

## **Inhaltsprotokoll**

## Öffentliche Sitzung

### **Ausschuss für Mobilität**

9. Sitzung

15. Juni 2022

Beginn: 09.04 Uhr

Schluss: 12.21 Uhr

Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE)

### Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

### Punkt 1 der Tagesordnung

#### **Aktuelle Viertelstunde**

**Felix Reifschneider** (FDP) fragt, ob es mit Blick auf die erfreulicherweise wieder ansteigenden Touristenzahlen in Berlin inzwischen einen Zeitplan und eine Perspektive für die Umsetzung eines Reisebusverkehrskonzeptes für die Berliner Innenstadt gebe, und falls ja, wie dieser Zeitplan aussehe.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) erinnert daran, dass in der letzten Wahlperiode der Fokus auf der Erarbeitung eines Reisebuskonzepts rund um die Museumsinsel gelegen habe, das aus unterschiedlichen Gründen, z. B. Denkmalschutz, nicht umgesetzt worden sei, sodass keine Erfahrungsberichte dazu vorlägen. In den Richtlinien der Regierungspolitik sei formuliert, ein Konzept zu erarbeiten, mit dem das Parken und Abstellen von Reisebussen in der Innenstadt stadtverträglich geregelt und eingeschränkt werde. SenUMVK werde dies tun und habe erste Gespräche mit Verbänden und Unternehmen geführt, es liege aber noch kein konkreter Zeitplan vor. Mit dem Thema Gästeticket wolle man erreichen, dass viele Touristen den ÖPNV nutzten.

**Felix Reifschneider** (FDP) fragt nach, ob sich der Senat Meilensteine für die Erarbeitung des Reisebusverkehrskonzeptes gesetzt habe – vordringlich noch in diesem Jahr oder eher 2026?

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) antwortet, es werde etwas dazwischen sein. Während der vorläufigen Haushaltswirtschaft habe SenUMVK nicht die Möglichkeit gehabt, mit weiterem Personal daran zu arbeiten. Das Konzept werde nun angegangen; als erster Schritt werde ein Zeitplan erarbeitet und in Verbindung mit dem Gästeticket gesetzt.

**Oliver Friederici** (CDU) erkundigt sich, wann der Zentrale Omnibusbahnhof Berlin mit welcher Erhöhung der Kapazitäten und mit welcher zu erwartenden Baukostensteigerung fertiggestellt werden könne.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) legt dar, die wesentlichen Arbeiten würden noch in diesem Jahr fertig; die Gesamtfertigstellung sei für das zweite Quartal 2023 geplant. Die Zahl der Haltestellen werde von 27 auf 33 erhöht, sodass 20 weitere An- und Abfahrten pro Stunde abgewickelt werden könnten. Ursprünglich seien rund 39 Mio. Euro geplant gewesen. Momentan rechne man mit 43 Mio. Euro, was u. a. auf die allgemein gestiegenen Baukosten zurückzuführen sei.

**Oliver Friederici** (CDU) bittet um Auskunft, ob sechs zusätzliche Haltestellen angesichts der Reisebusverkehrsentwicklung vor der Coronazeit ausreichen.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) verweist darauf, dass dies eine Erhöhung um rund 20 Prozent sei. SenUMVK gehe davon aus, dass dies ausreichen werde, zumal es sich nicht um den einzigen Haltepunkt im städtischen Bereich handele.

**Harald Laatsch** (AfD) fragt, wie der Senat die Blockade der A100 und A115 am vergangenen Wochenende für Verkehrsteilnehmer, die nicht zur Nutzung einer Bundesautobahn berechtigt seien, im Sinne der Verhältnismäßigkeit rechtfertige.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) führt aus, es habe sich um die alljährliche Sternfahrt des ADFC gehandelt, die seit 1977 stattfinde. Dazu müssten teilweise Abschnitte der BAB gesperrt werden. Die Beteiligung sei sehr hoch gewesen und ein Zeichen für die Verkehrswende. Über die Veranstaltung sei ausführlich berichtet worden, sodass sie niemanden überrascht habe. Die Sternfahrt werde als politische Demonstration angemeldet, sodass SenUMVK keinen Einfluss auf Zeit, Ort oder Strecke und die Verhältnismäßigkeitsabwägung habe. SenInnDS habe bestätigt, dass die Verhältnismäßigkeit geprüft worden sei.

**Harald Laatsch** (AfD) stellt die Nachfrage, ob die BAB bei entsprechenden Demo-Anmeldungen an 365 Tagen im Jahr blockiert werden könnte.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) verweist auf SenInnDS. Jeder einzelne Fall werde dort geprüft und entsprechend abgewogen.

**Stephan Machulik** (SPD) wünscht Darlegung, wie SenUMVK den Ablauf der Taxameterumstellung für Taxiunternehmer/-innen bewerte, die aufgrund des kürzlich beschlossenen gemeinsamen BER-Tarifs eine entgeltpflichtige Umprogrammierung vornehmen müssten.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) teilt mit, die Verordnung für das einheitliche Beförderungsentgelt für Fahrten ab dem BER sei am 1. Juni in Kraft getreten und werde am 29. Juni wirksam. Sie gelte auch für Vorbestellungen, sodass alle Taxen umgestellt wer-

den müssten, da sie keine Fahrt ablehnen dürften. Insofern könne SenUMVK nicht entscheiden, welche Taxen die Umstellung vornähmen und welche nicht. Für die Umstellung müssten die Taxameter geeicht werden. Ausreichend sei die Rückmeldung einer Terminvereinbarung mit dem Eichamt. In der Anhörung im Zuge der Änderung der Verordnung sei dieses Thema nicht explizit aufgekommen.

**Stephan Machulik** (SPD) fragt nach, wann die zwölfte Verordnung, mit der wahrscheinlich noch in diesem Jahr zu rechnen sei, umgesetzt werde.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) antwortet, die Anhörung zur zwölften Verordnung sei gerade gestartet. Zunächst müsse man sehen, welche Rückmeldungen kämen. Danach könne sie ein Update geben, wann die Verordnung kommen werde.

**Alexander Kaas Elias** (GRÜNE) bittet um Bewertung der Ergebnisse des Bahngipfels von Berlin, Brandenburg, Bund und DB AG.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) äußert, es habe sich um eine wichtige Fortsetzung der guten Dialoge mit Brandenburg und DB AG gehandelt, an der diesmal auch der Bund teilgenommen habe. Der Berliner Knoten und die Strecken im i2030-Programm gewönnen an Bedeutung. Es sei eine Taskforce i2030 mit Beteiligung des Bundes beschlossen worden, sodass der Dialog künftig regelmäßiger fortgeführt werde.

**Alexander Kaas Elias** (GRÜNE) stellt die Nachfragen, wie der Senat die Aussagen des Bundes zur Ostbahn und zum südwestlichen Schieneninnenring bewerte und welche Chancen der Senat sehe, dass der Bund Berlin und Brandenburg weiter unterstütze.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) schildert, das Thema Ostbahn sei Teil der Agenda gewesen; zwischen Berlin und Brandenburg bestehe Einigkeit über die überregionale Bedeutung, während der Bund weiterhin von einer regionalen Bedeutung ausgehe. Die Länder würden noch einmal deutlich machen, dass es sich um eine wichtige Verbindung nach Polen handele, die entsprechend ausgebaut werden müsse.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) greift auf, dass gestern erneut ein Runder Tisch zu Ortsumfahrung Ahrensfelde auf Initiative verschiedener Bürgerinitiativen stattgefunden habe. Wie schätze der Senat den aktuellen Stand des Planfeststellungsverfahrens ein, das von Brandenburg geführt werde, und welche offenen Fragen sehe dieser aus Berliner Perspektive?

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) stellt dar, das Planfeststellungsverfahren ruhe seit geraumer Zeit. Es gehe um die Berücksichtigung eingegangener Stellungnahmen, naturschutzfachlicher Überprüfungen und geplanter Wohnungsbauvorhaben. Nach ihrer Kenntnis sei gestern noch einmal sehr grundsätzlich über die Fortsetzung gesprochen worden.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) spricht an, dass lange keine direkte Kommunikation zwischen dem Senat und den Bürgerinitiativen stattgefunden habe. Wie werde der Austausch weiter voranschreiten, und wie wolle der Senat den Auftrag im Koalitionsvertrag, der einen Bürgerbeirat für die Ortsumfahrung Ahrensfelde vorsehe, umsetzen?

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) bekundet, dass ihr Haus bereit sei, in den Austausch zu treten und weiterhin auf Brandenburg zuzugehen, nachdem nun grundsätzliche Fragen aufgeworfen worden seien, um nach Möglichkeit zu einer Position zu kommen.

Zum 9-Euro-Ticket könne sie berichten, dass dieses auf eine hohe Nachfrage gestoßen sei. Allein die BVG habe bis Pfingsten mehr als 1 Mio. 9-Euro-Tickets verkauft. Es werde auch viel gefahren, was insbesondere bei touristischen Zielen, z. B. Ostsee, Spreewald, zur Erreichung der Kapazitätsgrenzen führe. Auf den Strecken in Richtung Ostsee sei mehr Verkehr bestellt worden. Nicht alle Züge hätten alle Fahrgäste aufnehmen können, allerdings hätten nur wenige Züge geräumt oder teilgeräumt werden müssen. BVG und S-Bahn hätten von einer deutlich höheren Nachfrage berichtet, die Kapazitätsgrenze sei jedoch nirgends überreizt worden. Dies zeige, dass der ÖPNV bereits sehr attraktiv sei, und gebe Rückenwind für den weiteren Ausbau, bei dem man auch auf die Regionalisierungsmittel des Bundes blicke. Die Diskussion über den NVP 2024-28 werde morgen starten.

**Gunnar Lindemann** (AfD) fragt, wie viele reguläre Monats-, Wochen-, Tages- und Mehrtagskarten im Hinblick auf das 9-Euro-Ticket weniger verkauft worden seien und wie hoch der Verlust bei der BVG und der S-Bahn dadurch sein werde.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) erklärt, dass dazu noch keine Zahlen vorlägen. Im Übrigen stelle der Bund Mittel zum Ausgleich zur Verfügung.

**Christian Zander** (CDU) bemerkt, dass er in der Bahn keinen signifikanten Fahrgastzuwachs und keine Änderung beim Straßenverkehr erkennen könne. Das 9-Euro-Ticket werde offenbar überwiegend für zusätzliche und Ausflugsfahrten genutzt. Erfolgt fundierte Erhebungen zum Nutzungsverhalten im ÖPNV und zum Straßenverkehr?

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) hält entgegen, dass ihre S-Bahn morgens voller als zuvor sei. VBB und Verkehrsunternehmen könnten keine streckenscharfe Verkehrszählung durchführen, da ein Vorlauf von zwei Monaten für eine Ausschreibung nicht ausgereicht habe. Alle Daten und Erfahrungen, aus denen man Erkenntnisse ziehen könne, werde man nutzen, um dann in einen gezielten Ausbau zu gehen. SenUMVK werde morgen mit dem VBB besprechen, was ausgewertet werden könne.

**Felix Reifschneider** (FDP) vertritt die Ansicht, Ziel der BVG sei, in diesem Zeitraum Abonentinnen/Abonnenten zu gewinnen. Gebe es bereits Rückmeldungen über eine Zunahme der Abozahlen? In welchem Zeitraum lasse sich SenUMVK von der BVG darüber berichten?

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) legt dar, die BVG liste die Vertriebswege genau auf. Der digitale Anteil sei sehr hoch. Auf diesem Weg könne man Kunden auch ansprechen. Der Anreiz zum Wechsel in ein Jahresabo sei momentan nicht hoch, weil dies keinen unmittelbaren Vorteil hätte. Daher wäre es nicht überraschend, wenn es noch keine größeren Steigerungsraten gäbe. Wichtig sei, ab Monat vier zu möglichst vielen Abonnenten zu kommen. An den steigenden Trend bei den Abonnentenzahlen wolle man dann anknüpfen.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

## Punkt 2 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0040](#)  
**Aktueller Stand der Straßenbahnplanungen** Mobil  
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis  
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0045](#)  
**Verkehrslösung Mahlsdorf – Stand der Planungen** Mobil  
**für die Straße und die Straßenbahn**  
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis  
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

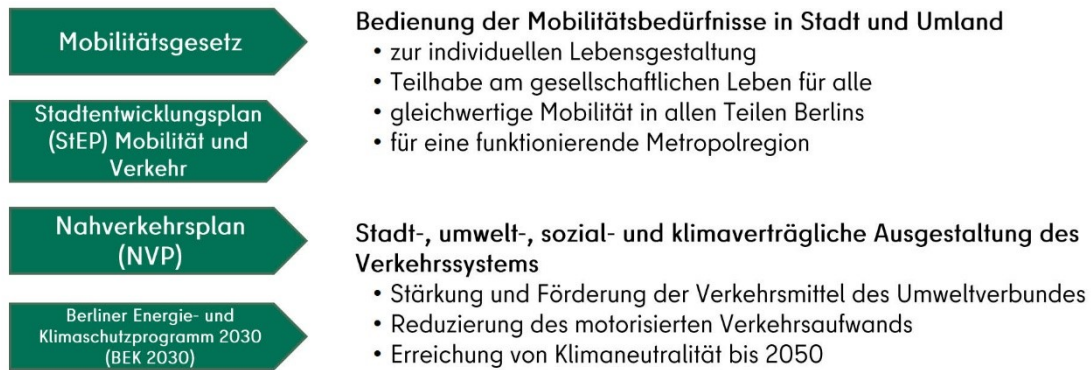
**Kristian Ronneburg** (LINKE) hebt hervor, der Ausbau der Straßenbahn sei ein großes Vorhaben der Koalition, des Senats und der BVG, das Programm ambitioniert. Es müsse stärker priorisiert werden, um den Ausbau konsequent fortführen zu können. Dieser sei mit realistischen Plänen und weiterem Personalaufwuchs zu untersetzen. Beschleunigungspotenziale seien zu nutzen. Die Strecken am Ostkreuz sowie Hauptbahnhof–Turmstraße sollten fertiggestellt werden. Für die Strecken in Mahlsdorf, Alexanderplatz–Potsdamer Platz, Turmstraße–Jungfernheide, Warschauer Straße–Hermannplatz, Pankow–Heinersdorf–Weißensee, Blankenburger Süden, Jungfernheide–UTR/Schumacherquartier sollten die Planungen weiter vorangetrieben und Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Bei den Strecken Spandau I, Potsdamer Platz–Rathaus Steglitz und Johannisthal–Johannisthaler Chaussee sei der Planungsprozess fortzuführen. Planungen für das Netz Spandau II und die Strecken Spittelmarkt–Mehringdamm, Warschauer Straße–Ostbahnhof, Potsdamer Platz–Zoologischer Garten, Rathaus Pankow–Wollankstraße, Prinzenstraße–Osloer Straße sollten begonnen werden. Beabsichtigt sei, das Zielnetz 2050 zu definieren und im NVP und StEP Mobilität zu verankern.

Bei der Verkehrslösung Mahlsdorf gehe es um zwei Planfeststellungsverfahren, einmal für die Straßenbahn, um einen stabilen Zehnminutentakt zu erreichen, zum anderen für den Neubau einer Straße. Damit sollten die Verkehrsprobleme in Mahlsdorf gelöst werden. Er bitte Sen-UMVK um Darlegung des aktuellen Stands.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) verweist eingangs auf die Grundlagen der Straßenbahnplanung: Mobilitätsgesetz, StEP MuV, NVP, BEK 2030. Diese gäben auch Hinweise auf dringliche Bedarfe. Das Ganze finde sich auch im Koalitionsvertrag wieder.

Im Hinblick auf die acht Leistungsphasen nach HOAI sei grundsätzlich mit acht Jahren für die Umsetzung zu rechnen; manchmal könne es auch länger dauern. Der Fokus liege auf Stellen, wo man schneller vorankommen könne. Nicht möglich sei, sämtliche Phasen parallel zu führen, weil diese aufeinander aufbauten.

## Mobilitäts- und umweltpolitische Ziele des Landes Berlin



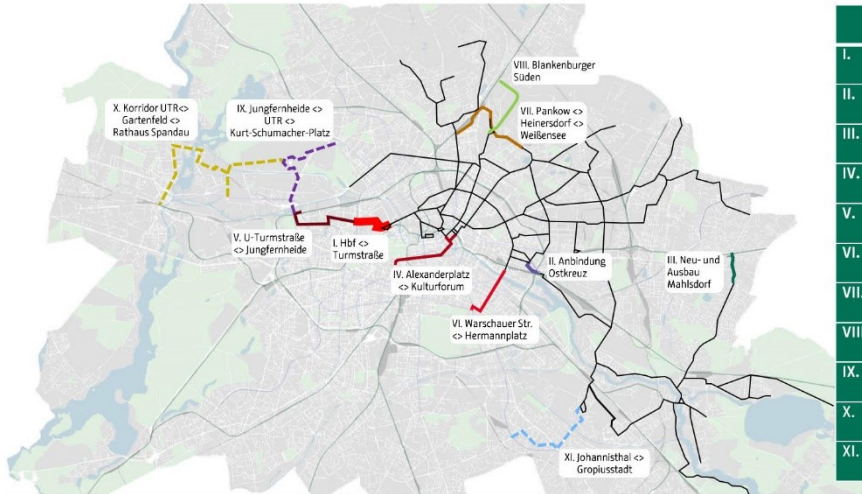
## Planungsablauf einer Straßenbahnstrecke

Leistungsphasen (Lph) nach HOAI		Planungszeit
Vorbereitung	1 Grundlagenermittlung	Ca. 1 Jahr*
	2 Vorplanung	Ca. 2,5 Jahre*
	3 Entwurfsplanung	
Förmliches Verfahren	4a Genehmigungsplanung	Ca. 2,5 Jahre*
	4b Förmliches Planfeststellungsverfahren	
Realisierung	5 Ausführungsplanung	Ca. 2 Jahre*
	6-7 Ausschreibung und Vergabe	
	8 Bau und Inbetriebnahme	

\* Idealablauf; Dauer kann aufgrund von Unvorhersehbarem im Planungsverlauf abweichen

Es befänden sich zehn Linien in der Planung und eine im Bau: Hauptbahnhof–Turmstraße. Insgesamt seien 47 km geplant. Es gebe Linien, die der Erschließung dienten, z. B. Blankenburger Süden, kürzere Strecken, z. B. Anbindung Ostkreuz, um Umsteigeverbindungen zu verbessern, Lückenschlüsse, z. B. Johannisthal–Gropiusstadt, oder auch längere Linien, z. B. in Richtung Spandau, zur Ermöglichung von mehr Fahrgastkapazitäten und perspektivischen Ablösung übervoller Busverkehre.

## Aktuelle Straßenbahnprojekte in Berlin



Übersicht der Straßenbahnprojekte	
I.	Hauptbahnhof - Turmstraße
II.	Anbindung Ostkreuz
III.	Aus- und Neubau Mahlsdorf
IV.	S+U Alexanderplatz - Potsdamer Platz/Kulturforum
V.	U- Turmstraße - Jungfernheide
VI.	S+U Warschauer Str. - U Hermannplatz
VII.	Pankow - Heinersdorf - Weißensee
VIII.	Blankenburger Süden
IX.	Jungfernheide - UTR - Kurt-Schumacher-Platz
X.	Korridor UTR - Gartenfeld - Rathaus Spandau
XI.	Johannisthal - Gropiusstadt



Für die gestrichelten Linien gebe es noch keine Senatsbeschlüsse.

## Terminplanung für die Straßenbahnprojekte

Vorhaben	Streckenlänge	Abschluss der Lph im Jahr							
		Lph 1 Grundlagen- ermittlung	Lph 2 Vorplanung	Lph 3 Entwurfs- planung	Lph 4a Vorbereitung Genehmigungsplanung bzw. Planfeststellungsverfahren	Lph 4b Durchführung	Lph 5 Ausführungs- planung	Lph 6-7 Ausschreibung und Vergabe	Lph 8 Bau, Inbetrieb- nahme
I. Hauptbahnhof - Turmstraße	2,1 km	SenUMVK	SenUMVK	BVG	BVG	BVG	BVG	BVG	BVG
II. Anbindung Ostkreuz	1,2 km	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
III. Aus- und Neubau Mahlsdorf	1,6 km	✓	✓	2022	2023	2025	2026	2026	2028
IV. S+U Alexanderplatz - Potsdamer Platz/Kulturforum	4,0 km	✓	2022	2022	2024	2026	2026	2027	2028
V. U- Turmstraße - Jungfernheide	3,8 km	✓	2022	2023	2023	2025	2025	2026	2028
VI. S+U Warschauer Str. - U Hermannplatz	3,0 km	✓	2023	2025	2025	2027	2028	2028	2030
VII. Pankow - Heinersdorf - Weißensee	5,1 km	✓	2023	2025	2025	2027	2027	2028	2030
VIII. Blankenburger Süden	4,0 km	✓	2023	2025	2025	2027	2027	2028	2030
IX. Jungfernheide - UTR - Kurt-Schumacher-Platz	6,8 km	2022	2023	2025	2025	2027	2028	2028	2030
X. Korridor UTR - Gartenfeld - Rathaus Spandau	11,9 km	2022	2024	2025	2026	2028	2028	2029	2032
XI. Johannisthal - Gropiusstadt	5,7 km	2022	2024	2025	2025	2027	2027	2028	2029



Ein Haken sei gesetzt, wenn die Planungsphase abgeschlossen sei. Idealtypisch würden acht Jahre angesetzt, zuweilen weniger oder mehr bei schwierigen Strecken. Der Zeitplan sei aktualisiert und realistisch. Die ersten beiden Maßnahmen sollten noch in dieser Wahlperiode umgesetzt werden, für die übrigen solle die Leistungsphase 4 in dieser Wahlperiode eingeleitet werden.



## Hauptbahnhof – Turmstr. (2,1 km): Planfeststellungsverfahren abgeschlossen, Strecke im Bau

- Verlängerung der Straßenbahnlinie M10 vom Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Turmstr.
- Verbesserung der ÖPNV-Erschließung der dicht bebauten Gebiete in Moabit mit ihrem hohen Quell- und Zielverkehrsaufkommen
- Bauarbeiten, inkl. Leitungsarbeiten laufen; erste Gleise und Masten eingebaut
- Ende der Baumaßnahmen im 1. Halbjahr 2023 geplant; anschließend Aufnahme des Fahrgastbetriebes
- Mögliche Risiken durch fehlende Materiallieferungen werden erfasst



Seite 6 Berlin, 15.06.2022 9. Mobilitätsausschuss



**Guido Schötz** (SenUMVK) ergänzt, bei der Strecke Hauptbahnhof–Turmstraße befinde man sich im Gleisbau, die ersten Masten seien gesetzt. Mit dem Abschluss der Baumaßnahmen und dem Beginn des Fahrgastbetriebes sei im ersten Halbjahr 2023 zu rechnen. Berücksichtigt sei, dass es ggf. Materiallieferengpässe geben könne. Ab Leistungsphase 3 trete die BVG grundsätzlich in allen Verfahren in die Verantwortung.



## Anbindung Ostkreuz (1,2 km): Laufendes Planfeststellungsverfahren

- Heranführung der Straßenbahn an den Verkehrsknotenpunkt Ostkreuz
- Erreichbarkeit des Bahnhofs Ostkreuz wird verbessert, direkte umsteigefreie Verbindungen zwischen Ostkreuz Friedrichshain und Lichtenberg werden geschaffen
- Dritte Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wird notwendig; derzeit Abstimmungen von Anforderungen der TÖB
- Idealerweise kann im Anschluss der Nachbearbeitung der Planfeststellungsunterlagen durch die BVG der Planfeststellungsbeschluss innerhalb von 15 Monaten erfolgen
- Die Inbetriebnahme wird derzeit für 2026 avisiert



Seite 7 Berlin, 15.06.2022 9. Mobilitätsausschuss



Bei der Anbindung Ostkreuz sei die dritte Auslegung im Planfeststellungsverfahren notwendig geworden. Derzeit liefern die Abstimmungen mit den Trägern öffentlicher Belange. Zum zweiten Rettungsweg habe es intensive Abstimmungen mit der Feuerwehr gegeben. Die BVG



werde eine technische Lösung erarbeiten, das Verfahren demnächst fortgesetzt. Wenn die Unterlagen vollständig seien, dauere es idealtypisch 15 Monate, bis der Planfeststellungsbeschluss vorliege, sodass die Inbetriebnahme 2026 erfolgen solle.



## Alexanderplatz - Potsdamer Platz/Kulturforum (4,0 km): Übergangsphase Vorplanung > Vorbereitung Planfeststellung

- Verlängerung der Straßenbahn vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz/Kulturforum
- Qualitätsverbesserung der ÖPNV-Anbindung in der südlichen Berliner Innenstadt; wichtige Umsteigepunkte „Stadtmitte“ und „Bhf. Potsdamer Platz“ werden mit der Straßenbahn erschlossen
- Zur Planungsbeschleunigung überschneiden sich der Abschluss der Lph2 und Beginn Lph3; die BVG übernimmt Vorhabenträgerschaft ab Lph3
- Zügige Fertigstellung der Brückenprojekte (Gertrauden-/Mühlendammbrücke) entscheidend für termingerechte Inbetriebnahme der Straßenbahn bis 2028
- Beginn der Vorbereitung für das Planfeststellungsverfahren in 2023



Bei der Strecke Alexanderplatz–Potsdamer Platz/Kulturforum sei die Leistungsphase 2 nahezu abgeschlossen, die Leistungsphase 3 habe bei der BVG schon begonnen. Zur Beschleunigung gebe es eine leichte Überschneidung. Die Fertigstellung der Brückenprojekte sei ein Showstopper, der sich aber in der Lösung befinde. SenUMVK gehe davon aus, dass die Vorbereitung für das Planfeststellungsverfahren im kommenden Jahr angestoßen werden könne.



## Turmstr. – Jungfernheide (3,8 km): Übergangsphase Vorplanung > Vorbereitung Planfeststellung

- Verlängerung der Straßenbahn vom U-Bahnhof Turmstraße bis zum Bahnhof Jungfernheide
- Schaffung neuer Direktverbindungen zwischen Charlottenburg-Nord – Moabit – Prenzlauer Berg und zum Berliner Hauptbahnhof
- Zur Planungsbeschleunigung überschneiden sich der Abschluss der Lph2 und Beginn Lph3, Projektverantwortung geht damit an die BVG als Vorhabenträgerin über
- Enge Abstimmung zur zukünftigen Entwicklung am Bhf. Jungfernheide mit Siemensbahn und BA Charlottenburg-Wilmersdorf
- Beginn der Vorbereitung für das Planfeststellungsverfahren in 2023



Bei der Strecke Turmstraße–Jungfernheide stehe die Leistungsphase 2 vor dem Abschluss und der Beginn der Leistungsphase 3 kurz bevor. Die Projektverantwortung gehe damit auf die BVG über. Zum Bahnhof Jungfernheide gebe es enge Abstimmungen mit der DB AG und dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf. Es sei davon auszugehen, dass die BVG die Vorbereitungsarbeiten für das Planfeststellungsverfahren im kommenden Jahr aufnehmen könne.



## Warschauer Straße – Hermannplatz (3,0 km): Ausschreibung Planungsleistung läuft

- Verlängerung der Straßenbahn von der Warschauer Straße zum Hermannplatz schließt Versorgungslücke im Zentrum Berlins mit bislang unzureichender Anbindung an den ÖPNV
- Schaffung einer neuen Direktverbindung zwischen Friedrichshain, Kreuzberg und Neukölln
- Derzeit läuft die Ausschreibung der Planungsleistungen für Lph 2-7 (Vorplanung bis Mitwirkung bei Vergabe)
- Planungsstart im 3. Quartal 2022 avisiert



Foto: BVG, Thomas Engel



Seite 10 Berlin, 15.06.2022 9. Mobilitätsausschuss

Bei der Strecke Warschauer Straße–Hermannplatz laufe aktuell die Ausschreibung der Planungsleistungen für die Leistungsphasen 2 bis 7. Planungsstart sei für das dritte Quartal 2022 avisiert.



## Pankow – Heinersdorf – Pasedagplatz (5,1 km): Ausschreibung Planungsleistung veröffentlicht

- Straßenbahnstrecke Weißensee Pankow – Heinersdorf – Pasedagplatz wird bessere Verbindungen zwischen den Ortsteilen Pankow und Weißensee im Norden Berlins schaffen
- Das Entwicklungsgebiet „Pankower Tor“ und der Ortskern Heinersdorf erhalten eine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung
- Ausschreibung der Planungsleistungen für Lph 2-7 (Vorplanung bis Mitwirkung bei Vergabe) im 2. Quartal 2022 gestartet; Dauer ca. 6 Monate
- Zuschlag für ein Ingenieurbüro vsl. im 4. Quartal 2022 avisiert, dann Beginn der Vorplanung



Foto: BVG, Thomas Engel



Seite 11 Berlin, 15.06.2022 9. Mobilitätsausschuss

Bei der Strecke Pankow–Heinersdorf–Pasedagplatz sei die Ausschreibung für die Leistungsphasen 2 bis 7 gestartet. Sie solle etwa sechs Monate dauern, sodass voraussichtlich noch in diesem Jahr ein Zuschlag erteilt werden und die Vorplanung beginnen könne.



## Blankenburger Süden (4,0 km): Vorbereitung Ausschreibung der Planungsleistungen

- Verlängerung der M2 bis S-Bhf. Blankenburg
- Leistungsfähige ÖPNV-Erschließung der geplanten Stadtentwicklungsmaßnahme Blankenburger Süden
- Abstimmung zur Leistungsbeschreibung läuft
- Veröffentlichung der Ausschreibung für Lph 2-7 (Vorplanung bis Mitwirkung Vergabe) im 3. Quartal 2022 avisiert, Dauer ca. 6 Monate
- Zuschlag für ein Ingenieurbüro vsl. im 1. Quartal 2023
- Projektabhängigkeiten zu parallelen Planungen der Stadtentwicklungsmaßnahme Blankenburger Süden, Verkehrslösung Heinersdorf auch mit dem zweigleisigen Aus- und Neubau der Tangente der Straßenbahn und Verkehrserschließung Blankenburg



Foto: BfG, Thomas Engel



Für die Strecke Blankenburger Süden laufe aktuell die Abstimmung der Leistungsbeschreibung mit der BVG, sodass die Ausschreibung hoffentlich noch in diesem Jahr erfolgen könne. Mit dem Zuschlag für ein Ingenieurbüro rechnet man im ersten Quartal 2023. Eine besondere Herausforderung sei die Abhängigkeit vom Wohnungsbauvorhaben im Blankenburger Süden. Dazu befindet man sich in enger Abstimmung mit SenSBW.



## Jungfernheide – UTR – Kurt-Schumacher-Platz (6,8 km): Grundlagenermittlung läuft

- Leistungsfähige ÖPNV-Erschließung der UrbanTechRepublic und des geplanten Schumacher-Quartiers
- Die Befassung im Senat ist für die 2. Jahreshälfte 2022 vorgesehen

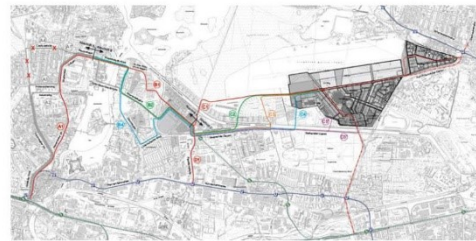
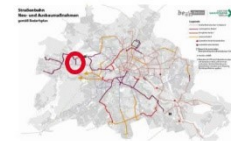


Für die Strecke Jungfernheide–UTR–Kurt-Schumacher-Platz laufe aktuell die Grundlagenuntersuchung, deren Abschluss in der zweiten Jahreshälfte 2022 vorgesehen sei. Die Inbetriebnahme sei für 2030 geplant. Ein Nebenprojekt sei der B-Plan für Tegel mit dem Betriebshof, der für das Netz im Norden erforderlich sei. Hierzu gebe es eine gute Abstimmung mit SenSBW.



## UTR - Gartenfeld - Spandau (11,0 km): Grundlagenermittlung läuft

- Anschluss Spandaus an das Straßenbahnnetz
- Leistungsfähige ÖPNV-Erschließung der Wasserstadt Spandau, Spandau-Hakenfelde, Insel Gartenfeld und UrbanTechRepublic
- Abschluss der Grundlagenuntersuchung ist für Ende 2022 vorgesehen



Für den Korridor UTR–Gartenfeld–Spandau laufe aktuell die Grundlagenermittlung, die Ende dieses Jahres abgeschlossen werden solle. Die Inbetriebnahme sei für 2032 vorgesehen. Damit werde in Spandau erstmals wieder ein Straßenbahnnetz geschaffen. Der Betriebshof in Tegel könne ggf. den Betrieb eines Inselnetzes gewährleisten. Im Mai 2022 habe eine erste Online-Öffentlichkeitsveranstaltung mit großer Resonanz und überwiegend positiven Stellungnahmen stattgefunden. Aktuell werde die Vorzugstrasse identifiziert. Anschließend erfolgten die Nutzen-Kosten-Untersuchung und die Vorlage an den Senat.



## Johannisthal – Gropiusstadt (5,7 km): Grundlagenermittlung läuft

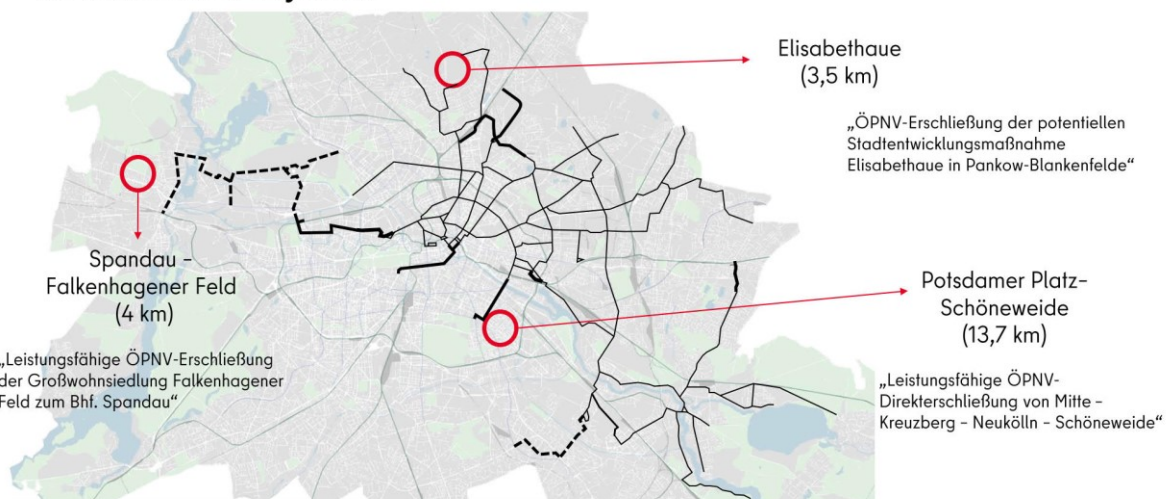
- Ersatz überlasteter Buslinien
- Verknüpfung zwischen S- und U-Bahn im Südosten
- Schaffung einer neuen Tangentialverbindung
- Die Grundlagenuntersuchung befindet sich vor dem Abschluss, ein Senatsbeschluss ist für das 2. Halbjahr 2022 vorgesehen



Für die Verlängerung Johannisthal–Gropiusstadt laufe aktuell die Grundlagenuntersuchung, die Ende dieses Jahres abgeschlossen werden sollte. Die Inbetriebnahme sei für 2029 vorgesehen. Derzeit liefen Verkehrsmittel- und Trassenvergleiche. Eine Nutzen-Kosten-Analyse müsse durchgeführt werden. Danach werde eine Vorlage an den Senat erfolgen.



## Kommende Projekte:



Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) setzt fort, ab 2023 wolle man sich drei weitere Strecken anschauen: die Verlängerung in Spandau in Richtung Falkenhagener Feld, um überlastete Busverkehre zu entlasten. Lt. NVP bestehe dringlicher Bedarf mit einer Umsetzung bis 2035. Die Strecke Potsdamer Platz–Schöneweide diene der besseren Verbindung

zwischen Treptow-Köpenick und Innenstadt sowie der Erschließung des Bezirks Neukölln und biete wichtige Umsteigemöglichkeiten zur U-Bahn. Lt. NVP bestehe ebenfalls dringlicher Bedarf. Die Strecke Elisabethhaue sei nicht im NVP und StEP MuV verankert, würde aber der Erschließung wichtiger Wohnungsbauflächen dienen. 2016 habe eine Grundlagenermittlung stattgefunden, die ggf. aktualisiert werden müsste; insofern könnte diese Phase schneller vollzogen werden.

Wenn der Doppelhaushalt wie vorgesehen beschlossen werde, stünden mehr Planerstellen für den Straßenbahnbau zur Verfügung, sodass die vorhandenen Strecken mit mehr Personal bearbeitet und weitere Strecken nachgeschoben werden könnten. Auch die BVG habe einen Finanzierungsbedarf. Deshalb sei im letzten Jahr eine Mustervereinbarung erstellt worden. Der Doppelhaushalt 2022/23 enthalte entsprechende Planungstitel, die Planungs- und Finanzierungssicherheit gewährleisten. SenUMVK werde eine Vergabestelle einrichten, die sämtliche Ausschreibungen bündeln und qualifiziert begleiten könne, sodass sich Beschleunigungseffekte ergäben. Wo dies möglich sei, lasse man Überschneidungen von Planungsphasen zu, z. B. bei den Leistungsphasen 2 und 3; die Projektleitung der nachfolgenden Planungsphase werde schon vorher eingebunden. Dies werde bei den Strecken Alexanderplatz–Potsdamer Platz und Turmstraße–Jungfernheide ausprobiert. Die Erfahrungen am Ostkreuz und in Mahlsdorf nutze man, um künftig nicht wieder vor denselben Herausforderungen zu stehen.

Bei der Verkehrslösung Mahlsdorf gehe es um einen zweigleisigen Straßenbahnaus- bzw. -neubau zwischen Knoten Rahnsdorfer Straße und Bahnhof Mahlsdorf, um zu einem stabilen Zehnminutentakt zu kommen. Die Haltestelle werde in Richtung Bahnhof Mahlsdorf verlegt, um eine bessere Umsteigebeziehung zu erreichen. Der entsprechende Straßenzug werde nur noch für den ÖPNV und den Erschließungsverkehr freigegeben. Parallel dazu gebe es die Planung für das neue Straßenprojekt Straße an der Schule. Der Regionalverkehrshalt Mahlsdorf sei bereits 2017 in Betrieb genommen worden. Zu dem Vorhaben hätten zwei Bürgerinformationsveranstaltungen und eine Bürgerwerkstatt stattgefunden. Die technische Planung für die Straße an der Schule sei mit der Entwurfsplanung abgeschlossen worden. Die Genehmigungsplanung werde gerade finalisiert. Die Unterlagen sollten im Juni/Juli zur Planfeststellung eingereicht werden. Die Vorplanung für den Straßenbahnaus- und -neubau sei 2021 abgeschlossen worden. Die Arbeit habe mit dem bereits beauftragten Planungsbüro nicht fortgesetzt werden können, sodass eine erneute Ausschreibung erfolgt sei, die keine Angebote ergeben habe. Deshalb habe die BVG eine zweite Ausschreibung vorgenommen, die seit Anfang Juni laufe und voraussichtlich im November abgeschlossen werde. Danach solle es planmäßig weiterlaufen, damit man möglichst zügig in das Planfeststellungsverfahren eintreten könne. Da der Ausschreibungsmarkt enger werde, müsse man künftig auf attraktive Ausschreibungen achten. Bei den weiteren Neubauvorhaben werde es zu größeren Ausschreibungen kommen.

**Oliver Friederici** (CDU) bemerkt, dass die gleichen Projekte schon vor fünf Jahren mit früheren Fertigstellungsdaten vorgestellt worden seien. Der rot-rot-grüne Senat habe in der letzten Wahlperiode lediglich 1,5 km Straßenbahn fertiggestellt. Weitere 1,5 km sollten 2023 fertiggestellt werden. Ein weiteres Projekt sei dann die Anbindung Ostkreuz bis 2026; nach den bisherigen Erfahrungen glaube er nicht an die Fertigstellung bis zu diesem Termin. Bis 2030 solle dann eine Vielzahl von Projekten umgesetzt werden. Ihn interessiere, wie sich die Verschiebung der Projekte auf die Kapazitätsplanung der BVG auswirke, ob 2030 genügend oder – bei weiteren Verschiebungen – zu viele Fahrzeuge zur Verfügung stehen würden und wie die BVG dies bilanziell darstelle. Er begrüße die Absicht, bestimmte Planungsabschnitte

parallel laufen zu lassen, nachdem der letzte Senat dazu nicht die Kraft gehabt habe. Auch die Vorplanungen für den U-Bahnbau müssten konzertiert erfolgen, damit die Kostenübernahme durch den Bund gesichert sei. Er frage nach der Verlängerung der Straßenbahnlinie 50: Wann sei mit der Realisierung zu rechnen? Werde das Gewerbegebiet Buchholz-Nord einbezogen? Gebe es weitere Planungen zur Entlastung der örtlichen Verkehrssituation?

**Felix Reifschneider** (FDP) äußert, die Tram sei die U-Bahn des Ostens; es sei bedauerlich, dass man im Osten weniger stark auf die U-Bahn setze, z. B. zur besseren Erschließung von Weißensee. Inwieweit werde berücksichtigt, ob sich der Modalsplit durch die Tramstrecken zugunsten des Umweltverbundes verändere? Im hochverdichteten urbanen Bereich sei der Modalsplit mit Blick auf den Umweltverbund schon sehr günstig, während sich der Modalsplit in den Außenbezirken durch die Verbesserung von Umsteigebeziehungen durch die Tram vielleicht verändern ließe. Spiele ein eigenes Gleisbett bei der Priorisierung von Tramstrecken eine Rolle? Unerfreulich sei, dass die Tram an Knotenpunkten häufig lange stehen müsse, wenn sie kein eigenes Gleisbett habe. Inwieweit würden LSA-Vorrangschaltungen für die Tram sowie lärm mindernde Maßnahmen in den Kreuzungsbereichen bei den Neubaustrecken, aber auch im Bestand eingeplant? Er bitte, die technische Lösung für die Sonntagstraße vorzustellen. Können diese auch auf die Langhansstraße übertragen werden? Die Strecke zum Hermannplatz werde ebenfalls durch einige schmale Straßen führen. Wie optimistisch sei SenUMVK, die vier Planerstellen besetzen zu können? Die Einrichtung von Fahrradstraßen verzögere sich, weil keine Baufirmen gefunden würden oder diese ihre Arbeiten nicht umsetzen. Habe SenUMVK Vertragsmodalitäten entwickelt, um eine höhere Termintreue bei den Auftragnehmern zu erreichen? Wie sei der Stand bei der Tram in der Wollankstraße? Werde auch eine Trasse durch die Wilhelm-Kuhr-Straße geprüft? Akquiriere das Land Berlin Fördermittel für den Trambau? Wie hoch seien diese für die einzelnen Strecken? Sei ein Werkstattstandort an der Sellheimbrücke geprüft worden, ggf. mit welchem Ergebnis?

**Alexander Kaas Elias** (GRÜNE) begrüßt die Weiterplanung der Strecken, da die Straßenbahn ein wichtiger Bestandteil des Umweltverbundes sei. Es sei ein Fehler gewesen, dass die Straßenbahn in Westberlin abgeschafft worden sei, sodass man sie nun mit viel Aufwand zurückholen müsse, um den Umweltverbund weiter auszubauen. Vorstellbar wäre, dass die eine oder andere Planung schneller gehe. Welche Beschleunigungen seien nach dem aktuellen Recht möglich, und inwieweit spiele der Fachkräftemangel eine Rolle? Welche rechtlichen Änderungen wünsche sich SenUMVK? Könne die Umsetzung auf bereits bestehenden Verkehrsflächen vereinfacht werden? Gebe es Kooperationen mit den Berliner Universitäten zur Fachkräftegewinnung? Inwieweit werde bereits die gesamte Route von Jungfernheide bis Spandau geplant, um diese möglichst schnell in Betrieb zu nehmen? Werde bei Teilabschnitten schon immer die weitere Durchbindung in den Blick genommen? Könne man Baufirmen sanktionieren, wenn es auch bei anderen nicht besser liefere? Er frage nach der Strecke Potsdamer Platz–Rathaus Steglitz, wo ebenfalls Bedarf bestehe, obschon man zunächst mit den bestehenden Planungen vorankommen müsse.

**Gunnar Lindemann** (AfD) konstatiert, dass die Koalition seit sechs Jahren versuche, die Straßenbahn auszubauen. In der letzten Wahlperiode sei glücklicherweise nur ein Projekt fertiggestellt worden, in dieser Wahlperiode würden maximal zwei Projekte fertiggestellt, worüber seine Fraktion froh sei, denn die meisten Straßenbahnprojekte seien nicht sinnvoll; der Ausbau von S- und U-Bahn wäre wesentlich sinnvoller. Wie viele Betriebshöfe und Abstellanlagen seien wo geplant? Wie viele Kilometer der neuen Strecken würden auf eigenem

Gleisbett bzw. im Mischverkehr geplant? Wie viele Parkplätze und Fahrspuren würden durch die Neubauprojekte wegfallen? Wann sei mit der Fertigstellung der Verlängerung um 500 m zum Bahnhof Mahlsdorf zu rechnen? Dies sei eines der wenigen sinnvollen Straßenbahnprojekte. Werde in Betracht gezogen, die Straßenbahn von Mahlsdorf nach Hellersdorf zu verlängern? Bei dem geplanten Ausbau der Straßenbahn sei mehr Fahrpersonal notwendig. Die BVG habe bereits jetzt Probleme, Fahrpersonal zu finden, weil die Jobs schlecht bezahlt und durch die Schichtarbeit unattraktiv seien. Wie solle neues Fahrpersonal gewonnen werden?

**Nina Lerch** (SPD) spricht an, dass nach dem Umbau am S-Bahnhof Karlshorst eine Stau- und Gefahrensituation eingetreten sei. Sei geplant, Haltestellen noch einmal umzusetzen oder eine Einbahnstraße in der Ehrlichstraße einzurichten? Wie sähen die Pläne für Neukölln und die bessere Anbindung des Hermannplatzes aus?

**Kristian Ronneburg** (LINKE) erklärt, es sei ein Sündenfall im alten Westberlin gewesen, ein funktionierendes Straßenbahnnetz zugunsten der autogerechten Stadt stillzulegen. Anliegen der Koalition sei, das Netz wieder an den Start zu bringen, das man schon einmal gehabt habe. Es sei eine Mammutaufgabe, diesen Fehler zu korrigieren. Auf das bestehende Straßenbahnnetz könne man stolz sein. Es werde modernisiert und sukzessive ausgebaut. Dankenswerterweise würden Beschleunigungsmöglichkeiten bei der Planung neuer Straßenbahnstrecken eruiert und umgesetzt, denn in Bezug auf die Wünsche der Koalitionsparteien habe zu wenig stattgefunden, nachdem die Vision für die Zwanziger- und Dreißigerjahre in die Planwerke eingeflossen sei. Nun sei intensiv daran zu arbeiten, Planungskapazitäten aufzubauen und Personal zu binden. Er denke, als Metropolregion habe man hier einen Vorteil. Ihn interessiere die konkrete Lösung am Ostkreuz. Inwieweit enthielten die Zeitpläne Zeitpuffer? Wie stehe es um die Planungen für die Strecken Warschauer Straße–Ostbahnhof und Pankow–Osloer Straße? Könne die Öffentlichkeitsarbeit für die Straßenbahn über [meinetram.de](http://meinetram.de) hinaus verstärkt und verstetigt werden? Da zahlreiche Strecken zeitgleich in das Planfeststellungsverfahren gehen würden, frage er, welche Ressourcen dort vorhanden seien und wie ggf. das Problem eines Flaschenhalses gelöst werden könne. Gingen Senat und BVG auf den Bezirk Pankow zu, der eine andere Planung für den Blankenburger Süden favorisiere? Seien die Straßenbahnplanungen mit den Brückensanierungen und -neubauten synchronisiert? Das Straßenbahnvorrangnetz sollte auf eigenem Gleisbett realisiert werden, andere Anforderungen beim Umweltverbund müssten ggf. zurückstehen.

**Roman-Francesco Rogat** (FDP) fragt, wie viele Bürger/-innen an den Informationsveranstaltungen zur Verkehrslösung Mahlsdorf teilgenommen hätten, in welchem Rahmen die Bürgerbeteiligung im Planfeststellungsverfahren stattfinden werde, warum die Arbeit mit dem bereits beauftragten Planungsbüro nicht fortgesetzt worden sei und wie die folgende Ausschreibung ausgestaltet gewesen sei, bei der sich niemand zurückgemeldet habe.

**Johannes Kraft** (CDU) greift auf, dass die Straßenbahn zur Elisabethaue, wo 5 000 Wohnungen entstehen sollten, noch nicht konkret geplant werde. Die verkehrliche Erschließung der Alten Schäferei, wo 3 400 Wohnungen geplant seien, solle mit der Straßenbahn erfolgen, die im gezeigten Plan nicht enthalten sei. Der Bau der Wohnungen liege in nicht allzu ferner Zukunft, zugleich sei die Planung für die Straßenbahn noch nicht einmal begonnen worden. Die Linie 50 sei bereits jetzt ausgelastet. Ihn interessiere, wie die Planungen von SenSBW und SenUMVK korrespondierten. Im Blankenburger Süden werde es Eingriffe in Privateigentum und Wohngebäude geben. Dort könne die Straßenbahn im eigenen Gleisbett geführt wer-



den, Probleme ergäben sich aber an den Knotenpunkten in Richtung Heinersdorf, wo es schon jetzt Staus gebe. Seien die Knotenpunkte bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit der neuen Straßenbahnlinie betrachtet worden?

**Dr. Matthias Kollatz** (SPD) merkt an, dass die Straßenbahnplanungen in dieser Wahlperiode so weit wie möglich umgesetzt werden sollten. Er bitte SenUMVK, alles dafür zu tun. Eine zentrale Vergabe könne zu günstigeren Preisen und einer schnelleren Umsetzung führen. Wie solle die Arbeitsteilung zwischen SenUMVK und BVG künftig gestaltet sein?

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) hebt hervor, dass es sich um ein sehr großes Straßenbahnnetz handele, das in Richtung Westen und Südwesten weiter ausgebaut werden solle. SenUMVK habe über die aktuellen Planungen berichtet, wenngleich weitere Strecken sicherlich sinnvoll seien. Die zehn Planungsvorhaben sollten konsequent vorangebracht werden. Ein Teil der Strecke Elisabethaue sei von der dortigen Planung gedeckt; das weitere Genannte müsste erst einmal über den NVP bewertet werden. – Der Fahrzeugzulauf bedürfe einer guten Planung zwischen Infrastruktur und Fahrzeugpark. – Beim Modalsplit blicke man insbesondere auf die Außenbezirke, wo der MIV-Anteil höher sei und schnelle Anbindungen an die Innenstadt zu einer Verlagerung zum Umweltverbund führen würden; auch Projekte in der Innenstadt seien wichtig, um Umsteigeverbindungen zu schaffen. – Ein eigenes Gleisbett sei die erste Priorität, zumal dann auch GVFG-Mittel abrufbar seien. Prinzipiell könnten 75 Prozent über GVFG-Mittel laufen.

Planerstellen würden ein großes Thema bleiben, weil man sich nicht vom Markt abkoppeln könne. Als Metropolregion sei man noch in der Lage, Stellen zu besetzen. Es seien zwei U-Bahnplanerstellen ausgeschrieben worden; eine werde zum 1. Juli besetzt. Man müsse sich bemühen, Stellen möglichst attraktiv auszugestalten. – Eine Beschleunigung von Planungsabläufen sei immer wünschenswert. Bei einigen HOAI-Phasen habe man es selbst in der Hand, eine Planung stringent durchzuziehen. – Längere Strecken in einem durchzuplanen, sei eine Abwägungsfrage. Bei scheibchenweisem Vorgehen seien die Durchbindung und die Umstiege eine Herausforderung, aber nicht unmöglich. Bei langen Strecken komme die Realisierung entsprechend später, weil erst einmal alles durchlaufen müsse. – Bei den Planfeststellungsverfahren ergäbe sich 2026/27 ein Flaschenhals. Deshalb sei es wichtig, jetzt die Voraussetzungen zu schaffen, damit die Planfeststellungsverfahren dann durchlaufen könnten.

Zum jetzigen Zeitpunkt sei nicht zu beziffern, wie viele Parkplätze und Fahrspuren wegfallen würden, weil die finalen Trassen und genauen Querschnitte noch nicht festgelegt seien. Wo die Haltestelle am Hermannplatz platziert werde, sei noch zu planen und nicht final entscheiden. – Im Zeitplan seien keine Zeitpuffer berücksichtigt. Die Planung sei realistisch. Um den Plan zu halten, müssten Verzögerungen ggf. an anderer Stelle aufgefangen werden. – Es gebe Vorschläge, das Thema Öffentlichkeitsarbeit stärker in die Mobilitätskampagne zu integrieren. – Bei den Linien sei man alle Brücken durchgegangen und diskutiere, wo noch eine Berücksichtigung stattfinden müsse. Es werde einige Wochen dauern, bis man zu konkreten Aussagen kommen könne. – Die Vergaben sollten bei SenUMVK gebündelt werden, sodass die Verfahren schnell durchgeführt und die Fachabteilungen entlastet werden könnten.

**Dr. Rolf Erfurt** (BVG) führt aus, in den Ausschreibungen zum Fahrzeugpark werde die Abhängigkeit vom Infrastrukturausbau mit Optionen berücksichtigt, damit die Fahrzeuge zur Verfügung stünden, wenn die Strecken fertig seien. Die Straßenbahnen dienten in Teilen auch

dazu, das Busnetz zu entlasten bzw. zu ersetzen. Es sei geplant, dass die Busleistungen gegen Ende dieses Jahrzehnts etwas abnehmen. Sollte es zu Verzögerungen kommen, müsse man die Busse auf einzelnen Strecken länger fahren lassen. – Zur Lärmreduzierung werde bei den Straßenbahnen eine Laufflächenkonditionierung eingeführt, bei der Flüssigkeit auf das Fahrwerk und die Schienen aufgebracht werde. – An der Haltestelle Sonntagstraße werde es eine technische Lösung geben. Aufgrund der Enge der Straße existierten keine zwei Rettungswege. Im Brandfall müsse die Feuerwehr ihre Drehleiter ausfahren können. Eine Option wäre gewesen, die Haltestelle nicht barrierefrei zu gestalten. Die zweite Option, die weiterverfolgt werde, sei technisch aufwendig, nämlich das Anheben der Fahrleitung auf bis zu 10 m, damit die Feuerwehr im Notfall ihre Leiter ausfahren könne. Am Markt gebe es dazu keine Standardlösungen; die Lösung müsse für dieses Vorhaben entwickelt werden.

Der größte Personalmangel bestehe bei der BVG in der Infrastruktur; über 200 Stellen für Ingenieure und Handwerker seien offen. Die BVG bemühe sich intensiv um Ingenieure, arbeite eng mit den Universitäten zusammen, unterstütze Lehrstühle und biete duale Ausbildungsgänge an, um Absolventinnen/Absolventen für die BVG zu gewinnen. Beim Fahrpersonal gebe es guten Zuspruch. Der Tarifvertrag sei ansprechend, es handele sich nicht um schlecht bezahlte Jobs. Es gebe viele Recruitingveranstaltungen in den Betriebshöfen. Bewerbungen könnten vor Ort abgegeben werden. Die BVG werbe auch gezielt um Fahrerinnen. Die abgetrennte Fahrerkabine in Straßenbahnen sei insbesondere für Frauen ein Sicherheitsaspekt.

Eine Beschleunigung im Vergaberecht wäre hilfreich, denn dieses sei sehr umfassend und jede Vergabe dauere mindestens sechs Monate, auch wenn nur ein oder zwei Firmen zur Verfügung stünden. – Mit der Qualität des mit dem Projekt in Mahlsdorf beauftragten Planungsbüros sei die BVG nicht zufrieden gewesen. Der Planermarkt sei hart umkämpft, und die BVG als öffentlicher Auftraggeber nicht unbedingt attraktiv, weil Aufträge in der Privatwirtschaft oft schneller vergeben würden und andere Kostensätze vereinbart werden könnten. Die BVG habe nun vorab mit mehreren Firmen einen wettbewerblichen Dialog geführt und eine Reihe von Signalen bekommen, dass Firmen an dem Planungsverfahren Interesse hätten. – Das Wichtigste für Baufirmen sei die Einhaltung der Zeitpläne, weil sie ihre Kapazitäten eng getaktet hätten. Die BVG gehe vom Malus weg und versuche, Bonuszahlungen für eine gute Leistung in Ausschreibungen zu vereinbaren.

**Guido Schötz** (SenUMVK) ergänzt, die Strecke Wollankstraße–Osloer Straße und ggf. zur Turmstraße sei im NVP vorgesehen und hoch bewertet. Wenn man weitere Projekte angehe, werde diese Strecke relativ weit oben stehen. Die genaue Trassierung werde in der Leistungsphase 1 zu erarbeiten und in den weiteren Leistungsphasen zu verdichten sein. Geplant seien Betriebshöfe in Adlershof, auf dem UTR-Gelände und im Gewerbegebiet Heinersdorf. Der Standort Sellheimbrücke sei bei der Bewertung weiter hinten eingeordnet worden.

**Dr. Imke Steinmeyer** (SenUMVK) setzt fort, im aktuellen Recht kämen immer neue Sachverhalte hinzu, die zu berücksichtigen seien. SenUMVK versuche, die innerhalb der gesetzlichen Rahmenbedingungen möglichen Beschleunigungen umzusetzen. Der Bau einer Straßenbahn in einer bestehenden Straße sei eine wesentliche Änderung, sodass ein formales Verfahren notwendig sei, um die Auswirkungen für den Straßenzug zu berücksichtigen. Auch bei Arealen mit Grünflächen müsse ein Planfeststellungsverfahren durchlaufen werden. – Beim Blankenburger Süden sei die Grundlagenuntersuchung abgeschlossen. Die Art der Führung zum S-Bahnhof Blankenburg sei ein Eingriff in Natur und Eigentum. Man müsse sich angu-

cken, ob es sich um die beste Lösung handele und welche Eingriffsstärke sich bei Fortführung der Planung ergäbe. SenStadtUm werde mit dem Bezirk in den weiteren Austausch gehen. Es werde auch weitere Beteiligungstermine geben, um Rückmeldungen vor einer finalen Beschlussfassung berücksichtigen zu können. Im Rahmen der Planfeststellung sei eine förmliche Beteiligung vorgesehen. Auch die Themen Prenzlauer Promenade und Tangente in Pankow seien mit auf dem Schirm und müssten in der Konkretisierung der Planung gelöst werden. – Zur Elisabethaue seien die Planungsphasen 0 und 1 schon einmal erarbeitet worden, sodass man sie nur überprüfen und aktualisieren müsse und dies etwas schneller hinbekommen werde. Darauf sei der Zeitplan für die Elisabethaue aufgebaut.

[Lüftungspause von 10.58 bis 11.20 Uhr]

**Felix Reifschneider** (FDP) fragt, ob in der Sonntagstraße eine Hebebühne errichtet werde und diese Lösung auch in der Langhansstraße zum Einsatz kommen werde. Die Frage zur LSA-Vorrangschaltung sei nicht beantwortet worden. Werde durch die leiseren Trams der Kreis der im Planfeststellungsverfahren zu beteiligenden Bürger/-innen kleiner, weil weniger Haushalte vom Lärmpegel betroffen seien? Werde die aus Heinersdorf kommende Tram am S- und U-Bahnhof Pankow enden oder in Richtung Norden weitergeführt? Wann und wie werde dies entschieden?

**Johannes Kraft** (CDU) bittet um Stellungnahme zur zeitlichen Koordinierung mit den Wohnungsbauvorhaben, insbesondere in Buchholz und an der Alten Schäferei, sowie mit dem geplanten Gewerbegebiet der WISTA, wo in den Planungen bereits Tramhaltestellen zurverkehrlichen Erschließung der Neubauvorhaben vorgesehen seien.

**Gunnar Lindemann** (AfD) äußert, dass viele Fragen unbeantwortet seien, z. B. die Frage nach den wegfallenden Parkplätzen. Würden für die wegfallenden Parkplätze Ersatzparkplätze für die Anwohner in der Umgebung geschaffen? – Im Rahmen der Ortsumfahrung Ahrensfelde müsse die Haltestelle inklusive Wendeschleife abgerissen und neu gebaut werden. Wie sei der Stand der Straßenbahnbauplanung für die Haltestelle und die Wendeschleife?

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) erklärt, Vorrangschaltungen seien ein kontinuierliches Thema, das schon bei der Inbetriebnahme und weiteren Umgestaltungen berücksichtigt werden müsse und sehr ernst genommen werde. Es gebe eine priorisierte Liste mit der BVG. – Die Frage, ob für wegfallende Parkplätze neue geschaffen würden, sei in den nächsten Planungsschritten zu klären, wenn klar sei, wie viele Parkplätze wegfielen. – Zur Alten Schäferei und zur Wendeschleife Ahrensfelde müssten die Antworten nachgeliefert werden.

**Dr. Rolf Erfurt** (BVG) führt aus, in der Sonntagstraße solle die Oberleitung angehoben werden, um Freiraum für die Drehleiter der Feuerwehr zu schaffen. Durch die Laufflächenkonditionierung gehe der Lärmpegel nach unten. Es gebe in den Ausschreibungen bestimmte Vorgaben zu den Lärmemissionen.

**Guido Schötz** (SenUMVK) ergänzt, die angefragte Linie werde am Pankower Tor in das Netz eingebunden; es sei keine Endstelle geplant, zumal der Platz dies nicht hergäbe.

**Vorsitzender Kristian Ronneburg** hält fest, dass SenUMVK zu zwei Punkten Antworten schriftlich nachliefern werde und die Besprechungspunkte vertagt würden.

### Punkt 3 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0016](#)  
**Stand der Bedarfserfassung und Planung für die**  
**Instandsetzung und Sanierung von U-Bahntunnel,**  
**Hochtrassen und Stationen**  
(auf Antrag der Fraktion der FDP) Mobil
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0054](#)  
**Sanierung und Modernisierung des U-Bahn-Netzes**  
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis  
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) Mobil

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) berichtet, die Sanierung und Modernisierung des U-Bahnnetzes finde kontinuierlich statt, was auch eine regelmäßige Betrachtung des Zustands der Bauwerke beinhalte. Die Ergebnisse der Zustandsbeurteilung fließen in die Dringlichkeitsstufen ein. Bei den letzten Prüfungen habe sich ergeben, dass alle Bauwerke in einem sehr guten bis befriedigenden Zustand seien. Allerdings befinde sich der Waisentunnel, der eine betrieblich wichtige Verbindung zwischen U 5 und U 8 sei, nicht mehr in einem nutzbaren Zustand. Im Fokus von Sanierungsmaßnahmen stehe die U 6 zwischen Kurt-Schumacher-Platz und Borsigwerke, wo vom Spätherbst 2022 bis voraussichtlich Frühjahr 2025 eine Vollsperrung für die Sanierung vorgesehen werde, weil der Bahndamm nicht mehr standsicher sei. Ein weiterer Schwerpunkt bestehe auf der U 1 zwischen Gleisdreieck und Uhlandstraße; vorgesehen sei eine grundlegende Instandsetzung. Die BVG wolle von der GVFG-Förderung profitieren. Eine Förderung sei bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten möglich. Für die Linien U 1, U 3, U 6, U 7 und U 8 würden Rahmenanträge vorbereitet und gestellt. Im Haushalt stünden jährlich 50 bis 75 Mio. Euro für Instandhaltung, Instandsetzung und Sanierung zur Verfügung. Sie verweise auf den laufenden Verkehrsvertrag.

Mit Blick auf [TOP 4](#) verweise sie darauf, dass sich die Koalition vorgenommen habe, den Lückenschluss von der U 3 zum Mexikoplatz hinzubekommen und sich mit der U 7 in Richtung Spandau/Heerstraße-Nord sowie Rudow–BER zu befassen. Die Machbarkeitsstudien lägen vor. Der nächste Schritt seien die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen. Dafür seien zwei Planerstellen vorgesehen. Anfangen werde man zudem mit der U 2 Pankow–Pankow-Kirche und der U 8 Wittenau–Märkisches Viertel. Dies zeige, dass auch der U-Bahnbau, wo dies sinnvoll erscheine, geprüft werde.

**Dr. Rolf Erfurt** (BVG) fügt an, dass im letzten Jahr eine sehr umfassende Zustandsbewertung der gesamten BVG-Infrastruktur vorgenommen worden sei. Die Qualität der U-Bahninfrastruktur sei in der Regel befriedigend. Bei den Gleichrichterwerken gebe es teilweise Nachholbedarf, weil die typische Betriebsdauer überschritten sei. Der Waisentunnel sei gesperrt und dürfe nicht mehr benutzt werden. Die Sanierung sei angestoßen. Momentan befinde man sich in der Entwurfsplanungsphase – HOAI-Leistungsphase 3. Die Genehmigungsplanung laufe ebenfalls. Alle Unterlagen befänden sich in der Auslegung, die BVG warte auf die

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Der Ersatzbau solle Ende 2026/Anfang 2027 in Betrieb genommen werden. Der Ersatzbau sei wichtig, da man sonst auf einzelnen Linien eine Insellage habe und die Werkstatt Friedrichsfelde nur mit einer Linie angebunden werden könnte. Des Weiteren liefen viele Umbauarbeiten an den Bahnhöfen. Auch der barrierefreie Ausbau gehe weiter. Momentan seien rund 80 Prozent der Bahnhöfe barrierefrei. Bis 2025 sollten alle Bahnhöfe umgebaut sein. Beim Einbau von Aufzügen seien viele planungsrechtliche Themen sowie Themen des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Mit Ausnahme des Waisentunnels gebe es zurzeit keine Strecken mit Betriebsgefahr.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) erkundigt sich nach der Prüfung von Alternativen zum Neubau des Waisentunnels bei der Verbindung von U 5 und U 8, z. B. Sanierung des nördlichen Tunnelabschnitts mit Verbindung zur Dircksenstraße, Verbindungskurve zwischen U 5 und U 6 Unter den Linden, Verbindungskurve zwischen den Abstellgleisen der U 5 und U 8 im Bereich Dircksenstraße, Verbindungstunnel zwischen U 5 Hauptbahnhof und U 9 Turmstraße, Überführung von Fahrzeugen der U 5 zur Betriebswerkstatt Britz an der U 7 über Gleise der Deutschen Bahn und Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn. Die BVG habe bislang nicht dargelegt, dass diese Alternativen ausschieden und ein Neubau des Waisentunnels unumgänglich sei. Seine Fraktion stehe hinter dem Neubau, wenn die Alternativen ausgeschlossen seien. Welche Kosten würden für den Neubau avisiert? Wie sei der Stand bei der Teilautomatisierung von U-Bahnlinien? Bei der U 5 und U 8 sei dies in Planung; es habe Gespräche mit potenziellen Projektpartnern gegeben. Könnten Senat und BVG den Investitionsstau insgesamt beziffern? Welche Modernisierungen seien erforderlich, um Takte zu verdichten? Wie seien die nächsten Schritte bei der „Einflottung“ der 1 500 neuen Wagen?

**Gunnar Lindemann** (AfD) betont, dass die U-Bahn seiner Fraktion sehr wichtig sei. Wie sei der Stand bei der Graffiti-/Vandalismusschädenbeseitigung und -vermeidung auf den U-Bahnstationen? Wie stehe es um die Blockabstände bei der Sanierung von Strecken? Welche Taktichte gebe es zurzeit, und sei eine Verdichtung der Takte beabsichtigt? Ein U-Bahnnetz könne bei entsprechender technischer Ausstattung im 45-Sekunden-Takt bedient werden. Wie sei der Stand in Berlin? Zum automatisierten Betrieb interessiere ihn, wie der Sachstand sei und auf welcher Zeitschiene die BVG welche Planungen umsetzen wolle.

**Alexander Kaas Elias** (GRÜNE) unterstreicht die Bedeutung von Sanierungen zur Erhaltung des U-Bahnnetzes. Er begrüße, dass momentan keine Sperrungen zu befürchten seien. Ihn interessiere, ob die beabsichtigten Maßnahmen im Zeitplan lägen, inwieweit Baufirmen für weitere Sanierungsmaßnahmen zur Verfügung stünden oder mit Lieferengpässen zu rechnen sei. Welche Möglichkeiten sehe die BVG, die Sanierung von U-Bahnhöfen zu beschleunigen, und worauf seien die Verzögerungen zurückzuführen? Lt. Gesetz hätten eigentlich alle Bahnhöfe in diesem Jahr barrierefrei sein müssen. Halte die BVG den jetzigen Zeitplan für realistisch, um schnellstmöglich alle Bahnhöfe barrierefrei zu gestalten?

**Felix Reifschneider** (FDP) erkundigt sich nach den Hochbahnstrecken. Offenbar führe der Denkmalschutz immer wieder zu Zeitverzögerungen bei der Sanierung von U-Bahnhöfen. Könne es einen besseren Modus Vivendi mit den Denkmalschutzbehörden geben, um notwendige Sanierungen durchzuführen und damit die Aufenthaltsqualität zu erhalten?

**Stephan Machulik** (SPD) erinnert daran, dass lt. Ansage die letzten U-Bahnhöfe 2024 barrierefrei hätten sein sollen. Er frage, welche Lösung es zur barrierefreien Gestaltung des Bahn-

hofs Paulsternstraße geben sollte, die offenbar schwierig sei, und weshalb so viele Neubaumaschinenvarianten geprüft würden, statt die offensichtlichen, schnell umsetzbaren als Erstes zu prüfen, z. B. bei der Verlängerung der U 7 bis Heerstraße-Nord die Variante Wilhelmstraße. Wie sollten neue Bahnhöfe gestaltet werden? Würde man sich angesichts notwendiger Einsparungen weiterhin den Luxus erlauben können, die schönsten Bahnhöfe der Welt zu bauen?

**Dr. Rolf Erfurt** (BVG) bestätigt, dass das CBTC-System auf der U 5 und U 8 eingeführt werden sollte. Level 4 sei komplett fahrerloses Fahren, Level 2 ein automatisiertes Verfahren. Für Level 4 seien die Anforderungen an die Infrastruktur hoch, z. B. Türen an den Plattformen, sodass man die Bahnhöfe umbauen müsste. Die BVG ziele erst einmal auf Level 2, der den Vorteil habe, dass die Blockabstände im Extremfall bis zu einem 90-Sekunden-Takt verringert werden könnten. Im Rahmen des wettbewerblichen Dialogs werde mit verschiedenen Anbietern über die technischen Anforderungen gesprochen. Auch der Fahrzeughersteller müsse im Hinblick auf eine Nachrüstung einbezogen werden. Die BVG gehe davon aus, dass man 2025/26 ein Stück weiter und vielleicht auf ersten Strecken mit CBTC-Technologie unterwegs sei. Dies werde von den Ergebnissen des Dialogs und der Ausschreibungen abhängen. Der Markt werde von wenigen Anbietern beherrscht. Intention sei nicht, Fahrpersonal abzuschaffen, sondern die Blockabstände zu verringern und die Taktung zu erhöhen.

Die BVG investiere insgesamt jährlich rund 200 Mio. Euro in die Modernisierung der Infrastruktur. 2022 würden zwölf weitere Bahnhöfe barrierefrei, 2023/24 werde es einen großen Schub geben, sodass für 2025 nur drei Bahnhöfe verblieben: Prinzenstraße, Mierendorffplatz und Möckernbrücke. Den Stand beim U-Bahnhof Paulsternstraße werde er schriftlich nachreichen. – In der Industrie komme es teilweise zu Lieferengpässen bei Elektronikartikeln. Dennoch werde das erste Testfahrzeug momentan Ende dieses Jahres erwartet und Ende 2023/Anfang 2024 mit der Serienlieferung gerechnet.

Zum Waisentunnel seien verschiedene Alternativen geprüft worden. Details könne die BVG schriftlich nachreichen. Abstimmungen mit anderen Verkehrsträgern zur Mitbenutzung von Gleisen seien sehr schwierig. Der Bau sei für die BVG betriebsnotwendig. Aktuell würden die Kosten für den Waisentunnel auf rund 55 Mio. Euro inkl. Preissteigerungsrisiken und Unvorhergesehenes geschätzt. Der Aufsichtsrat werde sich in der nächsten Woche damit befassen.

Im Schnitt würden in den Werkstätten 400 bis 450 m<sup>2</sup> Graffiti von den Fahrzeugen entfernt. Die Soko Graffiti sei weiterhin im Einsatz. Es sei eine rückläufige Entwicklung zu verzeichnen, was mit den rückläufigen Fahrgastzahlen in der Vergangenheit zusammenhänge. Man werde sehen, wie sich dies in den nächsten Monaten entwickeln werde. Er könne dem Ausschuss noch schriftlich über die aktuelle Entwicklung bei Graffiti und Vandalismus berichten.

Denkmalschutzfragen hätten bei der U-6-Dammsanierung und der Seidelbrücke zu Verzögerungen geführt. Dadurch hätten sich auch Baumfällungen verzögert. Die BVG versuche, frühzeitig und eng mit der Denkmalschutzbehörde zusammenzuarbeiten. Formale Einwände bei der U-6-Dammsanierung seien allerdings überraschend gekommen.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) versichert, Zielstellung sei nicht, einen Designpreis für die U-Bahnhöfe zu gewinnen. Gleichwohl sollten die Bahnhöfe optisch ansprechend sein und eine gewisse Hochwertigkeit vermitteln, aber auch Möglichkeiten der Modulbauweise und Standardisierungen genutzt werden. Der Denkmalschutz führe mitunter

zu Verzögerungen, es sei aber auch wichtig, Baudenkmäler in der Stadt zu erhalten. Wenn man die Denkmalschutzbehörden frühzeitig einbinde, gehe es oft besser voran.

**Vorsitzender Kristian Ronneburg** hält fest, dass die BVG noch Antworten schriftlich nachliefern werde und die Besprechungspunkte vertagt würden.

#### Punkt 4 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der FDP

Drucksache 19/0316

**Berliner ÖPNV größer denken: Ausbau des  
U-Bahnnetzes beschleunigen**

[0060](#)

Mobil

**Felix Reifschneider** (FDP) greift auf, dass SenUMVK unter TOP 3 bereits Ausführungen zur U-Bahnplanung gemacht habe. Er begrüße, dass der Senat einige U-Bahnpläne stärker priorisiere, sehe aber einen deutlich größeren Bedarf an weiteren U-Bahnplanungen. Da die Tramstrecke in Richtung Ostkreuz seit über 20 Jahren geplant werde, spreche der Zeitfaktor nicht immer gegen den U-Bahnbau, für den auch mit Blick auf die Kapazität gute Gründe vorlägen. Dies treffe insbesondere auf eine U-Bahn in Richtung Weißensee, Hohenschönhausen und Marzahn-Mitte zu. Der Antrag solle initiieren, dass der Senat mehr Mittel bereitstelle, um solche U-Bahnplanungen zügig voranzubringen.

**Christopher Förster** (CDU) erklärt, seine Fraktion stehe dafür, beim U-Bahnausbau stetiger voranzukommen. Insbesondere viele Neubaugebiete sollten an das U-Bahnnetz angeschlossen werden. Die FDP hätte bei den erwähnten Verlängerungen mutiger sein können; seine Fraktion plädiere dafür, weitere Lücken zu schließen, und habe zuvor einen umfassenderen U-Bahnantrag gestellt. Der Expresslinie bis Weißensee stimme sie zu, würde danach aber einen anderen Streckenverlauf bevorzugen, sodass sie sich in der Abstimmung enthalten werde.

**Alexander Kaas Elias** (GRÜNE) macht geltend, dass der Senat Nutzen-Kosten-Rechnungen für die Verlängerung der U 3 zum Mexikoplatz sowie der U 7 und U 8 bereits priorisiere, sodass diese Forderungen erledigt seien. Die Forderung einer Verlängerung der U 5 vom Hauptbahnhof über Moabit zur UTR sei überzogen, da bereits die Planung für eine Straßenbahn laufe. Eine Expresslinie könne er sich nicht vorstellen; wenn man eine U-Bahn baue, sollte man auch alle Leute mitnehmen. Der Betrieb einer solchen Linie wäre komplex. Insgesamt sei die Frage der Netzwirkung im Antrag nicht beantwortet worden. Daher könnten die Koalitionsfraktionen dem Antrag nicht zustimmen.

**Gunnar Lindemann** (AfD) signalisiert Zustimmung zum Antrag, da seine Fraktion für den U-Bahnausbau sei. Zudem sei der Antrag zu 90 Prozent aus dem AfD-Verkehrskonzept kopiert worden. Seine Fraktion habe entsprechende Anträge bereits in der letzten Wahlperiode eingebracht und stimme ihren eigenen Ideen zu.

Der **Ausschuss** beschließt, die Ablehnung des Antrags Drucksache 19/0316 zu empfehlen.

## Punkt 5 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der CDU  
Drucksache 19/0162

[0029](#)  
Mobil

### **Hohenschönhausen und Nord-Pankow besser an die Innenstadt anbinden – S75 verlängern**

**Johannes Kraft** (CDU) stellt dar, die S 75 habe mit nur neun Haltepunkten derzeit nicht die Wirkung, die sie haben könnte. Seine Fraktion fordere die Wiederanbindung der S 75 an die Stadtbahn und die Durchbindung mindestens bis Westkreuz, um die dortigen vollen Züge zu entlasten, die Zahl der Umstiege zu verringern und damit ein attraktives Angebot zu schaffen. Zudem könnten mit einer Verlängerung der S 75 Gebiete erschlossen werden, die bislang von einem leistungsfähigen SPNV weit entfernt seien, z. B. die Ortslage Malchow/Margaretenhöhe. Dort sei die B2 eine der wichtigsten Ein- und Ausfallstraßen in der nördlichen Region. In einem anderen Antrag werde vorgeschlagen, an dieser Stelle einen Mobilitätshub einzurichten. Damit könnten Angebote für Pendler, Mikromobilität und Fernbusse gemacht werden. Schließlich sollte die S 75 weiter in Richtung Nordwesten verlängert werden. Er verweise auf den Blankenburger Süden und die drei Baugebiete in Karow mit jeweils mehreren Tausend Wohnungen. Buchholz, ein Gebiet, das stark wachsen solle, verfüge über keinen S-Bahnanschluss. Deshalb schlage seine Fraktion die Einfädelung zur S 8 und die Errichtung der Bahnhöfe Sellheimbrücke, Bucher Straße und Arkenberge vor, um dort attraktive Angebote zu machen. Dies führte insgesamt zu einer hohen Attraktivitätssteigerung für den SPNV.

**Alexander Kaas Elias** (GRÜNE) betont, die Wiederanbindung der S 75 an die Stadtbahn sei auch für die Koalition ein Ziel, das aber nicht kurzfristig umgesetzt werden könne. Dafür brauche man das Gleichrichterwerk, das nach voraussichtlicher Planung erst 2027 fertig werde. Er bitte die Staatssekretärin zu berichten, wie der Stand bei der DB AG sei. Die „sofortige Schaffung eines Bahnhofs“ sei planungsrechtlich nicht ohne Weiteres möglich; diesem Punkt könne die Koalition nicht zustimmen. Der Anschluss an das Karower Kreuz sei seines Erachtens grundsätzlich Bestandteil der Planung. Der Koalitionsvertrag sehe bereits vor, in Richtung Sellheimbrücke und darüber hinaus zu planen und die Planfeststellung anzustoßen.

**Gunnar Lindemann** (AfD) erklärt, dass seine Fraktion dem Antrag zustimmen werde. Bereits in der letzten Wahlperiode habe man über die Verlängerung der S 75 in beide Richtungen gesprochen, die sinnvoll sei, denn für mehr Fahrgäste brauche man auch mehr Kapazitäten, insbesondere auf der Stadtbahn. Der Ausbau über Karow gehe auf alte DDR-Planungen zurück; für die Strecken und Bahnhöfe seien Flächen freigehalten worden.

**Felix Reifschneider** (FDP) verweist auf Hürden für eine zügige Realisierung. Es sei nicht sinnvoll, Anträge zu einzelnen S-Bahnstrecken zu machen, damit man sie vor Ort „verkaufen“ könne. Notwendig sei eine systemische Betrachtung, nicht Einzelfallplanungen. Nach Abwägung der Gründe, die dafür und dagegen sprächen, werde seine Fraktion den Antrag ablehnen.

**Johannes Kraft** (CDU) hält entgegen, es funktioniere nicht so gut, komplexe Netze in einen Antrag zu bekommen, wie sich gerade beim FDP-Antrag gezeigt habe. Gleichwohl denke seine Fraktion in Netzen und Systemen; dies zeige sich bspw. bei dem genannten Mobilitätshub. „Sofortige Schaffung“ meine hohe Priorität und könnte durch „zügige Errichtung“ ersetzt werden, denn es sei klar, dass ein Bahnhof nicht einfach nach § 34 gebaut werden könne.



**Oliver Friederici** (CDU) knüpft an, wenn die Koalitionsfraktionen dem Antrag mit geänderter Formulierung zustimmen wollten, müssten sie dies signalisieren. Er vermute, dass die Koalition für die S 75 sei, diese aber in den Haushaltsberatungen und der aktiven Politik vergessen habe und nun nach einem Vorwand suche, den Antrag abzulehnen. Wenn die Menschen vom Auto auf den ÖPNV umsteigen sollten, müsse die Koalition bessere Angebote machen, z. B. mehr Fahrzeuge, bessere Linien und Anschlüsse. Dafür fehle der Koalition ein großes Konzept. Wenn sie bei der S 75 nicht mitmachen wolle, bleibe dies so stehen.

**Stephan Machulik** (SPD) erwidert, dass die Koalition eine abgestimmte Vision für das Land Berlin im Koalitionsvertrag dargestellt habe, bevor die CDU ihren Antrag eingebracht habe. Der Koalitionsvertrag enthalte eine klare Aussage zur S 75. Die CDU habe Schlagworte zusammengewürfelt und wolle diese als Konzept verkaufen, obwohl viele Fragen offenblieben. Dies zeige sich auch daran, dass sie die absurde Formulierung „sofortige Schaffung“ nun abmildern wolle. Die Koalitionsfraktionen hätten sich intensiv mit der S 75 befasst, hielten am Koalitionsvertrag fest, da dies der bessere Weg sei, und würden den CDU-Antrag ablehnen.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) macht geltend, dass der Umstieg von der S 75 zur Stadtbahn auf mehreren Stationen bahnsteiggleich und damit barrierefrei möglich sei. Für die Einbindung in die Stadtbahn wären Fahrzeuge und eine energieseitige Ertüchtigung notwendig, u. a. müsste das Gleichstromunterwerk am Nöldnerplatz neu gebaut werden. Lt. Rücksprache mit der DB Energie ergebe sich die zeitliche Verzögerung dadurch, dass es im Rahmen einer Kernnetzstudie erforderlich sei, dieses Gleichstromunterwerk 500 m zu versetzen und somit neu zu planen. SenUMVK verfolge das Thema weiter, denn Anliegen sei, eine bessere Verbindung zu erreichen. Zur Verlängerung verweise sie auf die S-Bahnertüchtigungen im Rahmen von i2030, wo vier neue Bahnhöfe vorgesehen seien: Malchow-Nord, Sellheimbrücke, Karower Kreuz und Bucher Straße. SenUMVK arbeite an der Finanzierungsvereinbarung. Die vorhin besprochenen Phasen der Planung müssten auch hier vollzogen werden, bis hin zu der Frage, wie hoch das Fahrgastpotenzial bei einem Bahnhof Malchow/Margaretenhöhe wäre. SenUMVK schätze dieses als nicht so hoch ein. Das Thema sei in ein groß gedachtes Verkehrskonzept zur Erschließung Berlins und des Berliner Umlandes eingebettet, das so zügig wie möglich viele Menschen erreichen solle.

Der **Ausschuss** beschließt, die Ablehnung des Antrags Drucksache 19/0162 zu empfehlen.

#### Punkt 6 der Tagesordnung

##### **Verschiedenes**

**Felix Reifschneider** (FDP) bittet, den Ausschussmitgliedern Präsentationen künftig rechtzeitig vorher zur Verfügung zu stellen.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) sagt dies zu.

Zum weiteren Geschäftlichen siehe Beschlussprotokoll.