

Inhaltsprotokoll*

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr

22. Sitzung
13. Februar 2013

Ort: Verkehrslenkung Berlin
Tempelhofer Damm 45
12101 Berlin
Beginn: 15.20 Uhr
Schluss: 17.00 Uhr
Vorsitz: Andreas Otto (GRÜNE)

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Harald Moritz (GRÜNE) fragt, wie der Senat die Gefahr bewerte, dass durch Maßnahmen am Flughafen Tegel, die über den Bestandserhalt hinausgingen, die Kapazität des Flughafens erhöht werde, sodass die Fluggesellschaften versuchen würden, dort mehr Flüge abzuwickeln.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) antwortet, bei den Maßnahmen gehe es um eine Sicherung, nicht Erhöhung der Kapazitäten. An den Koordinationseckwerten ändere sich nichts. Die Fluggesellschaften hätten auch keine zusätzlichen Forderungen gestellt und keine zusätzlichen Flüge außerhalb der normalen Betriebsstunden beantragt.

Harald Moritz (GRÜNE) schlussfolgert, dass nicht 20 Mio. Euro in den Terminal C investiert würden, wie von Medien berichtet worden sei.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) unterstreicht, es sollten ein sicherer Betrieb und eine hohe Qualität für die Fluggäste gewährleistet werden. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen seien abzuwarten. Letztlich müsse die Flughafengesellschaft einschätzen, was angemessen und sinnvoll sei. Er erwarte nicht so umfangreiche Maßnahmen. Terminal C sei überlastet. Gleichwohl gehe es um eine vernünftige Abwicklung, nicht um eine Steigerung.

* Die in der gedruckten Fassung des Protokolls schwarz-weiß sichtbaren Abbildungen sind in der PDF-Datei in der Dokumentation des Abgeordnetenhauses in den Originalfarben dargestellt.

Danny Freymark (CDU) möchte wissen, welche Erkenntnisse der Senat – über vorliegende Studien hinaus – vom Projekt „Berlin wird leiser: aktiv gegen Verkehrslärm“ erwarte.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) erläutert, mit der Aktion komme der Senat der rechtlichen Verpflichtung einer Öffentlichkeitsbeteiligung an Lärmaktionsplänen gemäß § 47d BImSchG nach. Die Bürger vor Ort könnten wichtige Hinweise geben. Die Ergebnisse dieser Mitwirkung seien zu berücksichtigen. Es sei eine Abwägung zwischen Gesundheits-/ Lärmschutz, Aufenthaltsqualität und möglichen Einschränkungen oder baulichen Veränderungen für die Verkehrsteilnehmer vorzunehmen. Die gewählte Form des Onlinedialogforums sei eine in anderen Großstädten erprobte und sachgerechte Beteiligungsform.

Danny Freymark (CDU) fragt, wie der Senat in diesem Zusammenhang den schlechten Zustand der Infrastruktur in der Stadt bewerte.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) bemerkt, der Zustand der Straßeninfrastruktur trage z. T. zur Lärmproblematik bei und sei kein Beitrag zur Lärmsenkung durch Verlangsamung oder Verunmöglichung des Verkehrs. Im Moment trete saisonbedingt eine Häufung auf. Im Hinblick auf den Instandhaltungsrückstand hätten Senat und Abghs zusätzlich 25 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung gestellt. Die 30 Mio. Euro, die die Bezirke im Rahmen der Globalsummenhaushalte erhielten, würden leider nicht immer für diesen Zweck eingesetzt. Die Mittel des Sonderprogramms für 2013 seien frühzeitig belegt worden. Aus dem Vorjahr stünden noch 12 Mio. Euro zur Verfügung. Nach der Freigabe durch SenFin könnten die Ausschreibungen erfolgen. Er weise allerdings darauf hin, dass das Verbauen von 37 Mio. Euro auch mehr Baustellen und Verkehrseinschränkungen bedeute.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Verkehrslenkung Berlin
(auf Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU)

[0105](#)
BauVerk

Jörg Lange (VLB) führt aus, die VLB umfasse das temporäre Ereignismanagement – Baustellen, Veranstaltungen, Straßenfeste, Filmdreharbeiten –, das straßenverkehrsbehördliche dauerhafte Anordnen – Signalanlagen, Fußgängerüberwege, Tempo 30, Bushaltestellen –, die Verkehrsregelungszentrale und das Störfallmanagement, die Wegweisung/Beschilderung, die Verkehrszählungen – z. B. für Lärmschutzgutachten –, die zentral veranlasst und gesammelt würden, noch die Fachaufsicht über die Straßenverkehrsbehörden der Bezirke, die Bearbeitung von Widersprüchen in Anordnungsverfahren, ein Justitiariat, die Verkehrssicherheit – Zuwendungen für Projekte und Schulungen, z. B. in Kitas und Schulen, Betreuung auffällig gewordener Jugendlicher – und die Geschäftsstelle der Unfallkommission, die sich mit auffälligen Örtlichkeiten befasse, um Unfallkosten zu reduzieren.



Folie 1

Tagesordnung

1. Arbeitsbereich und Aufgaben der Verkehrslenkung Berlin (VLB)
2. Kennzahlen der VLB
3. Räumliche Unterbringung der VLB
4. Arbeitsbereich „verkehrsrechtliche Anordnung aufgrund von Arbeitsstellen“
 - Verfahren
 - Probleme im Arbeitsbereich
 - Maßnahmen zur Verbesserung der Situation

Folie 2

1 Arbeitsbereiche und Aufgaben der VLB

Gliederung in fünf Bereiche:

- VLB A: Ereignismanagement (Arbeitsstellen, Veranstaltungen, Filmdreharbeiten) – 31 Mitarbeitende
- VLB B: Dauerhafte Anordnungen und Lichtsignalanlagen – 36 Mitarbeitende
- VLB C: Verkehrsregelungszentrale, Störfallmanagement, BAB, Wegweisung, Verkehrszählungen – 28 Mitarbeitende
- VLB F: Fachaufsicht, Widersprüche, Justizariat – 4 Mitarbeitende
- VLB UK: Unfallkommission, Zuwendung Verkehrssicherheit – 3 Mitarbeitende

Folie 3

2 Kennzahlen der VLB

- 109 Mitarbeitende
- über 2.000 Lichtsignalanlagen

jährliche Fallzahlen:

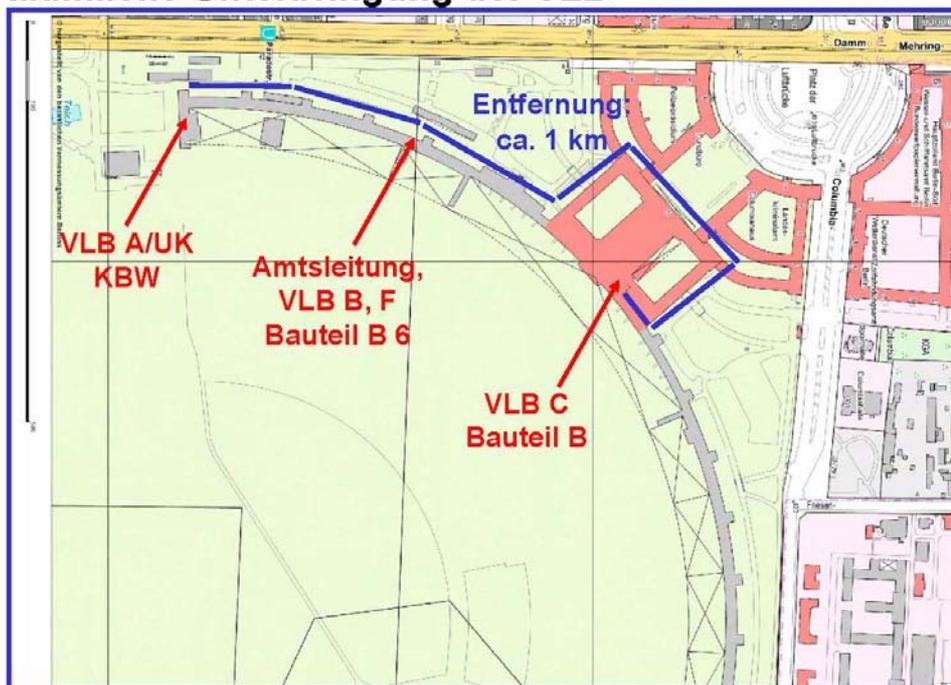
- ca. 15.000 schriftliche/mündliche Stellungnahmen
- über 1.200 Anträge zu dauerhaften Maßnahmen
- ca. 60.000 Verkehrswarmmeldungen
- ca. 4.000 Anordnungen aufgrund von Arbeitsstellen
- ca. 10.000 Genehmigungen zu Schwer- und Großraumtransporten
- ca. 3.000 Genehmigungen aufgrund von Filmdreharbeiten und Veranstaltungen

Folie 4

Die VLB erhalte 15 000 Anfragen pro Jahr zu Vorhaben im Straßenraum, z. B. Bürgeranfragen, Stellungnahmeersuchen von Trägern öffentlicher Belange bspw. bei der Errichtung von Werbetafeln, Anträge zu dauerhaften Maßnahmen, die mit Rechtsbehelf beschieden werden müssten. In der Regelungszentrale würden Verkehrswarmmeldungen erzeugt und an Presse und Rundfunk verteilt. Über deren Verbreitung entschieden diese selbst. Es gebe ca. 4 000 Anordnungen aufgrund von Baustellen. Die VLB genehmige nicht Baustellen, sondern die entsprechenden Verkehrsregelungen. Zudem würden jährlich ca. 10 000 Großraumtransporte – z. B. von Turbinen – genehmigt, die man im Stadtbild kaum wahrnehme. Hinzu kämen Filmdreharbeiten und Veranstaltungen, bei denen das verkehrliche Drumherum zu regeln sei.

Die Einrichtungen der VLB seien im Flughafengebäude über eine Distanz von ca. 1 km verteilt, sodass die Abstimmung aufwendig sei. Die Tätigkeit werde durch Veranstaltungen auf dem Flughafenareal zusätzlich erschwert.

3 Räumliche Unterbringung der VLB

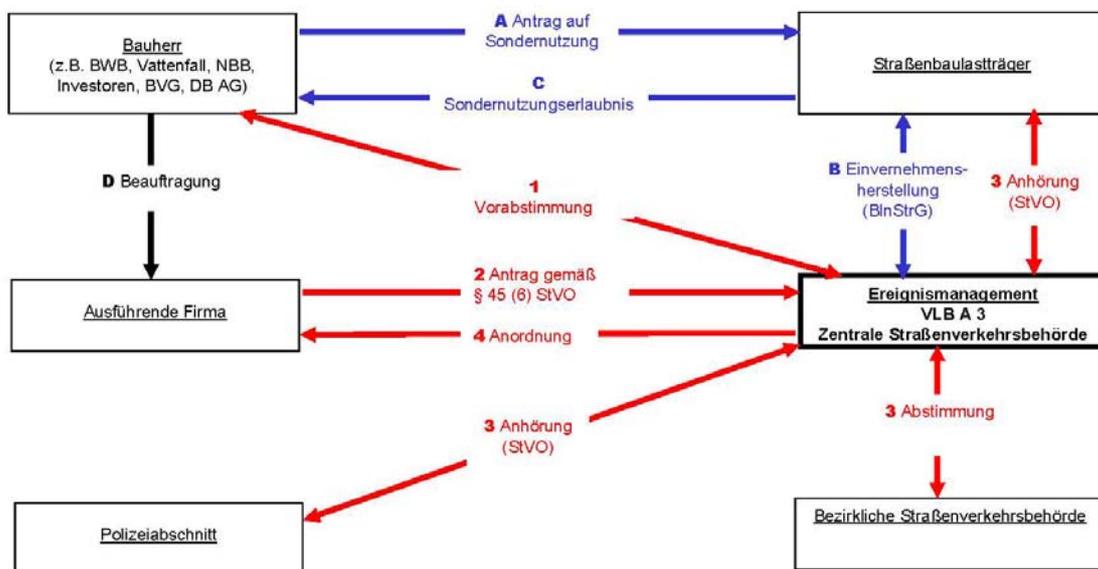


Folie 5

Er gehe nicht davon aus, dass die Zahl der Baustellen längerfristig abnehmen werde. Die Baustellen würden koordiniert. Es existiere eine strategische Planung für die östliche Innenstadt über das Jahr 2020 hinaus, um die größeren Projekte des Senats optimal einzuplanen und auf Investorenmaßnahmen – bspw. Tiefgaragen, Hotelneubauten – Einfluss zu nehmen. Ein Problem in der Praxis sei, dass sich Bauherren wie Vattenfall, BVG und BWB an die VLB zwecks Vorabstimmung wendeten, obwohl der Bauablauf, der eine Sondernutzung darstelle, zunächst mit den Bezirken als Baulastträger abgestimmt werden müsste, die über die entsprechenden Baufachleute verfügten. Die Abstimmung mit den Verkehrsfachleuten sei der nächste Schritt. Es müsse eine Koordinierung stattfinden, was angesichts der Mengen und des begrenzten

Straßenraums schwierig sei. Beim U-Bahnbau oder Gleisarbeiten existierten bauliche Zwänge. Er verweise auf Versorgungsverpflichtungen der Leitungsunternehmen und Betriebsabläufe des schienengebundenen ÖPNV. Bei den Fahrplänen sei die BVG flexibler als die Bahn. Darüber hinaus gebe es unplanbare Verkehrsstörungen bspw. durch Verkehrsunfälle oder Wasserrohrbrüche. Häufig würden Bauarbeiten auch kurzfristig beantragt, um bspw. Haushaltsmittel noch ausgeben zu können, da die LHO die Übertragung ins Folgejahr verhindere.

4.1 Verfahren „Anordnungen aufgrund von Arbeitsstellen“



4.2 Grenzen des Ereignismanagements

- Grenzen des Straßenraumes
- Unwägbarkeiten durch bauliche Zwänge
- Unplanbare Verkehrsstörungen (Unfälle, Havarien...)
- Beantragung häufig zu kurzfristig
(z.B. Dringliche Arbeiten, wie Schlaglochprogramm, Versorgungsverpflichtung der Leitungsunternehmen)
- Landeshaushaltsordnung verhindert Übertragung ins nächste Jahr
- Betriebsabläufe des schienengebundenen ÖPNV

Folie 7

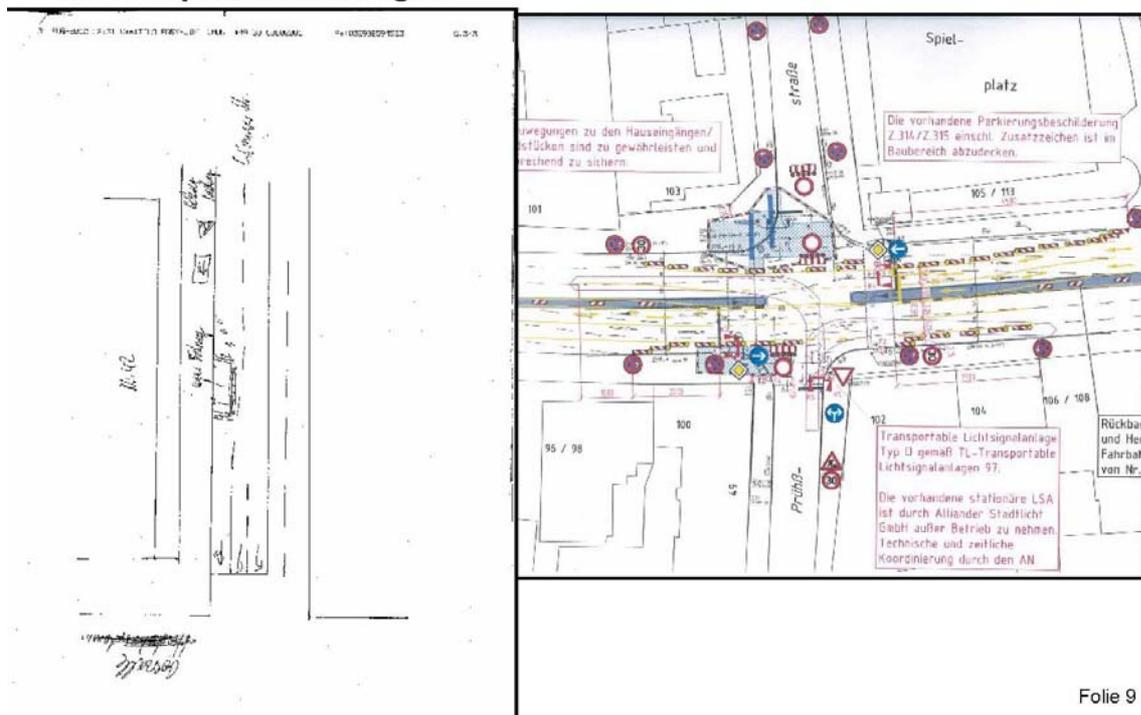
Die VLB erlasse 4 000 Anordnungen pro Jahr. Er verweise auf Personalknappheit und teilweise komplizierte Baumaßnahmen, sodass es zu längeren Wartezeiten komme. Daher habe man die erforderlichen Kontrollen reduziert. In der Folge würden mehr Baustellen illegal abgesichert, z. B. mit falscher Beschilderung. Die Qualität der Antragsunterlagen sei unterschiedlich. Es würden nicht immer anordnungsfähige Pläne eingereicht, was Verfahren in die Länge ziehe. Die Pläne der BVG seien vorbildlich.

4.3 Probleme des Arbeitsbereichs

- Hohes Antragsvolumen, in 2012 wurden ca. 4.000 Anordnungen erteilt
- Personalausstattung entspricht nicht dem Antragsvolumen
- Kontrollen vor Ort sind auf das absolute Minimum reduziert worden
=> vermehrt illegale Baustellen
- Qualität der eingereichten Antragsunterlagen ist unzureichend und sinkt ständig (ebenfalls fehlende Kapazitäten bei den Bauherren, Ing.-Büros, ausführenden Baufirmen und Verkehrssicherungsfirmen)

Folie 8

4.4 Beispiele zu Anträgen

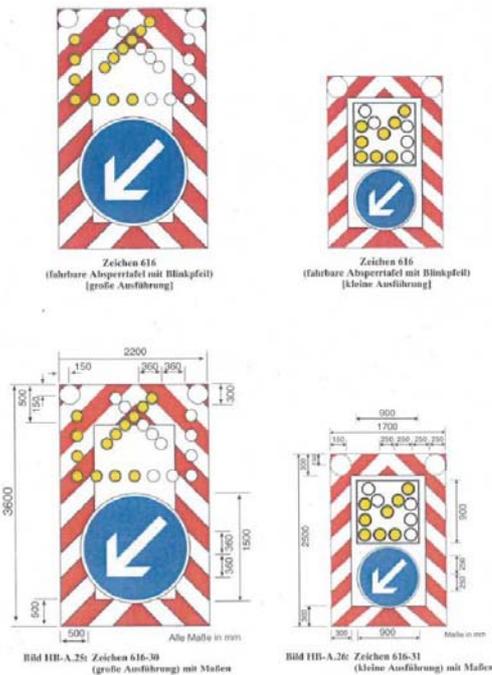


Folie 9

Um die Probleme zu lösen, habe sich die VLB mit externen Dienstleistern verstärkt, Absprachen mit Bauherren zur Verbesserung der Pläne getroffen, das Nachforderungsmanagement qualifiziert und die Komfortleistungen – bspw. denkbare LSA-Anpassungen bei Umleitungsverkehren – reduziert. Bei Eingriffen in den öffentlichen Verkehrsraum seien die Interessen der Bauherren und der Verkehrsteilnehmer abzuwägen. Er verweise auf Verstärkungen, die noch nicht am Ende seien, und EDV-Unterstützung, die auf die Bezirke ausgedehnt werde.

4.5 Maßnahmen zur Verbesserung der Situation

- Unterstützung durch externe Dienstleister
- Gesprächsinitiative mit den Bauherren mit dem Ziel von verbesserten Antragsunterlagen
- Reduzierung von Komfortleistungen, z.B bei LSA-Anpassungen, insbesondere bei Umleitungsstrecken und ÖV-Bevorrechtigungen
- Einführung eines Nachforderungsmanagement mit dem Ziel anordnungsfähige Antragsunterlagen zu erhalten
- Verklarung des Zuständigkeitskatalogs ZustKatOrd zur Reduzierung von Zuständigkeitsdiskussionen zwischen den bez. SVB und der VLB
- Koordinierungspflicht der Straßenbaulastträger im Rahmen der Sondernutzungserlaubnis gem. BerlStrG oder
- Vorabstimmungsbereich bei VLB A verstärken => Personalertüchtigung
- Weiterentwicklung der EDV-Unterstützung (EMS, Online-Beantragung)



Verkehrslenkung Berlin

Zentrale Straßenverkehrsbehörde

Folie 11

Bürgermeister Michael Müller (SenStadtUm) unterstreicht, dass die räumliche Situation der VLB auf Dauer keine gute Lösung sei. Er habe die TPG daher um einen Vorschlag gebeten, wie die Situation zumindest mittelfristig verbessert werden könne. Die VLB arbeite trotz EDV-Unterstützung, Rationalisierung und externer Kräfte an der Kapazitätsgrenze. Personelle Verbesserungen seien bereits bei den letzten Haushaltsberatungen angemeldet worden. Damit sei man nicht erfolgreich gewesen. Wenn die Baustellenaktivität in dieser Weise anhalte, womit zu rechnen sei, müsse es eine personelle Unterstützung geben. Das Antragsverfahren zwischen Bauherren, Bezirken und VLB sei eigentlich klar. Weil es zwischen Bauherren und Bezirken nicht funktioniere, erfolge sehr schnell eine direkte Kontaktaufnahme mit der VLB. Es sei kein gutes Verfahren, dass der Vorgang nach Rückverweisung und Abstimmung zwischen Bauherren und Bezirken zum zweiten Mal bei der VLB lande. Daher müsse Klarheit im Verfahren hergestellt werden. Eine entsprechende Abstimmung finde gerade statt.

Oliver Friederici (CDU) plädiert dafür, sich mit der Baustellenoptimierung gesondert und mit Blick auf andere Städte zu befassen. Straßenbau- und Leistungsarbeiten seien notwendig, Verkehrsbehinderungen aber ein Problem, das zu lösen sei. Absperrungen bei Staatsbesuchen hielten viele Verkehrsteilnehmer in Berlin im Vergleich zu anderen europäischen Hauptstädten für zu lang. Verkehrsbehinderungen durch Bagatellunfälle seien besonders im Berufsverkehr ein Problem. Welche Lösungen seien im Benehmen mit der Innenverwaltung denkbar?

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) möchte wissen, wie die 109 Mitarbeiter der VLB auf die verschiedenen Abteilungen verteilt seien. Er bitte, dass der vorab von seiner Fraktion eingereicht

te Fragenkatalog noch beantwortet werde. Sei daran gedacht, zur formgerechten Planerstellung digitale Lösungen anzubieten? Denn ein Teil der Kommunikation sei hausgemacht.

Wolfram Prieß (PIRATEN) erkundigt sich nach der Zuständigkeit für Baustellenbeschilderungen. Sei die VLB bei jeder Baustelle involviert? Wie werde die Beschilderung überwacht?

Ole Kreins (SPD) spricht sich für eine Straffung des Verfahrens unter Einbeziehung der Bezirke aus. Die ÖPNV-Beschleunigung sei für die Landespolitik keine Komfortaufgabe, sondern eine politische Maßgabe, für die viel Geld aufgewendet werde. Wenn die VLB hier reduziere, müsse die Politik dies ggf. anders organisieren.

Bürgermeister Michael Müller (SenStadtUm) macht geltend, dass die Fragen der Grünen bspw. zum Fallvolumen und zur personellen Ausstattung detailliert beantwortet worden seien. Andere Fragen gingen über das Thema hinaus, z. B. zur Fahrradstrategie. Fahrradstreifen würden nur in Abstimmung mit den Bezirken angelegt. Dabei gehe es im Wesentlichen um Lückenschlüsse. Staatsbesuche seien eine zusätzliche Belastung, aber ein Thema für die Polizei und nicht allein von der Verkehrsverwaltung zu regeln. Die Sicherheitsanforderungen ausländischer Staaten würden in der Regel erfüllt. Zu Absperrungen existiere ein standardisiertes Verfahren. Mit den großen Versorgungsunternehmen wolle er zu klaren Verabredungen und standardisierten Verfahren kommen, damit Baustellen frühzeitig angekündigt, mit anderen Unternehmen abgestimmt und Baustelleneinrichtungen auch wieder zügig abgebaut würden. Gerade von diesen Unternehmen sei zu erwarten, dass sie im Interesse der Stadt handelten.

Jörg Lange (VLB) schildert, die VLB sei für den fließenden Verkehr im Hauptverkehrsstraßennetz verantwortlich, also rund ein Drittel des Straßennetzes, auf dem etwa 80 Prozent des Verkehrs stattfänden. Alle Arbeiten im öffentlichen Verkehrsraum müssten genehmigt werden. Die meisten Baustellen genehmigten die Bezirke. Die VLB habe nur die größeren Maßnahmen an größeren Straßen. Für die Planerstellung gebe es seit Jahren eine Checkliste, die aber nicht immer gelesen werde, sodass das Nachforderungsmanagement tätig werden müsse. Bei kurzzeitigen Umleitungen nehme die VLB aufgrund knapper Ressourcen keine Änderung der LSA zur Busbeschleunigung vor und wende sich lieber dauerhaften Änderungen zu.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) fügt an, die Erbringung öffentlicher Leistungen für Private sei eine Frage der Ausstattung und der Kosten. Es liege bei den Bauherren, exakte Pläne für Bauten wie für Baustellen vorzulegen und sich ggf. professioneller Hilfe durch entsprechende Firmen zu bedienen. Die VLB müsse alle Verkehrsteilnehmer, auch Fußgänger und Radfahrer, im Blick haben. Wünsche der Bürger und der Bezirke würden ernst genommen und geprüft, was teilweise dazu führe, dass sich Anordnungsverfahren über Jahre hinzögen. Aus Verkehrssicherheitsgründen gehe aber nicht alles, was sich Bürger und Bezirke vorstellten. Verkehrssicherheit sei nicht diskutabel und nicht politisch entscheidbar, zumal die VLB-Mitarbeiter dafür auch haftbar gemacht würden. LSA-Umprogrammierungen seien aufwendig, da die Auswirkungen auf Knotenpunkte und Rückstauerscheinungen zu berücksichtigen seien. Bei einwöchigen Umleitungen seien Aufwand und Nutzen abzuwägen. SenStadtUm wolle mit den begrenzten Ressourcen dauerhafte ÖPNV-Beschleunigungen vorantreiben.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechung ab.

Punkt 3 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –
Drucksache 17/0755

[0106](#)
BauVerk

Entwurf des Bebauungsplans 1-63 für die Verbreiterung der Heidestraße zwischen Minna- Cauer-Straße und Perleberger Straße im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

Manfred Kühne (SenStadtUm) berichtet, an der Heidestraße werde ein großer Wohnungsbaustandort entwickelt. Die Heidestraße habe bisher dem Durchgangs- und Güterverkehr gedient und solle künftig funktional und gestalterisch Mittelpunkt des neuen Wohnquartiers werden. Sie müsse als Bundesstraße weiterhin Durchgangsverkehr aufnehmen, der Komfort für Fußgänger und Radfahrer solle aber mit angemessen breiten Gehwegen und Baumreihen verbessert werden, damit trotz erheblicher Lärmbelastung auf beiden Seiten auch gewohnt werden könne. Die B-Pläne würden weitgehend vom BA Mitte bearbeitet. SenStadtUm habe den B-Plan für den Straßenumbau übernommen. Derzeit sei die Heidestraße durchgängig 22 m breit. Im südlichen Teil zwischen Minna-Cauer-Straße und Sellerstraße, wo es Wohn- und Geschäftshäuser geben solle, werde die Straße auf 38 m aufgeweitet, die Gehwege auf 3,50 bis 5 m. Mittelstreifen und Gehwege erhielten Baumreihen. Radwege würden angelegt. Der nördliche Bereich erhalte eine Bebauung nur auf der westlichen Seite. Auf der östlichen Seite befänden sich Grünanlagen am Nordhafen. Deshalb werde auf einen Mittelstreifen verzichtet. Die Straße werde 28 m breit sein.

Die stärkste Veränderung solle es an der Abzweigung der Sellerstraße geben. Die Radien für den abknickenden Verkehr seien sehr großzügig, da man in den Sechzigerjahren auf die Belange von Fußgängern und Radfahrern wenig Rücksicht genommen habe. Auch an der nächsten Querung in Richtung Wedding werde es einen Umbau geben. Mit Unterstützung von Verkehrsgutachtern und der Verkehrsabteilung habe man sich bemüht, die Leistungsfähigkeit für den Verkehr zu erhalten. Man gehe davon aus, dass sich der Straßenverkehr stärker auf beide Ost-West-Straßen verteilen werde. Insgesamt erwarte man tendenziell bei fast allen Innenstadtstraßen eine leichte Abnahme des Pkw-Durchgangsverkehrs, die hier aber durch den zusätzlichen Pkw-Verkehr aus dem neuen Wohnquartier kompensiert werde, sodass es bei einer ähnlichen Verkehrsbelastung bleiben werde. Die Zahl der Fahrstreifen orientiere sich am heutigen Verkehrsbestand.

Katrin Lompscher (LINKE) erklärt, dass ihre Fraktion dem B-Plan nicht zustimmen werde. Aufwand und Nutzen, die Attraktivität der Heidestraße zu erhöhen, stünden in keinem Verhältnis. Es würden frühere Ausgleichsflächen und 14 000 m² private Grundstücksfläche in Anspruch genommen. Bei der Kostenschätzung von 9,6 Mio. Euro sei „noch Luft nach oben“. Zusätzliche Kosten durch Grunderwerb seien nicht nachvollziehbar. Die Verkehrsfunktion der Heidestraße sei auch mit dem jetzigen Querschnitt erfüllbar. Ohne Änderung des Verkehrskonzepts könne es keinen hochqualifizierten innerstädtischen Boulevard geben. Für die künftige Nutzung sei die Verkehrsbelastung zu hoch. Die Planung sei nicht zeitgemäß.

Harald Moritz (GRÜNE) erinnert daran, dass seine Fraktion eine Straßenführung an der Bahntrasse favorisiere habe. Die beidseitige Wohnbebauung beiße sich mit dem Verkehrsaufkommen, das künftig bei 42 000 bis 43 000 Fahrzeugen liegen solle, wobei nicht klar sei, wie

sich 37 500 Fahrzeuge im Durchgangsverkehr und 17 500 Fahrzeuge durch Ziel- und Quellverkehr auf 42 000 addierten. Lt. Immissionsschutzbehörde würden die Zielwerte der Lärmaktionsplanung überschritten. Die Werte lägen über dem enteignungsrechtlichen Limit. Die Feinstaubbelastung überschreite die Tagesgrenzwerte zeitweise. Man wolle mit verkehrslenkenden Maßnahmen arbeiten. Die eingeschränkte Aufenthaltsqualität für Fußgänger widerspreche einem Boulevardcharakter. Wenn man ein lebendiges Stadtquartier haben wolle, müsse man die Durchgangsstraße an den Bahndamm verlegen, wo ohnehin eine Straße gebaut werde und gewerbliche Nutzungen geplant seien. Im Variantenvergleich sei eine falsche Bewertung vorgenommen worden. Seine Fraktion werde dem B-Plan nicht zustimmen.

Dr. Manuel Heide (CDU) knüpft an, die Verlegung des Durchgangsverkehrs an die Bahntrasse wäre für das Wohnquartier besser gewesen, mit dem Tiergartentunnel, der auf die Heidestraße zulaufe, seien die Würfel aber gefallen. Die Heidestraße als Verbindung zwischen Berlin-Mitte und dem Berliner Norden werde künftig eine gleich hohe, mit dem Anwohnerverkehr wahrscheinlich sogar noch höhere Verkehrsbelastung aufweisen. Der Querschnitt im Bereich Sellerstraße gen Süden sei in Ordnung. Die Verkehrsführung vom Tiergartentunnel in Richtung Norden erscheine ihm zweifelhaft. Derzeit bögen zwei Spuren in die Sellerstraße ab. Allerdings komme es angesichts einer Linksabbiegespur in die Müllerstraße zu erheblichen Staubbildungen. Angesichts nur einer Rechtsabbiegespur an der Kreuzung Fennstraße und der eingeschränkten Leistungsfähigkeit der Kreuzung bei Bayer mit erheblichen Rückstaubbildungen wisse er nicht, wie der Verkehr abfließen solle. Er halte den B-Plan im Hinblick auf die Verkehrsflüsse nicht für zustimmungsfähig. Er habe sich im Vorfeld nach den Vorstellungen der Senatsverwaltung erkundigt, aber keine Antwort erhalten.

Wolfram Prieß (PIRATEN) fragt, ob Radwege oder Fahrstreifen für Radfahrer angelegt würden und ob der B-Plan bereits auf den S-Bahnbau und eine mögliche S-Bahnstation an der Perleberger Brücke reagiere. Seine Fraktion sehe die Verkehrsschätzung kritisch, da es sich um die Hauptzugangsstraße zum Tiergartentunnel in diesem Bereich handele. Zudem werde das geplante Wohngebiet weiteren Verkehr erzeugen. Insofern rechne er mit zunehmendem Verkehr. Reichten die Kapazitäten dafür aus?

Daniel Buchholz (SPD) unterstreicht, dass der Zeitablauf über eine etwaige Verlegung der Straße an die Bahntrasse hinweggegangen sei. Man rede über eines der großen Wohnungsbaupotentiale Berlins und brauche bezahlbare Wohnungen in der Stadt. Wenn man die Maßstäbe der Grünen anlegte, könnte man nicht 50 000 oder 100 000 neue Wohnungen bauen. Verkehrs- und Lärmbelastung müsse man im Gesamtkontext sehen. Mit Blick auf die vorhandene Hauptverkehrsstraße könnten Lärmschutzmaßnahmen von vornherein mitgeplant werden. Die neue Straßengestaltung sei zeitgemäß und eine Qualitätsverbesserung für Fußgänger, nachdem es bislang komplett autofixierte Abbiegeradien gebe. Dort würden auch Freiflächen gewonnen. Ohne galoppierende Kosten zu produzieren, sei ein vernünftiger Kompromiss gefunden worden. Seine Fraktion sehe Eilbedürftigkeit und werde dem B-Plan zustimmen.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) betont, Ziel der Verkehrsführung sei die bessere Verteilung des Verkehrs auf Seller- und Fennstraße. Angesichts einer Linksabbiegespur am Weddingplatz sei es wenig sinnvoll, Autos auf zwei Spuren durch die Sellerstraße hinzuführen. Aus der Fennstraße könne der Verkehr auch geradeaus auf der B 96 weiterfließen. Die Frage sei, ob die Knoten – auch in den Abbiegebeziehungen – so leistungsfähig seien, gerade an der Fennstraße, dass der Verkehr insgesamt abgewickelt werden könne. Es habe

ein Variantenvergleich stattgefunden. Ein Ingenieurbüro habe festgestellt, dass die Qualität der Verkehrsabwicklung auch in den Spitzenstunden noch zufriedenstellend sei. Dies sei der gleiche Zustand wie heute. SenStadtUm könne die Verkehrsuntersuchung gerne nachreichen. Die beiden Fahrspuren je Richtung in der Heidestraße seien nicht markiert, sodass – je nach Geschick der Autofahrer – in der Praxis vielleicht anderthalb Spuren zur Verfügung stünden. Die Situation der Fahrradfahrer sei derzeit absolut ungesichert. Die insgesamt veränderte Aufteilung sei ein guter Kompromiss, werde allen Verkehrsteilnehmern gerecht und führe nicht zu zusätzlichen Rückstauerscheinungen in diesem Bereich. Ergebnis der Untersuchung sei, dass der Verkehr – mit entsprechenden Lichtsignalprogrammen – abwickelbar sei, ohne dass es zu Verschlechterungen gegenüber der jetzigen Situation in den Spitzenstunden komme.

Bürgermeister Michael Müller (SenStadtUm) verweist auf die Dringlichkeit der Baumaßnahme. Weitere Verzögerungen seien problematisch. Er bitte um Beschlussfassung spätestens in der nächsten Sitzung. In der grundsätzlichen Zielrichtung, was die Entwicklung des Quartiers anbelange, sehe er Einigkeit. Bedenken gegen die Lage der Straße an sich seien nicht mehr zu heilen. Diese Diskussion sollte man nicht noch einmal von vorne beginnen.

Harald Moritz (GRÜNE) bittet um Erläuterung der angesprochenen Zahlen zum Durchgangs- sowie Ziel- und Quellverkehr. Im Übrigen habe er sich nicht gegen Wohnungsbau an der Stelle ausgesprochen. Die Planung sei aber – mit den Belastungen der Durchgangsstraße in der Mitte – Wohnungsbau nicht zuträglich. Er sei auch nicht gegen eine vernünftige Neugestaltung der Straße. Gehwege von 3,50 m Breite entsprächen aber nicht dem Standard nach der AV Geh- und Radwege.

Dr. Manuel Heide (CDU) erklärt, er stehe der Verkehrslösung und dem Abfluss in die Fennstraße sowie dem weiteren Abfluss aus der Fennstraße in Richtung Müllerstraße und Nettelbeckplatz weiterhin skeptisch gegenüber. Er habe vernommen, dass diese Variante – bezogen auf die jetzige Verkehrsbelastung der Heidestraße – leistungsfähig sei, und erwarte entsprechende Protokollierung. Der Wohnbebauung in dem Gebiet wolle er nicht im Wege stehen.

Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN) erinnert an die Beantwortung der Frage nach dem geplanten S-Bahnhof Perleberger Straße. Seine Fraktion sehe kritisch, dass die Sellerstraße, die jetzt einen Großteil des Verkehrs abfange, abgekoppelt werde, sodass sich der ganze Verkehr auf Fenn- und Perleberger Straße konzentrieren werde. Er meine, dass das Gutachten, was die Aufnahmefähigkeit beider Straßenzüge angehe – geschönt sein könne.

Manfred Kühne (SenStadtUm) schildert, Heide-, Fenn- und Sellerstraße, die jahrzehntelang Durchgangsstraßen in reinen Gewerbegebieten gewesen seien, sollten großstädtische Straßen mit hochattraktivem Wohnen und Gewerbe werden, mit allen Einschränkungen, die es für das Wohnen an einer lauten Straße gebe. Die Erdgeschosszonen sollten Läden erhalten. Es werde auch Büroetagen geben. Das Gebiet werde ruhige und laute Bereiche haben. Die Wohnqualität werde von Wohnblöcken mit begrünten Innenbereichen abhängen. Eine weitere leistungsfähige Straße an der Bahn hätte den Platz für die Baublöcke verengt. Der Wohnungsbau werde über die städtebaulichen und architektonischen Realisierungswettbewerbe geklärt. Bei der Gebäudeplanung könne auf den Lärm optimierend reagiert werden. Die Heidestraße solle eine bessere Aufenthaltsqualität erhalten, man gehe aber nicht davon aus, dass Bänke und Straßengastronomie zu stundenlangem Verweilen verlocken würden. Die Kanaluferzonen würden entwickelt. Es solle einen zentralen Platz mit einer Wasserfläche und einen begrünten Platz

im Norden geben. Dort solle eines Tages auch ein S-Bahnhof eingerichtet werden. Die S-Bahnplanung werde in der Rahmenplanung und in den B-Plänen berücksichtigt, sei aber nicht Gegenstand dieses B-Plans. Ein S-Bahnhof werde nur finanzierbar und realisierbar sein, wenn die Bebauungsdichte relativ hoch sei und es eine Mischnutzung gebe.

Der **Ausschuss** beschließt mehrheitlich, die Annahme der Vorlage zu empfehlen.

Punkt 4 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 17/0674
**Belastung auf Nord-Südstraßen im Osten Berlins
verringern**

[0099](#)
BauVerk

Vertagt.

Punkt 5 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Die Linke
Drucksache 17/0413
**Ausnahmeregelungen für ehrenamtlich Tätige beim
Parken**

[0072](#)
BauVerk(f)
Sport*

Vertagt.

Punkt 6 der Tagesordnung

Verschiedenes

Keine Wortmeldungen.