

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Nichtöffentlich zu TOP 7

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

23. Sitzung

6. September 2023

Beginn: 14.04 Uhr

Schluss: 17.07 Uhr

Vorsitz: Lars Bocian (CDU; stellv. Vorsitzender)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Der Ausschuss beschließt, den bisherigen Tagesordnungspunkt 8 mit den Besprechungen zum 29-Euro- bzw. 49-Euro-Ticket abzusetzen. Die bisherigen Tagesordnungspunkte 9 und 10 würden entsprechend zu Tagesordnungspunkt 8 und 9. – Siehe auch Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Wahl der/des Vorsitzenden

Vorsitzender Lars Bocian weist darauf hin, dass die AfD-Fraktion das Vorschlagsrecht für die Position der/des Vorsitzenden in diesem Ausschuss habe und dafür den Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt vorschlage. Sei dieser mit der Kandidatur einverstanden?

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bejaht dies.

Vorsitzender Lars Bocian fragt, ob die AfD-Fraktion wie angekündigt einer Wahl per Zuruf widersprechen werde.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bejaht dies ebenfalls.

Vorsitzender Lars Bocian stellt fest, dass die Wahl somit nach § 74 Absatz 2 der Geschäftsordnung mit verdeckten Stimmzetteln durchgeführt werde. Er lese jetzt die Namen der Abgeordneten vor, die dann ihre Stimme entsprechend abgeben könnten. – Alle Abgeordneten hätten nunmehr ihre Stimme abgegeben und nach Auszählung liege folgendes Ergebnis vor: Es

seien 19 Stimmen abgegeben worden, keine Stimme sei ungültig gewesen, und bei 2 Ja-Stimmen und 17 Nein-Stimmen sei der Abgeordnete Wiedenhaupt nicht zum Vorsitzenden gewählt worden. – Der Tagesordnungspunkt werde vertagt.

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

- „Die Anwohner rund um den gesperrten Schlangenbader Tunnel beklagen zunehmend ein steigendes Verkehrschaos in den Nebenstraßen des Breitenbachplatzes. – Was hat der Senat in den letzten 4 Wochen konkret getan, um die Gefährdung der Anwohner zu reduzieren?“
(AfD-Fraktion)

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) antwortet auf die Frage von **Rolf Wiedenhaupt** (AfD), die zentrale Straßenverkehrsbehörde habe angeordnet, dass die Schlangenbader und die Sodener Straße zu Einbahnstraßen für Kraftfahrzeuge in Richtung Süden würden, um den durch die Sperrung entstandenen Ausweichverkehr in den umliegenden Wohnstraßen insbesondere in der Helgolandstraße zu verringern. Nur der Radverkehr könne beide Straßen weiterhin in jeder Richtung nutzen. Die Richtung der Einbahnstraße sei bewusst gewählt, damit nicht der gesamte ehemalige Verkehr der Autobahn auf die Wohngebietsstraßen ausweiche.

Zudem werde die Möglichkeit, aus der Mecklenburgischen Straße links in die Rudolf-Mosse-Straße abzubiegen, durch eine Sperrung auf Höhe des Mittelstreifens verhindert. Autofahrer aus Richtung Südosten würden frühzeitig auf den gesperrten Tunnel, der zuvor direkt auf die Anschlussstelle Schmargendorf der Stadtautobahn A 100 zugeführt habe, aufmerksam gemacht. Bereits an der Joachim-Tiburtius-Brücke im Ortsteil Steglitz weise eine Ankündigungstafel darauf hin, und weitere Hinweisschilder und -tafeln würden in der Dillenburger Straße angeordnet und aufgestellt.

Da die geänderten Verkehrsführungen nicht vollständig von den Verkehrsteilnehmern akzeptiert worden seien, führe die für die Verkehrsüberwachung zuständige Polizei Berlin auf Bitte von SenMVKU verstärkte Kontrollen durch. Darüber hinaus werde man das in einem iterativen Prozess weiter beobachten und anpassen. Nach Ferienende und Konsolidierung der Verkehrssituation insgesamt werde auch eine Verkehrszählung bis zu den Herbstferien stattfinden, um gegebenenfalls an den Lichtsignalanlagen Verbesserungen vorzunehmen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) hebt hervor, dass diese Maßnahmen etwas älter seien. Müssten nicht angesichts des aktuellen Aufschreis der Anwohner in den letzten beiden Wochen jetzt entweder verstärkte Kontrollen oder eine andere Verkehrsführung vorgenommen werden, um eine Gefährdung von Menschenleben zu verhindern?

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) erklärt, die Polizei sei bereits tätig geworden und habe verstärkte Kontrollen durchgeführt. Man sei dazu auch im Austausch mit dem Bezirkssamt Charlottenburg-Wilmersdorf. Am 31.08.23 habe ein erneutes Gespräch stattgefunden, um die Situation vor Ort nochmals zu betrachten; man sei auf die Mitarbeit der anderen Behörden angewiesen. Ebenso sei man mit der Bürgerinitiative Schlangenbader Tunnel im Ge-

spräch, deren Vorschläge man nun einzeln begutachte und die dazu auch eine Rückmeldung erhalten werde. Einiges davon sei bereits angeordnet gewesen, aber gegebenenfalls könnten auch noch Hinweise aufgenommen werden.

- „Laut einer Veröffentlichung des Statistischen Bundesamts von Mitte August sind in 2022 deutschlandweit 25.800 Kinder im Straßenverkehr verunglückt, davon ein erhöhter Anteil auf dem Schulweg. Wie viele Berliner Kinder und Jugendliche waren betroffen?“
(Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) antwortet auf die Frage von **Oda Hassepaß** (GRÜNE), im Jahr 2022 hätten sich in Berlin 605 Unfälle mit Kindern ereignet – zum Vergleich: 2021 604 Unfälle, 2020 615 Unfälle. Bei den 605 Unfällen seien 491 Kinder leicht und 112 Kinder schwer verletzt sowie leider – erstmals seit 2019 – 2 Kinder getötet worden. Die Hauptzeit der Unfälle mit Kinderbeteiligung liege in den Nachmittagsstunden, bei den Schulkindern bestehe auch eine verstärkte Unfallgefahr in den Zeiten des Schulwegs. Deutlich mehr als die Hälfte aller verunfallten Kinder sei in den Nachmittagsstunden an Verkehrsunfällen beteiligt gewesen, im Zeitraum von 6 bis 9 Uhr liege der Anteil bei 14 Prozent, und der Zeitraum von 7.00 bis 7.59 Uhr nehme eine Spitzenposition ein.

SenMVKU setze sich aktiv für die Verbesserung der Verkehrssicherheit der Kinder ein. In dem derzeit neu erarbeiteten Verkehrssicherheitsprogramm würden Kinder daher auch als besonders schutzbedürftige Zielgruppe definiert.

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, welche konkreten Maßnahmen von den deutlichen Kürzungen bei den Titeln für Verkehrssicherheit – insbesondere für den Fußverkehr – im Entwurf für den Doppelhaushalt 2024/25 betroffen seien. Widerspreche eine solche Absenkung nicht der angeführten Verbesserung der Verkehrssicherheit?

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) erklärt, die angeführten Maßnahmen seien zu einem sehr großen Teil stabil und lägen über dem Ist des Abrufs im laufenden Haushaltsjahr.

Vorsitzender Lars Bocian weist darauf hin, dass nach diesen schriftlich eingereichten Fragen auch spontane mündliche Fragen gestellt werden könnten.

- „Mit welchen konzeptionellen Vorstellungen und Ideen zur Ausgestaltung des 29-€-Tickets für die Berlinerinnen und Berliner wird der Senat in die VBB-Aufsichtsrats-sitzung Ende September gehen?“
(Fraktion Die Linke)

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) antwortet auf die Frage von **Kristian Ronneburg** (LINKE), dass solche Inhalte und Beschlussvorlagen für die Aufsichtsrats-sitzung der Vertraulichkeit unterlägen. Im Nachgang könne man dazu gern berichten.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob der Senat mit dem Land Brandenburg in Verhandlungen für ein gemeinsames Ticket eintreten oder ein exklusives Angebot für Berlin anstreben werde. In den Medien sei von einer Einigkeit mit Brandenburg die Rede gewesen, was aber inhaltlich mehrdeutig sei.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) verweist auf die Richtlinien der Regierungspolitik, wonach ein 29-Euro-Ticket für jeden in Berlin vorgesehen sei – möglichst unter dem Dach des VBB. Nach diesen Maßgaben handle der Senat, und das gelte auch im Blick auf die Aufsichtsratssitzung.

- „Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Studie zur Gütermitnahme in der S-Bahn frage ich den Senat: Welche Bedeutung misst der Senat dem innerstädtischen Güterverkehr auf der Schiene bei?“
(Fraktion der CDU)

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) antwortet auf die Frage von **Johannes Kraft** (CDU), dass man der Gütermitnahme im öffentlichen Verkehr wachsende Bedeutung beimesse und mit dem Ergebnis der betreffenden Machbarkeitsstudie eine gute Grundlage für das weitere Vorgehen habe. Auch das Thema „Güterverkehr auf Straßenbahnen“ werde man nochmals adressieren.

Vorsitzender Lars Bocian stellt fest, dass keine weiteren Fragen vorlägen und der Tagesordnungspunkt abgeschlossen sei.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) berichtet zum Sachstand der U-Bahn-Planung. Man plane gemeinsam mit SenStadt neue Wohngebiete, die gut angeschlossen sein sollten. Für die U 3 habe sie eine Finanzierungszusage für die nächsten Planungsphasen unterschrieben, für die U 7 laufe die Ausschreibung für die Grundlagenuntersuchung in Richtung Heerstraße und für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Richtung BER, die U 8 nehme man jetzt in den Fokus hinsichtlich der richtigen Trassenführung, und man diskutiere über weitere U-Bahnstrecken wie die U 2 und die U 10.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, welche Wohnungsbauprojekte über die U-Bahn angeschlossen werden sollten. Für wann sei der Bau dieser Wohnungen geplant?

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) erklärt, nicht nur auf der Fachebene, sondern auch auf der politischen Ebene stimme man sich mit SenStadt hinsichtlich der Wohnungsbaupotenziale der nächsten Jahre eng ab. Man habe sich im Koalitionsvertrag zum Bau von 20 000 neuen Wohnungen verpflichtet, und die Neubaugebiete müssten verkehrlich erschlossen werden. Insofern werde man also auch sofort mit den entsprechenden Planungen beginnen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) hebt hervor, dass nun erfreulicherweise auch die U 8 in die Planungen einbezogen worden sei. Allerdings gehe es hierbei nur um eine „Stummellösung“ bis zum Beginn des Märkischen Viertels. Sehe Senatorin Schreiner die Möglichkeit, die U 8 wesentlich weiter und eventuell bis zum Neubaugebiet Elisabeth-Aue zu führen?

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) betont, dass man die U 8 und deren Trassenführung selbstverständlich im Blick habe, aber die Überlegungen seien noch nicht so weit, dass sie bereits Konkretes berichten könne.

Antje Kapek (GRÜNE) fragt, ob sich Senatorin Schreiner auch für die Verlängerung der Tram M10 von Warschauer Straße nach Hermannplatz einsetzen werde. – Mit welcher Schienenplanung würden die Neubaugebiete vor allem in Köpenick angebunden?

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, wie lange es dauere, eine U-Bahn zu planen und zu bauen. In welches zeitliche Verhältnis würden diese Planungs- und Bauvorhaben zur Realisierung der Neubauvorhaben gesetzt? Bestehe hierbei eine Kongruenz? Ziehe der Senat in Betracht, diese neuen Wohnungsbaugebiete auch mit anderen Verkehrsmitteln zu erschließen?

Tino Schopf (SPD) fragt nach dem Stand hinsichtlich der Verlängerung der U 9 nach Lankwitz bzw. nach Pankow-Kirche, die auch in den Richtlinien der Regierungspolitik aufgeführt sei.

Johannes Kraft (CDU) fragt mit Verweis auf die Frage des Abgeordneten Ronneburg, ob Einigkeit bestehe, notwendigerweise bei größeren Neubauvorhaben die verkehrliche und sonstige Infrastruktur vorab mit zu planen und parallel umzusetzen.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) stellt fest, dass es der Senat für sinnvoll und notwendig halte, bei neuen Wohnquartiere die verkehrliche Erschließung sofort mitzudenken. Es sei auch hinsichtlich der Akzeptanz seitens der Anwohner von neuen Wohnquartieren ein wichtiges Zeichen, die verkehrliche Anbindung im Blick zu haben und auch ihnen Vorteile zu eröffnen.

Für die Erschließung neuer Wohnungsbaugebiete wolle man alle Verkehrsmittel berücksichtigen. Zeitlich könne man am schnellsten den Busverkehr einrichten, aber für längere Strecken sei die U-Bahn von Vorteil, während die Vernetzungen mit der Straßenbahn erfolgen sollten. Die Entscheidung im Einzelnen müsse im Blick auf die jeweilige Situation vor Ort mit Bedarfsanalysen und dem Planungsvorlauf erfolgen.

Zur Verlängerung der M10: Die Innensenatorin habe eine Umzäunung des Görlitzer Parks ins Gespräch gebracht, und SenMVKU habe angemerkt, dass dies auch mit der geplanten Straßenbahn grundsätzlich möglich sei.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) erklärt, der ÖPNV in Köpenick werde wie allgemein in Berlin bedarfsgerecht ermittelt und im Nahverkehrsplan und im dazugehörigen Bedarfsplan unterlegt. Ob es weiteren Bedarf gebe, sei dann Gegenstand dieser regelmäßigen Erhebung.

Antje Kapek (GRÜNE) weist darauf hin, dass z. B. die Ortslage Wendenschloss in Köpenick ein großes Neubauquartier sei, aber dort keine verkehrliche Erschließung mitgedacht sei. Das angedachte Verkehrskonzept Süd-Ost sei nach ihrem Kenntnisstand gestrichen worden. Wie werde für die gerade jetzt entstehenden Neubauquartiere ein attraktives ÖPNV-Angebot gewährleistet?

Johannes Kraft (CDU) merkt an, der Beitrag der Vorrednerin werfe die Frage auf, wer in den letzten neun Jahren für die Verkehrsplanung zuständig gewesen sei.

Tino Schopf (SPD) fragt, was die frühere, von den Grünen gestellte Verkehrssenatorin dafür getan habe, das Verkehrskonzept Süd-Ost umzusetzen.

Antje Kapek (GRÜNE) hebt hervor, nach ihrem Kenntnisstand habe der neue Senat das Verkehrskonzept Süd-Ost gestrichen. Treffe dies zu? – Im Übrigen sei der Vorredner auch Teil der vorangegangenen Koalition gewesen.

Dr. Imke Steinmeyer (SenMVKU) führt aus, dass im letzten Doppelhaushalt und unter der bisherigen Hausleitung in der jetzigen Legislaturperiode die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts für den Nordosten und eines für den Südosten vorgesehen gewesen sei. Beides sei im Haus vielfältig diskutiert worden, und fallweise seien Vorarbeiten unter der alten Hausleitung gelaufen. Aufgrund personeller Engpässe in diesem Bereich habe man sich ausführlich mit dem Nordosten auseinandergesetzt und im Haushaltsplanentwurf 2024/2025 abgesichert, dass man diese Untersuchungen leisten könne.

Unabhängig davon erfolge die Behandlung der ÖPNV-Erschließung für die gesamte Stadt gerade in Vorbereitung auf die Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans 2024/2025, wo man sich mit den schienenseitigen Infrastrukturbedarfen – Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn, Regionalverkehr – gesamtstädtisch auseinandersetze und somit auch in Abhängigkeit von der derzeit absehbaren Bevölkerungsentwicklung.

Vorsitzender Lars Bocian stellt Einvernehmen fest, dass der Tagesordnungspunkt abgeschlossen sei.

Punkt 4 der Tagesordnung

- | | |
|---|---|
| a) Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion die Linke
Drucksache 19/0983
Gesetzentwurf zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes und des Berliner Straßengesetzes | 0139
Mobil(f)
Haupt
WiEnBe |
| b) Vorlage – zur Beschlussfassung –
Drucksache 19/1074
Zweites Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes | 0194
Mobil(f)
Haupt
WiEnBe |

Vorsitzender Lars Bocian verweist auf die Stellungnahmen des mitberatenden Ausschusses für Wirtschaft, Energie und Betriebe. Darin werde zum Antrag der Fraktion der Grünen und der Fraktion Die Linke – Drucksache 19/0983 – die Ablehnung und zur Vorlage – Drucksache 19/1074 – die Annahme empfohlen. Zur Vorlage – Drucksache 19/1074 – liege ein Änderungsantrag der Fraktion Die Linke vor (Anlage 1 zum Beschlussprotokoll).

Antje Kapek (GRÜNE) begründet den gemeinsamen Antrag ihrer Fraktion und der Fraktion Die Linke. Dieser enthalte den ursprünglichen Gesetzestext, der sowohl mit allen Bezirken wie mit den Wirtschaftsverbänden intensiv im Beteiligungsverfahren abgestimmt worden sei. Die Vorlage des jetzigen Senats basiere auf diesem Gesetzestext, habe daran aber zahlreiche Streichungen vorgenommen; ein neuerliches Beteiligungsverfahren habe nicht stattgefunden. Beispielsweise seien auch frühere CDU-Forderungen wie die nach Grünen Wellen aus dem Abschnitt „Entwicklung Neuer Mobilität“ gestrichen worden.

Grundsätzlich sei bei diesem Thema zwischen Wirtschaftsverkehr und privatem Verkehr zu unterscheiden. Insofern sei auch konkret festzulegen, in welcher Form und auf wessen Kosten man Stellflächen, Mikro-Hubs, Depots etc. für die Wirtschaft bereitstellen wolle. Dabei müsse die Ver- und Entsorgung für die Stadt absolute Priorität haben, sodass an der einen oder anderen Stelle z. B. der private Pkw-Stellplatz zugunsten einer Lieferzone aufzugeben sei. Die Vorlage des Senats verzichte darauf und werfe damit die Verkehrswende um Jahre zurück.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) betont, der vorliegende Gesetzentwurf stärke den Wirtschaftsverkehr. Der ursprüngliche Gesetzentwurf sei dort entschlackt worden, wo sich Inhalte bereits erledigt hätten wie z. B. die Benennung von Akteuren und Akteurinnen einer Austauschplattform „Berliner Wirtschaftverkehr“ oder wo Punkte nicht zwingend auf Gesetzesebene festzuschreiben seien – wie etwa die Benennung einer Ansprechperson für die Begleitung, Erprobung, Beratung und Bewertung neuer Mobilitäts- und Logistikangebote.

Kristian Ronneburg (LINKE) erklärt, dass ein komplettes Gesetzespaket erforderlich sei, das einen Teil zum Wirtschaftsverkehr und einen Teil zur Neuen Mobilität enthalte. Der Änderungsantrag seiner Fraktion zu Vorlage 19/1074 sehe Nachschärfungen zum Wirtschaftsverkehr, Änderungen in Bezug auf die Durchsetzung des Mobilitätsgesetzes und die vorgenommenen Präzisierungen zum Datenteil vor. Punkt 3 fordere, an den neuen § 60 Abs. 3 nach den Wörtern „verlagert werden“ den Satz anzufügen: „Das Land ertüchtigt die Infrastruktur für den Schienengüterverkehr und setzt Modellprojekte um.“ Das beziehe sich auf Güter-S-Bahn und Güterstraßenbahn. In Punkt 5 schlage man vor, dass das Land Berlin künftig obligatorisch die Anbindung neuer Wirtschafts-, Forschungs- und Technologieeinrichtungen über die Schiene untersuchen solle, um so eine vorausschauende Verkehrsplanung zu etablieren. Mit Punkt 7 solle das Land Berlin verpflichtet werden, durch wirksame Maßnahmen, darunter auch bauliche Maßnahmen wie absenkbare Sperren, Ladeverkehrsflächen freizuhalten, denn eine solche Freihaltung sei nicht nur über die Ordnungsämter und die Polizei sicherzustellen.

Punkt 1 des Änderungsantrags sehe u. a. einen ergänzenden § 25a zum Verbandsklagerecht auf Verkehrssicherheit vor. – Punkt 8 schlage deutlichere Formulierungen zum Datenteil vor, denn es gehe um die Öffentlichkeit dieser Daten. So solle z. B. mehrfach das Wort „können“ durch „werden“ ersetzt und die in die Begründung verschobene Schnittstelle für den Austausch der Daten wieder in den Gesetzestext selbst aufgenommen werden.

Johannes Kraft (CDU) hebt hervor, dass der jetzige Senat die ursprüngliche Vorlage zum Wirtschaftsverkehr aus guten Gründen zurückgezogen habe und die neue Vorlage bereits Ende Juni 2023 diskutiert worden sei. Die Fraktion Die Linke habe ihren Änderungsantrag leider erst als Tischvorlage zur heutigen Sitzung eingebracht – zusätzlich zum gemeinsamen Antrag mit den Grünen –, was eine inhaltliche Auseinandersetzung erschwere.

Die Vorlage der Koalition verzichte auf eine einseitige Fixierung auf bestimmte Verkehrsträger und nehme eine unnötige Bürokratisierung aus dem früheren Gesetzentwurf heraus, so dass man möglichst schnell, unbürokratisch und pragmatisch für den Wirtschaftsverkehr handeln könne. Im ursprünglichen Entwurf seien auch bestimmte Berufsgruppen wie z. B. die Handwerker und die Pflegedienste vergessen worden.

Antje Kapek (GRÜNE) weist darauf hin, dass es nicht nur um eine Änderung des Mobilitätsgesetzes, sondern auch um das Straßengesetz gehe, wo die neue Koalition Streichungen mit weitreichenden Folgen für eine künftige Gestaltung vorgenommen habe. – Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz habe von einer Entschlackung des ursprünglichen Gesetzentwurfs gesprochen, aber es sei z. B. ein Unterschied, ob man eine Grüne Welle zulasse oder für sie einen Vorrang definiere. Leider sei auch der im Abschnitt „Neue Mobilität“ enthaltene Passus zur Berücksichtigung von Belangen von Menschen mit Behinderung oder die Förderung emissionsarmer Fahrzeuge für die Wirtschaft gestrichen worden. Vor allem fehle nun der gesamte Komplex Parkmanagement; Konzepte wie „Xhain beruhigt sich“ zur Parkraumbewirtschaftung bzw. zur Einrichtung von Lieferzonen sollten eine entsprechende Grundlage finden.

Verkehrsmanagement- und Baumaßnahmen würden nur an der Kfz-Leistungsfähigkeit von Straßen bemessen. Hierzu habe man vorgeschlagen, den Entwurf für eine Gesamtleistungsfähigkeit auf den Weg zu bringen und so z. B. zu berücksichtigen, wie schnell ein Bus oder eine Tram vorankomme, was aber nun ebenfalls gestrichen sei. – Zudem sei das im ursprünglichen Gesetzentwurf formulierte Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, um Platz für diejenigen zu schaffen, die die Straße wirklich benötigten – von den Rettungswagen über die Müllabfuhr bis hin zur Hebamme oder dem Malerbetrieb –, gestrichen worden.

Die Forderungen im Änderungsantrag der Fraktion Die Linke unterstütze sie; diese hätten zum Teil bereits in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie und Betriebe vorgelegen und seien dort diskutiert worden.

Tino Schopf (SPD) verweist auf § 16 der Gemeinsamen Geschäftsordnung, der so etwas wie ein Beteiligungsverfahren vorsehe. Allerdings sei die nochmalige Beteiligung des Rats der Bürgermeister an diesem Gesetzentwurf nicht nötig, weil daran keine wesentlichen Änderungen vorgenommen worden seien. Auch die entsprechenden Senatsverwaltungen hätten dem Gesetzentwurf zugestimmt, und insofern seien alle beteiligt worden.

Der vorliegende Gesetzentwurf betreffe nun den Abschnitt 5 zum Wirtschaftsverkehr und nicht den Abschnitt 6 zur Neuen Mobilität, der in der 2. Jahreshälfte 2023 in das Plenum eingebracht werden solle. Insofern treffe der Vorwurf einer Streichorgie nicht zu; die angeführten Streichungen beträfen den Abschnitt zur Neuen Mobilität. Faktisch seien drei Regelungen zum Wirtschaftsverkehr gestrichen worden, und zwar zum Markenzeichen, zur Austauschplattform, die bereits existiere, und dazu, dass der Personenwirtschaftsverkehr nach Möglichkeit nicht primär die Verkehrsmittel des Umweltverbunds nutze.

Zum Änderungsantrag der Fraktion Die Linke: Die Forderung, dass das Land die Infrastruktur ertüchtigen solle, sei bereits im Gesetzentwurf enthalten, und zwar in § 62. – Die geforderte Austauschplattform zum Berliner Wirtschaftsverkehr sei bereits vorhanden und eine Aufnahme in das Gesetz insofern nicht sinnvoll. – Die geforderte Anbindung neuer Wirtschaftseinrichtungen über die Schiene sei bereits in § 6 – Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr – gere-

gelt. Die Unterstützung für die Einrichtung von anbieterneutralen City-Hubs in den Berliner Bezirken finde sich bereits in § 62 Abs. 4 und § 66 des Gesetzentwurfs wieder, und die Forderung nach wirksamen und geeigneten Maßnahmen, darunter auch baulichen Maßnahmen wie absenkbaren Sperren, um Ladeverkehrsflächen freizuhalten, sei bereits in § 63 des Gesetzentwurfs aufgenommen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erklärt, die Entschlackung des ursprünglichen Gesetzentwurfs sei zu begrüßen. – Der Wirtschaftsverkehr sei wichtig, aber man sollte auch nicht den Wirtschaftsverkehr und den Privatverkehr gegeneinanderstellen, denn Menschen, die z. B. zur Nachtschicht ins Krankenhaus fahren müssten oder in der Mobilität beschränkt seien, benötigten den Pkw und müssten entsprechend einen Parkplatz finden, zumal der ÖPNV noch nicht entsprechend ausgestattet sei.

Die Herausnahme des Bereichs Neue Mobilität habe man bereits kritisiert, denn man müsse sich der Frage zuwenden, wie man mit neuer Mobilität den Wirtschaftsverkehr in der Stadt organisieren könne. Ebenso vermisse er das Thema „Grüne Wellen“ im vorliegenden Gesetzentwurf. – Mit dem Verlegen des Be- und Entladens auf Tagesrandzeiten werde man angesichts der Situation im Transportwesen und der Belastungen für die Anwohner keine spürbare Verbesserung erreichen.

Zum Änderungsantrag der Fraktion Die Linke: Die geforderte Verbandsklagefähigkeit sei in diesem Bereich nicht erforderlich, denn jeder Verkehrsteilnehmer und Anwohner sei klageberechtigt. Eine entsprechende Professionalisierung bestimmter Vereine würde im Endeffekt Hindernisse und keinen Fortschritt bringen. – Die Forderung nach einer Güter-S-Bahn sei absurd; die Deutsche Bahn sei nicht in der Lage, extra Züge für Wirtschaftsgüter einzusetzen oder Waggons anzukoppeln, und mit Containern könnten nicht größere Mengen transportiert werden. Der Transport auf den Wasserstraßen stelle hingegen eine sinnvolle Möglichkeit dar. – Vorab-Überlegungen zur verkehrlichen Anbindung von Gewerbe, Fortschrittseinrichtungen und Wohngebieten seien wichtig, sollten aber nicht auf den Schienenverkehr reduziert werden. – Die Erweiterung der Ladeverkehrsflächen durch bauliche Maßnahmen wie absenkbare Sperren sei nicht umsetzbar. – Die Ansiedelung der Koordinierungsstellen Rad- und Fußverkehr in der Senatsverwaltung sei kontraproduktiv; sie gehörten in die Bezirke. – Er lehne aus diesen Gründen den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

Kristian Ronneburg (LINKE) merkt in Bezug auf den Beitrag des Abgeordneten Schopf an, dass keineswegs alle Punkte aus dem Änderungsantrag der Fraktion Die Linke im Gesetzentwurf adressiert seien. So sei z. B. nicht von der Schienenverbindung von Wirtschafts- oder Technologiestandorten, sondern nur von der Sicherung von Flächen die Rede. Seiner Fraktion gehe es dabei auch nicht um einzelne Gewerbestandorte hier und dort, sondern um große neue Einheiten mit Tausenden von täglichen Anfahrten. In § 63 des Gesetzentwurfs seien zwar Qualitätskriterien definiert, aber diese lägen noch gar nicht vor, sondern würden erst erarbeitet. – Smarte Lösungen einschließlich baulicher Maßnahmen zur Erweiterung der Ladeverkehrsflächen seien in anderen Großstädten gang und gäbe.

Lars Bocian (CDU) erklärt, einem Handwerker gehe es nicht um einen Stellplatz in 200 Meter Entfernung vom Einsatzort, sondern angesichts von Material mit dreistelliger Kilozahl allenfalls um eine Entfernung von 10 Metern, sodass man mit Handwerkerparkausweisen ar-

beiten müsse. Auch ein Parkplatzmanagement mit Reservierung über Poller sei nicht machbar.

Oda Hassepaß (GRÜNE) erklärt, die Bereiche Wirtschaftsverkehr und Neue Mobilität könne man nicht einfach trennen. Der nun gestrichene § 71 im ursprünglichen Gesetzentwurf betreffe z. B. die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung, die man für die Kosten der Parkraumbewirtschaftung, neuer Lieferzonen und eventuell einer digitalen Parkraumbewirtschaftung und für den ÖPNV-Ausbau einsetzen könne.

Johannes Kraft (CDU) weist den Vorwurf der Abgeordneten Kapek, man habe Punkte aus dem Gesetzentwurf gestrichen, die die Sicherheit von Menschen mit Mobilitätseinschränkung betreffen, zurück. Der Koalitionsvertrag sehe eine Überarbeitung des Mobilitätsgesetzes vor, und gerade die Berücksichtigung der Menschen mit Mobilitätseinschränkung werde nochmals einen stärkeren Akzent erfahren. – Dem Bereich Neue Mobilität inklusive Parkraumbewirtschaftung werde man sich anhand einer weiteren Vorlage zuwenden. – Viele Handwerker hätten mittlerweile in ihrem Fahrzeug eine Werkstatt, und auch das erfordere große Nähe zum Einsatzort bzw. das Mittel der Handwerkerparkausweise. Auch den Pflegediensten helfe eine Liefer- und Ladezone nicht, und zudem müssten die Einsätze von Ehrenamtlichen berücksichtigt werden.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) betont unter Bezugnahme auf den Beitrag des Abgeordneten Ronneburg, dass es auch ihm bei der verkehrlichen Anbindung nicht um einzelne, kleine Standorte, sondern um große Einrichtungen und Neubauvorhaben gehe. – Die Genehmigung von Pollern dauere ca. anderthalb Jahre, und man werde allein damit keine spürbare Verbesserung erreichen. – Die Abgeordnete Hassepaß habe mit ihrer Betonung der Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung die „grüne Denke“ offenbart; es gehe um das „Abzocken“ der Bürger, wobei die Einnahmen nicht für Maßnahmen bestimmt werden könnten, sondern allgemein in den Landeshaushalt eingingen. Das Wichtige an der Parkraumbewirtschaftung sei hingegen die verkehrslenkende Wirkung.

Antje Kapek (GRÜNE) stellt klar, mit den Streichungen sei die Differenz zwischen dem Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen und dem gemeinsamen Antrag von Grünen und Linken gemeint. Auf den Leitfadern „Parkraumbewirtschaftung für Berlin“ und die Vorlage zur Neuen Mobilität müsse man jetzt erst mal warten. – Beim Wirtschaftsverkehr gehe es nicht nur um Handwerker, sondern eine Vielzahl unterschiedlichster Verkehrsteilnehmer; ein veritabler Teil des Wirtschaftsverkehrs werde übrigens über Lastenräder abgewickelt, und effiziente Radwege seien auch in dieser Hinsicht wichtig. Für bestimmte Handwerksleistungen sei ein Parken direkt vor der Tür erforderlich, aber Lieferzonen z. B. vor einem Supermarkt seien ebenfalls wichtig. – Die Parkraumbewirtschaftung sei keine „Abzocke“, sondern biete eine Finanzierungsmöglichkeit für den Ausbau des ÖPNV, von dem die Allgemeinheit profitiere.

Kristian Ronneburg (LINKE) bedauert, dass sich die CDU-Fraktion nicht mit dem Änderungsantrag seiner Fraktion auseinandergesetzt habe. Man behalte sich vor, diesen Änderungsantrag nochmals zur Beratung im Hauptausschuss einzubringen.

Tino Schopf (SPD) merkt an, selbstverständlich habe man die Bewertung des Änderungsantrags gemeinsam mit der CDU-Fraktion vorgenommen; er habe die Position der Koalitionsfraktionen vorgetragen.

Johannes Kraft (CDU) betont, in der heutigen Sitzung gehe es nicht um den ursprünglichen Änderungsantrag der Fraktion Die Linke, den die Koalitionsfraktionen gemeinsam geprüft hätten und der in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie und Betriebe zurückgezogen wurden sei, sondern um eine Neufassung, die kurz vor der heutigen Sitzung vorgelegt worden sei.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt fest, dass die in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie und Betriebe auch vom Ausschussvorsitzenden zugesagte ernsthafte Prüfung der inhaltlichen Anliegen des Änderungsantrags der Fraktion Die Linke ausgeblieben sei.

Der Ausschuss beschließt zu a), die Ablehnung des Antrags – Drucksache 19/0983 – zu empfehlen. Den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke unter b) zur Vorlage – Drucksache 19/1074 – lehnt er ab und beschließt, die Annahme dieser Vorlage zu empfehlen.

Punkt 5 der Tagesordnung

- | | | |
|----|---|-------------------------------|
| a) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Aktueller Stand der Planungen für die
Ortsumfahrung Ahrensfelde
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD) | 0178
Mobil |
| b) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Aktueller Stand der Planungen für die
Ortsumfahrung Ahrensfelde
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und
der Fraktion Die Linke) | 0145
Mobil |
| c) | Antrag der AfD-Fraktion
Drucksache 19/0065
Ortsumfahrung Ahrensfelde – bürgerfreundliche
und kostengünstigere Lösung Kemberger Straße
endlich auf den Weg bringen! | 0002
Mobil |

Tino Schopf (SPD) bittet um eine Darstellung zum aktuellen Stand der Planungen für die Ortsumfahrung Ahrensfelde.

Kristian Ronneburg (LINKE) erklärt, die Planungen für die Ortsumfahrung Ahrensfelde müssten gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern betrachtet werden, und man müsse alternative Lösungen finden. Sie sei bislang weder für Marzahn-Nord noch für Ahrensfelde zukunftsgerecht; sowohl die Berliner wie die Brandenburger Seite hätten gute Argumente, die jetzige Vorzugsvariante abzulehnen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) begründet den Antrag seiner Fraktion. Eine Umfahrung sei erforderlich, aber die anvisierte Troglösung sei offenbar trotz der Finanzierungszusagen im Keim erstickt worden. Deshalb habe seine Fraktion vorgeschlagen, auf die Troglösung zu verzichten und die einfachere Lösung über die Kemberger Straße zu wählen. Der Schallschutz könne

durch entsprechende Wände oder Wälle erreicht werden, und vielfältige Eingriffe in die Umwelt seien so verzichtbar.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) führt aus, für die Planung und den Bau der Ortsumfahrung Ahrensfelde sei das Land Brandenburg federführender Vorhabenträger, und man stehe mit dem Land Brandenburg dazu in ständigem Austausch. Derzeit werde die Planfeststellungsunterlage durch das Land Brandenburg aktualisiert und an die aktuellen Randbedingungen angepasst. Bei der Überarbeitung sei es z. B. notwendig geworden, die Detailplanung der Knotenpunkte erneut auf die Leistungsfähigkeit hin zu bewerten.

Im Februar 2023 sei das Prüfaxemplar der projektspezifischen Prognose für die verschiedenen Varianten des Knotens 1 an der Ländergrenze Berlin und Brandenburg abgeschlossen worden. Auf dieser Grundlage sei Anfang Juni 2023 ein Ingenieurbüro für die verkehrstechnische Analyse – Prüfung der Leistungsfähigkeit – gebunden worden. Prüffähige Unterlagen sollten im Herbst 2023 vorliegen, und die ermittelten Ergebnisse würden dann bewertet und das weitere Vorgehen abgestimmt. Sollte das zu erheblichen Kostensteigerungen oder Ähnlichem führen, seien die Maßnahmen mit dem Bundesverkehrsminister nochmals abzustimmen.

Antje Kapek (GRÜNE) fragt, ob mit Blick auf die Bedenken der Anwohner und Anwohnerinnen bezüglich der bisher bekannten Variante – Stichwort: Zerschneidung und Lärmentwicklung – eine Überprüfung oder Anpassung der Planung erfolge. Sei eine Prognose hinsichtlich der Kostenentwicklung möglich?

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, wie der Senat die federführend durch das Land Brandenburg getätigten Planungen bewerte. Wie leistungsfähig werde die Ortsumfahrung projektiert, die gegenwärtig eher eine Ortsdurchführung darstelle? In Ahrensfelde hätten alle Parteien und Gruppierungen eine kritische Haltung zur jetzigen Vorzugsvariante und forderten einen Tunnel. Er bezweifle, dass das Land Brandenburg das überhaupt in Erwägung ziehe. Leider habe das Land Berlin aus haushalterischen Gründen den Betrachtungsraum für eine Ortsumfahrung so eng gezogen, dass es am Ende zu einer Brandenburger Lösung komme.

Seine Fraktion habe einen Antrag zur Verkehrslösung für Marzahn-Nord und Ahrensfelde eingebracht – Drucksache 19/1152 –, der die Einrichtung eines Bürgerbeirats fordere, um so eine angemessene Information und eine Diskussion mit den handelnden Akteuren zu ermöglichen. Zudem solle der Abbruch des derzeitigen Planfeststellungsverfahrens geprüft werden. Die Forderung der AfD-Fraktion, dass der Senat einfach eine andere Trasse planen solle, sei seines Erachtens nicht umsetzbar, weil man sich in einem laufenden Planfeststellungsverfahren befinde. – Im Übrigen sei der bisherige Planungsverzug durch die Weigerung des Bundes entstanden, Mittel für den Lärmschutz bereitzustellen. – Der Senat solle bei solchen Projekten auch Verkehrsplanungen für die Schiene aufnehmen; konkret schlage man vor, die Wriezener Bahn zu reaktivieren und in das Programm i2030 aufzunehmen und eine Verlängerung der S-Bahn von Ahrensfelde nach Werneuchen zu prüfen. Zudem solle der Regionalbahnhof Ahrensfelde modernisiert und der landesgrenzenüberschreitende Busverkehr verbessert werden. – Aufgrund dieser zum Antrag seiner Fraktion vorgetragenen Argumente lehne er den AfD-Antrag ab.

Gordon Folger (SenMVKU) erklärt, zu den Kosten für die Ortsumfahrung Ahrensfelde könne er keine Aussage treffen; Vorhabenträger sei das Land Brandenburg, und erst im Herbst

2023 seien prüffähige Unterlagen mit einer entsprechenden Kostenentwicklung zu erwarten. – Zu den Anwohnerinteressen: Bereits im August 2002 sei die Linienbestätigung zur aktuellen Vorzugsvariante durchgeführt worden. Das Abgeordnetenhaus habe 2006 und 2007 in einer eigenen Synopse nochmals alle Varianten diskutiert, 2011 sei die Entwurfsplanung abgeschlossen worden, und der Vorhabenträger habe den Antrag zur Planfeststellung eingereicht. Insofern sei eine lange und breite Beteiligung auf allen Ebenen erfolgt.

Der Vorhabenträger bereite die erneute Auslegung der Planfeststellungsunterlage vor. Im streng formalisierten Planfeststellungsverfahren beständen vielfältige Möglichkeiten, sich gemäß §§ 72ff. Verwaltungsverfahrensgesetz und §§ 17ff. Bundesfernstraßengesetz einzubringen. Gleichwohl stelle das Land Brandenburg in enger Abstimmung mit dem Land Berlin eine Informationsveranstaltung in zeitlicher Nähe der erneuten Auslegung der Planfeststellungsunterlage in Aussicht.

Das Land Brandenburg habe ein Büro zwecks Prüfung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes an der Ländergrenze Berlin-Brandenburg beauftragt. Am S-Bahnhof Ahrensfelde solle eine Taktverdichtung vorgenommen werden, die zum Planungsbeginn noch nicht absehbar gewesen sei. In jedem Fall müsse ein Rückstau in den Tunnel verhindert werden, und insofern sei eine Überarbeitung erforderlich gewesen. Weitere prüffähige Unterlagen lägen dazu noch nicht vor; zeitlich verweise er auch hierbei auf den Herbst 2023. – Was den Abbruch des Verfahrens angehe, liege auch das beim Land Brandenburg.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) merkt an, dass die Senatsverwaltung zwar mit Recht keine Aussagen zur Kostensteigerung treffen könne, aber man müsse wohl mit einem Anstieg um 30 bis 40 Prozent rechnen. Faktisch werde es somit zu einer Verschiebung auf den Sankt-Nimmerleins-Tag kommen. Demgegenüber sei die von seiner Fraktion beantragte oberirdische Lösung durch die Kemberger Straße schneller und realistisch. – In Bezug auf den vom Abgeordneten Ronneburg angeführten Bürgerrat stimme er insofern zu, dass die Bürgerbeteiligung vor Ort nicht ausreichend gewesen sei. Die AfD habe übrigens bereits in ihrem Antrag – Drucksache 19/422 – die Renovierung und Modernisierung des Regionalbahnhofs Ahrensfelde gefordert.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob der Senat weiterhin nur abwarte, wie das Land Brandenburg handeln werde – mit der Perspektive, dass an einer Variante geplant werde, die möglicherweise wegen der Kostensteigerungen niemals realisiert werde. – Es reiche nicht aus, dass die Diskussion zu einem solchen Verkehrsvorhaben nur in dem gesetzlich Vorgegebenen bestehe; es sei vielmehr eine informelle Beteiligung an diesem Prozess einzufordern. – Wie bereits angeführt, sei eine andere Variante, wie sie der AfD-Antrag fordere, aufgrund der Regularien des Planfeststellungsverfahrens so nicht möglich.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) stimmt dem Vorredner hinsichtlich der Problematik des Planfeststellungsverfahrens zu. Man werde wahrscheinlich ein neues Planfeststellungsverfahren benötigen. Während die Fraktion Die Linke innerhalb des Verfahrens einen Schritt zurückgehen wolle, schlage seine Fraktion vor, sich von diesem Verfahren mit 12 Jahren an fehlgeleiteter Planung zu verabschieden und einen neuen Weg zu gehen.

Vorsitzender Lars Bocian stellt Einvernehmen fest, die Besprechungen unter a) und b) abzuschließen.

Der Ausschuss beschließt, die Ablehnung des AfD-Antrags – Drucksache 19/0065 – unter c) zu empfehlen.

Punkt 6 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0153](#)
Aktueller Stand der Straßenbahnplanungen
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und
der Fraktion Die Linke) Mobil
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0201](#)
**Straßenbahnausbau in Berlin: Aktueller Stand und
zukünftige Planungen**
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD) Mobil

Vertagt.

Punkt 7 der Tagesordnung – nicht öffentlich –

- Petition [0192](#)
Eingabe von Frau R., Berlin
**Bau von Aufzügen in Bahnhöfen der U-Bahn-Linie 5
in Marzahn-Hellersdorf**
Der Petitionsausschuss bittet um Stellungnahme. Mobil

Siehe nichtöffentliche Anlage zum Inhaltsprotokoll.

Punkt 8 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0184](#)
Berlin auf dem Weg zur Vision Zero
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD) Mobil
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0161](#)
**Vision Zero: wie wird Berlins Verkehr für alle
sicherer?**
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und
der Fraktion Die Linke) Mobil

Vertagt.

Punkt 9 der Tagesordnung

Verschiedenes

Vorsitzender Lars Bocian erinnert daran, dass die Fraktionen nach den Verfahrensregeln für die Haushaltsberatungen gebeten seien, bis zum 13.09.23, 10 Uhr, Fragen und Berichtsanträge im Ausschussbüro einzureichen, damit eine entsprechende Synopse erstellt werden könne.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, wann mit dem angeforderten Bericht von BVG und Senat bezüglich der Untersuchungsergebnisse zum Schaden am U-5-Tunnel zu rechnen sei.

Vorsitzender Lars Bocian stellt fest, dass der Senat in der nächsten oder übernächsten Sitzung dazu berichten werde.

Siehe auch Beschlussprotokoll.