliche Abweichung zwischen bestellter Abholzeit und realer Abholzeit die Nutzerin bzw. der Nutzer akzeptieren muss? Denn eine halbe Stunde vor Ende der Theateraufführung oder des Konzerts gehen zu müssen ist genauso misslich wie in Folge des kompletten Kunstgenusses ohne Heimfahrt dazustehen.

Zu 7.: Grundsätzlich sollte es keine zeitliche Abweichung zwischen bestellter Abholzeit und realer Abholzeit geben. Allerdings ist im Vertrag zwischen der für Soziales zuständigen Senatsverwaltung und dem Regiebetreiber für den besonderen Fahrdienst festgelegt, dass, wenn innerhalb von 20 Minuten nach vereinbartem Abholtermin noch kein Fahrzeug gekommen ist, für die Nutzerinnen und Nutzer die Möglichkeit besteht, über eine Notrufnummer Kontakt mit der Regiezentrale aufzunehmen. Spätestens binnen 45 Minuten erfolgt dann von dort die Disposition eines entsprechenden Fahrzeugs.

8. Wie ist die Ankündigung eines Vertreters des Landes Berlin im Fahrgastbeirat des SFD zu verstehen, dass alle SFD-Berechtigungen (Merkzeichen T) überprüft werden sollen? Steht die Verunsicherung der Nutzerinnen und Nutzer im Vordergrund oder soll damit eine Beschäftigarantie für die Belegschaft des LaGeSo gewährleistet werden?

9. Falls es der letztgenannte Grund ist, warum verkürzt man mit dem offensichtlich beschäftigungssuchenden Personal des LaGeSo nicht endlich die Bearbeitungsdauer bei Anträgen auf

einen Schwerbehindertenausweis?

Zu 8. und 9.: Dass im Fahrgastbeirat des besonderen Fahrdienstes für Menschen mit Behinderungen von einem Vertreter des Landes Berlin eine Ankündigung erfolgt sein soll, dass alle Sonderfahrdienst-Berechtigung (SFD-Berechtigungen) überprüft werden sollen, lässt sich auch nach Durchsicht der Protokolle des Fahrgastbeirates der vergangenen Jahre nicht nachvollziehen. Zwischen der Anzahl der SFD-Berechtigungen und der Bearbeitungsdauer bei Anträgen auf einen Schwerbehindertenausweis besteht kein Sachzusammenhang.

Berlin, den 4. Februar 2019

In Vertretung

Daniel T i e t z e

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Seerig (FDP)**

vom 22. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Januar 2019)

zum Thema:

Exklusionstaxi

und **Antwort** vom 04. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Feb. 2019)

Herrn Abgeordneten Thomas Seerig (FDP)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17592
vom 22. Januar 2019
über
Exklusionstaxi

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

1. Wie viele Anträge auf einen Zuschuss zu einem Inklusionstaxi wurden seit Ausschreibung im November 2018 gestellt und wie viele sind davon bereits beschieden?

Zu 1.: Seit der Veröffentlichung der Förderrichtlinie im November 2018 wurden 3 Anträge auf Bezuschussung von insgesamt 5 „Inklusionstaxis“ gestellt. Diese Anträge befinden sich in der Bearbeitung.

2. Hält der Senat angesichts des Ist-Standes und des Interesses im Taxi-Gewerbe das Ziel, dass bis 2021 mindestens 250 Inklusionstaxen auf Berlins Straßen unterwegs sind, für realistisch?

Zu 2.: Die Möglichkeit der Förderung, wie sie mit der o. a. Förderrichtlinie veröffentlicht wurde, ist ein Angebot des Senats an die Berliner Taxiunternehmen. Die Entscheidung über die Neuanschaffung bzw. den Umbau entsprechender Fahrzeuge liegt ausschließlich in der unternehmerischen Entscheidungsfreiheit der Taxiunternehmen. Es ist daher zum jetzigen (frühen) Zeitpunkt der gerade angelaufenen Fördermaßnahmen keine Tendenz hinsichtlich der gestellten Frage erkennbar.

3. Wenn der Senat die Auffassung des Fragestellers teilt, dass 250 Inklusionstaxen bis 2021 derzeit praktisch ausgeschlossen erscheint, was wird er tun, um das Projekt zum Erfolg zu bringen?

Zu 3.: Die Auffassung des Fragestellers wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht geteilt. Ungeachtet dessen ist das mit der Umsetzung der „Inklusionstaxis“ beauftragte Landesamt für Gesundheit und Soziales damit befasst, auf unterschiedlichen Wegen die Möglichkeiten der Förderung bekannter zu machen und - insbesondere bei der Zielgruppe Taxi-Unternehmen – dafür zu werben, diese in Anspruch zu nehmen.

4. Inwieweit hält der Senat es für zielführend, für die Neuanschaffung von Taxen in Berlin generell deren

Eignung als Inklusionstaxi vorzuschreiben, d.h. beispielsweise in § 47 Abs. 3 Punkt 4 PBefG festzuschreiben, dass Taxen in Berlin inklusive sein müssen?

Zu 4.: Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt in seiner aktuellen Fassung keine Anforderungen an die barrierefreie Taxen-Ausstattung; der Einsatz barrierefreier Taxen erfolgt auf freiwilliger Basis. Zuständig für eine etwaige gesetzliche Regelung, die bei Neuanschaffung von Taxen generell deren Eignung als Inklusionstaxi vorschreiben würde, ist der Bundesgesetzgeber. Auf Landesebene (etwa für Berlin) erlaubt das PBefG aktuell nur die Berücksichtigung jeweils besonderer örtlicher Gegebenheiten bei Festsetzung des Taxitarifs und bei bestimmten Regelungen der Taxenordnung (Umfang der Betriebspflicht, die Ordnung auf Taxenständen sowie Einzelheiten des Dienstbetriebes). Soweit der in der vorliegenden Frage in Bezug genommene § 47 Abs. 3 Ziffer 4 PBefG als Regelungsmöglichkeit („insbesondere“) auch die „Behindertenbeförderung“ nennt, betrifft dies an dieser Stelle nur die nähere Ausgestaltung zur Regelung der „Einzelheiten des Dienstbetriebes“ und damit nur das Vorgehen des Fahrers bei Ausübung des Dienstes. Regelungen zur Ausstattung und Einrichtung von Taxen fallen nicht darunter, sondern unter die in § 57 Abs. 1 Nr. 2 PBefG geregelte Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Insofern beschränken sich (folgerichtig) die Taxenordnungen auf Landesebene im Wesentlichen auf Regelungen, wonach hilfsbedürftigen Fahrgästen beim Ein- und Aussteigen Hilfe zu leisten ist.

Zur Entscheidung der Frage, ob es zielführend erscheint, für die Neuanschaffung von Taxen generell deren Eignung als Inklusionstaxi gesetzlich vorzuschreiben, bedarf vorab der Klärung verschiedener Gesichtspunkte: Bislang wird für Inklusionstaxis eine Ausstattung diskutiert, die die Beförderung von Elektrorollstühlen ermöglicht. Zu entscheiden wäre, ob mit den damit verbundenen erheblichen Mehrkosten die einzelnen Taxiunternehmer belastet werden sollten. Das dürfte im Zweifel zu einer Verteuerung des Taxitarifs führen (ggf. mit der Folge von Fahrgastabwanderungen und damit einer Gefährdung der Rentabilität des Taxenverkehrs), weil der Taxitarif die wirtschaftliche Lage der Unternehmer angemessen berücksichtigen muss. Ob und ggf. wie das Bundesgesetz zur Vermeidung insoweit höherer Taxitarife u. U. eine Förderungsmöglichkeit (wie sie in Berlin aktuell erfolgt) berücksichtigen könnte, wäre zu prüfen.

5. Welche Erfahrungen aus der erfolgreichen Einführung von inklusiven Taxen in New York, Sydney und London hat der Senat in seine Planungen bisher einfließen lassen und welche wird er ggf. künftig berücksichtigen?

Zu 5.: Die Erkenntnisse des europäischen Marktes und die Erfahrungen aus dem SoVD-Projekt „Inklusionstaxi-Taxi für alle“, das sich ebenfalls intensiv mit den Erfahrungen anderer Metropolen auseinandersetzt, sind in die Erstellung der Förderrichtlinie eingeflossen. Nicht zuletzt deshalb werden auch Fahrzeuge, wie das sogenannte „Londontaxi-Black Cab“ grundsätzlich als förderungsfähig erachtet, soweit diese den in den Förderrichtlinien beschriebenen Kriterien entsprechen.

Berlin, den 4. Februar 2019
In Vertretung
Daniel T i e t z e

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Thomas Seerig (FDP)

vom 22. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Januar 2019)

zum Thema:

Förderung von Arbeit für Menschen mit Behinderung

und **Antwort** vom 11. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Feb. 2019)

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales

Herrn Abgeordneten Thomas Seerig (FDP)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17593

vom 22.01.2019

über

Förderung von Arbeit für Menschen mit Behinderung

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

1. Hält der Senat die bestehenden Instrumente zur Förderung von Arbeitsplätzen auf dem ersten Arbeitsmarkt für Menschen mit Behinderung für geeignet und ausreichend?

Zu 1.: Ja, der Senat hält die bestehenden Instrumente zur Förderung von Arbeitsplätzen auf dem ersten Arbeitsmarkt für Menschen mit Behinderungen grundsätzlich für geeignet. Dies schließt die permanente Überprüfung und Weiterentwicklung dieser Maßnahmen allerdings nicht aus.

Menschen mit einer Schwerbehinderung oder Gleichstellung sowie deren Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber können unterschiedlichste Förderleistungen in Anspruch nehmen.

Die Voraussetzungen für die Förderung werden durch Fachkräfte der Rehabilitationsträger (u. a. Agenturen für Arbeit, gesetzliche Rentenversicherung, gesetzliche Unfallversicherung, gesetzliche Krankenversicherung) oder der Integrationsämter geprüft. Die Förderung ist immer eine Einzelfallentscheidung.

2. Wenn der Senat angesichts der unverändert überdurchschnittlichen Arbeitslosenquote bei Menschen mit Behinderung zusätzliche Schritte für notwendig hält, welche sind dies und wann wird was davon umgesetzt?

Zu 2.: Hierzu verweist der Senat auf die ausführliche Beantwortung der Frage 8 der Schriftlichen Anfrage 18/17496.

3. Warum ist die Einhaltung der 5% Beschäftigungsquote für Menschen mit Behinderung bei Ausschreibungen des Landes Berlin kein Kriterium für die Bewerbung eines Unternehmens?
4. Warum hält der Senat die Einhaltung einer gesetzlichen Vorgabe für weniger relevant für seine Vergabeentscheidung als die Beachtung politischer Wünsche ohne Gesetzescharakter?
5. Teilt der Senat die Einschätzung, dass die Nichtberücksichtigung der Beschäftigung von Menschen mit Behinderung bei seinen Vergabeentscheidungen den Stellenwert der Inklusion für Berlin gut abbildet?

Zu 3. bis 5.: Das Land Berlin sieht nach seinen bisherigen Erkenntnissen aus Bundes- und EU-rechtlichen Gründen nicht die Möglichkeit, die Einhaltung der Beschäftigungsquote für Menschen mit Behinderung im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe im Sinne eines Eignungskriteriums zu berücksichtigen.

Die Vergabe von öffentlichen Leistungen des Landes Berlin erfolgt nach dem Berliner Ausschreibungs- und Vergabegesetz (BerlAVG) im Rahmen der einschlägigen bundes- und europarechtlichen Regelungen wie dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) in der Fassung des Vergaberechtsmodernisierungsgesetzes, der Richtlinie 2014/24/EU vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe sowie der aktuellen Rechtsprechung.

Derzeit befindet sich die Neufassung des Berliner Ausschreibungs- und Vergabegesetzes in der Abstimmung zwischen den Senatsverwaltungen. Ob und welche Kriterien zur Förderung der Beschäftigten dort Niederschlag finden, ist Gegenstand der Diskussion und kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beantwortet werden.

Im Übrigen wurde bereits in der Vergangenheit eine vertiefte Normenprüfung hinsichtlich der Berücksichtigung behindertengerechter Maßgaben im Zusammenhang mit öffentlichen Aufträgen bzw. eine rechtliche Verankerung im BerlAVG in einer gemeinsamen Sitzung mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung erörtert.

Berlin, den 11. Februar 2019

In Vertretung

Alexander F i s c h e r

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Otto (GRÜNE)

vom 20. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Januar 2019)

zum Thema:

BauOrdnung 2019 III, hier barrierefreie Wohnungen

und **Antwort** vom 06. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Feb. 2019)

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Wohnen

Herrn Abgeordneten Andreas Otto (Grüne)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 17619
vom 20.01.2019
über Bauordnung 2019 III, hier barrierefreie Wohnungen

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die landeseigenen Wohnungsunternehmen um Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahme wurde von den Wohnungsunternehmen in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt. Sie wird nachfolgend wiedergegeben.

Frage 1:

Wie hat sich die Definition für eine barrierefreie Wohnung in §50, Abs. 1 der Berliner Bauordnung bewährt?

Antwort zu Frage 1:

Die im Dritten Gesetz zur Änderung der Bauordnung für Berlin erfolgte Neuformulierung des § 50 Abs. 1 Bauordnung für Berlin (BauO Bln), hat punktuell die seit 2011 in der DIN 18040-2 (davor die Vorgängernorm DIN 18025-1) definierten Anforderungen übernommen. Die DIN 18040-2 ist durch die Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen Berlin teilweise eingeführt. Die Anforderungen an sich unterlagen bisher keinen Änderungen.

Lediglich die Anzahl der im Neubau zu errichtenden barrierefreie Wohnungen wurde gemäß § 50 Abs. 1 Satz 4 erhöht.

Aus Sicht der städtischen Wohnungsbaugesellschaften macht die Definition in § 50, Abs.1 der Berliner Bauordnung eindeutige Aussagen zu Anforderungen an barrierefreie Wohnungen. Damit werden Planungssicherheit und ein klarer Rahmen geschaffen.

Frage 2:

Welche Auswirkungen hinsichtlich eines ggf. erhöhten Planungs- und Bauaufwandes wurden durch die formulierten Anforderungen an die Barrierefreiheit im §50, Abs. 1 Berliner Bauordnung bei den Wohnungsbauvorhaben der landeseigenen DEGEWO und GESOBAU seit 2016 verursacht bzw. festgestellt?

Antwort zu Frage 2:

Der erhöhte Anteil an barrierefreien Wohnungen verursacht bei degewo und GESOBAU Planungs- und Umsetzungsaufwand bei Neubauprojekten, der zu Steigerungen der Gesamtbaukosten führt.

Ein erhöhter Bauaufwand ergibt sich aus den vorgeschriebenen Bewegungsflächen sowie aus der Anforderung stufen- und schwellenloser Erreichbarkeit. Letztere erfordert auch konstruktive Lösungen für die Erreichbarkeit der Balkone. Die vorgeschriebene Ausstattung mit bodengleichen Duschen führt bei Familienwohnungen (ab 3 Zimmern), die in der Regel mit einer Badewanne ausgestattet werden, dazu, dass beide Ausstattungen erfolgen.

Frage 3:

Welchen Anteil an barrierefreien Wohnungen gemäß §50, Abs. 1 Berliner Bauordnung errichten die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften bei ihren aktuellen Wohnungsbauvorhaben?

Antwort zu Frage 3:

Grundsätzlich realisieren die städtischen Wohnungsbaugesellschaften den in der Berliner Bauordnung festgeschriebenen Anteil an barrierefreien Wohnungen, davon der ganz überwiegende Teil der städtischen Wohnungsbaugesellschaften bereits jetzt den ab 01.01.2020 vorgeschriebenen Anteil von 50%.

Der Anteil an barrierefreien Wohnungen bei den jeweiligen einzelnen Neubauprojekten orientiert sich zudem an der Zielgruppe, für welche der Neubau vorgesehen ist.

Frage 4:

Welchen baulichen und finanziellen Mehraufwand würde es für die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften bedeuten, grundsätzlich alle Wohnungen barrierefrei gemäß §50, Abs. 1 Berliner Bauordnung zu errichten?

Antwort zu Frage 4:

Bei einer barrierefreien Ausstattung aller Wohnungen in Neubauvorhaben entstünde ein finanzieller und baulicher Mehraufwand. Die stufen- und schwellenlose Erreichbarkeit aller Wohnungen im Geschosswohnungsbau lässt sich z.B. nur durch den Einbau von Aufzügen erreichen. Das erhöht die Kosten (sowohl Bau als auch Betreibung) und verringert die Flächeneffizienz. Ein stufen- und schwellenloser Übergang von Wohnungen zu Terrassen oder Balkonen erfordert sowohl baulichen als auch finanziellen Mehraufwand zur Abwendung bauphysikalischer Schäden durch z. B. Eindringen von Wasser. Auch Planung und Realisierung von Außenanlagen wären anderen entsprechenden zusätzlichen Anforderungen unterworfen.

Die städtischen Wohnungsbaugesellschaften, die Wohnungsbauförderungen in Anspruch nehmen, sind zumindest für einen Teil der Wohnungen an Größenvorgaben gebunden. Die vorgeschriebenen Bewegungsflächen sorgen dabei für Verschiebungen. So führen z.B. notwendige größere Bäder zur Verkleinerung der restlichen Wohnfläche oder zu einem zusätzlichen Flächenbedarf je Wohneinheit, was sich negativ auf die Gesamtwohnungsanzahl des Projektes auswirkt. Es gilt zudem zu beachten, dass die im Zusammenhang mit der Barrierefreiheit generierte zusätzliche Wohnfläche in jedem Fall

zu einer höheren Miete, nicht jedoch automatisch zu einer verbesserten Wohnsituation für jede/n Nutzende/n führt.

Bei Familienwohnungen, die grundsätzlich mit Badewannen ausgestattet werden, führt der Einbau von bodengleichen Duschen zu Mehrkosten und geht zu Lasten der Flächeneffizienz.

Nach Schätzungen des Verbands Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e. V. (BBU) aus dem Jahr 2016 kommt aufgrund des höheren Flächenverbrauchs und des größeren Planungsaufwands eine Baukostensteigerung um bis zu zehn Prozent bzw. rund 16.000 Euro pro Neubauwohnung in Betracht.

Berlin, den 06.02.2019

In Vertretung

Sebastian Scheel

.....
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Wohnen

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Seerig (FDP)**

vom 24. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Januar 2019)

zum Thema:

Teilhabepflanverfahren

und **Antwort** vom 08. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Feb. 2019)

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales

Herrn Abgeordneten Thomas Seerig (FDP)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17652
vom 24. Januar 2019
über
Teilhabeplanverfahren

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

Vorbemerkung: Der Senat geht davon aus, dass sich die Fragen auf die Vorgehensweise des Trägers der Eingliederungshilfe als Rehabilitationsträger beziehen. Eine Beantwortung der Schriftlichen Anfrage mit Bezug zu den Verfahrensweisen bei allen Rehabilitationsträgern wäre dem Senat nicht möglich.

1. Im neu zu implementierenden Teilhabeplanverfahren wird es zukünftig zu einer Begutachtung der Empfänger von Leistungen zur Teilhabe, insbesondere von Beschäftigten in Behindertenwerkstätten geben. Diese Begutachtung soll, Angabe gemäß, 8 Stunden andauern. Hat der Empfänger von Leistungen zur Teilhabe in dieser Begutachtungssituation die Möglichkeit eine Vertrauensperson hinzuzuziehen? Diese Frage wird unabhängig von der Teilhabepankonferenz gestellt, welche ja zusätzlich stattfindet und Vertrauenspersonen zulässt.

Zu 1.: Nach § 17 Sozialgesetzbuch IX (SGB IX) beauftragt der leistende Rehabilitationsträger unverzüglich einen geeigneten Sachverständigen, wenn für die Feststellung des Rehabilitationsbedarfs ein Gutachten erforderlich ist. Er benennt den Leistungsberechtigten in der Regel drei möglichst wohnortnahe Sachverständige, soweit nicht gesetzlich die Begutachtung durch einen sozialmedizinischen Dienst vorgesehen ist. Haben sich Leistungsberechtigte für einen benannten Sachverständigen entschieden, wird dem Wunsch Rechnung getragen. In Berlin ist es die Regel, dass der Öffentliche Gesundheitsdienst die Gutachten nach § 17 SGB IX erstellt, so dass der Senat von der Einrichtung eines eigenen sozialmedizinischen Dienstes für den Träger der Eingliederungshilfe Abstand genommen hat.

Zur Feststellung des Rehabilitationsbedarfs war es im Übrigen auch bereits in der Vergangenheit üblich, Gutachten erstellen zu lassen.

Dem Senat liegen derzeit keine Kenntnisse über die Zeitdauer von Begutachtungen gem. § 17 SGB IX vor. Hierzu bleibt die Auswertung der ab 01.01.2019 begonnenen statistischen Erfassung im Kontext des § 41 SGB IX (Teilhabeverfahrensbericht) abzuwarten. Dies gilt ebenfalls für die Anwendung von Instrumenten zur Ermittlung des Rehabilitationsbedarfs gem. § 13 SGB IX - in Berlin für den Träger der Eingliederungshilfe das „Teilhabeinstrument Berlin“ (TIB).

Die Begutachtung und die Bedarfsermittlung sind zwei fachlich und methodisch getrennte und aufeinanderfolgende Schritte im Gesamtverfahren.

Der erste Teilhabeverfahrensbericht wird voraussichtlich Ende 2020 / Anfang 2021 vorliegen.

Hinsichtlich der Hinzuziehung einer Vertrauensperson wird auf § 21 SGB IX hingewiesen. Dort heißt es: „Ist der Träger der Eingliederungshilfe der für die Durchführung des Teilhabeplanverfahrens verantwortliche Rehabilitationsträger, gelten für ihn die Vorschriften für die Gesamtplanung ergänzend; dabei ist das Gesamtplanverfahren ein Gegenstand des Teilhabeplanverfahrens.“ Nach § 121 Abs. 3 SGB IX wirkt der Träger der Eingliederungshilfe bei der Aufstellung des Gesamtplanes u. a. mit dem Leistungsberechtigten und ggf. einer Person seines Vertrauens zusammen. Diese Regelung tritt zum 01.01.2020 in Kraft. Bis zum 31.12.2019 ist § 141 SGB XII maßgeblich. § 141 Abs. 2 SGB XII lautet wie folgt: „Am Gesamtplanverfahren wird auf Verlangen des Leistungsberechtigten eine Person seines Vertrauens beteiligt.“

2. Wie ist eine Begutachtung über einen Zeitraum von 8 Stunden mit einer verminderten Arbeitszeit von Beschäftigten in Behindertenwerkstätten vereinbar?

3. Wie wird in der Begutachtungssituation mit einer möglichen psychischen Überforderung des zu begutachtenden Antragstellers auf Leistungen zur Teilhabe umgegangen?

Zu 2. und 3.: Der Senat wird die Bezirke in geeigneter Weise darauf hinweisen, dass bei der Begutachtung zur Feststellung bzw. der Ermittlung des Rehabilitationsbedarfs auf die individuellen, insbesondere behinderungsbedingten Belange der zu begutachtenden Person Rücksicht genommen wird.

4. Nach welchen Kriterien und mit welchen Instrumenten genau erfolgt die genannte Begutachtung? Gem. § 13 Abs. 1 SGB IX sind dies dem Rehabilitationsträger nahe Verbände und Vereinigungen, sowie damit beauftragte Dritte.

5. Wer legt die Kriterien fest?

6. Wie erfolgt die Auswahl der mit der Entwicklung der Instrumente beauftragten Dritten, gem. § 13 Abs. 1 SGB IX?

Zu 4. bis 6.: Nach § 13 SGB IX verwenden die Rehabilitationsträger zur einheitlichen und überprüfbaren Ermittlung des individuellen Rehabilitationsbedarfs systematische Arbeitsprozesse und standardisierte Arbeitsmittel (Instrumente) nach den für sie geltenden Leistungsgesetzen. Ferner heißt es dort, dass die Rehabilitationsträger die Entwicklung von Instrumenten durch ihre Verbände und Vereinigungen wahrnehmen lassen oder Dritte mit der Entwicklung beauftragen können (Kann-Bestimmung).

Der Träger der Eingliederungshilfe entwickelte sein Bedarfsermittlungsinstrument nach § 118 SGB IX (bis 31.12.2019 § 142 SGB XII). Hauptkriterium war dabei die Orientierung an der ICF (International Classification of Functioning, Disability and Health). Das Instrument muss nicht nur vorübergehende Beeinträchtigungen der Aktivität und Teilhabe in den Lebensbereichen der ICF beschreiben können.

Das Land Berlin hat sich nach den Ergebnissen der Vorstudie von Frau Prof. Dr. E. und Frau Prof. Dr. B. dazu entschieden, ein neues Bedarfsermittlungsinstrument zu entwickeln, das unabhängig von der Art und Schwere der Beeinträchtigung anwendbar ist. Dieses „Teilhabeinstrument Berlin“ wurde von Mai bis September 2018 unter der Federführung der für Soziales zuständigen Senatsverwaltung mit Beteiligung einer von Expertinnen und Experten besetzten Facharbeitsgruppe und der fachlichen Begleitung und Moderation von Herrn Prof. Dr. Schäfers erarbeitet. Der Auftrag zur Moderation und fachlichen Begleitung wurde im Wege einer freihändigen Vergabe gemäß § 3 Abs. 5 c VOL/A nach Anforderung von drei Angeboten erteilt. Die Entwicklung des Instruments selbst wurde nicht extern vergeben.

Berlin, den 08. Februar 2019

In Vertretung

Daniel T i e t z e

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Lars Düsterhöft (SPD)**

vom 31. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Februar 2019)

zum Thema:

Ressortübergreifende Arbeitsgruppe „Menschen mit Behinderungen“

und **Antwort** vom 08. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Feb. 2019)

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales

Herrn Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17742

vom 31.01.2019

über

Ressortübergreifende Arbeitsgruppe „Menschen mit Behinderungen“

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

Vorbemerkung des Abgeordneten: Mit einem Staatssekretärsschreiben von März 2017 wurden alle Bereiche der Senatsverwaltungen gebeten, Mitglieder für eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonventionen zu benennen. Diese sollte, in Absprache mit der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen, ein Konzept für die Umsetzung der Behindertenpolitischen Leitlinien und der UN BRK entwickeln.

1. Hat in den einzelnen Senatsverwaltungen jede AG „Menschen mit Behinderungen“ Mitglieder für die ressortübergreifende Arbeitsgruppe benannt und verfügen die entsandten Teilnehmer über entsprechende Entscheidungsbefugnisse über ihre jeweiligen Ressorts der durch sie vertretenen Senatsverwaltung?

Zu 1.: Mit dem oben genannten Staatssekretärsschreiben wurden vor dem Hintergrund der Bildung neuer Senatsressorts alle Senatsverwaltungen gebeten

- die Personen zu benennen, die in der jeweiligen Senatsverwaltung die Funktion der sogenannten Koordinierungs- und Kompetenzstelle für die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) wahrnehmen und ferner
- die Personen zu benennen, die Ansprechpartnerin/Ansprechpartner für die AG „Menschen mit Behinderungen“ in den jeweiligen Senatsverwaltungen sind.

Mitglied in der ressortübergreifenden Arbeitsgruppe zur Umsetzung der UN-BRK sind grundsätzlich die Koordinierungs- und Kompetenzstellen, welche von jeder Senatsverwaltung benannt wurden. Vorgaben, auf welcher Hierarchieebene die Koordinierungs- und Kompetenzstellen zu benennen sind, gibt es nicht. Insofern sind die Entscheidungsbefugnisse der Personen, die als Koordinierungs- und

Kompetenzstelle fungieren, recht unterschiedlich und reichen bzw. reichen von der Abteilungsleiter- bis hin zur Sachbearbeitungsebene.

2. Wie oft hat die ressortübergreifende Arbeitsgruppe 2017 und 2018 getagt und wie oft wird die AG in diesem Jahr tagen?

Zu 2.: Grundsätzlich ist vereinbart, dass die ressortübergreifende Arbeitsgruppe zweimal jährlich tagt. 2017 tagte die Arbeitsgruppe einmal, 2018 zweimal. Die nächste Sitzung ist für den Spätsommer 2019 vorgesehen. Ob in 2019 noch eine weitere Sitzung stattfinden wird, wird die Arbeitsgruppe in ihrer nächsten Sitzung einvernehmlich beschließen.

3. Wie weit ist die Arbeitsgruppe mit der Erstellung eines ressortübergreifenden Konzepts zur Umsetzung der BPL und der UN-BRK und deren Implementierung das Verwaltungshandeln? Zu wann wird dieses Konzept vorliegen, bzw. fertiggestellt sein?

Zu 3.: In der Arbeitsgruppe wurde im April 2018 beschlossen, den Auftrag aus den Richtlinien der Regierungspolitik hinsichtlich der Erarbeitung eines ressortübergreifendes Konzeptes zur Umsetzung der Behindertenpolitischen Leitlinien durch die Entwicklung eines Maßnahmenplans umzusetzen. Alle Senatsverwaltungen sind in diesem Zusammenhang aufgefordert, unter Einbeziehung der Arbeitsgruppen Menschen mit Behinderung bis Ende Mai 2019 entsprechende Maßnahmen zur Umsetzung der UN-BRK im Land Berlin zu entwickeln. Die fachliche Unterstützung erfolgt dabei maßgeblich durch das Projekt Monitoring-Stelle Berlin beim Deutschen Institut für Menschenrechte. Die bisherigen Planungen sehen vor, dass der Maßnahmenplan möglichst noch in 2020 vom Senat mit einer Laufzeit von fünf Jahren beschlossen wird.

Berlin, den 08. Februar 2019

In Vertretung

Daniel T i e t z e

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Ülker Radziwill (SPD)**

vom 14. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Februar 2019)

zum Thema:

Aufzugsarbeiten am U-Bahnhof Sophie-Charlotte-Platz

und **Antwort** vom 22. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. März 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Ülker Radziwill (SPD)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17911
vom 14.02.2019
über Aufzugsarbeiten am U-Bahnhof Sophie-Charlotte-Platz

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Werden während des gesamten Zeitraums des dringend erforderlichen Einbaus von zwei Aufzügen am U-Bahnhof Sophie-Charlotte-Platz beide „östlichen“ Eingänge durchgehend gesperrt sein?

Antwort zu 1:

Die BVG teilen hierzu folgendes mit:

„An beiden Ausgängen und Aufzügen wird von Anfang an parallel gebaut. Dies ist erforderlich, da am südlichen Ausgang Kaiserdamm/Suarezstraße zunächst von zahlreichen Leitungsverwaltungen Baufreiheit durch Leitungsumverlegungen geschaffen werden muss. Dieses Vorgehen ist sehr zeitintensiv. Der nördliche Aufzug am Sophie-Charlotte-Platz soll bereits Ende dieses Jahres in Betrieb gehen. Somit wird der nördliche Ausgang I/1 deutlich früher wieder eröffnet werden als der südliche Ausgang I/2. Die parallel laufende Sanierung der Ausgänge, verbunden mit den Aufzugseinbauten, rufen Synergieeffekte hervor, die sich wirtschaftlich und zeitlich positiv auswirken. Ein Beispiel ist die effektivere Nutzung der teuren Spezialtiefbau-Baustelleneinrichtung zur Herstellung von wasserdichten Baugruben. Weiterhin kann die in der Unterführung erforderliche Baustelleneinrichtung zur Betoninstandsetzung ebenfalls an beiden Ausgangsanlagen verwendet werden.“

Frage 2:

Wenn ja, warum werden die beiden Aufzüge nicht nacheinander eingebaut, um so für Anwohner*innen den Zugang zum U-Bahnhof während der kommenden 18 Monate (voraussichtliche Dauer der Arbeiten) zu erleichtern?

Antwort zu 2:

Die BVG teilen hierzu folgendes mit:

„Da sich der Aufzugseinbau am Ausgang I/2 Ecke Suarezstraße aufgrund der zahlreichen Leitungen und Bauten im Erdreich sehr kompliziert darstellt, sind hier entsprechende Zeiten vorzusehen, um den Aufzug planmäßig in 2020 fertigzustellen. Da die Unterführung ebenfalls zu sanieren ist, würde ein offen gehaltener Ausgang den Komfort der Fahrgäste nur teilweise erhöhen. Der Bau der Aufzüge nacheinander jedoch würde das Projekt um mindestens ein Jahr in die Länge ziehen, was sich aufgrund der erforderlichen Bahnhofsbesetzung während Ausgangssperrungen als Forderung der Technischen Aufsichtsbehörde nicht als wirtschaftlich darstellen ließe.“

Berlin, den 22.02.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz