

## **Inhaltsprotokoll**

## Öffentliche Sitzung

### **Ausschuss für Mobilität**

2. Sitzung

16. Februar 2022

Beginn: 09.04 Uhr

Schluss: 11.56 Uhr

Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE)

### Vor Eintritt in die Tagesordnung

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.

### Punkt 1 der Tagesordnung

#### **Aktuelle Viertelstunde**

**Felix Reifschneider** (FDP) spricht an, dass in den Richtlinien der Regierungspolitik von einem verbindlichen Zeitplan für den Umbau von Knotenpunkten und Unfallschwerpunkten die Rede sei. Bis wann würden die 25 mit Blick auf Tote und Schwerverletzte schlimmsten Unfallschwerpunkte in Berlin beseitigt?

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) führt aus, das Thema Verkehrssicherheit sei eines der drängendsten Themen und eine der größten Herausforderungen in der Mobilitätspolitik. Die Vision Zero treibe den Senat an; es solle keine Unfalltoten und möglichst auch keine Schwerverletzten auf Berliner Straßen geben. Daran müsse man noch eine Reihe von Jahren intensiv arbeiten, wenn man dieser Vision nahekommen wolle. Auch die Verkehrswende diene diesem Ziel. Das Mobilitätsgesetz sehe vor, dass jährlich mindestens 30 Knotenpunkte mit den höchsten Unfallhäufungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angepasst würden. Im letzten Jahr seien 30 Kreuzungen umgebaut worden, man werde dies auch in diesem Jahr schaffen. Auf der Liste der Unfallhäufungsstellen stünden derzeit 1 900 Einträge, sodass man noch lange nicht am Ziel sei. Es werde Priorisierungen und Beschleunigungen geben müssen.

**Felix Reifschneider** (FDP) verweist darauf, dass in den Richtlinien der Regierungspolitik von einem verbindlichen Zeitplan die Rede sei. Bis wann würden zumindest die 25 größten Unfallschwerpunkte umgebaut? Werde dies noch in dieser Wahlperiode der Fall sein?

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) antwortet, dass in diesem wie auch in den nächsten Jahren mindestens 30 Unfallschwerpunkte umgebaut würden. Sie hoffe, dass dies ausgeweitet werden könne. Dabei nehme man die unfallträchtigsten Kreuzungen in den Blick, die zugleich die größten seien. Maßnahmen sollten in allen Bezirken erfolgen. Der Umbau der Kreuzung Otto-Braun-/Mollstraße sei ein Großprojekt. Mit dem, was dort bisher geschehen sei, sei sie nicht zufrieden. Diese Kreuzung stehe auf der Top-Ten-Liste. Es solle zusätzlich ein neues Verkehrssicherheitsprogramm aufgelegt werden, das Konsequenzen aus den Analysen der Unfallkommission in den letzten Jahren ziehe. Dies werde mit einem Begleitgremium, in dem alle Stakeholder vertreten sein würden, umgesetzt. Das Programm solle Berlin bis 2030 der Vision Zero näherbringen.

**Oliver Friederici** (CDU) fragt, wie der Senat die täglichen Blockaden sog. Aktivisten auf der Berliner Stadtautobahn bewerte.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) erklärt, dass sie die Dringlichkeit, die die Klimaaktivisten treibe, verstehen könne, sich aber Protestformen wünsche, mit denen man weder sich selbst noch andere gefährde und bspw. nicht Notfallrettungswagen blockiere. Die Debatte sei bereits in der letzten Plenarsitzung geführt worden. Die Innensenatorin habe dazu gesprochen, da es sich v. a. um ein Thema der Polizei und nicht der Verkehrspolitik handele.

**Oliver Friederici** (CDU) stellt die Nachfrage, ob Frau Bm Jarasch voll und ganz zu den Ausführungen der Innensenatorin in der Plenarsitzung stehe.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) betont, sie stehe dazu, dass für diese Protestformen und Aktivisten dieselben Regeln gälten wie für alle anderen und es keine Ausnahmen geben dürfe. Bei unerlaubten und gefährdenden Vorkommnissen müsse gehandelt werden. Ziviler Ungehorsam berücksichtige solche Konsequenzen normalerweise. Das Rechtsstaatsprinzip gelte auch für Verkehrsteilnehmer/-innen, die zur Selbstjustiz griffen.

**Stephan Machulik** (SPD) bittet um Auskunft, wann und in welcher Form SenUMVK über die Pläne der DB AG informiert worden sei, den Bahnhof Südkreuz für ca. drei Jahre als ICE-Halt entfallen zu lassen, und wie sich SenUMVK gegenüber der DB AG dazu verhalten habe.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) legt dar, ihr Haus habe erst durch die Presseberichterstattung Anfang Januar von diesen internen Planungen der DB AG erfahren. Die Presse habe sich auf den Zwischenstand eines noch laufenden Abstimmungsprozesses bezogen. Auch dem VBB sei lediglich bekannt gewesen, dass Baumaßnahmen zur Umrüstung der Anhalter Bahn auf das neue European Control System geplant seien, die eine Reduzierung der Geschwindigkeiten erforderten. SenUMVK habe Anfang Februar in einem Schreiben an die DB AG eine auskömmliche Bedienung des ICE-Bahnhofs Südkreuz für die vielen Fahrgäste aus dem Süden Berlins und eine Verkürzung der Maßnahmen und Alternativen angesichts der gravierenden Auswirkungen gefordert, obschon die Umstellung auf das neue System zu begrüßen sei. Sie werde dies auch bei dem anstehenden Treffen mit Herrn Kaczmarek erörtern.

**Stephan Machulik** (SPD) schließt die Frage an, ob die DB AG auf das Schreiben reagiert habe bzw. das Treffen mit dem DB-Bevollmächtigten abzuwarten sei.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) bestätigt, dass die DB AG noch nicht geantwortet habe. Allerdings stehe das Treffen sehr bald an.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) erkundigt sich, wann der Abriss der Wuhletalbrücke in Marzahn starten werde.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) berichtet, dass die vorbereitenden Maßnahmen für die Rückbauarbeiten bereits begonnen hätten. Der offizielle Spatenstich erfolge noch in diesem Monat. Nach jetzigem Stand könne das neue Brückenbauwerk Mitte 2025 fertiggestellt werden. Untersucht werde, ob eine vorzeitige Teilinbetriebnahme möglich sei.

**Alexander Kaas Elias** (GRÜNE) [zugeschaltet] fragt, wann die Mahlower Kurve der Dresdner Bahn voraussichtlich fertiggestellt werde und der Flughafenexpress vom Hauptbahnhof zum BER im 15-Minuten-Takt und mit verkürzter Fahrzeit fahren könne.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) teilt mit, dass die Inbetriebnahme der Dresdner Bahn mit der Mahlower Kurve für den Fahrplanwechsel im Dezember 2025 geplant sei. Nach der Fertigstellung werde der Flughafenexpress über die Dresdner Bahn fahren und nicht mehr den Umweg über Gesundbrunnen und Ostkreuz nehmen. Damit werde sich die Fahrzeit von 35 auf rund 20 Minuten verkürzen.

**Alexander Kaas Elias** (GRÜNE) [zugeschaltet] stellt die Nachfrage, wie der BER bereits jetzt angebunden sei und wie der Senat diese Anbindung bewerte.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) berichtet, dass der BER auch schon vor Inbetriebnahme der Dresdner Bahn im Vergleich zu anderen Flughäfen, z. B. München, sehr gut angebunden sei. Bahnverkehr erfolge alle 15, S-Bahnverkehr alle 10 und Busverkehr alle 5 Minuten. Mit Inbetriebnahme der Dresdner Bahn werde sich die Anbindung weiter verbessern. Sie hoffe, dass auch die anderen Probleme, z. B. Taxiverkehr aus Berlin zum BER, mit Brandenburg und dem Landkreis gelöst werden könnten.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

## Punkt 2 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs  
**Mobilitätspolitische Maßnahmen des Senats im  
Rahmen der Richtlinien der Regierungspolitik**  
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis  
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

[0011](#)  
Mobil

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) führt aus, ihre Verwaltung trage nun den Namen „Mobilität“ und nicht mehr „Verkehr“, weil Mobilität mehr sei als die Regelung von Verkehr. Mobilität sei auch eine Frage von Freiheit und Gerechtigkeit. Mobil zu sein, sei ein

Grundbedürfnis von Menschen. Ihr Haus habe sich zum Ziel gesetzt, allen Menschen – ob am Stadtrand oder in der Innenstadt, unabhängig vom Einkommen, vom Alter oder einer Behinderung, mit oder ohne Kindern – die Erfüllung dieses Grundbedürfnisses zu ermöglichen. Zugleich müsse die Mobilität klimafreundlich organisiert werden. Ohne Mobilitätswende werde man die Klimaschutzziele nicht erreichen können. Mobilität habe auch mit der Herstellung gleicher Lebensverhältnisse und der Frage zu tun, wie man den öffentlichen Raum in Berlin aufteile. Was es heiße, wenn Freiräume und eine gerechte Flächenverteilung fehlten, müssten die Menschen im Alltag immer wieder erfahren, z. B. wenn Eltern mit Kinderwagen durch eng parkende Autos von der Straße nicht auf den Bürgersteig kämen. Berlin brauche eine gerechtere Flächenverteilung im öffentlichen Raum, mehr Platz für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen sowie mehr Platz zum Leben. In den Richtlinien der Regierungspolitik werde aufgezeigt, wie die Stadt in den kommenden Jahren umgestaltet werde, um Mobilität für alle Menschen zu ermöglichen, auch ohne eigenes Auto. Dies führe auch zu mehr Sicherheit und Lebensqualität in der Stadt. Mobilitätswende bedeute mehr barrierefreie Räume für die Berliner/-innen, mehr angstfreie Räume im ÖPNV, insbesondere an den Haltestellen und in den U-Bahnhöfen, bessere Anschlüsse und eine dichtere Taktung des ÖPNV, mehr Umsteigemöglichkeiten auf klimafreundliche Verkehrsmittel, auch am Stadtrand, mehr klimafreundlicher Lieferverkehr und weniger Unfälle.

In den nächsten Jahren werde man das Umsteigen auf Elektromobilität ermöglichen, indem überall in der Stadt Ladepunkte und Abstellmöglichkeiten für Elektrokleinstfahrzeuge auf den Straßen statt auf den Gehwegen geschaffen würden. Die Mobilitätswende sei aber mehr als der Austausch von Antrieben. Sie sei ein anderer Umgang mit dem vorhandenen Raum. In einer verdichteten Stadt wie Berlin bedeute dies weniger Platz für Parkplätze und Autofahrspuren, wo mehr Raum für andere Verkehrsteilnehmer/-innen nötig sei. Damit werde zugleich mehr Freiraum für grüne Oasen in den Kiezen der Stadt geschaffen, in denen sich die Menschen wohlfühlten. Maßnahmen zur Vermeidung von motorisiertem Durchgangsverkehr in Wohngebieten und zur Verkehrsberuhigung würden unterstützt. Damit könnten viele kleine lebenswerte Orte entstehen. Mit einer flächendeckend autofreien Innenstadt per Gesetz würde man dieses Ziel nicht erreichen; es bestünde die Gefahr, die Probleme mit zu vielen Autos an den Stadtrand zu drängen, wo diese dann umso mehr Fläche benötigten.

Der FDP-Fraktionsvorsitzende habe gefordert, sich bei der Mobilitätswende an Paris zu orientieren. Sie bewundere zwar die Konsequenz, mit der die Pariser Innenstadt umgebaut werde, das Beispiel Paris mache aber deutlich, dass man Probleme bekomme, wenn die Außenbezirke und Vororte bei der Mobilitätswende außen vor gelassen würden. Insofern sei dies kein Vorbild für Berlin, zumal Berlin keine zentrische, sondern eine polyzentrische Stadt mit Zentren in allen Bezirken sei. Deshalb wolle man hier nicht die Probleme, sondern die Mobilitätswende an den Stadtrand bringen. In dieser Wahlperiode werde eine klare Priorität auf die Mobilitätswende in den Außenbezirken und am Stadtrand gelegt, wo die Mehrheit der Berliner/-innen lebe. Die Menschen dort seien immer noch besonders auf ihr Auto angewiesen. Eine Haltestelle mit attraktiver Taktung solle künftig nicht weiter als 400 Meter vom Wohnort entfernt sein. Ziel sei ein 10-Minuten-Takt beim ÖPNV auch in den weniger dicht besiedelten Gebieten Berlins. Gerade im Außenbereich sollten Fahrradparkplätze an den Haltestellen und Mobilitätshubs geschaffen werden. Sharing-Mobility müsse in ganz Berlin verfügbar sein. Man verbiete niemandem das Autofahren, wolle aber, dass Menschen auf das eigene Auto verzichten könnten. Man müsse Mobilität auch für diejenigen ermöglichen, die kein Auto hätten. Die Mobilitätswende sei sozialverträglich zu gestalten. Die bestehenden Vergünsti-

gungen für Seniorinnen/Senioren, Schüler/-innen und Azubis und die Sozialtickets sollten fortgesetzt werden. Diese Vorhaben könnten nur mit großer Anstrengung, genügend Ressourcen und gemeinsam mit den Bezirken und mit Brandenburg umgesetzt werden.

Die Mobilitätswende in Berlin werde nur gemeinsam mit Brandenburg gelingen, denn Mobilität ende nicht an der Stadtgrenze. Täglich pendelten rund 300 000 Menschen zwischen Berlin und Brandenburg; künftig würden es noch mehr werden. Auch für sie brauche man Lösungen, bspw. den Ausbau der S- und Regionalbahn. Mit dem Projekt i2030 werde die Metropolregion gestärkt; es werde über Berlin hinaus in die Mobilitätswende in der Region investiert. Dabei werde man Prioritäten setzen müssen, da die Ressourcen Personal, Geld und Zeit nur begrenzt verfügbar seien. Nicht alle Strecken könnten für mehrere Verkehrsmittel parallel geplant werden. Sie werde dieses Thema gemeinsam mit Minister Beermann angehen.

Bei der Mobilitätswende gehe es um Freiheit, Lebensqualität, Gerechtigkeit und Sicherheit. Je schwächer die Verkehrsteilnehmenden seien, desto mehr Schutz benötigten sie. Die Schwächsten seien Radfahrende und Fußgänger/-innen. Einen umfassenden Schutz der Schwächsten werde man nur mit der Mobilitätswende, mit weniger Autos und Entschleunigung erreichen. Ein entscheidender Aspekt sei neben dem Ausbau des ÖPNV der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, der beschleunigt und schneller umgesetzt werden müsse. Um das Tempo zu steigern, sei eine konstruktive und zielorientierte Zusammenarbeit mit allen Beteiligten entscheidend. Nicht Zuständigkeiten, sondern Lösungen müssten im Zentrum der gemeinsamen Arbeit stehen. Im Rahmen des 100-Tage-Programms mache sie den Bezirken zwei Angebote. Hauptverwaltung und Bezirke sollten im Sinne einer Projekteinheit gemeinsam Radspuren umsetzen, statt zeitaufwendig Anträge hin und her zu schieben. Ein ähnliches Angebot werde den Bezirken bei der Umsetzung von Busspuren gemacht, die aus Mangel an Kapazitäten oft nicht so schnell umgesetzt werden könnten. Beide Angebote seien freiwillig; sie setze auf eine echte Kooperation auf Augenhöhe und ein agiles Arbeiten, wie es viele moderne Unternehmen längst eingeführt hätten, aber bisher für die Zusammenarbeit von Verwaltungen vielleicht nicht üblich gewesen sei.

Die Richtlinien der Regierungspolitik sähen u. a. die Umsetzung des Radverkehrsplans und den Ausbau des Radverkehrsnetzes vor. Dabei gehe es auch darum, das Vorrangnetz und die geschützte Radinfrastruktur an Hauptstraßen zu realisieren. Die Zuständigkeit für Hauptstraßen solle künftig beim Land liegen. Dafür sei eine Gesetzesänderung notwendig. Da man sofort in die Umsetzung gehen wolle, gebe es das Angebot einer Zusammenarbeit an die Bezirke im 100-Tage-Programm. In der letzten Wahlperiode seien viele gesetzliche und planerische Grundlagen geschaffen worden; es sei auch gelungen, 130 km neue Radwege zu bauen. Wenn man bis 2027 schaffen wolle, was die Richtlinien der Regierungspolitik vorsähen, müsse man jährlich 280 km bauen. Dies sei kein leichtes Unterfangen, man werde an einzelnen Punkten hinter Erwartungen zurückbleiben, doch die Vision der Mobilitätswende sei ein guter Antrieb. Sie sei guten Mutes, dass man dies hinbekommen könne. Bis spätestens 2045, besser noch deutlich früher, müsse Berlin klimaneutral sein, denn der Klimawandel warte nicht. In den nächsten Jahren gehe es um den Umbau der Stadt hin zu einer neuen Mobilität, zu mehr Freiheit, Lebensqualität, Gerechtigkeit und Sicherheit, was Zeit, Geld und Nerven kosten werde. Sie setze dabei auf die Begleitung durch die Abgeordneten mit Kritik und guten oder auch besseren Vorschlägen. Die Mobilitätswende werde nur mit der Unterstützung des Parlaments gelingen. Sie bitte um diese Unterstützung und freue sich auf die Zusammenarbeit in den kommenden fünf Jahren.

**Oliver Friederici** (CDU) bekundet, dass er sich ebenfalls auf die Zusammenarbeit freue. Die Ausführungen der Senatorin, dass sie kein flächendeckendes Fahrverbot in der Stadt wolle, und das Angebot eines Dialogs und kooperativer Beteiligungsformen für die Verkehrsplanung ließen hoffen, dass die nächsten fünf Jahre besser würden als die letzten fünf Jahre, denn von der Vorgängerin im Amt habe man so etwas nicht gehört. Vor fünf Jahren sei eine Reihe von Projekten zum Ausbau des ÖPNV angekündigt worden. Von sechs Straßenbahnprojekten mit 22 km Länge seien lediglich 2 km in Treptow realisiert worden, wo die Straßenbahn nach Beschwerden der Anwohner inzwischen langsamer fahre als der parallel verkehrende Bus. So stelle er sich die Verkehrswende nicht vor. Einen Ausbau der Straßenbahn in Berlin könne er sich vorstellen, allerdings nicht auf jeder Trasse. Wenn in der Leipziger Straße noch eine Radspur installiert werde, werde es nicht nur für den Pkw-Verkehr, sondern auch für den Liefer- und Rettungsverkehr zu eng. Die übrigen Projekte seien im Grundsatz in Ordnung.

Berlin müsse bei den Verkehrsinfrastrukturvorhaben schneller werden. Städte wie Düsseldorf und Hamburg zeigten, dass dies möglich sei. U-Bahnplanungen, die 20 Jahre bis zur Umsetzung beanspruchten, seien nicht akzeptabel. Auch sieben Jahre für 1 km Straßenbahn seien zu viel. Hier könne man bei verschiedenen Stellschrauben ansetzen. Planungen von Verkehrsvorhaben mit Nutzen-Kosten-Analysen und Machbarkeitsstudien könnten parallel erfolgen. Beim Bau von Straßen- oder U-Bahnen müssten frühzeitig Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium und dem Bundesfinanzministerium geführt werden, um eine weit reichende finanzielle Unterstützung des Bundes – z. T. 80, 90 Prozent – zu sichern. Er rege an, bei großen Planungsvorhaben für Brücken, Straßen, Verkehrsflächen, Straßen- und U-Bahnen privates Planungs-Know-how hinzuzuziehen, denn auf dem Markt für Bauingenieure und Verkehrsplaner werde man kaum jemanden für den öffentlichen Dienst gewinnen können. Auch wenn mehr Planerstellen für die Verwaltung im Haushalt angemeldet würden, werde sich dies nicht realisieren lassen, zumal solche Stellen in der Vergangenheit oft befristet gewesen seien.

Er bitte um Ausführungen zum Fußverkehr, wie man dort zu Verbesserungen und zur Vision Zero kommen könne. Die Senatorin wolle bei der Gestaltung des Verkehrsraums insbesondere beim Radverkehr künftig eher kooperativ vorgehen; er hoffe, dass dies auch so umgesetzt werde. In Berlin und im engeren Verflechtungsraum stehe nach Corona wieder ein Bevölkerungswachstum an. Daher müssten die Radverkehrsinfrastruktur, aber auch der U-Bahn- und Straßenbahnausbau forciert werden. Ein Verkehrskonzept für den Abschluss der A 100 am Treptower Park zu entwickeln, sei nicht Aufgabe des Bundes, sondern Aufgabe des Landes. Der Bau des 17. Bauabschnitts sei wahrscheinlich das beste Verkehrskonzept, um Staus am Treptower Park zu vermeiden. Die TVO müsse nicht nur weiter geplant, sondern am besten auch in dieser Wahlperiode begonnen werden, nachdem dies in den letzten beiden Wahlperioden nicht gelungen sei und die DB AG weitgehende Zugeständnisse bei der Trassierung der Straße gemacht habe, wobei neben der Leistungsfähigkeit der Straßenverbindung ordentliche Gehwege und eine Radverkehrsanlage wichtig seien. Er bitte hierzu um Ausführungen.

Die Anbindung des Verflechtungsraums sei wichtig, weil viele Menschen zur Arbeit nach Berlin pendelten. Der Umstieg auf den ÖPNV müsse möglichst vor der Stadtgrenze erfolgen, um in den Berliner Stadtrandlagen eine Ballung des Verkehrs zu vermeiden. Er bitte die Senatorin, hierzu Gespräche mit Brandenburg aufzunehmen. Seine Fraktion habe angeregt, die B-Zone auszuweiten, um dies zu erreichen. Die vorige Verkehrssenatorin habe P+R-Parkplätze abgelehnt und erklärt, dass die Menschen mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zum nächsten Bahnhof fahren sollten, was unrealistisch sei, wenn Busse im Zweistundentakt verkehrten.

Könnte sich die Senatorin über i2030 hinaus weitere Bahnfernverbindungen nach Polen und Tschechien vorstellen, um den Luftverkehr zu reduzieren? Durch das Nachtzugnetz werde Berlin Bahnknotenpunkt Nr. 1 in Deutschland werden. Welche Funktion solle der BER im Konzert der Flughäfen Deutschlands haben? Die Lufthansa schneide Berlin, was dazu führe, dass täglich 20 Flüge nach München und Frankfurt stattfänden, um dort auf Interkontinentalflüge umzusteigen. Berlin brauche als deutsche Hauptstadt mehr Interkontinentalverbindungen zur Stärkung der Wirtschaftskraft und für das Renommee der Stadt. Der BER sei nicht ausgelastet und mache derzeit Minus. Bei der Anbindung des BER habe er Ausführungen zur Verlängerung der U 7 vermisst.

**Oda Hassepaß** (GRÜNE) hebt hervor, dass es viele gemeinsame Ziele gebe, sodass sie hoffe, dass man miteinander Kompromisse und Lösungen finde, um eine umweltgerechte und sichere Verkehrswende zu erreichen. Wenn das Motto „Machen statt meckern“ sei, werde man hier auch schnell vorankommen. 27 Prozent der Wege würden komplett zu Fuß zurückgelegt, 18 Prozent komplett mit dem Rad. Wenn man hier mehr Sicherheit erreiche, habe man viele Interessen der Bürger/-innen bedient. In Hamburg gebe es innovative Pilotprojekte, die man sich auch für Berlin wünsche. Berlin sei in vielem Vorreiter, stecke aber noch in einem sehr engen Korsett, das durch den Autoverkehr geprägt sei. Sie hoffe, dass sich Berlin in den nächsten fünf Jahren aus diesem Korsett befreien könne. Verkehrssicherheit, Gerechtigkeit und Teilhabe seien wichtige Perspektiven bei der Mobilität; hierzu gehöre bspw. der barrierefreie Zugang zu Bahnhöfen. Ein Aspekt der Teilhabe sei soziale Gerechtigkeit. An dicht befahrenen Straßen wohnten insbesondere Leute, die nicht viel Geld hätten. Leute, die mit dem ÖPNV und dem Fahrrad unterwegs seien, sollten unterstützt werden. Diebstähle von an Bahnhöfen abgestellten Fahrrädern seien ein Problem. Das Abstellen von Lastenfahrrädern auf gebührenpflichtigen Parkplätzen sollte wie in Hamburg kostenlos sein, um diese zu fördern. Wünschenswert sei ein Paradigmenwechsel von „größer, schneller, stärker“ zu „kleiner, sicherer, barrierefreier“, um mehr Menschen die Möglichkeit zu geben, am Leben unbeschwert teilzunehmen. Auch Kinder sollten sich auf den Straßen sicher bewegen können.

**Felix Reifschneider** (FDP) erklärt, die Senatorin habe das spannendste Amt auf Senatorebene und könne bei guter Amtsführung viel zur Lebensqualität der Berliner/-innen in den Bereichen Verkehr und Umwelt-/Klimaschutz beitragen. Dies könne die Stadt über Jahrzehnte positiv prägen. Im Verkehrssektor brauchten Veränderungen mitunter Zeit, z. B. beim U-Bahnbau, aber auch die Einrichtung von Zebrastreifen dauere oft lange. Er wünsche der Senatorin gutes Gelingen für ihre Vorhaben, auch wenn er nicht mit allen Vorhaben einverstanden sei, bspw. mit der langfristigen Beseitigung des MIV, und greife das Angebot auf, über gute, ausgeglichene Lösungen in den Dialog zu treten. Man brauche ein ganzheitliches Mobilitätskonzept für die Metropolregion Berlin-Brandenburg, das sich am realen Verhalten der Menschen orientiere, denn er sei skeptisch, dass man die Menschen in ein anderes Mobilitätsverhalten zwingen könne. Die Szenarien müssten realistisch sein; es dürfe nicht zu viel versprochen werden, denn dies habe in den letzten zehn Jahren viel Frust bei den Menschen erzeugt.

Berlin habe im Vergleich zu Paris relativ viel Platz und sei eine sehr flächige Metropole. Paris baue viele U-Bahnlinien gleichzeitig. Wünschenswert wäre ein ähnliches Ambitionsniveau in Berlin. Auf die Verknüpfung der Verkehrsplanung mit der Stadtentwicklung sei die Senatorin nicht eingegangen. Wo Wohnraum entstehe und Menschen lebten, müsse es auch gute Verkehrsverbindungen geben, was heute nicht überall der Fall sei. Hier müsse mehr folgen. Wo Verkehrswege bereits existierten oder leicht abgezweigt werden könnten, sollte Wohnraum

entstehen. Im Blankenburger Süden, an der Elisabeth-Aue und verschiedenen anderen Stellen müsse mehr passieren; eine Tram reiche wahrscheinlich nicht aus. Wenn U-Bahnen schon vor zehn Jahren geplant worden wären, wäre man heute schon ein ganzes Stück weiter.

Er befürworte, die StVO umzusetzen und die Einhaltung zu kontrollieren. Wenn sich alle hinreichend an die StVO hielten, gäbe es viele Probleme weniger. Mobilität sollte immer eine freie Entscheidung sein, was auch für das Autofahren gelte. Dies setze voraus, dass verschiedene Wahlmöglichkeiten existierten. Mobilität sei auch Ausdruck der Individualität und habe etwas mit Identität zu tun. Wie sich Mobilität bei den Menschen im Alltag entfalte, lasse sich nicht einfach politisch steuern. Dies gelte auch mit Blick auf den angestrebten Modalsplit. Autos verschwänden nicht, nur weil es weniger Parkplätze gebe. Im urbanen Raum brauche man auch ein nachfragegerechtes Parkraumangebot. Es müsse nicht alles auf öffentlichem Straßenland sein, Parkraum dürfe auch etwas kosten. Er wünsche der Senatorin gute Erfolge bei den Verhandlungen mit dem Finanzsenator über Investitionen in einen leistungsfähigen Massentransport an verschiedenen Stellen. Die notwendigen Investitionen in die Instandsetzung und Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur fielen wahrscheinlich höher aus als bislang erwartet. Nach seinem Eindruck sei hier in den letzten Jahren gespart worden.

Bei der sozialen Teilhabe und der Frage von Begünstigungen sei der Blick nicht nur auf Menschen mit Transferleistungen oder Studierende zu richten, es gebe auch viele Menschen mit geringem Einkommen oberhalb der Sozialleistungsschwelle. Diese sollten bei der Parkraumbewirtschaftung und bei BVG-Tickets nicht notwendigerweise schlechter stehen. Es dürfe keine Schere geben, die zu einer neuen sozialen Spaltung führe. – Er bitte die Senatorin, auf das Thema Wirtschaftsverkehr einzugehen. Welche Planung verfolge die Senatorin? Wann sei mit der Ergänzung des Mobilitätsgesetzes zu rechnen? Gleiches gelte für den Bereich der neuen Mobilität. Wie solle der Klimacheck beim U-Bahnbau erfolgen? Werde es sich um ein K.-o.-Kriterium handeln, da sich dieser dann nicht amortisieren würde? Zur Umsetzung des PBefG auf Landesebene solle im ersten Halbjahr eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Zivilgesellschaft und des Abgeordnetenhauses tagen. Wie sei diese ausgestaltet? Handele es sich um eine Einladung an die Koalitionsfraktionen oder auch an die Oppositionsfraktionen?

**Harald Laatsch** (AfD) äußert, dass der Vortrag der Senatorin im Vergleich zur Vorgängerin wohltuend gewesen sei. Er habe den Eindruck, dass nun ein Verkehrskonzept entstehe, während die Vorgängerin offenbar fünf Jahre lang nicht gewusst habe, was zu tun sei. Beim Thema ÖPNV, insbesondere beim Schienenverkehr, könne er die Ausführungen teilen, allerdings trage seine Fraktion das Thema „Straßenbahn im S-Bahnring“ nicht mit, sie produziere dort nur Verkehrsbehinderungen. Besondere Unterstützung signalisiere er beim U-Bahnbau, wo die Senatorin zögerlich zur Sache gehe und nur Kosten und Planungen prüfen wolle. Der Kosten-Nutzen-Effekt der U-Bahn liege nicht nur in den Kosten der Produktion und der Nutzung, sondern v. a. in dem Raum, der dadurch beim Transport von Menschen freigesetzt werde. Dieser Nutzen drücke sich nicht in Geld, aber in Lebensqualität aus. Er hoffe, dass sich die Senatorin nicht nur auf die monetäre Seite beziehe, sondern auch diese enorme Lebensqualität betrachte. Der Lückenschluss bei der U 3 sei lange überfällig. Dass sich die Senatorin beim U-Bahnbau fünf Jahre Zeit für Prüfungen und Planungen nehmen wolle, sei kritikwürdig.

Einen CO<sub>2</sub>-freien Fuhrpark gebe es nicht, denn die Produktion von Batterien produziere so viel CO<sub>2</sub> wie ein Dieselfahrzeug während seiner Laufzeit. Es werde lediglich vor Ort kein CO<sub>2</sub> ausgestoßen. Die Reduzierung des Parkraums bei gleichzeitiger Erhöhung der Parkge-

bühren sei ein zweischneidiges Schwert. Seine Fraktion begrüße verkehrsfreie Zonen und eine verkehrsfreie Blockbebauung wie in Barcelona, allerdings mit entsprechenden Tiefgaragen. Zu Neubaugebieten gehörten nicht nur Schienenverkehre, sondern auch Straßen. In Barcelona gebe es auch eine tiefgelegte Autobahn direkt am Meer, die niemand bemerke und wo sich die Abgase gleich reinigen ließen. Paris sei mit Berlin nicht vergleichbar, da die Straßen im inneren Bereich wesentlich schmaler seien. Vorbildlich sei der geplante, über 100 km lange U-Bahnring. Vorstellbar seien Einbahnstraßenverkehre; damit ließe sich der Radverkehr gut einbinden. Berlin sei auch nicht mit Hamburg vergleichbar, wo es in der Mitte der Stadt viel Wasser gebe; zudem sei Hamburg viel kleiner. Die Berliner Verkehrsinfrastruktur mit U-Bahnnetz und S-Bahnring sei vor über 100 Jahren geplant worden; damals habe man weiter gedacht als heute. Er hoffe, dass nun wieder mehr in die Zukunft gedacht werde, wobei jede Form von Verkehr zu berücksichtigen sei.

Zur Lebensqualität gehöre, das eigene Auto nutzen zu können, wenn jemand Bedarf dafür sehe. Die Kfz-Quote sei Berlin mit ca. 34 Prozent ohnehin sehr gering. Die Frage sei, wie man erreiche, dass derjenige, der sein Auto nicht brauche, darauf verzichte und derjenige, der darauf angewiesen sei, sein Auto ohne auferlegte Qualen und besondere Kosten benutzen könne. Im Unterschied zur Senatorin sei die Grüne-Fraktion noch ideologisch festgesetzt. Mit Wohngeld, Berlin-Pass, Heizkostenzuschuss etc. für sozial Bedürftige nähere man sich immer mehr denen an, die von Arbeit lebten, oder überhole sie mittlerweile schon, was aus seiner Sicht übertrieben sei. Es sollte keine Anreize geben, sich dem Arbeitsprozess zu entziehen, wobei Senioren, die schon ein Arbeitsleben hinter sich hätten, auszunehmen seien.

Für seine Fraktion sei elementar, dass der innere Autobahnring vollständig geschlossen und die A 114 zur Ableitung des Verkehrs angeschlossen werde. Wer Verkehr nicht in der City haben wolle, dürfe ihn nicht durch die City treiben, sondern müsse ihn auf der Autobahn herumführen. Fuß- und Radwege müssten deutlicher erkennbar sein; derzeit gebe es zu viele unterschiedliche Gebrauchsmuster und Farbgestaltungen. Dass der Radverkehr sicherer werden müsse, teile er uneingeschränkt. Dies habe auch etwas mit der Erkennbarkeit der verschiedenen Verkehrsebenen zu tun. Temporäre Spielstraßen seien nicht sinnvoll, sondern gefährlich, da man den Kindern nicht klarmachen könne, wann sie dort spielen könnten und wann nicht. In Berlin seien über 200 Brücken sanierungsbedürftig. Diese müssten beschleunigt instandgesetzt werden. Temporäre Brücken wie an der Eisenbrücke dienten offenbar dazu, dass der Verkehr nicht mehr fließen könne. In Italien sei eine 1,1 km lange Autobahnbrücke innerhalb eines Jahres wieder aufgebaut worden. Dies sei der richtige Weg.

**Niklas Schenker** (LINKE) schildert, Mobilität sei die Ermöglichung von Chancen, verschiedene Punkte in der Stadt zu erreichen. Dabei handele es sich um eine soziale Frage, die vom Geldbeutel und Gesundheitszustand abhängig sei. Soziale Ungleichheit sei bei Mobilität ein wichtiges Thema. Einkommensschwache Bevölkerungsgruppen seien durch negative Umfeldfaktoren und eine niedrige Luftqualität stark belastet und erreichten nur ein niedrigeres Lebensalter. Es sei Unsinn, davon auszugehen, dass bestimmte Gruppen immer auf ein Auto angewiesen seien und alle anderen nur Fahrrad führen. Autos verschwänden auch, wenn Parkplätze verschwänden, dies sei aber nicht der entscheidende Ansatz. Es gehe nicht darum, überall in der Stadt Parkplätze abzubauen. Teilweise müssten sie aber umgenutzt werden. Dies sei immer mit dem Ausbau von Mobilitätsangeboten – mehr ÖPNV, mehr Radwege, sichere und breite Fußwege – zu verbinden, der zu mehr Mobilität führe. Die Mobilitätswende müsse für die ganze Stadt gemeistert werden, nicht nur in der Innenstadt.

Neben dem ÖPNV- gehe es auch um den Radverkehrsausbau, der in dieser Wahlperiode noch schneller und besser werden müsse. Das Programm, das sich die Koalition vorgenommen habe, sei sehr ambitioniert. Der Radverkehr sei in den letzten Jahren immer attraktiver und sicherer geworden, es gebe aber noch zu wenige geschützte Radwege und zu viele gefährliche Stellen. In einer gemeinsamen Organisationseinheit Schnellradwege auf die Straße zu bringen, sei ein wichtiger Schritt. In Wohnquartieren müssten Fahrradparkplätze angeboten werden. Man brauche Fahrradparkhäuser. Die Fahrradmitnahme im ÖPNV sollte erleichtert werden. Fußwege müssten von Hindernissen freigehalten werden. Nutzungskonflikte seien aufzulösen. Bei neuen Wohnquartieren müsse der Radverkehr stärker mitgedacht werden; wichtig sei die Anbindung an den ÖPNV und an Radverkehrsnetze. Die Kieze und Kiezzentren sollten den Menschen zurückgegeben werden. Viele Anwohnende wünschten sich Verkehrsberuhigung in den Kiezen, die Befreiung vom motorisierten Durchgangsverkehr, Spielstraßen und Sitzgelegenheiten im öffentlichen Straßenland.

Die Mobilitätswende sei gemeinsam zu gestalten, Beteiligung kein Hindernis, wenn sie gut organisiert sei. Sie sei auch wichtig, um Akzeptanz für die Mobilitätswende herzustellen. Ein-zubeziehen seien auch Menschen ohne Internetzugang und in schwierigen sozialen Lagen. Wichtig sei, die Ergebnisse schnell in das Verwaltungshandeln zu überführen. Um den Radverkehr zu stärken, müssten an einigen Stellen auch Parkplätze weichen. Die Konflikte, die sich anbahnten, müssten gut moderiert werden. Radwege durch Grünanlagen und Rad-schnellwege sehe seine Fraktion im Hinblick auf die Nutzungskonflikte skeptisch.

**Werner Graf** (GRÜNE) betont, die Verkehrswende spiele auch für den klimaneutralen Um-bau der Stadt eine zentrale Rolle. Man müsse den zweitgrößten CO<sub>2</sub>-Emittenten angehen, die Ziele beim Modalsplit deutlich machen, die Menschen für ökologische Mobilität begeistern und diese weiter ausbauen. Es handele sich auch um ein großes Thema der Gerechtigkeit. Er begrüße, dass in der letzten Wahlperiode große Projekte angegangen worden seien. Der Nah-verkehrsplan, i2030, das Vorrangnetz bei den Radwegen und die Radschnellwege müssten weiter umgesetzt werden. Für die Umsetzung müsse auch eigenes Personal aufgebaut werden. Es gebe durchaus Bewerbungen, da auch die Planer und Ingenieure die Verkehrswende woll-ten. Sharing sei eine ergänzende Möglichkeit, die Verkehrswende in die Außenbezirke zu bringen. Dies könne eine Möglichkeit für die letzte Meile sein. Sharingangebote, ÖPNV, Rad-und Autoverkehr seien gemeinsam zu betrachten. Die Zusammenarbeit mit der Innensenatorin sei wichtig; zur Gerechtigkeit und Sicherheit auf der Straße gehörten auch die Verkehrsüber-wachung und ein Ausbau der Fahrradstaffel, die einen anderen Blickwinkel auf die Gefahren habe. Die Ordnungsämter müssten auf Dauer besser ausgestattet werden; gefährliches Falsch-parken sei weiter in den Fokus zu nehmen. Öffentlicher Straßenraum dürfe nicht einfach „ver-scherbelt“ werden, die Preise müssten gerechtfertigt sein. Mit digitaler Verkehrsüberwachung ließe sich schnell für Sicherheit im Straßenverkehr sorgen; die Investition wäre sinnvoll.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) begrüßt, dass das Abghs einen eigenen Ausschuss für Mobili-tät eingerichtet habe, der sich explizit mit diesen Themen befassen könne. Die Kooperation mit Brandenburg sei wichtig für das Gelingen. Im Rahmen von i2030 müsse man sich auf Prioritäten einigen. Bei der Stammbahn seien eine Systementscheidung und politische Eini-gung beider Länder notwendig. Es bringe nichts, weitere Gutachten auf den Weg zu bringen. Die Koalition wolle dieses Jahr zum Jahr der Entscheidungen machen. Er setze darauf, dass der Senat kooperativ vorangehen werde. Die finanzielle Beteiligung sei ein entscheidender Faktor, der geklärt werden müsse. Berlin ringe seit Jahren mit dem Landkreis Dahme-Spree-

wald um eine bessere Lösung für die Laderechte Berliner Taxen am BER. Er sei zuversichtlich, dass Brandenburg in den nächsten Jahren auf die Berliner Bedürfnisse eingehen werde; es müsse ein Nehmen und Geben sein. Bei den VBB-Tarifen müsse man zu umfassenderen Konzepten mit Brandenburg kommen, ohne Schnellschüsse zu produzieren, wie es die Ausweitung der B-Zone wäre. Die Ausweitung von P+R und B+R an den Außengrenzen sei im Koalitionsvertrag benannt. Die Mobilitätspolitik der letzten Wahlperiode werde logisch und stringent fortgeführt. Man müsse, nachdem die rechtlichen Grundlagen geschaffen worden seien, in die Umsetzung kommen.

Beim Thema Verkehrssicherheit und Entschleunigung sei Berlin auch auf den Bund angewiesen. Er hoffe, dass die Senatorin auf Bundesebene wahrgenommen werde, wenn es um die Interessen Berlins gehe. Man brauche mehr Flexibilität bei der Einrichtung von Tempo-30-Zonen und stoße an rechtliche Grenzen. – Wie sei der Stand der Umsetzung des 100-Tage-Programms? Das Angebot einer Organisationseinheit mit den Bezirken zum Thema Radverkehr sei richtig. Gebe es die Möglichkeit, sich dem zu entziehen, wie es vonseiten der Opposition gefordert worden sei? Er halte dies für unangemessen, wenn zugleich fehlende Schnelligkeit bei der Umsetzung in den Bezirken beklagt werde, und hoffe, dass die angekündigte Zuständigkeitsänderung für die Hauptstraßen nicht dazu führen werde, dass dort erst einmal nichts passiere. Zumindest die wichtigsten Projekte müssen schnell vorangebracht werden. Gleiches gelte für die Busspuren, wo häufig die Umsetzung in den Bezirken gefehlt habe. Er hoffe, dass man beim Rad- und Busverkehr in diesem Jahr schnell vorankomme.

Der Ausschuss sei gefordert, in den Haushaltsberatungen zu klaren Prioritätensetzungen zu kommen und die Anforderungen des Mobilitätsgesetzes und antizipierbare Änderungen umzusetzen, die mit Investitionen, konsumtiven Ausgaben und Stellenaufwüchsen verknüpft seien. Es sei wichtig, für den Fußverkehr und andere Verkehrsarten mehr zu machen. Die Ziele mit entsprechenden Ressourcen zu untersetzen, werde die Nagelprobe beim Haushalt sein. Er hoffe, dass man bei TVO und Nahverkehrstangente bald in ein Planungsverfahren eintreten könne, nachdem dies schon der großen Koalition nicht gelungen sei. Wichtig sei für seine Fraktion, dabei die Schiene mitzudenken und auch die Nahverkehrstangente voranzubringen.

**Stephan Machulik** (SPD) unterstreicht, dass Beispiele aus Paris und Hamburg nicht auf Berlin übertragbar seien, wobei er Best Practice aus anderen Metropolregionen nicht ablehne. Die Idee, in den Bezirken Waste-Watcher einzusetzen, sei für die bezirklichen Ordnungsämter eine Katastrophe gewesen; man habe hier nicht auf die Bezirke gehört. Deshalb begrüße er, dass die Senatorin auf die Zusammenarbeit mit den Bezirken setze. Es sei sinnvoll, den Sachverstand vor Ort einzubeziehen und die großen Linien an die einzelnen Kieze anzupassen. Eine Erschließung von Wohnquartieren ohne Straße sei baurechtlich nicht möglich; insofern müsse so etwas hier nicht erwähnt werden. Die Frage sei der Anschluss an den ÖPNV. Berlin als polyzentrische Stadt versuche, alle Bürger von der Stadtgrenze bis zur Mitte mitzunehmen. Es sei nicht so, dass derzeit viele alles mit dem Fahrrad erledigen könnten. Das Ziel sei, den MIV zu reduzieren. Wenn in den Außenbezirken keine Schienenverkehrsangebote existierten, setzten die Menschen aufs Auto, was nicht gut sei. Er verweise auf Spandau, wo die Bahnhöfe mit Bussen nur schlecht zu erreichen seien und Tramverbindungen nicht existierten. Busverkehr sei suboptimal, um die Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Dies gelte auch für Pendler aus dem Havelland, die man nur zum Umstieg bewegen könne, wenn ein Parkplatz am Bahnhof vorhanden sei; ansonsten führen sie mit dem Auto bis in die Stadtmitte. Hierfür müsse man schnell Lösungen finden und Problemlagen zwischen Hauptverwal-

tung, Bezirken und Bund auflösen. Beim Radwegeausbau habe das Mobilitätsgesetz zu Verzögerungen geführt, denn angefangene Arbeiten hätten bspw. in Spandau ohne Umplanung nicht fortgeführt werden können. Bei den Vorgaben müsse die Umsetzbarkeit stärker betrachtet werden. Die Koordination des Wirtschaftsverkehrs sei in einer polyzentrischen Stadt wie Berlin ebenfalls wichtig. Man könne nicht mit der gesamten Logistik auf Lastenfahräder umsteigen, müsse aber Lösungen finden, damit Lkws nicht durch Wohngebiete führen. Dass der Logistikplatz in Ostdeutschland in Leipzig und nicht in Berlin sei, habe zu mehr Lkws auf der Autobahn geführt. Er halte diese Entscheidung für falsch, man müsse aber mit ihr leben.

[Lüftungspause von 10.57 bis 11.18 Uhr]

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) führt aus, in der Diskussion sei das Arbeitsprogramm für die nächsten fünf Jahre umrissen worden. Es seien viele gemeinsame Sichtweisen, aber auch grundsätzliche Unterschiede deutlich geworden. Sie setze auf eine kooperative Zusammenarbeit mit den verschiedenen Akteuren und Transparenz in der Umsetzung. Nachdem in der letzten Wahlperiode sehr viele Grundlagen geschaffen worden seien, gehe es nun um die Umsetzung. Man habe sich viel vorgenommen; ob man alles schaffen könne, könne sie heute noch nicht garantieren. SenUMVK habe begonnen zu prüfen, warum Prozesse länger dauerten als gedacht und wo man beschleunigen könne. Wenn sich Grundlagen plötzlich änderten und der Radweg breiter sein müsse, könne dies zu Umplanungen führen. Die Planungen nähmen viel Zeit in Anspruch und seien der entscheidende Faktor; wenn der Planfeststellungsbeschluss vorliege, habe man den längsten Teil des Verfahrens bereits geschafft. Der Zeitaufwand habe teilweise gute Gründe, teilweise könne man vielleicht auch Phasen parallel absolvieren, um schneller zu werden. Die frühzeitige Einbindung von Akteuren und Trägern öffentlicher Belange sei wichtig. Durch eine andere interne Kooperation bspw. mit der BVG könne man Prozesse ebenfalls beschleunigen. Eine leichte, schnelle Lösung gebe es jedoch nicht. Schon jetzt würden externe Planungsbüros als Dienstleister beauftragt. Für spannende Projekte gebe es immer Interessenten. Dies gelte auch für Stellen in der Verwaltung.

Fußverkehr müsse bei allem berücksichtigt werden, denn Fußgänger seien die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Bei neuen Brücken seien Fuß- und Radverkehr sowie ggf. Straßenbahntrassen mitzuplanen. Zum Fußverkehr seien Modellprojekte in fast allen Bezirken verabredet. Dabei gehe es um Verkehrsberuhigung oder auch um breitere und barrierefreie Fußwege. Die Gelder für bezirkliche Rad- und Fußverkehrsprojekte sollten in den Haushaltsberatungen vom Abghs gesichert werden. Sie könne diesen Einzelplan nicht direkt beeinflussen. Ihr Haus habe den Bezirken in der letzten Wahlperiode bei Fußgängerquerungen geholfen.

Sie hoffe, dass man Ende dieses Jahres mit dem Planfeststellungsverfahren für die TVO beginnen könne. Damit würde mehr erreicht als in den vielen Jahren zuvor. Allerdings werde bis zum Baubeginn noch Zeit vergehen. Für einige schwierige Knotenpunkte gebe es Lösungsmöglichkeiten. Bei der Trassierung seien Überprüfungen und Optimierungen erfolgt. Für Straßenüberführungsbauwerke habe man Optimierungen erreicht. Die Fuß- und Radanbindungen in das Wohngebiet Biesdorf seien abgestimmt worden. Bushaltestellen seien eingeordnet. Die Bestätigung der Verkehrsprognose sei erfolgt. Sie halte diese Straße für nötig. Schwieriger sei, parallel zur TVO eine Nahverkehrstangente zu realisieren, denn diese sei an manchen Stellen durch die TVO überplant worden. Sie habe aber den Ehrgeiz, diese anzugehen, damit auf dieser wichtigen Tangente alle Verkehrsmittel nebeneinander existierten.

Die Schienenverbindungen nach Polen und Tschechien seien sehr wichtig. Im Juni werde ein Bahngipfel der Länder Berlin und Brandenburg stattfinden, den sie nutzen wolle, um solche Themen zu pushen, denn man müsse über die Metropolregion hinausdenken. Die Idee, dass Berlin das Drehkreuz für Nachtzüge werden könne, finde sie spannend und naheliegend. Darüber müsse man mit der DB AG und der bundespolitischen Ebene dringend sprechen. Für den BER sei Berlin nur begrenzt zuständig. Notwendig sei ein nachhaltiges Geschäftsmodell; nachhaltig seien nicht Kurzstreckenflüge, sondern Langstreckenflüge. Sie spreche von Nachhaltigkeit im klimapolitischen wie auch im wirtschaftlichen Sinne.

Das Setzen von Anreizen und eine Angebotsorientierung begrüße sie. Im Sinne des Ordoliberalismus, zu dem sie sich bekenne, müsse der Staat den Rahmen vorgeben, in dem dann Wettbewerb gewünscht sei und es eine gewünschte Entwicklung geben könne. Zur Rahmensetzung gehöre auch eine gewisse Steuerung. Die Verkehrswende werde nur funktionieren, wenn man den knappen Raum dafür nutze. Es würden Parkplätze und Fahrspuren weichen müssen, weil der Autoverkehr für die anderen Verkehrsarten Platz machen müsse. Insgesamt brauche man aus Platz- und Klimaschutzgründen weniger Autos, denn auch die Produktion von Batterien für Elektroautos sei umweltschädlich. Insofern genüge eine Antriebswende ohne Senkung der Pkw-Zahlen nicht. Sie setze nicht auf Verbote, sondern auf Angebote. Wo Menschen noch keine Wahlfreiheit hätten, z. B. am Stadtrand, müsse es zuerst Angebote geben. Gleichwohl sei Parkraumbewirtschaftung auch eine Steuerung. Mit einem Auto, das die meiste Zeit des Tages nur abgestellt sei, miete man quasi öffentlichen Raum für wenig Geld. Der Senat wolle daher die Gebühren für Anwohnerparken und die Kurzzeitparkgebühren erhöhen. Sie würde es begrüßen, wenn dies Menschen zum Umsteigen bewegen könnte.

Sie plädiere für mehr Kontrollen durch die Ordnungsämter, die sich stärker auf Verkehrssicherheit fokussieren sollten. Die Innensenatorin habe angekündigt, die Fahrradstaffel auszubauen. Die Koalition habe sich auch darauf verständigt, mehr Blitzer zu bestellen. Wenn man der Vision Zero näherkommen wolle, müssten sich Autos an die StVO halten und langsamer fahren. Kreuzungsumbauten allein nützten nichts. Angesichts des Sanierungsstaus sollten Instandhaltung und Sanierung vor dem Neubau erfolgen. Dies bedeute, dass dadurch Personal, investive Mittel und Kapazitäten massiv gebunden würden. Es handele sich nicht um 200, sondern um 40 marode Brücken, was gleichwohl ein Riesenprogramm sei, denn Brückenersatzbauten seien sehr aufwendig. Die Entscheidung der vormaligen Senatorin Günther, an der Eisenbrücke eine Behelfsbrücke zu errichten, begrüße sie, da der verbliebene Teil der Brücke ebenfalls marode sei und eine Vollsperrung sicherlich zu großen Problemen in den umliegenden Quartieren geführt hätte.

Die Teile Wirtschaftsverkehr und neue Mobilität des Mobilitätsgesetzes seien in der letzten Wahlperiode nicht mehr vom Abghs verabschiedet worden. Es habe wenige Konfliktpunkte gegeben, nun ausgeräumt seien. Daher beabsichtige sie, diese Teile bald wieder einzubringen. Dabei müsse man sich klarmachen, dass es sich um zusätzliche Aufgaben handele. SenUMVK habe jedoch die konsumtiven und investiven Ausgaben in den Haushaltsverhandlungen gegenüber dem ursprünglichen Entwurf massiv reduzieren müssen. Ziel sei ein ausgeglichener Haushalt zum Ende der Wahlperiode. Deshalb sei kein Ressort von Reduzierungen verschont worden. Angesichts der vielen teuren investiven Projekte und der teuren Verkehrsverträge sei dies nicht leicht gewesen; es sei eine Trendwende versucht worden, da sich die Ausgaben in den letzten Jahren – nicht nur durch Corona – schneller als die Einnahmen entwickelt hätten. SenUMVK konzentriere sich auf die Dinge, die realistischerweise in den

nächsten zwei Jahren umgesetzt werden könnten. Wenn man neue Kapitel von Gesetzen verabschiede, müsse man sich überlegen, wann diese in Kraft treten sollten, denn es sei nicht realistisch gewesen, dafür schon alle Mittel einzustellen; alternativ hätte man begonnene Dinge beenden müssen. Priorität sei jedoch gewesen, begonnene Dinge weiterzuführen.

Beim Thema U-Bahn gebe es ein kriteriengestütztes Vorgehen. U-Bahnen könnten sehr sinnvoll sein, wenn zusätzliche Umsteigemöglichkeiten und Netzverbesserungen entstünden, ein hohes Fahrgastaufkommen vom Autoverkehr auf die Schiene verlagert werde und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß relativ gering sei, was z. B. der Fall sei, wenn man keinen Tunnel bauen müsse. Sie hoffe, dass man bei der Verlängerung der U 3 über Planungen hinaus weiterkommen werde. Die Kriterien Umsteigemöglichkeiten und Netzschluss seien erfüllt. Zudem handele es sich um eine Strecke in Troglage. Im Übrigen sei kein Kriterium ein Totschlagkriterium, aber alle müssten ernst genommen werden, auch das Wirtschaftlichkeitskriterium, denn ein erheblicher Anteil der Kosten – 75 Prozent – könne vom Bund übernommen werden, wenn eine Nutzen-Kosten-Untersuchung die Wirtschaftlichkeit belege. Die NKU für die U 3 mache man nicht, weil es Zweifel an der Sinnhaftigkeit gebe, sondern weil man Geld vom Bund wolle.

Die Koalition habe sich darauf verständigt, den 17. Bauabschnitt der A 100 nicht voranzutreiben und einen qualifizierten Abschluss beim 16. Bauabschnitt zu wollen. Insofern könne man dort nicht einfach eine Rampe stehen lassen, vielmehr müsse der Verkehr in die Umgebung einfließen können. SenUMVK sei beim Verkehrskonzept beratend dabei, das Land Berlin jedoch nicht mehr für das Verkehrskonzept zuständig. Bei ihrem Antrittsbesuch bei Bundesminister Wissing werde das Thema Autobahn eine Rolle spielen. Dabei gehe es neben der A 100 um den Tunnel am Kurt-Schumacher-Damm zur Erschließung des künftigen Wohnquartiers und das Autobahndreieck Funkturm.

Zwischen Stadtentwicklung und Verkehrsplanung bestehe ein enger Zusammenhang. Es gebe neue Projekte der Zusammenarbeit mit SenSBW beim Thema neue Stadtquartiere und Verdichtung. Auch Quartiere, die erschlossen seien, z. B. Michelangelostraße und Pankower Tor, hätten großes Potenzial. Bei der Erschließung von Stadtquartieren werde man gemeinsam priorisieren müssen, wo das Potenzial am größten sei und man am schnellsten vorankommen könne. Die Verkehrslösung Heinersdorf werde bereits beim Pankower Tor mitgedacht.

Angesichts der Fülle der Themen sei ein eigener Ausschuss sinnvoll. Mit Brandenburg stehe sie im Hinblick auf i2030 in intensivem Kontakt. Sie stimme zu, dass weitere Gutachten bei der Stammbahn nicht weiterhelfen und man eine politische Entscheidung brauche. Diese werde gerade vorbereitet. – Beim Treffen mit den für Verkehr und die SGÄ zuständigen BzStR in der nächsten Woche werde sie das Angebot einer Zusammenarbeit in Sachen Radspur- und Busspurumsetzung machen, das freiwillig sei. Allerdings blieben die Bezirke Baulastträger, solange das AZG nicht geändert sei. SenUMVK wolle mit Ressourcen vor Ort tätig werden, um Prozesse zu beschleunigen, die die Bezirke angesichts begrenzter Kapazitäten oft nicht hinkämen, aber auch die Bezirke müssten dafür Personal freistellen. Auch mit gemeinsamen Ausschreibungen ließen sich viele Prozesse beschleunigen. SenUMVK könne einiges anbieten, die Bezirke müssten aber auch mitmachen wollen.

**Hartmut Reupke** (SenUMVK) ergänzt, mit SenSBW habe man ein gutes Steuerungsinstrument geschaffen, mit dem man künftig vorgehen wolle, um die notwendigen politischen und verwaltungsseitigen Entscheidungen zu treffen, nachdem schon seit 2020 Struktur- und

Handlungskonzepte für die großen Bereiche im Nordosten, Südwesten und Westen aufgestellt worden seien. Man kenne die unterschiedlichen Infrastrukturentwicklungen, die Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Projekten und die Terminpläne für die Umsetzung. Auch die Bezirke seien dabei. Dies sei eine gute Basis für die Zusammenarbeit mit der Skzl beim Bündnis für Wohnen und in der Senatskommission.

Brandenburg habe mit seinem ÖPNV-Konzept die Grundlage dafür geschaffen, dass als Ergänzung zum Regionalverkehr verstärkt Plus-Busse mindestens im Stundentakt zur Anbindung an den Regionalverkehr eingesetzt würden. Berlin und Brandenburg hätten vereinbart, P+R-Parkplätze in Brandenburg auf ihre Potenziale zu untersuchen und dann gemeinsam zu finanzieren, um mehr Angebote für Pendler zu schaffen. Man befinde sich auf einem guten Weg und habe eine Reihe von Vorentscheidungen getroffen, die nun gemeinsam umgesetzt werden sollten.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechung ab.

### Punkt 3 der Tagesordnung

#### **Verschiedenes**

Siehe Beschlussprotokoll.