

12. Wahlperiode

Plenar- und Ausschußdienst

Inhalts-Protokoll

Ausschuß für
Verkehr und Betriebe
14. Sitzung
23. Oktober 1991

Beginn: 12.06 Uhr
Vorsitz: Abg. Blankenhagel (SPD)

Punkt 1 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der PDS über
Parlamentarische Arbeitsgruppe
"Straßenumbenennungen"
- Drs 12/309 -

+ Frau
+ Kult
+ Schul

verbunden mit

Punkt 2 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der FDP über
Verfahren zur Straßenumbenennung
- Drs 12/393 -

+ Kult
+ Haupt

Punkt 3 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Grüne über
Straßenumbenennungen
- Drs 12/430 -

+ Kult
+ Haupt

und

Punkt 4 der Tagesordnung

Antrag von 16 Abgeordneten über
Berücksichtigung von Frauen bei
Straßenumbenennungen
- Drs 12/528 -

+ Frau
+ Kult
+ Haupt

Vors. B l a n k e n h a g e l gibt bekannt, daß die Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse vorlägen.

Frau Abg. Dr. Z i l l b a c h (SPD) teilt mit, ihre Fraktion übernehme die Beschlußempfehlung des Kulturausschusses.

Abg. C r a m e r (Bü 90/Grüne) zeigt sich zufrieden, daß die von Sen Haase beabsichtigte zentrale Umbenennung von Straßen nicht durchgesetzt worden sei; bedauerlicherweise sei die Kompetenz der Bezirke nicht von vornherein anerkannt worden. Seine Fraktion plädiere im übrigen dafür, in die Prüfung auch die zwischen 1933 und 1945 umbenannten Straßen einzubeziehen. Außerdem erinnere er an die lange Diskussion um den Dietrich-Schäfer-Weg in Steglitz, die letztendlich zu einem akzeptablen Ergebnis geführt habe. Er halte es für einfach, der Empfehlung des Kulturausschusses zuzustimmen, weil es jetzt ohnehin zu spät sei.

Leider habe Sen Haase bei der Umbenennung der U-Bahnhöfe in den östlichen Bezirken ein Verfahren gewählt, das die "Berliner Zeitung" als "Gutsherrenmentalität" bezeichnet habe. Der Bezirk Friedrichshain sei in die Entscheidung zum U-Bahnhof "Frankfurter Tor" nicht einbezogen worden. Auch die CDU in Friedrichshain trage die Umbenennung nicht mit. Er halte das Verfahren, zentralistisch darüber zu bestimmen, für unerträglich.

Abg. H o f f m a n n (FDP) unterstützt die Empfehlung des Kulturausschusses. Die Entscheidungen über Umbenennungen dürften nicht weiter verzögert werden, da sowohl private wie gewerbliche Interessen betroffen seien. Er appelliere an den Senat, seinen Einfluß auf die Bezirke geltend zu machen, damit die Umbenennungen zügig vorangingen. Selbst wenn einige Entscheidungen der Bezirke - zum Beispiel Karl-Marx-Allee oder Lenin-Allee - nicht den persönlichen Geschmack jedes einzelnen trafen, sei dies besser, als noch lange abzuwarten, zumal es sich um eine bezirkliche Angelegenheit handle.

Abg. G i e s e l (CDU) sieht sich nicht in der Lage, jeglichem Straßennamen zuzustimmen. - Er halte die vom Senat getroffenen schnellen Entscheidungen für günstig, da bereits zu lange abgewartet worden sei. Die Umbenennung von U- oder S-Bahnhöfen falle in die Kompetenz der Verwaltung; Bürgerbefragungen seien daher nicht am Platz. Seine Fraktion halte die Beschlußempfehlung des Kulturausschusses für sinnvoll.

Sen Dr. H a a s e (VuB) antwortet, die Bezirke seien im Sommer gebeten worden, die Umbenennungen rasch vorzunehmen. Die Senatsverwaltung habe die gesetzlichen Voraussetzungen im Einvernehmen mit den Bezirken - durch Veröffentlichung der Ausführungsvorschriften zum Straßengesetz am 13. 9. 1991 - geschaffen; dies entspreche der Absprache im Kulturausschuß. Den Bezirken sei mitgeteilt worden, daß ein angemessener Frauenanteil, ein Europabezug sowie Bezüge zur Demokratie und zum Parlamentarismus bei den neuen Straßennamen noch keine ausreichende Berücksichtigung finde. Für die Umbenennung von U-Bahnhöfen gebe es seit längerem eine Arbeitsgruppe, deren Vorschläge umgesetzt würden.

Abg. C r a m e r bezeichnet es als erfreulich, daß die FDP nach anfänglicher Befürwortung undemokratischer Strukturen - das heiße, die Durchführung der Straßenumbenennungen als Vorbehaltsaufgabe der Hauptverwaltung - nun die Kompetenz der Bezirke

anerkenne. - Abg. Giesel gestehe er das Recht zu, den einen oder anderen Straßennamen nicht für richtig zu halten, er - Redner - müsse jedoch auch mit der Sedanstraße leben.

Die Öffentlichkeit habe bisher nichts von der Arbeitsgruppe zur Umbenennung der U-Bahnhöfe erfahren. Die Unterrichtung der BzBm über durchzuführende Umbenennungen sei unterblieben; die alten Schilder seien plötzlich entfernt worden und es gebe keine neuen, so daß man sich auf namenlosen Bahnhöfen aufhalte. Ebenso sei die BVG überfahren worden. Weshalb "Frankfurter Tor" einem demokratischen Verständnis zuwiderlaufe, könne er nicht nachvollziehen.

Zweifellos sei die Umbenennung der U- und S-Bahnhöfe eine gesetzliche Aufgabe der Hauptverwaltung. Er wehre sich jedoch gegen ein überfallartiges und unsensibles Vorgehen und erinnere an den lange währenden Widerstand der Berliner Bevölkerung, als der Kaiserdamm in "Adenauerdamm" umbenannt werden sollte. Er spreche sich dafür aus, die Umbenennungen insgesamt abgestimmt und durchdacht vorzunehmen, da im Gesamtergebnis eine Akzeptanz erzielt werden könne, die bei permanenten Einzelentscheidungen nicht zu erreichen sei.

Vors. B l a n k e n h a g e l stellt fest, die Umbenennung von U-Bahnhöfen sei nicht Gegenstand der Tagesordnung.

Abg. G i e s e l interessiert, ob die Umbenennung der Bahnhöfe in die Kompetenz der BVG/BVB falle und von dieser bereits entschieden worden sei.

Sen Dr. H a a s e antwortet, für die Umbenennung von U-Bahnhöfen sei die Senatsverwaltung zuständig, die eine Arbeitsgruppe unter Einbeziehung der BVG/BVB eingesetzt habe. Diese Arbeitsgruppe habe Vorschläge entweder aus historischen Gründen oder zur besseren Fahrgastlenkung unterbreitet. Das Anbringen der Schilder sei eine Aufgabe der BVG/BVB, die diese auch wahrnehme.

Abg. H o f f m a n n antwortet Abg. Cramer, die Beteiligung betroffener Bürger dürfe nicht dazu führen, daß notwendige Entscheidungen verhindert würden und damit Unsicherheiten - sowohl für die Bürger als auch für die Besucher Berlins - entstünden. Der seinerzeit von der FDP formulierte Antrag sei unter dem Eindruck eingebracht worden, daß die Bezirke mit ihrer Aufgabe nicht zurechtkämen. Inzwischen habe sich gezeigt, daß in den Bezirken doch schneller gearbeitet werde; aus diesem Grund halte er den nun gefundenen Kompromiß für eine Möglichkeit, zügig und im Rahmen der Zuständigkeiten zu entscheiden. Mit einem solchen - in der Demokratie üblichen - Kompromiß könne er durchaus leben.

Abg. Dr. M ü l l e r (CDU) spricht sich dafür aus, die Namen der Politbüromitglieder endlich zu entfernen, und wendet sich nochmals der Problematik bei der Umbenennung des U-Bahnhofs "Frankfurter Tor" zu.

Sen Dr. H a a s e teilt mit, daß sich derzeit 61 Straßen im Ostteil der Stadt im Prozeß der Umbenennung befänden; aus einem Bezirk sei noch keine Rückmeldung erfolgt.

Der **A u s s c h u ß** beschließt - einstimmig, bei Abwesenheit der PDS -, dem Abgeordnetenhaus die Annahme der Beschlußempfehlung des Kulturausschusses - siehe Beschluß-Protokoll - zu den Anträgen - Drsn 12/309, 12/339, 12/430 und 12/528 - zu empfehlen.

Punkt 5 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der PDS über
Durchführung einer Bürgerbefragung in den Straßen
Karl-Marx-Allee und Lenin-Allee
- Drs 12/350 -

Vors. **B l a n k e n h a g e l** stellt fest, daß die antragstellende Fraktion nicht anwesend sei.

Frau Abg. Dr. **Z i l l b a c h** (SPD) hält den Antrag für obsolet. Die intendierte Änderung der Ausführungsvorschriften zu den §§ 5 und 7 Berliner Straßengesetz bestehe bereits, da die Anlieger und Anwohner über Straßenumbenennungen zu informieren seien und ihnen eine Gelegenheit einzuräumen sei, sich zu der beabsichtigten Maßnahme zu äußern.

Abg. **C r a m e r** (Bü 90/Grüne) spricht sich gegen den Antrag aus, weil es undemokratisch sei, nur zwei Straßen herauszugreifen, bei denen man annehme, eine Mehrheit hinter sich zu haben. Der Antrag zeige, daß die PDS kein demokratisches Bewußtsein entwickelt habe, sondern nur dann mit Mehrheiten operiere, wenn es opportun erscheine. Bedauerlicherweise sei kein Vertreter der PDS in der Sitzung anwesend.

Der **A u s s c h u ß** beschließt - einstimmig, bei Abwesenheit der PDS -, dem Abgeordnetenhaus zu empfehlen, den Antrag - Drs 12/350 - abzulehnen.

Punkt 6 der Tagesordnung

Vorlage - zur Beschlußfassung - über
den Abschluß des M-Bahn-Projektes einschließlich der
Finanzierung des Abbaus der Anlage
- Drs 12/567 -

+ Haupt

Abg. **G i e s e l** (CDU) erinnert an diverse kritische Stellungnahmen seiner Fraktion zum M-Bahn-Projekt und äußert die Absicht, der Vorlage ohne längere Besprechung zuzustimmen. Nach der Wiedervereinigung bestehe die verkehrspolitische Notwendigkeit, die Wiederinbetriebnahme der U 2 über den Potsdamer Platz anzustreben; für eine möglichst rasche Realisierung sei der Abbau der M-Bahn auf einem Teil der Trasse - und damit die Beendigung des Projekts - notwendig.

Abg. **C r a m e r** (Bü 90/Grüne) zeigt sich erfreut, daß die M-Bahn - als falsches Verkehrsmittel am falschen Platz, da die Teilung der Stadt damit zementiert worden sei - endlich abgerissen werden solle. Ihn interessiere, weshalb der Berliner Steuerzahler der AEG den Abbau und zusätzlich den Wiederaufbau an anderer Stelle bezahlen müsse. Er bitte, die entsprechende Vertragspassage wörtlich zu zitieren, da er annehme, daß der Abbau der

M-Bahn nach der Wiedervereinigung vertraglich geregelt worden sei. Die AEG habe ihr Ziel - Erhalt der Betriebsgenehmigung und entsprechende Werbekampagnen - schließlich erreicht.

Abg. K r i e b e l (SPD) fragt erstens, ob dem Senat bekannt sei, wie viel der Wiederaufbau der M-Bahn kosten werde, nachdem der Abbau bereits mit 12 Mio DM veranschlagt werde; die IHK und andere hätten Berechnungen darüber vorgelegt. Zweitens möchte er wissen, welche Erkenntnisse das Forschungsprojekt hervorgebracht habe und ob der Senat die M-Bahn als ein ergänzendes Verkehrsmittel zum bestehenden ÖPNV betrachte.

Abg. H o f f m a n n (FDP) bezeichnet die Erprobung moderner Verkehrsmittel als wünschenswert, da U-Bahn und Straßenbahn nicht die einzig denkbare Alternative im ÖPNV darstellten. - Ihn interessiere erstens, zu welchem Ergebnis das Projekt gekommen sei, welche konkreten Planungen im Senat zu einem möglichen Wiederaufbau an einem anderen Ort bestünden, und gegebenenfalls, wann diese umgesetzt und in welchem Teil des Haushalts die Mittel dafür bereitgestellt würden. Zweitens bitte er um Aufklärung über die Vertragslage; soweit ihm bekannt, müsse Berlin bei den Kosten einsteigen. Falls dies zutreffe, erübrige sich jede weitere Diskussion darüber, da Verträge zu erfüllen seien.

Abg. P e w e s t o r f f (PDS) interessiert ebenfalls, welche Erfahrungen aus dem Projekt gezogen werden könnten. - Es sei selbstverständlich, daß Verträge einzuhalten seien, dem widerspreche jedoch nicht die Möglichkeit einer Nachverhandlung; wenn der Nutzen für die AEG so groß einzuschätzen sei, könne vielleicht mit einem Entgegenkommen gerechnet werden.

Sen Dr. H a a s e (VuB) berichtet, das Projekt sei unter den Aspekten der Forschungstechnik und Verkehrspolitik als erfolgreich zu bewerten. Er schätze die M-Bahn als ein modernes und zukunftsorientiertes Verkehrsmittel ein, das Berlin in Zukunft in den ÖPNV einbeziehen werde. Konkrete Planungen dazu bestünden noch nicht. Gegenwärtig werde ein qualifizierter Abbau vorgenommen, um die M-Bahn an einem anderen Ort wieder aufzubauen. Der zur Zeit im Gespräch befindliche Aufbau im Rahmen des Flughafens Schönefeld werde das Land Berlin nichts kosten, da die Anbindung der S-Bahn an die Flugsteige privatwirtschaftlich finanziert werde. Die Länder Berlin und Brandenburg begrüßten dieses Vorgehen, das wahrscheinlich in einem Konsortium geprüft und finanziert werde.

Das Land Berlin übernehme - nach langen Verhandlungen mit der AEG - die Abbaukosten in Höhe von 10 Mio DM, da die M-Bahn Eigentum des Landes Berlin sei. Die Teile der M-Bahn würden bis zum Wiederaufbau gelagert werden. Der Abbau erfolge - aufgrund der bevorzugten Wiederherstellung der U 2 - ohne Verzögerung.

Auf die Frage des Abg. K r i e b e l , ob die AEG oder das Land Berlin Rechtseigentümer sei und welcher Erlös bei Übergabe der M-Bahn an Dritte zu erzielen sei, antworte er, Eigentümer sei das Land Berlin; diese Funktion werde insofern wahrgenommen, als die Abbaukosten mit übernommen würden. Die noch verwendbaren Teile würden danach der AEG kostenlos überlassen werden.

Abg. H o f f m a n n interessiert, ob es Überlegungen gebe, M-Bahnen noch an anderer Stelle in Berlin einzusetzen, und wo dies dann vorgesehen sei.

Abg. C r a m e r erinnert an seine Frage nach dem wörtlichen Vertragstext, der im Fall der Wiedervereinigung den Abbau der M-Bahn vorsehe. Sofern dies vertraglich geregelt sei, müsse das Land Berlin die Kosten nicht tragen.

Abg. H i l s e (SPD) möchte wissen, ob die M-Bahn zurückgekauft werden müßte, falls sie doch eine Verwendung im ÖPNV finde.

Sen Dr. H a a s e antwortet, gegenwärtig würden folgende Strecken auf ihre Tauglichkeit für die M-Bahn geprüft: Anbindung an den Flughafen Tegel, Einbindung in den innerstädtischen Bereich und Verwendung in der Wasserstadt Spandau. Zur Anbindung an den Flughafen Tegel gebe es ein seit längerem vorliegendes Gutachten, das ein Verkehrsmittel empfehle. Diese Empfehlung sei in die Prüfung einbezogen worden. Die jetzt abzubauenden Teile der M-Bahn könnten dafür jedoch nicht verwendet werden, da sie nur für kürzere Strecken geeignet seien; deshalb sei der Flughafen Schönefeld im Gespräch.

Herr R ö s g e n (SenVerkBetr) berichtet, es gebe keinen Vertrag zwischen dem Land Berlin und der AEG, in dem der Rückbau im Falle der Wiedervereinigung geregelt sei. Berlin als Zuwendungsträger habe keine Verträge mit der AEG abgeschlossen, sondern einen Zuwendungsbescheid an die "Arbeitsgemeinschaft M-Bahn" erteilt. Der Rückbau im Falle der Wiedervereinigung sei der Arbeitsgemeinschaft bei einer Gesellschafterversammlung am 2. 12. 1983 mitgeteilt und dort protokolliert worden.

Abg. C r a m e r zieht den Schluß, daß die Forderung des Rückbaus nicht einklagbar sei, weil es keine vertragliche Regelung darüber gebe. Er bezeichne dieses Vorgehen als dilettantisch, denn bei einer vertraglichen Regelung hätte die AEG das Risiko getragen und das Land Berlin müßte jetzt nicht zahlen.

Das von Daimler Benz gefertigte Gutachten über die verkehrliche Anbindung des Flughafens Tegel ziehe den überraschenden Schluß, daß die M-Bahn das billigste Verkehrsmittel dafür sei, da durch den vollautomatischen Betrieb erhebliche Personalkosten eingespart würden. Der wochenlang durchgeführte Versuch eines automatischen Betriebs auf der U 4 habe ergeben, daß U-Bahnen technisch durchaus ohne Fahrzeugführer betrieben werden könnten. Er wolle wissen, ob dies berücksichtigt worden sei und weshalb es günstiger sein solle, zwei Stationen mit der M-Bahn zu fahren und möglicherweise von einem vollautomatischen System in ein anderes vollautomatisches System umzusteigen. Statt dessen könne man - zumindest vom U-Bahnhof Jungfernheide bis zum Flughafen Tegel - einen automatischen Betrieb installieren; diese Variante sei mit der M-Bahn unter Kostengesichtspunkten vergleichbar. Werde die M-Bahn etwa im Interesse von Daimler Benz bevorzugt? Er bitte um eine detaillierte Darlegung dieser Prüfung.

Abg. G i e s e l erinnert daran, daß der Abbau der M-Bahn Gegenstand der Tagesordnung sei.

Sen Dr. H a a s e antwortet, daß es sicherlich nicht gelungen wäre, die Frage eines Rückbaus zu Lasten des Zuschußempfängers in einem Vertrag zu regeln, da dann das gesamte Forschungsprojekt nicht gewinnbar gewesen wäre. - Die einzelnen Verkehrsverbindungen würden derzeit geprüft. Das Land Berlin werde sich nach Abschluß dieser Prüfung für eine Variante entscheiden, die sowohl verkehrlich als auch unter Finanzierungsgesichtspunkten die günstigste darstelle.

Der A u s s c h u ß beschließt - bei zwei Stimmenthaltungen -, dem Abgeordnetenhaus zu empfehlen, die Vorlage - zur Beschlußfassung - Drs 12/567 - anzunehmen.

Punkt 7 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Grüne über
Verzicht auf Verschmälerung der Gehwegbreite
am Umsteigeknoten U- und S-Bahnhof Neukölln
zugunsten einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur
in die Saalestraße
- Drs 12/281 -

+ BauWohn

Abg. C r a m e r (Bü 90/Grüne) zeigt zunächst die derzeitige und die geplante Situation auf: Für den Kfz-Verkehr gebe es in jede Fahrtrichtung zwei Spuren, der Gehweg - mit einem Wartehäuschen vor der Bushaltestelle - sei 6,75 m breit; Fahrradwege gebe es nicht. Bereits jetzt stelle sich die Situation als sehr beengt dar. Nun sei geplant, die Fahrbahn um eine zusätzliche Rechtsabbiegespur in die Saalestraße zu erweitern. Der Busverkehr könne nicht optimal an den ÖPNV angebunden werden, weil das Warten - bei der hohen Verkehrsbelastung von drei Spuren - unter gesundheitlichen Aspekten nicht verantwortbar sei. Außerdem werde die Ausweitung auf drei Fahrspuren die Behinderten empfindlich treffen; die Ausgestaltung mit einer Aufzugsanlage auf dem Mittelstreifen - den er befürworte - werde konterkariert, weil sich keine zwei Fahrstühle begegnen könnten und die Behinderten inmitten von fünf Fahrspuren warten müßten. Auch unter stadtgestalterischen Gesichtspunkten sei es schlecht, eine fünfspurige Fahrbahn und eine verkleinerte Gehwegzone einzurichten.

Nach der Fertigstellung des Umsteigebahnhofs für U- und S-Bahn sei täglich mit ca. 200 000 Fahrgästen im ÖPNV zu rechnen. Außerdem solle die Karl-Marx-Straße - seit Jahren immer wieder verschoben - zu einem Einkaufsboulevard umgebaut werden; dabei sei geplant, eine Lieferspur und eine Fahrspur einzurichten, und den Gehweg auf 4,75 m zu verengen.

Der vorliegende Antrag intendiere die vorherige Planung mit einer Geradeausspur für den Autoverkehr, den die Karl-Marx-Straße auch nach ihrem Umbau aufnehmen könne, und mit einer Rechtsabbiegespur in die Saalestraße. Es sei nicht einsichtig, weshalb drei Fahrspuren gebaut würden, die sich ohnehin verjüngen müßten, anstatt den Verkehr bereits vorher einzufädeln, um einen Stau unter der Brücke zu vermeiden. Die vom Senat geplante Verkehrsführung bevorzuge den Autoverkehr von täglich ca. 50 000 Autos unverhältnismäßig gegenüber den Sicherheitsinteressen der 200 000 zu erwartenden Fahrgäste. Sie widerspreche im übrigen der Koaliti-

onsvereinbarung, wonach dem Schienenverkehr Vorrang vor dem Autoverkehr einzuräumen sei. Außerdem würden einerseits ca. 50 Mio DM ausgegeben werden, um die S-Bahn optimal an U-Bahn und Busse anzubinden, während die vom Senat vorgelegte Konzeption die Bushaltestelle ungünstig weit entfernt vom U- und S-Bahnhof belasse.

Frau Abg. Dr. Z i l l b a c h (SPD) weist namens ihrer Fraktion darauf hin, daß der vorliegende Antrag bezirkliche Kompetenzen betreffe und deshalb - obwohl ein Eingreifen in Bezirksangelegenheiten an mancher Stelle angebracht sei - hier nicht behandelt werden könne. - Sie persönlich halte die im Antrag formulierte Forderung für völlig richtig und werde sich deshalb bei der Abstimmung der Stimme enthalten.

Abg. C r a m e r zeigt Verständnis für die Zwänge innerhalb einer Koalitionsfraktion; allerdings handle es sich nicht um eine bezirkliche Entscheidung. Der Senator habe vorhin ausgeführt, daß noch nicht einmal die Namensgebung der U-Bahnhöfe eine bezirkliche Angelegenheit sei; dann könne auch die Ausgestaltung der Verkehrsanbindung keine Bezirksaufgabe sein. Im übrigen sei die Karl-Marx-Straße eine Hauptverkehrsstraße, wofür der Senat verantwortlich sei, und das Parlament habe die Aufgabe, die Arbeit des Senats zu kontrollieren. - Nebenbei bemerkt halte er es für einen Skandal, daß das Parlament über den detaillierten S-Bahnbau überhaupt nicht informiert werde. Er habe zufälligerweise erfahren, daß auf dem S-Bahnhof Schmargendorf zwei Behindertenaufzüge installiert würden, während es noch nicht einmal einen Aufzug auf jedem Bahnsteig im ÖPNV gebe.

Abg. H o f f m a n n (FDP) äußert sein Befremden über die von Frau Abg. Dr. Zillbach vorgetragene Argumentation, wonach schwierige Entscheidungen auf die Bezirke abgewälzt würden, obwohl es sich um die Verkehrspolitik in ganz Berlin handle. - Er frage Abg. Cramer nach der Festlegung, wann die Karl-Marx-Straße nur noch eine Fahrspur haben werde. Er vermisse ein vom Senat vorzulegendes Gesamtkonzept, das den ÖPNV mit dem Individualverkehr abstimme, und in dem der Wirtschaftsverkehr - in dieser Straße mit einem hohen Gewerbeanteil - gesichert sei. Diese Abstimmung sei im vorliegenden Antrag nicht berücksichtigt worden, weshalb er dem Antrag nicht zustimmen könne. Im Grundsatz teile er jedoch die Auffassung, daß es sich um ein Verkehrsproblem der gesamten Stadt handle, und erwarte vom Senat die Vorlage der angesprochenen Gesamtkonzeption.

Abg. G i e s e l (CDU) bekräftigt, daß es sich um eine Angelegenheit handle, die im und mit dem Bezirk zu besprechen und zu entscheiden sei. Er würde es zwar begrüßen, wenn die Zuständigkeit für das Hauptverkehrsstraßennetz in den westlichen Stadtbezirken unmittelbar auf die Hauptverwaltung zugeschnitten werden könnte, weil dann einheitliche Planungen möglich wären. Die Rechtslage sehe dies jedoch nicht vor. Er spreche sich dagegen aus, daß der Betrieb im Ausschuß ständig mit solchen Anträgen aufgehalten werden.

Sen Dr. H a a s e (VuB) führt aus, es handle sich nicht um eine den Autoverkehr bevorzugende Maßnahme, sondern darum, Behinderten einen verbesserten Zugang zu U- und S-Bahn zu ermöglichen.

Das Umsteigen werde sich in der Regel innerhalb des Bahnhofs abwickeln lassen. Der Bau des Umsteigebahnhofs werde die Attraktivität des ÖPNV steigern. Zur Straßenführung in der Karl-Marx-Straße - als einer wichtigen Nord-Süd-Verbindung - teile er die Auffassung, daß zwei Fahrstreifen notwendig seien. Aufgrund des starken Rechtsabbiegeverkehrs sei eine günstige Einfahrtsmöglichkeit in die Saalestraße vorgeschlagen worden, um Lärm- und Abgasbelastigungen zu verringern. Beide Fahrstreifen würden für den Verkehrsfluß und für den Wirtschaftsverkehr benötigt werden.

Frau Abg. Dr. Z i l l b a c h entgegnet Abg. Hoffmann, den Bezirken würden keineswegs als zu schwierig empfundene Aufgaben zugeschoben werden, vielmehr wolle die SPD die Kompetenz der Bezirke stärken. Das ständige Eingreifen in Bezirksangelegenheiten halte sie für falsch. Wenn man sich im Ausschuß dauernd mit vielen kleinen Anträgen verzettelt, während sich die wichtigen Angelegenheiten für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik auf der Warteliste befänden, könne die geforderte Gesamtplanung nicht erfolgen.

Abg. C r a m e r wendet sich gegen den Vorwurf des Abg. Giesel, der Antrag halte den Betrieb auf. Das Abgeordnetenhaus sei gleichermaßen ein Kommunal- wie ein Landesparlament, mit der Aufgabe, den Senat zu kontrollieren. Nach der Koalitionsvereinbarung sei dem Schienenverkehr Vorrang eingeräumt worden; hier werde jedoch - bei einer Verdreifachung des Fahrgastaufkommens - der Bürgersteig nahezu halbiert. - Er frage, ob die von Sen Haase vorgebrachte Begründung - daß in der Karl-Marx-Straße zwei Fahrspuren beizubehalten seien - bedeute, daß das im Auftrag des Senats und in Abstimmung mit dem Bezirk, SenStadtUm und SenVerkBetr erstellte Gutachten keine Gültigkeit mehr habe. Die im Bezirk ansässigen Gewerbetreibenden wünschten die Umgestaltung zu einem Einkaufsboulevard, und die nach der Vorstellung des Bezirks einzurichtende Lieferspurs fördere den Wirtschaftsverkehr. - Es gebe zwar keinen Dissens im verbalen Bekenntnis zur Förderung des ÖPNV, aber erst bei der Realisierung zeige sich, wie ernst dieses Bekenntnis genommen werde.

Abg. N i e d e r g e s ä ß (CDU) beantragt, die Debatte zu beenden.

Der A u s s c h u ß beschließt, den Antrag abzulehnen.

Abg. K r i e b e l (SPD) teilt - in Kenntnis des Umsteigeknotenpunkts vor 1961, als die S-Bahn noch im Ring gefahren sei - die Sorge, daß durch eine Verschmälerung des Gehwegs zu viele Menschen auf engem Raum aufeinanderträfen. Seines Wissens gebe es dort nicht einen Stau, der durch die Einrichtung einer Rechtsabbiegespur verhindert werden könne, da die meisten Autos ohnehin die Karl-Marx-Straße entlangführen. In der Intention stimme er dem Antrag zu. Er spreche sich jedoch dafür aus, die bezirkliche Kompetenz zu respektieren.

Sen Dr. H a a s e erläutert, da es um eine Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten für U- und S-Bahn gehe, sei SenVerkBetr beteiligt. Die an der Kreuzung erhobenen Daten zeigten, daß der erhebliche Rechtsabbiegeverkehr Staus verursache. Das von Abg.

Cramer angesprochene Gutachten habe - bereits vor seiner Zeit als Senator - nicht die Zustimmung der Verkehrsverwaltung gefunden. Die Karl-Marx-Straße müsse abschnittsweise betrachtet werden. Die Senatsverwaltung befinde sich bezüglich der Konzeption der Hauptverkehrsstraßen noch in der Diskussion mit dem Bezirk.

Der Ausschuß beschließt - bei einer Gegenstimme und drei Enthaltungen -, dem Abgeordnetenhaus zu empfehlen, den Antrag - Drs 12/281 - abzulehnen.

Punkt 8 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Grüne über
das "Berliner Verkehrsmodell" zur Auflösung
des Staus
- Drs 12/61 -

+ Stadt
+ Haupt

Abg. C r a m e r (Bü 90/Grüne) stellt zunächst fest, der Stau könne entweder durch eine Verminderung des Autoverkehrs oder durch eine Erweiterung des Straßennetzes aufgelöst werden. Angesichts der leeren Kassen sei es nicht möglich, beides gleichzeitig zu fördern; im Sinne einer verbesserten Lebensqualität sei eine Erweiterung des Individualverkehrs auch nicht wünschenswert, sondern nur die Erhöhung der allgemeinen Mobilität. Seine Fraktion schlage daher vor, das Gebiet innerhalb des S-Bahnringes als innerstädtisches Gebiet zu betrachten, in das nur noch Autofahrer, die im Besitz der Umweltkarte seien, fahren dürften. Kürzlich sei von Vertretern der SPD öffentlich befürwortet worden, innerhalb dieses Gebiets die Umweltkarte an der Windschutzscheibe zu befestigen. Auch der Senator spreche sich dafür aus, nur solle es nicht während seiner Amtszeit realisiert werden. Allerdings sei dieser Vorschlag von den Koalitionsfraktionen im Ausschuß für Stadtplanung und Stadtentwicklung abgelehnt worden.

Laut einer von der nordrhein-westfälischen Landesregierung in Auftrag gegebenen Untersuchung werde der Autoverkehr jährlich mit 7,5 Mrd DM gefördert. Die Einführung des 5-Minutentakts innerhalb des S-Bahnringes koste - nach einer überschlägigen Rechnung der BVG - 100 Mio DM. Diese Maßnahme könne umgehend realisiert werden, da die notwendige Infrastruktur vorhanden sei. Außerdem könne innerhalb von vier Jahren ein flächendeckendes Gesamtverkehrsnetz geschaffen werden; dabei bleibe noch Geld für Lückenschließungen übrig. Unter diesem Aspekt könne er auch einer Verlängerung der U 3 von der Uhlandstraße bis zum Adenauerplatz zustimmen.

Der Verkehr innerhalb dieses innerstädtischen Bereichs werde sich erheblich verringern; die Anwohner könnten dann einen Parkplatz finden und der Wirtschaftsverkehr werde gefördert, um die 1,5 Mio Bewohner dieses Gebiets zu versorgen. Die Mobilität innerhalb dieses Bereichs solle durch einen 15-minütigen Nachtverkehr des ÖPNV verbessert werden. Bis jetzt leiste man sich den Luxus von zwei Nachtverkehrssystemen: Einerseits den Nachtbusverkehr und andererseits - bis auf wenige Ausnahmen - den gesamten Personalbestand während der nächtlichen Betriebspause auf den U- und S-Bahnhöfen, die sich dort in Vorschriften übten. Deshalb werde ein integriertes System gefordert, das alle Verkehrsmittel

des ÖPNV umfasse; die dabei erzielten Einsparungen im Busverkehr könnten an anderer Stelle - z. B. für Taktzeitverkürzungen - verwendet werden.

Es sei zu beobachten, daß die kurz nach den regulären und vollen Bussen fahrenden E-Busse häufig leer seien; deshalb solle der 10-Minutentakt mit dazwischengeschobenen E-Bussen durch häufiger fahrende reguläre Busse ersetzt werden. Außerdem solle der - in Deutschland und sämtlichen europäischen Großstädten unübliche - Gänsemarscheinstieg aufgehoben werden, da dies nur Geld und Zeit koste. - Die in der Innenstadt parkenden Autos würden derzeit vor allem für die Lagerung von Einkäufen verwendet werden; deshalb seien auf allen U- und S-Bahnhöfen Schließfächer einzurichten. Außerdem solle ein Fahrradstraßennetz entwickelt werden.

Die Bezirke seien bei dieser Gesamtkonzeption angemessen zu berücksichtigen, außerdem seien öffentliche Veranstaltungen mit den Anwohnern durchzuführen. Er gehe davon aus, alle Ausschußmitglieder von dieser Gesamtkonzeption überzeugt zu haben.

Abg. N i e d e r g e s ä ß (CDU) teilt mit, seine Fraktion lehne die Stellungnahme des Ausschusses für Stadtplanung und Stadtentwicklung ab. - Das im Antrag genannte Gebiet solle für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Das Kriterium, dieses Gebiet innerhalb des S-Bahnringes zu definieren, lasse außer acht, daß es andere Gebiete - zum Beispiel die Insel Köpenick - gebe, in denen eine Sperrung des Durchgangsverkehrs sachgerechter wäre. - Die Forderung, die Umweltkarte an der Windschutzscheibe zu befestigen, stelle eine Zwangsmaßnahme dar, die abzulehnen sei; im übrigen werfe diese Forderung das Problem auf, daß die Umweltkarte auch für die Benutzung des ÖPNV benötigt werde. Statt dessen spreche er sich für eine intensive Parkraumbewirtschaftung aus, die dem einzelnen die Entscheidungsfreiheit lasse, ob er einen Pkw benutzen wolle oder nicht.

Der geforderte 5- bzw. 15-Minutentakt sei ökologisch unververtretbar, da er - abgesehen von den hohen Kosten - eine unverhältnismäßige Energieverschwendung nach sich ziehe. Der durchgehende Nachtverkehr verhindere außerdem die regelmäßige Wartung und Reparatur der Züge; der Antrag führe sich selbst ad absurdum, wenn der Schluß gezogen werde, daß dadurch Betriebs- und Investitionskosten für Abstellanlagen eingespart werden könnten. Eine weitere Konsequenz sei möglicherweise darin zu sehen, daß eigentlich auch noch der Wohnungsbau eingespart werden könne, wenn alle Menschen nur noch in der U- und S-Bahn säßen.

Die Reduzierung des Autoverkehrs müsse den Autofahrern überlassen werden, da man es niemandem verbieten könne. Die im Antrag dargestellte Alternative - Abriß der Stadt - sei schließlich unhaltbar. Der Antrag gehe an der Sache völlig vorbei und werde daher von seiner Fraktion abgelehnt.

Abg. H i l s e (SPD) gibt zu bedenken, daß es seines Erachtens nicht möglich sei, den Stau mit diesem Einzelantrag - der ein Konglomerat darstelle - aufzulösen. Die im Antrag durchaus bedenkenswerten einzelnen Initiativen stellten keine abgestimmte Konzeption dar. Der Autoverkehr könne nicht ohne restriktive

Maßnahmen zurückgedrängt werden; dies sei anhand vieler - auch CDU-regierter - Großstädte bewiesen worden. - Die Empfehlung des Ausschusses für Stadtplanung und Stadtentwicklung - innerhalb des S-Bahnringes den innerstädtischen Bereich zu definieren - werde den Verhältnissen in ganz Berlin nicht gerecht, da Teile des Bezirks Prenzlauer Berg sowie die Bezirke Köpenick und Pankow - mit einem jeweils erheblichen City-Charakter - nicht einbezogen würden.

Abg. P e w e s t o r f f (PDS) kann die von Abg. Niedergesäß vorgetragene Kritik nicht nachvollziehen, insbesondere scheine demnach der Autoverkehr ohne Energieverbrauch - oder vielleicht mit der Milch der klaren Denkgangsart - betrieben zu werden. Im übrigen verstehe er den Antrag - soweit es die Begrenzung eines innerstädtischen Bereichs angehe - nicht so, daß Köpenick oder Pankow zum Eldorado der Autofahrer gemacht werden solle; vielmehr halte er es für selbstverständlich, daß dort entsprechende Maßnahmen zu entwickeln seien. Nach seiner Einschätzung werde Berlin ersticken, falls der Stau nicht aufgelöst werde. Die Intention des Antrags sei die letzte Möglichkeit, um die Stadt noch zu retten. Er könne dem Antrag daher zustimmen.

Abg. H o f f m a n n (FDP) hält zunächst die im Antrag genannte Frist, das Verkehrskonzept bis zum 1. Januar 1992 umzusetzen, für nicht realisierbar. Er vermute hinter dieser kurzen Fristsetzung wahltaktische Gründe. <Abg. Cramer (Bü 90/Grüne): Der Antrag wurde im Februar 1991 eingebracht!> Des weiteren sei er der Auffassung, daß die Problematik mit dem vorliegenden Antrag nicht zu lösen sei. Das Ziel, die Mobilität zu sichern, könne nur erreicht werden, wenn eine Konzeption entwickelt werde, die sämtliche Fortbewegungsmöglichkeiten - zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem ÖPNV und mit dem Auto - abgestimmt zusammenbringe.

Er äußere sein Erstaunen über die Empfehlung des Ausschusses für Stadtplanung und Stadtentwicklung, wonach innerhalb des definierten Gebiets kein Durchgangsverkehr zugelassen werde. Im Antrag werde kein Vorschlag unterbreitet, wie die Berechtigung der Anwohner und des Wirtschaftsverkehrs zu überprüfen sei; im übrigen würden die dafür erforderlichen Kontrollmechanismen zu einem unerwünschten Überwachungsstaat führen.

An sich sei die Definition eines begrenzten Gebiets für besondere Verkehrskonzepte sinnvoll; dabei müßten jedoch realisierbare Methoden vorgeschlagen werden. Die im Grunde vernünftige Vorgabe, den Durchgangsverkehr aus einem bestimmten Gebiet herauszuhalten, erfordere weitergehende Maßnahmen, da der Durchgangsverkehr umgeleitet werden müsse. - Die SPD-Forderung - die Umweltkarte an der Windschutzscheibe zu befestigen - verhindere deren weitere Benutzung im ÖPNV.

Ein Parkraumbewirtschaftungskonzept sei erforderlich, weil das Parkplatzangebot in der Innenstadt beschränkt sei; dabei könne ein - unter Umständen teurer - Parkschein als BVG-Fahrkarte benutzt werden. Die völlige Abschaffung des kostenlosen Parkraums dagegen erfordere die Einrichtung einer unerwünscht hohen Überwachung. Der Antrag zeige dazu keine Alternativen auf.

Die Verkürzung der Taktzeiten sei sinnvoll, allerdings müßten die Erforderlichkeit und die Kosten detailliert untersucht werden. Ein weiterer Punkt zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV - die Sicherheit, vor allem nachts - werde im Antrag nicht angesprochen. - Das Verbot des Mitteleinstiegs in den Bussen halte er für einen Skandal; die Begründung - daß versäumt worden sei, dem Fahrpersonal die bisherige Eingruppierung zu garantieren - stelle letztlich kein ernsthaftes Gegenargument dar. - Die Bevorrechtigung des ÖPNV an Ampeln sei akzeptabel, die Ausweitung des Bus-spurennetzes dagegen müsse durchdacht erfolgen. Zu der pauschalen Forderung eines durchgängigen Fahrradwegenetzes bitte er den Senat um eine fachliche Stellungnahme.

Er beantrage, den vorliegenden Antrag durch einen Berichtsauftrag an den Senat mit folgendem Wortlaut zu ersetzen: "Der Senat wird gebeten, bis zum 1. Januar 1992 seine Konzeption zur Lösung der Verkehrsprobleme in Berlin vorzustellen." Danach könnten die einzelnen Argumente gegeneinander abgewogen und in der Öffentlichkeit diskutiert werden.

Sen Dr. H a a s e (VuB) führt aus, die Verkehrskonzeption für den Innenstadtbereich liege vor; allerdings gestalte sich die Abstimmung schwierig, da beispielsweise noch keine Kenntnisse darüber vorlägen, wo die einzelnen Gebäude im Rahmen der Hauptstadtfunktion platziert würden. - Die Frage des Mitteleinstiegs sei bereits mehrfach beantwortet worden. Gerade bei Doppeldeckern werde der Einstieg nicht beschleunigt; außerdem nehme dann die Zahl der Schwarzfahrer zu. Ebenso seien bereits in einer Mitteilung zur Kenntnisnahme die Kosten bei Erhöhung der Taktzeiten in bestimmten Bereichen aufgeschlüsselt worden.

Er stelle hiermit seine - von Abg. Cramer falsch zitierte - Haltung zur Umweltkarte richtig, denn er habe in der Öffentlichkeit geäußert, daß man zunächst - im Rahmen ordnungspolitischer Maßnahmen - ein Parkraumkonzept entwickeln müsse; wenn das Verkehrskonzept in der Stadt fertig sei, könne er sich - in einer zweiten Phase - vorstellen - dabei habe er das Jahr 2000 genannt -, daß nicht nur die Bepreisung des Parkraums, sondern auch der Fahrstrecken vorgenommen werde - ein sogenanntes road-pricing. Es gehe ihm um verkehrslenkende Maßnahmen und nicht - wie Abg. Cramer - um die Einsparung von Millionen DM.

Vors. B l a n k e n h a g e l bittet aufgrund einer zwischen den Abgn. Cramer, Niedergesäß und Giesel entstandenen Debatte, Verbalinjurien und dergleichen zu unterlassen.

Abg. C r a m e r nimmt an, daß ein Berichtsauftrag zu keinem Ergebnis führen werde, da er nicht erkennen könne, daß eine Abstimmung zwischen der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe einerseits und für Stadtplanung und Stadtentwicklung andererseits zu erreichen sei.

Zu den Einwänden gegen die Definition des innerstädtischen Bereichs innerhalb des S-Bahnringes: Die dabei entwickelten Vorstellungen könnten ohne weiteres auf bezirkliche Zentren übertragen werden. Er sei gerne bereit, den Antrag dahingehend zu ergänzen, falls die Zustimmung davon abhängen.

Zu dem Argument, daß die Wartung der Züge nicht mehr gewährleistet sei, erinnere er an die in der Industrie übliche Methode, just in time zu reparieren; dadurch würden die hohen Investitionskosten für Abstellkapazitäten entfallen. Solange es noch genügend stillgelegte Fahrstrecken gebe, halte er weitere Investitionen für Abstellanlagen - in den letzten Jahren in Höhe von 200 Mio DM - für entbehrlich. Bei den notwendigen Reparaturen der Fahrstrecken könne ein Busersatzverkehr eingerichtet werden; die ohnehin billigere Abstellkapazität für Busse bleibe natürlich erhalten.

Die bei Einrichtung eines durchgehenden Nachtverkehrs zusätzlich entstehenden Personalkosten seien mit 10 % zu beziffern. Zur Zeit sehe es so aus, daß nachts während der Betriebspause - bis auf wenige Ausnahmen - das gesamte Fachpersonal auf den U-Bahnhöfen sitze; bei der S-Bahn hielten sich 100 % des Personals in dieser Zeit dort auf.

Zum Vorwurf einer zu starken Regulierung und Bevormundung: Er könne sich keinen stärker regulierten Verkehr als den Autoverkehr vorstellen. Permanent werde vorgeschrieben, wo und wie schnell gefahren, wo abgebogen, wo angehalten und wo geparkt werden dürfe. Er fordere dagegen, die Mobilität in der Stadt zu gewährleisten.

Der Einwand des Abg. Hilse - es handle sich um ein Konglomerat - mache ihn etwas ratlos, denn wenn die Fraktion Bündnis 90 einzelne Anträge einbringe, werde vorgebracht, daß ein Gesamtkonzept doch besser wäre.

Da die Fristsetzung als zu kurz bemessen betrachtet werde, sei er bereit, das Datum bis Ende 1992 zu verlängern, wenn damit endlich etwas im Verkehrsbereich bewegt werden könne.

Der 5-Minutentakt sei deshalb nützlich, weil ein Fahrplan überflüssig werde und außerdem eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen erreicht werden könne, wodurch die Sicherheit auch nachts erhöht werde. Er gebe zu bedenken, daß ein attraktives Angebot die Nachfrage belebe.

Er halte den bei der Erprobung des Mitteleinstiegs durchgeführten Bummelstreik der Busfahrer für berechtigt, da sie zu Recht eine Herabgruppierung befürchtet hätten. Während die Busfahrer bisher fahren, kontrollieren und verkaufen müßten, entfalle beim Mitteleinstieg ein Merkmal der Arbeitsplatzbeschreibung. Der ÖPNV dürfe jedoch nicht auf dem Rücken der Busfahrer verbessert werden; durch eine Nebenabrede im Arbeitsvertrag könne die bisherige Eingruppierung der Busfahrer - die mit diesen drei Funktionen ohnehin unverhältnismäßig belastet seien - garantiert werden.

Abg. Dr. M ü l l e r (CDU) ist der Ansicht, daß der vorliegende Antrag Ausdruck einer vorsätzlichen Autofeindlichkeit sei, der keinen sinnvollen Beitrag zur erforderlichen Kombination und Ordnung aller Verkehrsteilnehmer - im Blick auf Rechte und Pflichten - leiste. Außerdem bestünden begriffliche Unklarheiten; zum Beispiel werde nicht ausgeführt, was unter "Durchgangsverkehr" zu verstehen sei. Auch im Hinblick auf die räumliche Pau-

schalierung, die sich nicht auf die Stadtentwicklung beziehe, lehne er den Antrag ab.

Abg. H o f f m a n n gibt bekannt, der Verlauf der Debatte veranlasse ihn, seinen vorhin gestellten pauschalen Antrag zurückzuziehen. Er kündige einen gezielten Antrag an und werde den Antrag der Fraktion Bündnis 90 ablehnen.

Der A u s s c h u ß beschließt - bei zwei Gegenstimmen -, dem Abgeordnetenhaus zu empfehlen, den Antrag - Drs 12/61 - abzulehnen.

Punkt 9 der Tagesordnung

Verschiedenes

Geschäftliches - siehe Beschluß-Protokoll.

Schluß: 14.01 Uhr