

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität

6. Sitzung
27. April 2022

Beginn: 09.05 Uhr
Schluss: 12.54 Uhr
Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Alexander Kaas Elias (GRÜNE) fragt, ob der Senat Kenntnis habe, ob die Ostbahnstrecke Berlin–Küstrin–Danzig durch das BMDV für die Transeuropäischen Verkehrsnetze TEN-V angemeldet worden sei, und wie er dies bewerte.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) antwortet, dass das BMDV die sog. Ostbahn nach ihrer Kenntnis leider nicht angemeldet habe, was enttäuschend und nicht nachvollziehbar sei, weil diese Strecke überregional relevant und eine wichtige Entlastungsstrecke für die Frankfurter Bahn sei. Hinzu kämen weitere Entwicklungen in der Region. Die polnische Seite sehe einen nationalen Bedarf und habe den polnischen Teil der Strecke bereits bei der EU angemeldet. Die EU teile dies fachlich, könne aber ohne Anmeldung seitens der Bundesregierung nicht tätig werden. SenUMVK bedauere dies und werde das Thema weiter verfolgen.

Alexander Kaas Elias (GRÜNE) konstatiert, dass die Finanzierung für diese Strecke damit erst einmal offen sei. Welche anderen Möglichkeiten gebe es?

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) legt dar, der normale Weg sei die Anmeldung für die Transeuropäischen Netze als Grundlage für entsprechende Förderprogramme.

Dazu müsse man sich mit dem BMDV ins Benehmen setzen. Eine Gelegenheit biete der Bahngipfel Anfang Juni. Man stehe ohnehin in Verhandlungen mit dem Bund über zusätzliche Mittel für den Ausbau des schienengebundenen Verkehrs. Der VBB habe ein Planungsbüro beauftragt, ein Konzept für den stufenweisen Ausbau der Strecke zu erstellen.

Felix Reifschneider (FDP) spricht an, dass der Senat der aktuellen Presseberichterstattung zufolge eine Umgestaltung der Kantstraße plane. Wie viele Parkplätze würden durch die skizzierten Pläne des Senats im westlichen und östlichen Abschnitt der Kantstraße ungefähr entfallen?

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) bestätigt, dass an einer Umplanung gemeinsam mit dem Bezirk gearbeitet werde. Dazu werde es im Mai einen Vororttermin geben. Herausforderungen seien angesichts des begrenzten Platzes, die Flüssigkeit des ÖPNV zu erhalten, eine sichere Radverkehrsführung zu gewährleisten und die Lade- und Lieferverkehre zu berücksichtigen. Erwogen werde ein Bussonderfahrstreifen auf dem östlichen Abschnitt, der außerhalb der Hauptverkehrszeiten auch Liefer- und Ladevorgängen diene. Im westlichen Abschnitt wäre der Lieferverkehr dann im bisherigen Seitenraum. Es sei absehbar, dass der ruhende Verkehr an der Stelle weichen müsse. Da man sich noch in der Planung befinde, könne sie zurzeit nur mitteilen, dass es sich um Dutzende Parkplätze handeln werde.

Felix Reifschneider (FDP) stellt die Nachfrage, wie viele Parkplätze sich aktuell im westlichen und östlichen Abschnitt der Kantstraße befänden.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) sagt zu, die Informationen nachzureichen. Über die wegfallenden Parkplätze könne zu einem späteren Zeitpunkt konkreter berichtet werden.

Kristian Ronneburg (LINKE) greift auf, dass lt. Antwort SenUMVK und DB Netz AG auf die Schriftliche Anfrage Drucksache 19/11454 die Inbetriebnahme des Gleichstromunterwerks am Nöldnerplatz für 2027 geplant sei. Aus welchen Gründen sei die Inbetriebnahme dieses Gleichstromunterwerks, das für die Verlängerung der S 75 zum Westkreuz aufgrund der Energieversorgung essenziell sei, entgegen jüngster Antworten von 2025 auf 2027 um zwei Jahre verschoben worden?

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) berichtet, für die deutliche Erhöhung der Verkehrsleistung auf der Strecke werde mehr Energieversorgung für das S-Bahnnetz benötigt. Eine Analyse habe den Bedarf der Energieversorgung und die erforderliche Infrastruktur herausgearbeitet. Die DB Energie GmbH, die den Ausbau federführend vornehme, verweise auf pandemiebedingte Verzögerungen in der Planung und die Nichtverfügbarkeit von Planerressourcen, die generell sehr knapp seien. SenUMVK habe Interesse an der Einhaltung des ursprünglichen Zeitplans und werde noch einmal das Gespräch mit der Bahn suchen.

Kristian Ronneburg (LINKE) schlussfolgert, dass dies für SenUMVK nicht das letzte Wort sei. Die Verzögerung um zwei Jahre sei überraschend gekommen.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) erklärt, dass sie die Überraschung teile. SenUMVK werde sich für eine frühere Inbetriebnahme einsetzen; ob man die kompletten zwei Jahre auffangen könne, könne sie an der Stelle nicht versprechen.

Oliver Friederici (CDU) fragt, wie sich der Senat die Zukunft der autofreien Friedrichstraße vor dem Hintergrund der jüngsten Kritik der Gewerbetreibenden und der Forderung nach Beendigung des Verkehrsversuchs vorstelle.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) teilt mit, dass SenUMVK die Auswertung des Verkehrsversuchs und ein Nahbereichskonzept für die dauerhafte Gestaltung des Raumes am kommenden Montag vorstellen werde. Es seien bereits Einladungen an alle Anrainer und potenziell Betroffenen versandt worden. Sie sei auf die Diskussion sehr gespannt.

Oliver Friederici (CDU) verweist auf Presseberichte über weniger Passanten, weniger Umsatz, weitere 15 Geschäftsschließungen und weitgehend fehlende Restaurants. Teile die Senatorin die Einschätzung, dass die „Radrennbahn“ als Misserfolg zu bezeichnen sei?

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) hebt hervor, dass der Verkehrsversuch ein erster Schritt gewesen sei. Sie wolle, dass daraus etwas gutes Dauerhaftes werde, bei dem die Aufenthaltsqualität für Fußgänger/-innen im Zentrum stehe, denn das Projekt sei mit dem Versprechen gestartet, aus der Friedrichstraße eine Flaniermeile zu machen. Die jetzige Umsetzung des Versuchs ergebe noch keine Flaniermeile, sodass deutliche Verbesserungen notwendig seien, die am 2. Mai vorgestellt würden. Die Initiative, die sich jetzt zu Wort gemeldet habe, habe GPS-Daten ausgewertet, die sie nicht nachvollziehen könne. Im Verkehrsversuch gebe es durchaus Hinweise darauf, dass sich das Aufkommen an Fußgängerinnen/Fußgängern erhöht habe. Eine andere Untersuchung zeige auf der Grundlage von Mobilfunkdaten sogar eine sehr deutliche Erhöhung des Fußverkehrs. Sie plädiere dafür, über das Konzept zu sprechen, statt sich gegenseitig Zahlen an den Kopf zu werfen.

Stephan Machulik (SPD) erkundigt sich, wie SenUMVK bei den anstehenden Planungen zum Umbau der Schönhauser Allee sicherstelle, dass neben dem Vorrang des Fuß- und Radverkehrs auch der Vorrang des ÖPNV gewährleistet bleibe.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) legt dar, vorgestern sei mithilfe einer Visualisierung vorgestellt worden, wie sich der Abschnitt in Zukunft darstellen werde. Es werde für die Radfahrer/-innen, Anrainer, Gewerbetreibende und den Fußverkehr eine deutliche Verbesserung geben. In dem Abschnitt zwischen Eberswalder und Gleim-/Stargarder Straße solle der Parkverkehr herausgenommen werden, sodass auf beiden Seiten ein breiter Fahrweg für Radfahrende auf der Fahrbahn angelegt und der schmale Hochbordradweg dem Fußverkehr zugeschlagen werden könne. Durch die deutliche Verbreiterung des Gehwegs könnten mehr Bäume gepflanzt werden und Cafés mehr Stühle herausstellen. Die Bezirksstadträtin habe ihre Ideen zur Verschönerung des Raumes bereits vorgestellt. Vor allem werde angesichts des gestiegenen Radverkehrs mehr Verkehrssicherheit erreicht, nachdem es sich im letzten Jahr um die Strecke mit den meisten Unfällen mit Fahrradbeteiligung gehandelt habe. Es handele sich um ein Projekt, das die infraVelo umsetzen werde. Der Lieferverkehr werde in Tagesrandzeiten künftig legale Entlademöglichkeiten auf der Fahrspur erhalten, was bislang ganztägig illegal stattgefunden habe. In Kreuzungsbereichen könne es keine Ladezonen geben. Es bleibe bei zwei Fahrstreifen. Die Straßenbahn werde im Mischverkehr auf dem linken Fahrstreifen geführt. Die Vorrangschaltung für die Straßenbahn bei den LSA bleibe bestehen. Umverteilung des öffentlichen Raumes bedeute nicht, dass mehr Raum zur Verfügung stehe. Wenn man Stockungen des Verkehrs dauerhaft verhindern wolle, werde man mehr Menschen zum Umstieg bewegen und mehr Lieferverkehr von Lkws auf andere Mittel umstellen müssen.

Stephan Machulik (SPD) stellt die Nachfragen, ob der Vorrang der Straßenbahn durch den Mischverkehr beeinträchtigt werde und der Parksuchverkehr in die umliegenden Wohnquartiere verdrängt werde.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) antwortet, die Verkehrswende werde nicht funktionieren, wenn die Zahl der Autos nicht reduziert werde; deshalb würden mehr Angebote gemacht. Für die Straßenbahn verschlechtere sich nichts; sie erwarte sogar eine leichte Verbesserung durch die temporären Ladezonen. Je weniger Auto- und Lkw-Verkehr man habe, desto angenehmer werde es für alle Beteiligten.

Harald Laatsch (AfD) spricht an, dass Unter den Eichen eine Fahrspur für den Radverkehr weggenommen worden sei, sodass es zu großen Rückstaus bei den Pkws komme. Welches neue Angebot habe SenUMVK dort geschaffen, damit Pkw-Fahrer umsteigen könnten?

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) macht geltend, dass der Radverkehr an dieser Stelle sicherer werden solle. Insofern sei dies ein Angebot für den Wechsel. Mit Blick auf die vorherige Baustellensituation ändere sich für den Autoverkehr nicht viel.

Harald Laatsch (AfD) wendet ein, dass es sich auf der B1 um Langstreckenverkehr aus Potsdam handle, der mit Fahrrädern nicht zu bewältigen sei, insbesondere nicht in den Wintermonaten, und der Wegfall einer Fahrbahn für den Autoverkehr selbstverständlich eine Verringerung bedeute. Lt. Regierungserklärung wolle die Koalition neue Angebote schaffen, um Autofahrern den Umstieg zu ermöglichen. Deshalb frage er nochmals, welches neue Angebot den Langstreckenverkehr an dieser Stelle ersetzen könne.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) äußert, dass es sich nicht um die einzige Zufahrtsstraße von Potsdam nach Berlin handle. Ziel an der Stelle sei, den Radverkehr sicherer zu machen, nicht das Angebot explizit für den Autoverkehr auszuweiten.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) berichtet, in der letzten Woche sei ein Akkuzug auf der Strecke des Prignitz-Expresses getestet worden. Dahinter stehe das Vorhaben beider Bundesländer und der DB, bis 2037 den gesamten Schienenregionalverkehr dieselfrei und klimaneutral zu machen. 73 Prozent der Regionalverkehre in Berlin-Brandenburg seien bereits elektrifiziert. Beim Einsatz von Akkuzügen genügten Stromoberleitungsinseln; man müsse dann nicht ganze Strecken elektrifizieren. Damit könne der Bahnverkehr lärm- und geruchsärmer werden. Beide Länder wollten Vorreiter sein und Dinge technologieoffen ausprobieren. Ab 2024 werde auf der Heidekrautbahn ein Wasserstoffzug erprobt.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs

Der Rufbus 2.0 als Beitrag zur Berliner Verkehrswende

(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

[0051](#)

Mobil

Alexander Kaas Elias (GRÜNE) nimmt darauf Bezug, dass die BVG im Sommer einen Rufbus in den Bezirken Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg und Treptow-Köpenick einführen wolle, der eine Verbindung von der Haustür zur nächsten Station sowie direkte Strecken anbieten und auch das barrierefreie Angebot stärken solle. Er frage nach der aktuellen Planung und Organisation sowie nach einer Evaluation im Bereich Pooling.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) führt aus, die Senatsverwaltung habe die BVG im Juni 2021 auf Basis des bestehenden Verkehrsvertrags mit der Umsetzung eines Rufbuspilotprojekts im östlichen Stadtgebiet beauftragt. Das Konzept sehe auch Direkthalte vor, allerdings in größeren Abständen und nicht in Konkurrenz zum Taxibetrieb. Hintergrund des Projekts sei, dass es im Nahverkehrsplan Erschließungsdefizite gebe, die zumindest nicht kurzfristig mit einem konventionellen ÖPNV-Angebot behoben werden könnten. Insbesondere Stadtrandlagen sollten besser angebunden werden, um das Stehenlassen des eigenen Autos zu ermöglichen. Es gebe Vorgaben zur räumlichen und zeitlichen Bedienung, zu den einzusetzenden Fahrzeugen, zur Barrierefreiheit und Fahrgastinformation. Die BVG habe der Firma Via am 29. März den Zuschlag erteilt. Der Bieter habe die Mindestvorgaben noch übertroffen. Das Bedienungsgebiet zwischen Tierpark und östlicher Stadtgrenze sei etwa 62 km² groß. Fahrgäste sollten rund um die Uhr befördert werden. Start sei im Herbst dieses Jahres. Der Erprobungszeitraum laufe bis Ende 2025. Das Pilotprojekt solle evaluiert werden; Daten über die erbrachten Leistungsmengen, die Nachfrage, den Anteil gebündelter Fahrten und die Inanspruchnahme barrierefreier Beförderungen würden gesammelt und ausgewertet. Zudem würden Kundenbefragungen durchgeführt. Ihr Haus erwarte Erkenntnisse darüber, ob Rufbusse und On-Demand-Verkehre einen Beitrag dazu leisten könnten, außerhalb des S-Bahn-rings ein dichteres ÖPNV-Angebot anzubieten.

Kristian Ronneburg (LINKE) hebt hervor, dass man ein neues Modell brauche, nachdem die alten Rufbuskonzepte nicht aufgegangen seien. In der letzten Wahlperiode sei viel ausprobiert worden. Der BerlKönig sei nicht in den im NVP genannten Gebieten getestet worden, sondern in der östlichen Innenstadt mit Blick auf ein digitalaffines Publikum. Damit sei ein zusätzliches Angebot in einem bereits sehr gut versorgten Gebiet etabliert worden. Die Koalition habe dies immer wieder kritisch diskutiert und sich für ein Angebot in klassischen Siedlungsgebieten ausgesprochen. Insofern stehe er dem jetzigen Projekt grundsätzlich positiv gegenüber. Ihn interessiere, wie es mit dem BerlKönig in der östlichen Innenstadt weitergehe, nachdem sich die Koalition in der letzten Wahlperiode gegen eine Verstetigung gewandt habe, wie sich beide Angebote zueinander verhielten, welche Vorgaben der Bieter übertroffen habe, ob alle eingesetzten Fahrzeuge barrierefrei seien, wie schnell der Rufbus die Nutzer/-innen bedienen werde, wie der Verkauf der Tickets erfolge, denn bei dem Angebot müsse berücksichtigt werden, dass in den Siedlungsgebieten eine durchschnittlich ältere Bevölkerung vorhanden sei, und was mit den drei Bezirken und evtl. sozialen Trägern dafür getan werde, um das neue Angebot bekannter zu machen.

Alexander Kaas Elias (GRÜNE) begrüßt, dass es nun ein Rufbusangebot im Außenbereich Berlins, wo das Nahverkehrsnetz nicht so dicht sei, geben werde, um den Umstieg vom eigenen Auto zu ermöglichen. Insofern handele es sich um eine Stärkung des Umweltverbundes. Sei geplant, das Modell bei erfolgreichem Verlauf auf andere Außenbezirke zu übertragen?

Felix Reifschneider (FDP) äußert, dass es sich um ein spannendes Projekt handele, dem seine Fraktion Erfolg wünsche. Anhand welcher Indikatoren im Vergleich zu welcher Baseline messe SenUMVK den Erfolg?

Hartmut Reupke (SenUMVK) erklärt, es müsse zwischen eigenwirtschaftlichen Angeboten, z. B. BerlKönig, und im Rahmen des NVP finanziell unterstützten Angeboten unterschieden werden. Im NVP sei eine Reihe von Kriterien festgelegt worden. SenUMVK stehe im engen Austausch mit der BVG über das Monitoring. Eine Auflistung der Vorgaben für das Monitoring könne er gerne nachliefern. Die Erprobung laufe bis 2025. Erst im Laufe der Zeit könne man entscheiden, ob das Angebot gut angenommen worden sei und ausgeweitet werde oder die Kriterien angepasst werden müssten. Die Verträge zum BerlKönig seien zeitlich befristet. Während der Pandemie sei der BerlKönig nicht mehr so intensiv nachgefragt worden wie in der Anfangszeit. Sobald er darüber nähere Informationen habe, reiche er diese nach.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) schließt an, SenUMVK werde auf Bezirke und soziale Träger zugehen, um das neue Angebot bekannter zu machen. Es sei auch von Interesse, ob das Angebot benachteiligten Kundengruppen, z. B. mobilitätseingeschränkten Menschen ohne eigenes Auto, helfe, und soziale Träger verfügten über entsprechende Kontakte. Zudem gehe es um den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV, nicht nur um Verlagerungen innerhalb des Umweltverbundes. Dies seien wichtige Erfolgsindikatoren, aber nicht die einzigen. Wenn es sich um ein wichtiges Element der Verkehrswende handele, das Bedarfe befriedige, die dort bisher nicht befriedigt worden seien, würde SenUMVK das Angebot gerne ausweiten, allerdings außerhalb des S-Bahnringes. Dass der BerlKönig innerhalb des S-Bahnringes getestet worden sei, habe Vorteile für die Anbieter gehabt. Bedarfe sehe sie vor allem außerhalb des S-Bahnringes. Eine Ausweitung müsste im Rahmen der Revision des Nahverkehrsvertrags verhandelt und vereinbart werden.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) ergänzt, dass es solche Verkehrsversuche bereits in anderen Städten, auch in Außenbezirken, gegeben habe, wo die Angebote schnell angenommen worden seien. Deshalb sei sie optimistisch, dass es sich um ein gutes zusätzliches Angebot handele, das die Zubringerfunktion zum ÖPNV stärken könne. Klassischerweise schaue man sich Poolingquoten und die Bündelung von Fahrten an. Hinzu kämen Nutzungshäufigkeiten, Kundenzufriedenheit und betriebliche Kennziffern. Die gewonnenen Informationen könne man verwenden, um auch andere Angebote besser zu machen. Man könne Angebote kurzfristig nachschärfen, wenn dies erforderlich sein sollte.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob das Angebot noch einen anderen Namen als „Rufbus 2.0“ erhalten werde, den er nicht besonders ansprechend finde.

Felix Reifschneider (FDP) erkundigt sich, wann die Monitoringkriterien übermittelt würden und anhand welcher Baseline der Vergleich gemacht werde.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) stellt in Aussicht, dass noch in dieser Woche eine Mail an das Ausschussbüro gehen werde. Es gebe keine Überlegungen zu einem anderen Namen. Sie gehe davon aus, dass das Angebot für die Nutzer/-innen entscheidend sei.

Kristian Ronneburg (LINKE) stimmt dem zu. Gleichwohl nähme er Namensvorschläge gerne entgegen, um einen konstruktiven Vorschlag zu machen.

Im Weiteren vertagt.

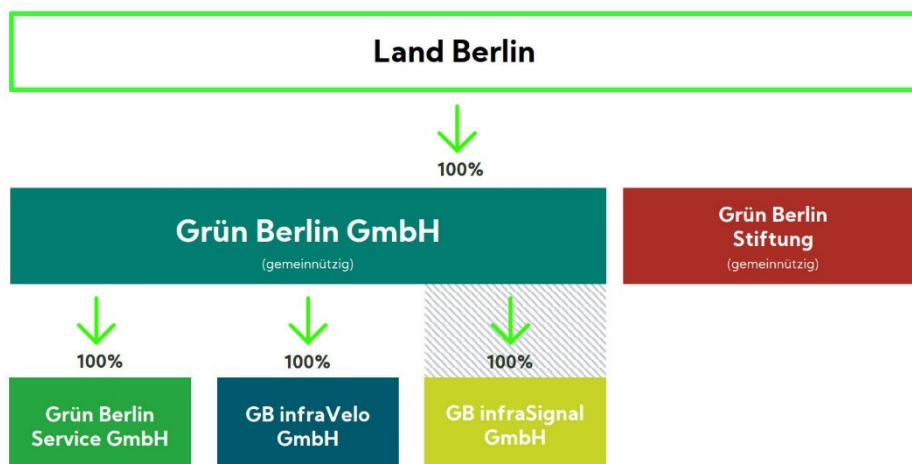
Punkt 3 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0028](#)
Mobil
Mehr Radverkehr in Berlin: Wie geht es weiter mit Radverkehrsplan und Radverkehrsnetz?
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

Oda Hassepaß (GRÜNE) betont, dass der Radverkehr neben ÖPNV und Fußverkehr zentraler Bestandteil einer zukunftsweisenden Mobilität sei. Angesichts geringer Anschaffungskosten sei der Einstieg für viele Menschen möglich. Radfahren habe maximale Effizienz und Wirtschaftlichkeit bei minimalem CO₂-Fußabdruck. Bei der Förderung des Radverkehrs stünden Sicherheit und Gesundheit der Menschen im Vordergrund. Notwendig seien ein gutes Radverkehrsnetz und ein ausgetüftelter Radverkehrsplan. Sie frage die infraVelo, wie es mit dem Radverkehrsplan und dem Radverkehrsnetz weitergehe.

Gabriele Gluth (GB infraVelo GmbH) legt dar, die infraVelo sei eine hundertprozentige Tochter der Grün Berlin GmbH, die als landeseigenes Unternehmen gemeinnützig und privat-rechtlich organisiert sei.

Organisation



Die infraVelo sei 2017 gegründet worden und habe den Geschäftsbetrieb 2018 aufgenommen. Die erforderlichen Organisationsstrukturen, insbesondere Personalkapazitäten seien aufgebaut worden. Die infraVelo sei ein Dienstleister und Partner für das Land Berlin und seine Bezirke. Ihre Kernaufgabe sei, neue Infrastrukturen insbesondere für den Radverkehr gemeinsam mit den Verwaltungen und Bezirken zu schaffen. Zielsetzung seien die Stärkung des Umweltverbundes und die Unterstützung der Mobilitätswende.

Unsere Aufgaben

- Gründungsjahr 2017.
2018 Beginn des operativen Geschäfts: Strukturen und Personalkapazitäten wurden aufgebaut und erste Aufgaben übertragen.
- Dienstleister und Partner für Berlin und seine Bezirke
- Kernaufgabe: Neue Infrastrukturen für den Radverkehr schaffen; gemeinsam mit Akteur*innen und Verwaltungen
- Zielsetzung: Stärkung des Umweltverbund und Unterstützung der Mobilitätswende



Unsere Aufgaben

- Mobilitätsgesetz ist die gesetzliche Grundlage für die Aufgabenübertragung an infraVelo
- Inhaltliche Ausrichtung und Priorisierung der Projekte durch SenUMVK
- infraVelo entwickelt Projekte und Umsetzungsstrategien auf Basis von Machbarkeitsstudien, Bedarfs- und Nutzungsanalysen und stimmt diese mit SenUMVK und den Bezirken ab.
- Projektentwicklung, -steuerung, Projektmanagement, betriebliches Management, Baumanagement, Bauherrenaufgaben, Kommunikation/Partizipation



Den Aufgaben und Zielen im Mobilitätsgesetz solle mit der infraVelo ein Raum gegeben werden. Die inhaltliche Ausrichtung und Priorisierung der Projekte obliege SenUMVK. Die übertragenen Projekte würden entwickelt und zur Umsetzungsreife gebracht. Neben der Pro-

jektentwicklung gehe es um das Projektmanagement, das betriebliche Management, Bauherrenaufgaben für das Land Berlin sowie Kommunikations- und Partizipationsaufgaben.

Unternehmensbereiche



01

Verkehrswege



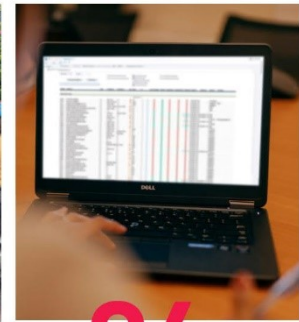
02

**Ergänzende
Infrastrukturen,
Fahrradparken**



03

**Service und
Betrieb**



04

**Bezirkliches Programm-
management und
Prozesssteuerung**

27. April 2022

Seite 5

Die infraVelo habe aktuell 38 Mitarbeitende in vier Unternehmensbereichen: Verkehrswege, Ergänzende Infrastrukturen und Fahrradparken – dieser Bereich sei noch sehr klein –, Service und Betrieb – Unterhaltung und Betrieb von Radwegweisungen, Fahrradzählstellen und Barometern – sowie Bezirkliches Programmmanagement und Prozesssteuerung – die bezirklichen Steuerungsrunden würden gemeinsam mit SenUMVK unterstützt, es sei eine cloudbasierte Datenbank errichtet worden, in der aktuell 760 Fahrradprojekte geführt würden; damit sei eine große Verbesserung der Informationslage erreicht worden.



100

**km Radschnell-
verbindungen**



34

**km Grünbeschichtungen
seit 2018**



1

**stadtweites Reservierungs-
Buchungs- u. Abrechnungssystem
für gesichertes Fahrradparken**



12

Radzählstellen, 3 Anzeigetafeln



1

Radfernweg an der Spree



42.000

zus. Stellplatzbedarf bis 2030

Das größte Projekt im Bereich Verkehrswege seien die Radschnellverbindungen. Lt. Mobilitätsgesetz sollten 100 km bis 2030 umgesetzt werden. Es seien zehn Machbarkeitsuntersuchungen erarbeitet und erste Teile der Partizipationsprozesse durchgeführt worden. Aktuell befänden sich sieben Trassen in der Vorplanung. Dazu gehörten Gutachten, Baugrundvermessungen und verkehrstechnische Untersuchungen. Seit 2018 seien 34 km grüne und sichere Radwege geschaffen, teilweise verbreitert und mit Protektion versehen worden. Für die Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf und Spandau werde der Rad- und Wanderweg an der Spree umgesetzt. Aktuell seien ca. 8 km Verkehrsanlagen- und Freiraumplanungen beauftragt; es handele sich um die Leistungsphasen zwei bis drei. In diesem Abschnitt gehe es auch um vier Ingenieurbauwerke, z. B. Überführungen über die Spree für Zufußgehende und Radfahrende. Es seien Radzählstellen an sieben Standorten mit zwei Fahrradbarometern aufgestellt worden, um dezidierte Aussagen über das Verkehrsverhalten der Radfahrenden machen zu können. Die infraVelo habe Grundlagendaten erhoben und Machbarkeitsuntersuchungen angestellt, um die Bedarfe und Potenziale für Stellplätze an 236 Standorten sowie die richtigen Abstellanlantentypen zu ermitteln. Aktuell gebe es Machbarkeitsuntersuchungen zu fünf Fahrradparkhäusern. Es sei ein stadtweites Buchungs- und Abrechnungssystem entwickelt worden, damit alle Bürger/-innen über ein gleiches System auf gesicherte Abstellanlagen zugreifen könnten. An einem ausgewählten Standort seien Testanlagen aufgestellt worden, um festzustellen, ob die Technik den Anforderungen der Nutzer/-innen entspreche.

A graphic with a light grey background and a dark teal and green geometric design on the right. It contains contact information for InfraVelo.

**Projektbegleitende
Informationen finden
Sie auch:**

Website: www.infravelo.de

Twitter: [@GBinfraVelo](https://twitter.com/GBinfraVelo)

Newsletter: infravelo.de/newsletter/

Karte: infravelo.de/karte/

Seite 7

Sie verweise abschließend auf Möglichkeiten, an Informationen über Radverkehrsprojekte in Berlin zu kommen. Die Website enthalte aktuelle Daten aus den Projekten, die Projektkarte, Stand, Ziele und kurze technische Hinweise zu 760 Radverkehrsprojekten.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) merkt an, Berlin zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu machen, sei v. a. ein Infrastrukturbauprojekt inkl. Planungsarbeiten, Planfeststellungsverfahren, Ingenieurbauwerken und mehr als das Anbringen von Verkehrszeichen und das Markieren von Radstreifen. Deshalb sei die infraVelo gegründet worden. Aus dem

Verfahren bei den Pop-up-Radwegen habe man gelernt, schneller zu werden. Sie begrüße, dass sich Berlin hier ehrgeizige Ziele gesetzt habe.

Oda Hassepaß (GRÜNE) knüpft an, dass der Radwegebau eine komplexe Angelegenheit sei, weil man Fußverkehr, ÖPNV, Lieferzonen etc. mit einplanen müsse. Für die Bürger/-innen seien die Abstellmöglichkeiten zentral, zumal an Haltestellen und Bahnhöfen abgestellte Fahrräder oft gestohlen würden. Sei geplant, den Bereich Ergänzende Infrastrukturen und Fahrradparken auszuweiten und hierauf mehr Augenmerk zu legen?

Felix Reifschneider (FDP) fragt, wie viele und welche Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen aktuell geplant seien, wann diese fertiggestellt würden und welche der zehn Radschnellverbindungen anhand welcher Kriterien – offenkundig nicht nach dem Nutzen-Kosten-Verhältnis – umgesetzt werden sollten.

Oliver Friederici (CDU) erkundigt sich, warum SenUMVK nicht auch Unternehmen für den Straßenbahnverkehr und die U-Bahnplanung gründe, um den Bau zügiger voranzutreiben. An den Radspuren in Pankow, in der Kantstraße, Unter den Eichen und in der Steglitzer Schlossstraße sei Kritik der Anwohnerschaft, der Gewerbetreibenden und der BVG laut geworden. In der Schlossstraße stehe der Busverkehr mit dem allgemeinen Verkehr im Stau, Einsatzfahrzeuge von Polizei und Feuerwehr müssten sich hinten anstellen, da die Kraftfahrzeuge im Hinblick auf den Mittelstreifen und die abgepollerte Radspur nicht ausweichen könnten. Wie gehe die infraVelo auf solche Probleme der Planung und Umsetzung ein?

Harald Laatsch (AfD) schließt die Fragen an, wie viele Fahrradparkhäuser bisher erstellt worden seien, wie viele Parkplätze diese aufwiesen, wie sie gesichert seien und wie viel das Parken dort koste. In Berlin würden 30 000 bis 40 000 Fahrräder pro Jahr gestohlen; bei E-Bikes kämen deutlich höhere Anschaffungskosten auf die Nutzer zu. Insofern müsse man hier frühzeitig eingreifen, damit sich der Radverkehr ausweiten könne. Inwieweit sei der Grünbelag StVO-konform? § 39 sage nichts zur Farbe Grün, und der Bürger sei gewohnt, Ge- und Verbote in Rot vorzufinden. Handele es sich um eine parteipolitische Präferenz?

Gabriele Gluth (GB infraVelo GmbH) versichert, dass der Bereich Fahrradparken nicht zu klein besetzt sei; es seien erhebliche Grundlagendaten erhoben worden, um strategisch gute Entscheidungen treffen zu können, an welchen Standorten welche Fahrradabstellanlagen erforderlich seien. Die ersten Anlagen würden ab Sommer umgesetzt. Fünf Fahrradparkhäuser befänden sich in einer Machbarkeitsuntersuchung. Es handele sich um ausgewählte Standorte mit sehr hohen Potenzialen: Mahlsdorf, Haselhorst, Schöneweide, Landsberger Allee und Ostkreuz. Das Mobilitätsgesetz gebe vor, welche Zahl von Fahrradabstellanlagen zusätzlich geschaffen werden solle. Diese Aufgabe gehe die infraVelo an. Bislang sei kein Parkhaus erstellt worden. Es handele sich um Hochbauprojekte mit dezidierter Planung, die in den öffentlichen Raum eingebunden werden müssten. Die Kosten seien sehr unterschiedlich; Angaben über die Kosten der Parkhäuser, die sich in Untersuchung befänden, könne sie nachreichen. Die Anlagentypen würden standortgenau nach den Bedarfen ermittelt und umgesetzt.

In Untersuchungen sei die Machbarkeit von neun Radschnellverbindungen nachgewiesen worden. Die RSV 7 sei als nicht machbar eingestuft, weil die Länge nicht den Anforderungen der 5 km entspreche, und zurückgestellt worden. Alle anderen Radschnellverbindungen würden weiter beplant. Aktuell befänden sich sieben Radschnellverbindungen in der Vorplanung.

Die nächsten beiden würden sukzessive nachgezogen. – Bei den Radverkehrsprojekten würden die Belange Dritter aufgenommen, mit den Bezirken abgestimmt und abgewogen. Der Anordnung einer Verkehrsmaßnahme gehe immer die Anhörung aller Betroffenen durch die Verkehrslenkung voraus. Es werde auf die optimale Lösung hingearbeitet. – Grünmarkierungen seien nicht anordnungspflichtig. Die Farbe des Belages sei nicht in der StVO beschrieben.

Niklas Schenker (LINKE) betont, der Radwegebau sei eine wichtige Zielstellung für diese Wahlperiode. Hier müsse man nun stärker in die Umsetzung kommen. Wie sei die engere Kooperation mit den Bezirken angelaufen? Seien bereits Beschleunigungen festzustellen? Drei Bezirke, in denen die CDU Verantwortung für das entsprechende Ressort trage, machten nicht mit. Seien diese Bezirke trotzdem gesprächsbereit? Könne die Landesebene sicherstellen, dass der Radwegebau auch in diesen Bezirken weiter vorangehe? Ihn interessierten der genaue Stand, der Zeithorizont und etwaige Probleme bei den fünf Fahrradparkhäusern. Könnten Fahrradreparaturstationen auf der Straße und die Beseitigung von Schrottfahrrädern im öffentlichen Raum perspektivisch ebenfalls Aufgaben für die infraVelo sein?

Nina Lerch (SPD) begrüßt die Fahrradparkhausplanungen für Ostkreuz und Schöneweide, allerdings stelle sich angesichts der umfangreichen Bauarbeiten am Bahnhof Schöneweide die Frage, wie repräsentativ die Machbarkeitsstudie sei. Sie interessiere das Zusammenspiel der infraVelo mit der Senatsverwaltung. Wie viele Mitarbeitende der Senatsverwaltung und ggf. weiterer Auskopplungen beschäftigten sich mit Radverkehrsplanungen und -umsetzungen?

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, ob einzelne Abschnitte der Radschnellwege bereits vorab in Betrieb genommen werden könnten, denn jeder fertige Kilometer zähle, ob sich das Schutzgefühl der Fahrenden und das Freihalten der Radwege von parkenden Pkws durch die Grünbeschichtung verbessert hätten und eine weitgehende Umsetzung der Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren erreichbar sei.

Felix Reifschneider (FDP) schließt die Frage an, wann die Planfeststellungsverfahren für die Fahrradparkhäuser begonnen würden und wann jeweils mit ihrem Abschluss zu rechnen sei. Der Antwort auf eine Anfrage sei zu entnehmen, dass für drei Radschnellverbindungen noch kein Zeithorizont für Vorplanungsuntersuchungen und Planfeststellungsverfahren existiere. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis falle unterschiedlich aus; als Baubeginn werde 2027 angegeben. Warum würden die Radschnellverbindungen mit dem besten Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht priorisiert umgesetzt? Welche anderen Kriterien seien ausschlaggebend? Die Planung für die RSV 2 sei offenkundig eingestellt worden. Beim Panketrail, den er begrüße, würden zumindest Jahreszahlen für die weiteren Planungsschritte angegeben.

Harald Laatsch (AfD) wiederholt den Hinweis auf § 39 StVO. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat habe dazu eine umfangreiche Broschüre herausgegeben, sodass es sich nicht um eine Nebensächlichkeit handle. Der Nutzer sei im Verkehr bestimmte Farben gewohnt und wisse damit, was er dürfe oder nicht dürfe. Er frage die Senatorin, wie es zur Farbe Grün für Radwege gekommen sei. Seine Frage nach den Parkgebühren in den Fahrradparkhäusern sei unbeantwortet geblieben. Wie wolle die infraVelo den Bedarf an sicheren Abstellmöglichkeiten, der im Hinblick auf E-Bikes künftig zunehmen werde, erfüllen?

Kristian Ronneburg (LINKE) spricht an, dass bei den Radschnellwegen offenbar Prioritäten gesetzt werden müssten, weil Planungsbüros fehlten. Welche Erfahrungen habe die infraVelo

gemacht, und welche Möglichkeiten sähen die infraVelo und der Senat, weitere Planungsbüros zu binden? Bei den Radschnellwegen klaffe nach den derzeitigen Planungen im Nordwesten eine Lücke; die Trasse Nr. 7 sei komplett weg, auch die Reinickendorf-Route solle erst einmal nicht vorangetrieben werden. Inwiefern könne dort Abhilfe geschaffen werden? Wie stellten sich die Planungen in Bezug auf die Umsetzung des Radvorrangnetzes im Nordwesten dar? Positiv sei, dass das Grün bei der Ost-West-Route geschont werde. Er erwarte, dass bei den Routen keine zusätzlichen Konflikte mit Grünanlagen und Fußverkehr produziert würden und eher etwas beim Autoverkehr weggenommen werde. Es seien viele Daten über den Ausbaubedarf bei Fahrradparkhäusern gesammelt worden, man sei aber – abgesehen von kleineren Stellplätzen – noch nicht zu großen Lösungen gekommen. Es gebe immer noch kein Fahrradparkhaus in Berlin. Dies müsse in dieser Wahlperiode umgesetzt werden. Wie stehe es um die Realisierungsmöglichkeiten an den Standorten Ostkreuz, Haselhorst und Mahlsdorf? Welche Fallstricke – Grundstücksfragen und -ankäufe – gebe es?

Gabriele Gluth (GB infraVelo GmbH) schildert, die infraVelo versuche regelmäßig, Verkehrsplaner und Bauingenieure zu finden, und habe sehr gute, große und europaweit tätige Büros binden können, allerdings sei die Kapazitätsplanung der Büros sehr langfristig, sodass man nicht einfach mal ein Projekt mehr machen könne. Notwendig seien auch Kapazitäten in den Bezirken und in der Senatsverwaltung, um die Planungen prüfen und abstimmen zu können, wofür viel Zeit erforderlich sei. Nach dem Mobilitätsgesetz betrage der Anteil des gesicherten Fahrradparkens 20 Prozent. Die Kostensätze für Nutzer/-innen befänden sich aktuell in Abstimmung mit SenUMVK. Sobald diese bekanntgegeben werden könnten, werde der Ausschuss darüber informiert werden. Sie biete an, zu den Fahrbahnmarkierungen in bilateralen Austausch zu gehen. Zu differenzieren sei zwischen Weißmarkierungen und Nichtweißmarkierungen. Grünmarkierungen seien ein Versuchsprojekt gewesen; es sei untersucht worden, wie sich das Sicherheitsempfinden der Nutzer/-innen und das Verkehrsverhalten änderten, welche Materialien möglich seien, was diese kosteten und wie haltbar sie seien. Die Ergebnisse des Versuchs und die Befragungen seien veröffentlicht. Es sei ein hoher Nutzen für die Radfahrenden zu erkennen. Auch die Autofahrenden hätten dies gut angenommen, weil die klare Zuordnung von Verkehrsbereichen auch den Autofahrenden helfe.

Der Nutzen-Kosten-Faktor sei ein Indiz, aber nicht allein Grundlage für eine Priorisierung. Bei vielen Radschnellverbindungen stehe die Vorzugstrasse noch nicht endgültig fest. Es werde abgewogen, ob ein Ingenieurbauwerk einen hohen Nutzen habe und erforderlich sei oder die einfache Führung im Straßenraum besser sei. Gemeinsam mit dem Vorhabenträger habe man sich dafür entschieden, erst einmal mit allen möglichen Trassen weiterzumachen, um auch die Konflikte und Fragen zu diskutieren und idealerweise zu lösen. Zum jetzigen Zeitpunkt gebe es keine Priorisierung, allerdings werde die Ost-West-Trasse besonders gefördert. Die Terminplanung berücksichtige viele Prozesse, die teilweise nur nacheinander laufen könnten. Das Planfeststellungsverfahren inkl. Anhörungsprozess werde auf 1,5 Jahre geschätzt. Grobdaten, wann die Unterlagen zur Planfeststellung eingereicht würden, befänden sich auf der Homepage. Abschnitte könnten nicht vorgezogen werden, da eine Trasse gesamthaft zur Planfeststellung einzureichen sei. Sobald eine Genehmigung vorliege, sei jedoch eine unterschiedlich schnelle Ausführung der Bauabschnitte möglich. Die infraVelo werde sich an der Projekteinheit Radverkehr beteiligen und diese je nach Kapazitäten bei der Ausführung unterstützen. Aktuell werde mit SenUMVK über ein erstes Pilotprojekt gesprochen, das kurzfristig veranlasst werden solle.

Alexandra Hensel (GB infraVelo GmbH) ergänzt, die Machbarkeitsuntersuchung zur Landsberger Allee laufe noch bis ins zweite Quartal hinein. Für Fahrradparkhäuser seien Potenziale mit über 500 Stellplätzen ermittelt worden. Die konkrete Anzahl solle die Machbarkeitsuntersuchung ergeben. Für das Fahrradparkhaus am Ostkreuz habe man sich 2 000 Stellplätze vorgenommen; das Bedarfsprogramm sei Grundlage für weitere Planungsschritte. Die infraVelo übernehme bereits Aufgaben beim Schrottradmanagement. Ob auf der Straße Fahrradreparaturstationen umgesetzt würden, könne sie nicht beantworten, weil die Aufgaben der infraVelo übertragen würden. Sie gehe davon aus, dass der Radverkehr in fünf Jahren optimiert sein werde. Die infraVelo arbeite gemeinsam mit den Verwaltungen sehr engagiert an den Projekten, allerdings seien die Planungsvorhaben komplex und langwierig.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) führt aus, es gehe darum, Umsetzungsprozesse zu beschleunigen und in dieser Wahlperiode möglichst viele Dinge voranzutreiben. Die Gründung weiterer Landesbetriebe benötigte gewisse Zeit und würde viele laufende Projekte erst einmal stoppen. Nachdem externe Experten und Gutachter herangezogen worden seien, stehe SenUMVK in einem intensiven Prozess mit der BVG, um Prozesse zu beschleunigen. Die Projektgesellschaft, die die U 5 realisiert habe, werde für den weiteren U-Bahnbau genutzt. Wichtig sei die Zusammenarbeit zwischen Planenden und Bauenden. Bei größeren Infrastrukturprojekten sei die Planungsphase v. a. für das Straßenland die eigentliche Herausforderung, sodass eine Verkürzung der Bauphase nicht viel brächte. Zum Grünbelag sei bereits vieles gesagt worden.

Zu den Radschnellverbindungen erfolgten viele Planungen parallel. Eine Priorisierung sei grundsätzlich wichtig, um etwas auf die Straße zu bekommen. Bei der Suche nach Planungskapazitäten sei man durchaus erfolgreich; trotzdem gebe es auch Grenzen. Die Ost-West-Verbindung habe eine klare Präferenz, weil man bereits eine Vorzugsvariante habe, bei der schon viele Zielkonflikte ausgeräumt seien. Bei anderen Trassen gebe es noch eine Reihe ungelöster Konflikte mit Grünflächen, Fußverkehr, Natur- und Artenschutz. Die Radschnellverbindung über den Spandauer Damm werde erst einmal nicht weiter verfolgt. Die beiden Strecken in Reinickendorf würden weiter verfolgt, man werde aber nicht alle gleichzeitig planen können. Insofern werde auch der Nordwesten berücksichtigt.

Zur Projekteinheit Radwege seien Gespräche mit allen Bezirken geführt worden. Sie unterstelle nicht, dass sich CDU-BzStR zurückhielten. Lichtenberg habe größeres Interesse signalisiert. Mit Spandau seien viele Themen diskutiert worden. Zur Schönhauser Allee gebe es eine Zusammenarbeit. Es seien im beengten Straßenland Abwägungsentscheidungen zu treffen. Sie sei guter Dinge, dass man hier noch einen Schritt weiterkomme. SenUMVK sei dabei, einen Leitfaden für Abwägungsentscheidungen zu erarbeiten. Durch die Übernahme der Realisierung durch die infraVelo zusammen mit der Tiefbauabteilung könne sich ein Mehrwert auch für andere Bauprojekte ergeben, denn die Abstimmungen mit den verschiedenen Beteiligten im Bezirk hätten viel Zeit benötigt. Die Bezirke würden Ansprechpartner für die Projekteinheit benennen. Bei SenUMVK seien viele Referate mit Radinfrastruktur befasst; es sei eine Aufgabe, hier noch Synergie-Effekte zu heben. Zur Finanzierung und zum Personal seien im Rahmen der Haushaltsberatungen umfangreiche Berichte erstellt worden.

Hartmut Reupke (SenUMVK) fügt hinzu, Grünmarkierung sei mit der obersten Straßenverkehrsbehörde und -baubehörde abgestimmt; über die Auswertung sei bereits berichtet worden. Die Sicherheit des Radverkehrs sei ein wichtiges Kriterium in den Abwägungsprozessen. Die

Konflikte mit dem Park- und Wirtschaftsverkehr seien deutlich reduziert worden. In der Schlossstraße sei für den ÖPNV keine Verschlechterung eingetreten, da der Verkehr besser sortiert werde und Behinderungen durch Parken in zweiter Spur abgenommen hätten. Es bestehe die Notwendigkeit, den vorhandenen Verkehrsraum zwischen den unterschiedlichen Nutzenden aufzuteilen. Die Bezirke seien wichtige Partner beim Ausbau des Radverkehrsnetzes. Über 2 500 km seien für das Vorrang- und Nebenroutennetz vorgesehen. Mit den Bezirken würden ca. 5 000 Maßnahmen abgestimmt und priorisiert, die dann von den Bezirken umgesetzt würden. Anliegen sei, sehr schnell eine Netzwirkung herzustellen. Der Vorgang sei noch nicht mit allen Bezirken abgeschlossen. Dies solle bis Jahresende erfolgen.

Im Weiteren vertagt.

[Lüftungspause von 11.05 bis 11.25 Uhr]

Punkt 4 der Tagesordnung

- | | | |
|----|--|-------------------------------|
| a) | Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 19/0227
U-Bahn-Ausbau jetzt! Durchstarten statt Abstellgleis | 0037
Mobil |
| b) | Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 19/0228
Regierungsstreit über U7-Verlängerung zum BER beenden | 0038
Mobil |
| c) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Sanierung und Modernisierung des U-Bahn-Netzes
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) | 0054
Mobil |
| d) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Stand der Bedarfserfassung und Planung für die Instandsetzung und Sanierung von U-Bahntunnel, Hochtrassen und Stationen.
(auf Antrag der Fraktion der FDP) | 0016
Mobil |

Oliver Friederici (CDU) beantragt die Erstellung eines Wortprotokolls.

Stephan Machulik (SPD) wendet sich dagegen.

Der **Ausschuss** lehnt den Antrag auf Erstellung eines Wortprotokolls ab.

Oliver Friederici (CDU) fordert, dass sich das Abghs zum U-Bahnausbau bekenne. In vielen wachsenden Metropolen weltweit werde der ÖPNV ausgebaut, wesentlich im U-Bahnbereich. Im zweiten Antrag gehe es um die Verlängerung der U 7 zum BER.

Kristian Ronneburg (LINKE) verweist auf den Sanierungsstau im U-Bahnnetz sowie auf große Zukunftsaufgaben bei der Modernisierung des U-Bahnnetzes. Er nenne bspw. die Automatisierung von U-Bahnlinien; die U 5 und U 8 seien im Gespräch. Der U-Bahnbetrieb solle stabilisiert und durch Taktverdichtungen verbessert werden. Wie stehe es um die „Einflottung“ der neuen U-Bahnwagen und größere Sanierungsprojekte? Beim Waisentunnel bestünden Herausforderungen für die U-Bahninfrastruktur. Er nenne auch Personal und Finanzen. Wie schätzten Senat und BVG den Bedarf ein?

Felix Reifschneider (FDP) schildert, man habe es mit komplexer Infrastruktur zu tun, die extrem störungsanfällig sei. Die BVG leiste insgesamt sehr gute Arbeit, Strecken, U-Bahnhöfe und bauliche Elemente so zu sanieren, dass der Betrieb nur minimal betroffen sei. Gleichwohl würden in Berlin auch Dinge verschoben, weil sie nicht so dringlich erschienen, das Geld fehle oder die politischen Prioritäten anders gesetzt würden. Seine Fraktion interessiere, ob man auf einen Sanierungsstau bei der U-Bahninfrastruktur zulaufe, wie hoch der Investitions- und Sanierungsstau sei und welche Folgen sich daraus ergeben könnten.

Christopher Förster (CDU) merkt an, dass seine Fraktion heute über das Schienennetz diskutieren wolle, nicht über den Stand von Sanierungen und Modernisierungen von U-Bahnhöfen, der als umfangreiches Thema gesondert hätte behandelt werden sollen. Die U-Bahn sei das leistungsfähigste und pünktlichste Verkehrsmittel in Berlin. In den letzten fünf Jahren sei viel Zeit verschlafen worden. Der Vorgängersenat habe keine Nutzen-Kosten-Analysen angeschoben. Aus Sicht seiner Fraktion müsse hier deutlich nachgebessert werden. Unklar sei die Vision des jetzigen Senats angesichts der Bedarfe in der Stadt. Der Kompromiss über wenige Strecken im Koalitionsvertrag sei ein Armutszeugnis im Vergleich zu Ausbauprojekten in Provinzstädten. Bei der U 1 und U 3 könnten mit kurzen Ergänzungen wichtige Verknüpfungen hergestellt werden, um auch den Straßenverkehr zu senken. Von der Verlängerung der U 1 bis Westkreuz würde die City-West profitieren. Die Verlängerung der U 3 bis Mexikoplatz wäre eine wichtige Verbindung zur Wanneseebahn. Eine Verlängerung von der Warschauer Straße bis zum Ostkreuz wäre eine Erleichterung für die Fahrgäste. Seine Fraktion fordere die Verlängerung der U 8 ins Märkische Viertel, die für die Menschen dort sehr wichtig und von der großen Koalition in der vorletzten Wahlperiode beschlossen worden sei. Sie sei danach leider verworfen worden und müsse unbedingt angeschoben werden. Seine Fraktion befürchte, dass es sich jetzt nur um Lippenbekenntnisse handele und die U 8 nicht verlängert werde. Die Verlängerung der U 5 zur Turmstraße sei bereits Gegenstand der Nutzen-Kosten-Analyse zur Verlängerung der U 5 über den Alexanderplatz hinaus gewesen. Die Verlängerungen der U 6 und U 9 nach Lichtenrade bzw. Lankwitz würden den Berliner Süden besser anbinden. Bei der U 2 bestehe an beiden Enden Verlängerungspotenzial; angesichts des Wachstums in Pankow und neuer Wohngebiete im Nordosten bestehe dringender Bedarf. Auch zur U 10 sollten die Pläne in den nächsten Jahren vorangetrieben werden. Die U 7 solle nach Westen verlängert werden, um die Menschen besser anzubinden. Es seien zügig Kosten-Nutzen-Analysen für die Verlängerungen und Neubaumaßnahmen einzuleiten.

Seine Fraktion bekenne sich klar zur Verlängerung der U 7 zum BER, die v. a. die SPD bislang verhindert habe. Die RBm habe im Wahlkampf für die Verlängerung der U 7 gekämpft, erhalte aber von Verkehrsexperten aus den eigenen Reihen keine Rückendeckung. Auch die Senatorin habe sich eher ablehnend geäußert. Der Antrag werde deutlich machen, ob die Verlängerung der U 7 zum BER mehrheitsfähig sei. Der BER sei für 46 Mio. Fluggäste pro Jahr ausgelegt, es gebe Erweiterungen auf rund 58 Mio. Fluggäste. Die internationale Wirtschaft

werde sich so weit erholen, dass diese Zahl realistisch sei. Dann würden der Flughafenexpress und die S-Bahn nicht mehr ausreichen; eine U-Bahnanbindung werde notwendig sein. Eine Busverbindung zwischen BER und Rudow sei einer Hauptstadt nicht würdig. Er verweise zudem auf den Bau von Wohnungen für 10 000 Menschen im Umfeld. Auch der Bürgermeister von Schönefeld habe sehr großes Interesse an einer U-Bahnverlängerung. Berlin und Schönefeld sollten Fördermittel beim Bund beantragen, um diese Verlängerung zu realisieren.

Felix Reifschneider (FDP) schickt voraus, dass das Berliner U-Bahnnetz und ÖPNV-Angebot an vielen Stellen schon sehr gut sei, was aber nicht davon abhalten sollte, weiter voranzugehen. In den letzten 100 Jahren seien angesichts der wachsenden Stadt mutige Entscheidungen getroffen und viele Investitionen getätigt worden. Diesen Mut beim Ausbau des schienengebundenen ÖPNV und insbesondere der U-Bahn wünsche sich seine Fraktion in dieser Legislaturperiode vom Senat. Insbesondere in Bereichen mit großem Bevölkerungswachstum und Unternehmensansiedlungen sei der Ausbau erforderlich. Seine Fraktion unterstütze den CDU-Antrag zur Verlängerung der U 7 zum BER. Es gebe bereits gute Anbindungen, die U-Bahn würde diese aber noch verstärken. Zudem gehe es um den Anschluss von Gewerbegebieten im Südosten. Bei einigen CDU-Punkten könne seine Fraktion nicht mitgehen. Gleichwohl sei es richtig, groß zu denken. Er erwarte, dass die Koalition wenigstens das im Koalitionsvertrag Vereinbarte umsetze, wenn sie schon im Kleinen bleiben wolle. Bei der U 10 nach Weißensee, der U 7 zum BER und der U 8 ins Märkische Viertel wäre man heute deutlich weiter, wenn die Entscheidung schon vor 10 oder 15 Jahren getroffen worden wäre.

In Bezug auf Instandsetzung, Sanierungsstau und Ertüchtigung für künftige Aufgaben, bspw. digitale Weichensteuerung, fahrerloses Fahren, Waisentunnel, Überführung von Wagen in die Wartungsinfrastruktur, interessiere ihn, wo man stehe und was SenUMVK mit Blick auf die Haushaltsberatungen noch vom Abghs brauche.

Gunnar Lindemann (AfD) äußert, die Koalition propagiere die Nutzung des ÖPNV, ergehe sich aber „im Kleinklein“, statt S-Bahn und U-Bahn auszubauen. Paris und London bauten ihren Schienennahverkehr massiv aus, denn nur U-Bahn und S-Bahn seien leistungsfähig und könnten die Bürger schnell und in größerer Zahl transportieren. Die Blockadehaltung der Koalition seit fünf Jahren werde nicht funktionieren, denn Straßenbahnen könnten weniger Menschen befördern als U- oder S-Bahnen. Seine Fraktion habe bereits in der letzten Wahlperiode ähnliche Anträge eingebracht, sodass die CDU und die Koalitionsfraktionen schon die Möglichkeit gehabt hätten, dem zuzustimmen und etwas für die Berliner zu tun. Gleichwohl werde seine Fraktion die CDU-Anträge unterstützen, weil sie dem AfD-Verkehrskonzept entsprächen. Ein tragfähiges ÖPNV-Konzept funktioniere nur mit dem Ausbau der U-Bahn.

Alexander Kaas Elias (GRÜNE) hält entgegen, dass die U-Bahn nicht das einzige Verkehrsmittel sei, das Mobilität gewährleisten könne. Man brauche insgesamt einen leistungsstarken Umweltverbund und müsse im Netz denken. In den Fünfzigerjahren habe die Straßenbahn berlinweit einen Großteil der Transporte geleistet; sie könne durchaus ein leistungsfähiges Verkehrsmittel sein. Der letzte und dieser Senat hätten sich auf den Weg gemacht und investierten so viel in den ÖPNV wie keine Senate vorher. In der vorletzten Wahlperiode sei von der CDU auch nichts Großes gekommen. U-Bahnbau dauere seine Zeit, und man brauche jetzt Lösungen. Der BER sei gut an den Schienenverkehr angebunden. Mit Fertigstellung der Mahlower Kurve sei er in 20 Minuten vom Hauptbahnhof erreichbar. Kosten-Nutzen-Untersuchungen seien erforderlich, wenn man GVFG-Mittel erhalten wolle, denn Berlin könne den

U-Bahnbaunicht allein stemmen. Bei den CDU-Vorschlägen werde die Netzwirkung in manchen Punkten nicht deutlich. Man müsse sich am NVP orientieren. Insofern seien die Anträge nicht zustimmungsfähig. Schon im Hinblick auf i2030 bestehe viel Investitionsbedarf; es seien noch einige Hausaufgaben zu erledigen.

Stephan Machulik (SPD) signalisiert Ablehnung der Anträge. Die CDU hätte in der Vergangenheit auch selbst aktiv werden können. Es gebe in der Koalition keinen Streit zum Thema U-Bahn; diskutiert werde ein vernünftiger Mix an Verkehrsträgern. Spandau sei beim schienengebundenen ÖPNV nicht gut aufgestellt. Westlich der Havel bestehe großer Nachholbedarf. Die Tram sei ein guter Ersatz für den Bus. Man brauche die S- und U-Bahn als schnelle Verkehrsträger. Die Koalition nehme – auch im Sinne der Nachhaltigkeit – Kosten-Nutzen-Analysen vor und trage Verantwortung für den Haushalt, während die CDU als Opposition alles fordern könne. Es sei genau abzuwägen, ob man auf S-Bahnen, Regionalbahnen oder U-Bahnen setze, um Verkehre besser zu binden und einen Mehrwert zu erreichen. Dies möge die CDU als nicht mutig und groß empfinden. Es bringe nichts, wenn man wisse, dass die U-7-Verlängerung zum Falkenhagener Feld die optimale Lösung wäre, wenn sie erst in 15 Jahren gebaut werden könne. Insofern sei es nicht einfach, Entscheidungen zu treffen; die Koalition arbeite aber daran. Im Übrigen gehe es nicht nur um Schienennetzerweiterungen, sondern auch um Sicherheit und Sauberkeit. Auch hier sei man auf dem Weg zu Verbesserungen.

Oliver Friederici (CDU) erwidert, dass die SPD quasi seit Kriegsende die Stadt regiere und nun der CDU die Schuld zuweise, dass bisher nichts passiert sei. Der Verkehrsetat enthalte lediglich 1,1 bzw. 2 Mio. Euro Vorplanungsmittel, mit denen man vielleicht drei bis sechs U-Bahnhöfe planen könne. Insofern habe der Senat nicht ernsthaft vor, das U-Bahnnetz zu erweitern. Es gebe auch keine konkreten Aussagen und Mittelanmeldungen beim Bund zur Erweiterung des S-Bahnnetzes, um wenigstens die vier eingleisigen Trassen der Berliner S-Bahn zweigleisig auszubauen, obwohl der Bund zugesagt habe, alle Strecken wieder herzustellen, die bis 1938 betrieben worden seien. Beim U-Bahnausbau reichten die vier Projekte nicht aus, die die Koalition aufgerufen habe. Seine Fraktion fordere von der Koalition, Nutzen-Kosten-Analysen für weitere Verlängerungen anzustellen. Da der Bund 80 bis 90 Prozent der Baukosten übernehme, sei die U-Bahn das probate Mittel, die Menschen zum Umstieg vom Auto zum ÖPNV zu bewegen, wofür seine Fraktion klar stehe. Die BVG sei erst unter der neuen Vorstandsvorsitzenden in die Lage versetzt worden, mehr Fahrzeuge zu beschaffen. Die Koalition habe in der letzten Wahlperiode den Umstieg der BVG auf Elektrofahrzeuge gefordert, aber nicht mehr Mittel dafür zur Verfügung gestellt. Dies werde erst jetzt geändert.

Die Entlastung der Innenstadt werde nur mit dem Ausbau des Radverkehrs und des ÖPNV funktionieren. Seine Fraktion unterstütze die Straßenbahnprojekte weitgehend, mit der Straßenbahnplanung in der Leipziger Straße würden jedoch Mittel vergeudet, weil parallel drei U- und S-Bahnlinien verliefen, sodass die Mittel besser in andere Projekte gesteckt werden sollten. Der Straßenbahnbau und zusätzliche Radwege würden nicht ausreichen. Andere große deutsche Städte bauten parallel ihr U-Bahnnetz aus. Er sei aber sicher, dass der Senat in dieser Wahlperiode keinen konkreten Beschluss zur U-Bahnerweiterung fassen werde. Die Koalition habe es geschafft, dass das U-Bahnausbauprogramm zum ersten Mal seit Kriegsende beendet worden sei. Zudem würden von wenigen Ausnahmen abgesehen Busspuren durch Radspuren ersetzt, was keine Verbesserung des ÖPNV sei, denn die Koalition habe sich auf den Primat des Radverkehrs im öffentlichen Straßenland verständigt. Durch das deutsche Planungsrecht dauerten U-Bahnbauten 15 Jahre. Gleichwohl sei der U-Bahnbaudas bessere Mittel und lang-

fristig gedacht. Dass der Oberflächenverkehr in den Fünfzigerjahren weitgehend mit Straßenbahnen abgewickelt worden sei, sei darauf zurückzuführen, dass es kaum Autos gegeben habe. Die Abschaffung der Straßenbahn in Westberlin sei ein Fehler gewesen, dafür sei jedoch die U-Bahn ausgebaut worden. Die Koalition solle beim Ausbau des ÖPNV langfristig auf nachhaltige Lösungen setzen.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) konstatiert ein weitgehendes Commitment, dass man vom MIV weg wolle und der ÖPNV das Rückgrat der Verkehrswende sei. Die Mobilitätswende werde man nur schaffen, wenn man die Leute zum Umstieg vom Auto zum Umweltverbund bewege. Das Mobilitätsverhalten der Menschen in der Stadt habe sich verändert. Der Radverkehr habe zugenommen, obwohl die Infrastruktur nicht in angemessener Weise vorhanden gewesen sei. Dies werde nun endlich ausgeglichen. Zu einem guten ÖPNV-Angebot gehörten auch U-Bahnen. Insofern brauche man keinen Mut für U-Bahnplanungen, allerdings müsse man die richtigen Abwägungsentscheidungen anhand sachlicher Kriterien treffen. Man habe sich darauf verständigt, für fünf Strecken die nächsten Schritte zu gehen, was mehr sei als in der letzten Zeit. Es werde NKUs für die U 3, die U 7 in beide Richtungen, die U 2 in Richtung Pankow-Kirche und die U 8 ins Märkische Viertel geben, womit man gut beschäftigt sei. Mit der U 3 werde begonnen; sie glaube, dass man hier schnell vorankommen könne. Wenn die NKUs positiv ausfielen, die Wirtschaftlichkeit gegeben sei, viele Menschen dadurch zum ÖPNV umgestiegen, sich sinnvolle Netzschlüsse ergäben und der Klimaschaden durch den Tunnelbau minimiert werde, wolle sie nicht nur planen, sondern auch bauen. Sie gehe davon aus, dass in dieser Wahlperiode noch mit einem U-Bahnbau begonnen werde. Bei den Radschnellverbindungen und bei i2030 habe man sich sehr viel vorgenommen, man werde aber nicht schneller in die Umsetzung kommen, wenn man sich immer noch mehr vornehme. Insofern müsse man die Dinge in der richtigen Reihenfolge priorisieren und die Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsmittel abwägen. Die Straßenbahn erfülle andere Zwecke als die U-Bahn; sie sei für die Feinerschließung im Quartier da. Straßenbahn und U-Bahn schlössen sich nicht gegenseitig aus; beide hätten wichtige Funktionen.

Der **Ausschuss** vertagt die Besprechungspunkte und beschließt, die Ablehnung der CDU-Anträge – auch mit geändertem Berichtsdatum 31. Juli 2022 – zu empfehlen.

Punkt 5 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0023](#)
Abschluss A100 in Treptow Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

- b) Antrag der Fraktion der CDU [0055](#)
Drucksache 19/0287 Mobil
Weiterbau der A 100 nicht länger blockieren!

Kristian Ronneburg (LINKE) führt aus, die Koalition habe sich im Koalitionsvertrag darauf verständigt, den 17. Bauabschnitt der A 100 nicht voranzutreiben. Eine Vertreterin des BMDV habe angekündigt, dass die Planungsmittel für den 17. Bauabschnitt freigegeben werden sollten, was zu Kritik seitens der Koalitionsfraktionen und auch zu Debatten in der Bundesregie-

rung und im Bundestag geführt habe. Wie sei der aktuelle Stand der Beratungen des Senats mit der Bundesregierung?

Oliver Friederici (CDU) legt dar, die Verlängerung der A 100 sei für seine Fraktion mit dem 16. Bauabschnitt nicht zu Ende, weil sie ein großes Problem an der Stelle sehe und die Weiterführung der Autobahn bis zur Storkower Straße/Frankfurter Allee besser wäre. Die Innenstadt werde durch den radialen Autobahnring entlastet, denn in der wachsenden Stadt nehme der Verkehr zu. Dies betreffe nicht nur den Radverkehr, sondern auch den MIV, den Liefer-, Speditions- und Busverkehr.

Harald Laatsch (AfD) äußert, statt der versprochenen angebotsorientierten Politik und mehr Möglichkeiten, dem Auto als Nutzungsmodell auszuweichen, finde lediglich „boshafte Nötigung der Verkehrsteilnehmer“ statt, indem sie in verengte Straßen und Staus gezwungen würden. Der Radverkehr werde scheinbar ausgebaut, aber an manchen Stellen gar nicht genutzt, wie man heute bereits gehört habe; die Einlassungen der Staatssekretärin seien ein „absolutes No-Go“. Die Koalition verschlechtere die Lebensbedingungen für die Menschen massiv, statt sie zu verbessern. Es erfolge kein U-Bahnausbau, kein adäquater S-Bahnausbau. Der Senat wolle Trams, die das gefährlichste Verkehrsmittel der Welt mit der höchsten Todesrate seien und dem restlichen Verkehr im Weg stünden. Berlin brauche den geschlossenen Autobahnring. Er begrüße, dass der Bund hier den Takt vorgebe und die Autobahn beschleunigt weiterbauen werde, nachdem die Koalition schon den 16. Bauabschnitt lange verhindert habe. Die Verkehrspolitik belaste besonders die Bürger in der Mitte Berlins mit Staus, Umweltbelastung und Baustellen. Der Traum, dass sich die Leute weniger Autos kauften und alle Fahrrad führen, erfülle sich nicht, stattdessen stiegen die Zulassungszahlen. Die Menschen, die in die Hauptstadt wollten, würden hier auf eine katastrophale Verkehrspolitik treffen.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) unterstreicht, dass sie weiterhin gegen den Weiterbau der A 100 über den 16. Bauabschnitt hinaus sei. Am Ende des 16. Bauabschnitts müsse man eine gute Verkehrslösung finden, damit die Anwohner nicht vom Verkehr erstickt würden. Der Bundesverkehrsminister habe inzwischen signalisiert, dass die Mitteilung an die Medien über den 17. Bauabschnitt nicht in seinem Auftrag erfolgt sei, gleichwohl halte er an den Planungen fest. In der Ampelkoalition werde darüber heftig diskutiert. Der Bundesverkehrswegeplan werde alle fünf Jahre evaluiert; vordringliche Bedarfe müssten im Lichte neuer Erkenntnisse und Sachverhalte überprüft werden. Dies solle bis zum nächsten Jahr geschehen. Insofern leuchte die Reihenfolge, jetzt eine Ausschreibung auf den Weg zu bringen, nicht ein, denn im Zweifel würden dadurch Gelder verschwendet. Sie habe den Bundesverkehrsminister um ein weiteres Gespräch gebeten. Der 16., 17. und 18. Bauabschnitt der A 100 stammen aus einer Zeit, in der man auf andere Verkehrsmittel und insgesamt auf eine andere Stadtplanung gesetzt habe. Berlin sei seither massiv gewachsen, sodass sich andere Fragen stellten. Zudem habe das Verfassungsgericht der Bundesregierung ins Stammbuch geschrieben, dass alle Maßnahmen unter dem Zeichen des Klimaschutzes noch einmal neu zu bewerten seien, denn was in den nächsten Jahren passiere, sei dafür entscheidend, ob man noch eine Chance habe, die Erderwärmung in einem erträglichen Maß zu halten. Der Autobahnbau, insbesondere in Tunnelbauweise, setze viel CO₂ frei und induziere weiteren Autoverkehr. Der Senat wolle Investitionen des Bundes in den Autobahnbau, allerdings unter dem Motto „Erhalt vor Neubau“, denn der Sanierungsbedarf sei groß und dringlich. Dabei gehe es nicht nur um das Autobahndreieck Funkturm, die Rudolf-Wissell-Brücke und die Westendbrücke, sondern auch um die Grundsanie rung der A 111 bis zur Landesgrenze mit 39 Brücken sowie Tunnel

und Schranken. Über die konkreten Planungen wolle sie demnächst mit der Bundesautobahngesellschaft sprechen.

Alexander Kaas Elias (GRÜNE) knüpft an, angesichts der hohen Neuverschuldung des Bundeshaushalts sei das BMDV gut beraten, Gelder richtig zu investieren, also in den Erhalt statt in den Neubau. Der 17. Bauabschnitt der A 100 solle teilweise doppelstöckig umgesetzt werden; die Kostenschätzung liege bereits bei über 1 Mrd. Euro. Die Mittel sollten besser in den Erhalt bzw. die i2030-Projekte investiert werden. Wenn man mehr Infrastruktur für den Autoverkehr anlege, bekomme man auch mehr Autoverkehr. Wenn man den Verkehr in der Stadt entlasten wolle, brauche man ein besseres Angebot des Umweltverbundes. Land und Bund hätten den Klimacheck beschlossen; er sei gespannt, ob der Autobahnbau den Klimacheck bestehen werde. Es sei ein Unding, dass anscheinend keine Absprache mit dem Land Berlin erfolgt sei, sondern das Projekt gegen das Land Berlin durchgezogen werden solle.

Oliver Friederici (CDU) hält entgegen, dass der Senat auch eine Informationspflicht gegenüber den Bund habe; insofern verstehe er die Schelte am BMDV nicht. Der Bundesverkehrswegeplan sei von Union und SPD sowie von Rot-Grün über Jahrzehnte so entwickelt worden. Er glaube nicht, dass es zu einer Veränderung kommen werde, denn ohne den 17. Bauabschnitt sei das Projekt nicht beendet. Die Kosten seien deswegen so hoch, weil Umweltschützer, Verkehrsverhinderer u. a. mehr Schallschutz, Einhausungen und Troglage gefordert hätten. Auch die TVO werde deswegen teurer. Der Weiterbau der A 100 sei ein wesentlicher Eingriff in die Stadt, allerdings werde damit auch ein großer Mehrwert erreicht, denn die Menschen führen dann nicht mehr durch die Innenstadt. MIV und motorisierter Lieferverkehr würden sich nie ganz verhindern lassen. Trotz ÖPNV-Ausbaus und Steigerung des Radverkehrs nehme der motorisierte Autoverkehr in allen prosperierenden Metropolen der Welt zu, weil sich die Mobilitätsbedürfnisse insgesamt erhöhten und auch der Lieferverkehr durch Bestellungen über das Internet erheblich wachse. Bestehende Trassen zu überdachen bzw. Solarpaneele zu errichten, habe die Koalition in der letzten Wahlperiode abgelehnt. Die Mehrheit der Berliner wolle den Weiterbau der A 100; die Koalition führe einen Kampf gegen die Mehrheit der Berliner. Eigentlich müssten die Abgeordneten der Koalition eine Selbstverpflichtung unterschreiben, die A 100 nicht mehr zu benutzen, und auch ihre Lieferanten dazu verpflichten. Der richtige Ansatz in der Mobilitätspolitik sei, ÖPNV, Radverkehr und Straßenverkehr auszubauen. Dazu gehörten auch die TVO und die A 100.

Stephan Machulik (SPD) betont, die Koalition habe sich im Koalitionsvertrag dafür entschieden, das Thema A 100 in dieser Wahlperiode nicht anzufassen und für einen qualifizierten Abschluss des 16. Bauabschnitts zu werben. CDU und AfD täten so, als hinge die Mobilität von Berlin an einem innerstädtischen Autobahnring. Im europäischen Vergleich habe nur Paris einen geschlossenen Autobahnring. Allerdings habe Berlin auch den Berliner Ring. Eine Stadt mit zwei Autobahnringen kenne er in Europa nicht. Insofern sei nicht nachvollziehbar, wie die Opposition auf so eine Idee komme. Verkehrsprobleme gebe es auch in anderen Städten, jedoch gehe die Welt dadurch nicht unter. Aufgabe der Koalition sei, den ÖPNV auszubauen, damit die Menschen nicht im Stau stünden. Damit werde man allerdings das Problem beim Wirtschafts- und Lieferverkehr nicht lösen. Die Planung des 17. Bauabschnitts mit einem Doppelstocktunnelsystem sei nicht mehr adäquat und zeitgemäß. Dementsprechend müsse man überlegen, wie der Verkehr gebündelt werde und in das Gesamtnetz einfließen könne. Die Mittel des Bundes sollten in Sanierungen, Lückenschlüsse und qualifizierte Abschlüsse gelenkt werden. Der Bund sollte nicht an alten Plänen festhalten, die nicht weiterhülfen.

Felix Reifschneider (FDP) macht geltend, dass man über eine Wahlperiode hinausdenken und in Betracht ziehen sollte, dass künftig auch andere Mehrheiten entstehen könnten. Deshalb sollte Rot-Grün-Rot nicht eine langfristig laufende Planung für die A 100 blockieren, zumal die Entscheidung aktuell nicht anstehe. Im Planungsverfahren würden Streckenabschnitte begutachtet, Verkehrsprognosen aktualisiert und Daten gesammelt und abgewogen, was eine gute Grundlage sei. Ob sich der MIV wie von Rot-Grün-Rot gewünscht reduzieren werde, sei fraglich. Mit dem Argument der Senatorin ließe sich jeder Autobahnbau in Deutschland und auch U-Bahntunnelbau verhindern, weil CO₂ entstehe, wenn Beton eingesetzt werde. Damit würde nichts Neues mehr in diesem Land entstehen. Für eine solche Politik stehe seine Partei nicht. Die Senatorin habe erst wenige Wochen vor der Ausschreibung mit dem Bundesverkehrsminister gesprochen, sich mit ihm über den 16. Bauabschnitt und den qualifizierten Abschluss ausgetauscht, aber offenbar nicht nach dem 17. Bauabschnitt gefragt, was er für unglaublich halte. Wenn sie dies nicht getan habe, könne die Koalition bewerten, ob sie für das Amt geeignet sei. Wenn sie es getan habe, verschweige sie dies der Öffentlichkeit. Die Art und Weise, wie argumentiert werde, sei unanständig.

Kristian Ronneburg (LINKE) erklärt, dass er es nicht für angemessen halte, in Abwesenheit der Senatorin über den Ablauf von Gesprächen zu spekulieren. Es wäre besser gewesen, dies gemeinsam mit ihr zu erörtern.

Der **Ausschuss** vertagt den Besprechungspunkt und beschließt, die Ablehnung des CDU-Antrags zu empfehlen.

Punkt 6 der Tagesordnung

Verschiedenes

Vorsitzender Kristian Ronneburg teilt mit, dass Herr Abg. Reifschneider erklärt habe, bei TOP 4 a versehentlich falsch abgestimmt zu haben. Gebe es im Ausschuss Einvernehmen über die Wiederholung der Abstimmung?

Stephan Machulik (SPD) wendet sich dagegen.

Christopher Förster (CDU) schließt sich dem an und schlägt eine Erklärung des Herrn Abg. Reifschneider zu Protokoll vor.

Vorsitzender Kristian Ronneburg erklärt, dies könne nicht zu Protokoll genommen werden.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) verweist auf die Regelung im Plenum, nach der eine persönliche Erklärung möglich sei.

Vorsitzender Kristian Ronneburg schlägt vor, eine Protokollnotiz anzufertigen, die das Abstimmungsergebnis nicht ändere, und dann im Plenum ein korrektes Votum abzugeben, da im Ausschuss kein Einvernehmen bestehe. – Er halte fest, dass entsprechend verfahren werde.

Zum weiteren Geschäftlichen siehe Beschlussprotokoll.