

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität

17. Sitzung
7. Dezember 2022

Beginn: 09.03 Uhr
Schluss: 12.26 Uhr
Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Oliver Friederici (CDU) fragt, aus welchen Gründen das Berliner 29-Euro-Ticket nur für einen Vertragsabschluss bis zum 20. November 2022 und nur online als Abonnement verfügbar gewesen sei und nicht – wie alle anderen Tickets – an den Verkaufsautomaten, in den Kundenzentren und auf anderen Verkaufswegen?

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) antwortet, aus Gründen des Beihilferechts und der Rettungsschirmsystematik habe das BMDV darauf bestanden, dass das sog. 29-Euro-Ticket nur als Abo angeboten werden könne; alle Abos für Berlin AB würden auf 29 Euro abgesenkt. Abos könnten bis zum zehnten Kalendertag des Vormonats beantragt werden, online bis zum 20. Als zusätzliches Entgegenkommen könnten Abos in den Kundenzentren der BVG bis zum letzten Tag des Vormonats und bei der S-Bahn auch noch im laufenden Monat rückwirkend beantragt werden. Die Vertriebsmitarbeiter/-innen der Verkehrsunternehmen hätten mit der kurzfristigen Umsetzung des 29-Euro-Abos viel Zusatzarbeit gehabt, da die Nachfrage groß gewesen sei. Dafür gebühre ihnen Dank; man habe sie nicht zwingen wollen, noch mehr Angebote zu machen. Abos würden nicht über alle Kanäle vertrieben, sondern seien seit längerer Zeit in Kundenzentren oder online erwerbbar.

Christian Zander (CDU) spricht an, dass das bundesweite Ticket erst im April komme und das 29-Euro-Abo bis dahin verlängert werde. Treffe zu, dass Letzteres für diesen Zeitraum nun nicht mehr beantragt werden könne?

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) verneint dies. Wenn der VBB der Verlängerung in der Aufsichtsratssitzung am 15. Dezember zustimme, werde diese Abomöglichkeit mit den gleichen Voraussetzungen für Neukunden fortgeführt. Die Verkehrsunternehmen würden ihre Kunden dann auch entsprechend informieren. Es gebe zudem ein Sonderkündigungsrecht, damit Kunden nach Auslaufen des rabattierten Abos nicht in einen teureren Tarif zurückfielen, wenn sie diesen nicht wollten. Eine Sonderkündigung werde nicht erforderlich sein, wenn das 29-Euro-Abo im Januar, Februar und März fortgeführt werde.

Felix Reifschneider (FDP) erkundigt sich nach dem Stand der Vorbereitung, Ausschreibung und Vergabe der Nutzen-Kosten-Untersuchungen für die U 2 nach Pankow-Kirche, der U 3 zum Mexikoplatz, der U 7 zum Flughafen BER, der U 7 bis Heerstraße-Nord und der U 8 ins Märkische Viertel.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) führt aus, nach dem Koalitionsvertrag und den Richtlinien der Regierungspolitik sollten für die genannten Linien Nutzen-Kosten-Untersuchungen beauftragt und bei positiven Ergebnissen Planungen vorangetrieben werden. Für alle Projekte sollten Fördermittel des Bundes beantragt werden; Voraussetzung dafür seien NKU mit positiven Ergebnissen. Im Weiteren sei dann zu priorisieren; mit der U 3 zum Mexikoplatz und der U 7 zum BER solle begonnen werden. Zur U 3 sei eine Projektgruppe aus der BVG-Tochtergesellschaft und Planern ihres Hauses gebildet worden, die intensiv an der Arbeit sei und bereits gute Lösungen für den Übergang zwischen S- und U-Bahn am denkmalgeschützten Mexikoplatz entwickelt habe. Um schneller zu sein, sollten die NKU und die weiteren Planungsleistungen parallel erfolgen. Die Planungsleistungen seien bereits ausgeschrieben worden, die NKU solle zu Beginn des Jahres ausgeschrieben werden. Für beides könne man hoffentlich im Februar/März den Zuschlag erteilen. Lt. BVG befinde man sich nach wie vor im Zeitplan. Sie erwarte den Baubeginn bei der U 3 noch in dieser Wahlperiode.

Der Hauptteil der Verlängerung der U 7 zum BER verlaufe in Brandenburg. Zuständig sei der Landkreis. Da es in Brandenburg keine U-Bahnen und wenig Expertise für den U-Bahn-Bau gebe, habe SenUMVK angeboten, die Federführung für die NKU zu übernehmen. Es sei eine Leistungsbeschreibung gemeinschaftlich erarbeitet worden, die sich in der Finalisierung befinde. Um richtig voranzukommen, wäre ein Signal der brandenburgischen Landesregierung wichtig, dass sie darin ein Projekt mit landesweiter Bedeutung sehe und dieses nicht allein dem Landkreis überlasse. Ein solches Signal fehle bis jetzt noch. Deshalb habe der Landkreis in den letzten Jahren immer wieder gebremst.

Die Projekte hingen auch an Planungsstellen. Die erste neue Planungsstelle in ihrem Haus habe im Sommer nach dem Ende der vorläufigen Haushaltswirtschaft besetzt werden können und sei mit der U3 befasst. Die zweite Planungsstelle komme mit Beginn des neuen Jahres. Beide Stellen seien ausschließlich für den U-Bahn-Bau vorgesehen.

Felix Reifschneider (FDP) konstatiert, dass im vergangenen Jahr nicht viel passiert sei, nachdem die Machbarkeitsuntersuchungen 2021 vorgelegen hätten. Warum seien parallel zur U 3 nicht bereits NKU für eine oder zwei weitere U-Bahn-Linien vorangetrieben worden? Bei

der U 3 handele es sich eher um ein kleines Verfahren, während die anderen NKU wahrscheinlich länger dauerten. Weshalb werde kein paralleles, sondern ein konsekutives Verfahren gewählt? Für welche Jahre seien die NKU für die anderen U-Bahn-Linien geplant?

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) macht geltend, dass innerhalb des Projekts parallel geplant werde, nachdem bisher konsekutiv gearbeitet worden sei. Die Verlängerung der U 7 solle das nächste Projekt sein. Um U-Bahnen planen zu können, brauche man auch Planer/-innen. Durch die vorläufige Haushaltswirtschaft habe man bei der Besetzung der Stellen und vielen anderen Dingen ein halbes Jahr verloren. Ein Planer sei wieder abgesprungen, weil die Stellen nicht vor Juli hätten besetzt werden können. Wenn man bei der Verlängerung der U 7 zum BER im Hinblick auf Probleme in Brandenburg nicht weiterkomme, könne man sich eine der anderen Strecken vornehmen. Gleiches gelte, wenn die Planer/-innen für die U 3 nicht mehr gebraucht würden.

Antje Kapek (GRÜNE) bittet um Stellungnahme, wie der Senat die Ergebnisse der VMK vom 29. November 2022, insbesondere in Bezug auf Regionalisierungsmittel, ÖPNV-Offensive, 49-Euro-Ticket, Straßenverkehrsordnung und Straßenverkehrsgesetz, bewerte.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) legt dar, die letzte Sonder-VMK sei von den offenen Fragen zum 49-Euro-Abo geprägt gewesen. Es gebe Prognosen des VDV, dass die Kosten über den vereinbarten 3 Mrd. Euro lägen. Viele Länder erwarteten eine Zusage des Bundes, dass die Mehrkosten ebenfalls hälftig geteilt würden. Für sie sei dies eine Selbstverständlichkeit. Das 49-Euro-Abo solle am 1. April starten. Auch danach könnten sich noch Fragen ergeben. Deshalb plädiere sie dafür, mit dem Ticket zu starten und zu schauen, ob es neue Kunden und zusätzliche Einnahmen bringe, die noch nicht berücksichtigt seien. Der Bundesverkehrsminister werde erst im Januar einen Gesetzentwurf auf den Weg bringen, der dann auch die Mittel für das 49-Euro-Abo bringen werde.

Sie begrüße, dass das Regionalisierungsgesetz des Bundes, das 1 Mrd. Euro weitere Ausbau-mittel und eine Anpassung der Dynamisierungsrate von 1,8 auf 3 Prozent vorsehe, am 21. Dezember in Kraft treten werde. Inwieweit ein weiterer Ausbau möglich sein werde, zeichne sich noch nicht ab, denn viele Bundesländer würden einen Teil der Mittel erst einmal für gestiegene Kosten für Energie etc. verwenden müssen. Die Energiepreisbremse des Bundes werde sich auch kostendämpfend auf die Verkehrsunternehmen auswirken. Der VBB gehe von 32 Mio. Euro aus. Im Nachtragshaushalt seien weitere Mittel zur Entlastung der Verkehrsunternehmen vorgesehen.

Zur Änderung des Straßenverkehrsrechts gebe es viele Initiativen seitens der Bundesländer und der Zivilgesellschaft, mit denen die Mobilitätswende und die Verkehrssicherheit voran-gebracht werden sollten. Die Landesverkehrsminister/-innen hätten sich auf niedrigschwellige Änderungen verständigt, z. B. erleichterte Einrichtung von Tempo 30, digitale Parkraumbe-wirtschaftung, und erwarteten, dass die StVO künftig auch auf den Klima- und Umwelt-schutz, die Gesundheit und städtebauliche Entwicklung ziele. Dies würde viele Maßnahmen zur Verkehrssicherheit erleichtern. Der Bundesverkehrsminister strebe nunmehr eine umfas-sende Reform an, obwohl zunächst verabredet worden sei, niedrigschwellige Änderungen vorzuziehen und umfassendere Dinge in einem zweiten Schritt umzusetzen. Dies könnte dazu führen, dass auf Jahre hinaus gar nichts umgesetzt werde. Die Landesverkehrsminister/-innen wollten Dinge, die schnell umgesetzt werden könnten, weiterhin vorziehen.

Antje Kapek (GRÜNE) stellt die Nachfrage, welche Auswirkungen die Einführung des 49-Euro-Tickets auf das Semesterticket in Berlin haben werde.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) führt aus, über ein attraktives Angebot für das WS 2023/24ff. werde man auf der Grundlage des 49-Euro-Abos neu verhandeln müssen, weil dieses ein neues Tarifsysteem erzwingt. Es seien bereits Gespräche mit dem VBB und Studierenden geführt worden. Sie wolle das solidarische Semesterticket auf einer neuen Grundlage erhalten. Es bleibe bei der Regelung für das WS 2022/23. Für das SS 2023 brauche man noch eine Zwischenlösung. Gestern habe ein Gespräch mit den Asten stattgefunden; die Lösung könne sein, dass den Studierenden ein Zuschuss aus Mitteln des Nachtragshaushalts gezahlt werde, um diese zu entlasten. Dazu wären Verhandlungen im VBB nicht erforderlich. Die Studierenden könnten sich vorstellen, einer solchen Lösung zuzustimmen. Sie werde mit diesem Vorschlag auf die Koalitionspartner und dann ggf. auf den Hauptausschuss zugehen.

Harald Laatsch (AfD) fragt, wie sich der Senat die Umsetzung der ab 1. Januar 2023 vorgesehenen Regelung vorstelle, dass Fahrräder, Lastenfahrräder und Roller auf Parkplätzen in Parkraumbewirtschaftungszonen kostenlos abgestellt werden könnten, um Pkw-Nutzern den ohnehin knappen, für sie gebührenpflichtigen, Parkraum streitig zu machen.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) hebt hervor, dass im Rahmen der Änderung der Parkgebührenverordnung lediglich auf die geltende Rechtslage nach § 12 StVO hingewiesen worden sei, dem zufolge Parkplätze dem Abstellen von Fahrzeugen dienen. Auch Elektrokleinstfahrzeuge, Motorräder, Lastenräder und Fahrräder seien Fahrzeuge in diesem Sinne. Man habe diese von einer Parkscheinpflicht in Parkraumbewirtschaftungszonen befreit, damit sie nicht mehr auf Gehwegen abgestellt würden. Sie wolle, dass die Gehwege für den Fußverkehr, insbesondere Menschen mit Rollator, Kinderwagen und Seheinschränkungen, frei würden, und rechne nicht damit, dass Fahrräder massenhaft auf Parkplätzen abgestellt würden, denn sie könnten dort nicht angeschlossen werden. SenUMVK habe in den letzten Jahren 260 000 Fahrradstellplätze eingerichtet, viele weitere seien durch die Bezirke entstanden. Am Rathaus Schöneberg sei erstmals auch eine Containerbox aufgestellt worden, in der Fahrräder diebstahl- und witterungssicher abgestellt werden könnten. Wer Fahrzeuge am Fahrbahnrand oder auf einem Parkplatz abstellen wolle, müsse dies platzsparend am Rand tun. Sie gehe nicht davon aus, dass eine große Veränderung eintreten werde, erwarte aber, dass Motorräder und Lastenräder nicht mehr auf Gehwegen abgestellt würden.

Harald Laatsch (AfD) äußert, dem Senat müsse klar sein, nachdem sich Menschen sogar auf Straßen festklebten, um den Autoverkehr zu behindern, dass nun gezielt in dieser Richtung agiert werde, auch mit der bösen Absicht, Autoparkplätze zu blockieren. Nicht von ungefähr habe SenUMVK § 17 in der öffentlichen Erklärung vergessen, dem zufolge Fahrräder, Lastenfahrräder und Roller nachts dort nicht stehen dürften. SenUMVK setze auf besondere Klimaziele und die Reduzierung von CO₂-Erzeugung, es sei aber klar, dass, wenn Autoparkplätze durch Fahrräder besetzt würden, Parksuchverkehr entstehe, der angesichts steigender Kfz-Zulassungszahlen zunehmen werde. Wie wolle SenUMVK dem begegnen?

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) hält entgegen, dass Fahrräder nach § 17 nachts nicht unbeleuchtet am Fahrbahnrand stehen gelassen werden dürften. Nach ihrer Vermutung würden Fahrräder nicht massenhaft auf Parkplätzen abgestellt werden, weil die meisten Menschen ihre Fahrräder anschließen wollten. Eine bessere Verfolgung von Fahrraddiebst-

stählen durch die Ordnungsbehörden wäre wünschenswert, denn die meisten Verfahren würden derzeit sehr schnell eingestellt. Umso wichtiger sei es, dass Fahrräder angeschlossen werden könnten. SenUMVK arbeite auch daran, dass Scooter künftig nur noch auf dafür vorgesehenen Abstellflächen abgestellt werden dürften. Nach der StVO könnten Scooter auch auf Gehwegen stehen, sie könne aber den Anbietern die Sondernutzungserlaubnis nur unter der Bedingung erteilen, dass sie mit technischen Mitteln dafür sorgten, dass Scooter nur noch auf markierten Abstellflächen abgestellt würden. Erste Abstellflächen gebe es am Hardenbergplatz und Leipziger Platz, weitere würden sehr schnell folgen, mit Schwerpunkt im Bezirk Mitte, denn es gebe zu viele Scooter in der Innenstadt und zu wenige in den Stadtrandlagen.

Stephan Machulik (SPD) erkundigt sich nach dem aktuellen Sachstand des Austausches des Senats mit der Gemeinde Dallgow-Döberitz über die Fortführung des Brunsbütteler Damms in Spandau zur L 20 in Brandenburg.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) schildert, die Fortführung werde länderübergreifend gewünscht und würde die Heerstraße und viele andere Straßen entlasten. Das Land Berlin habe seine Hausaufgaben erledigt und die Straße bis zur Landesgrenze verlängert. Sie müsste auf brandenburgischem Gebiet über den ehemaligen Flugplatz Staaken fortgeführt werden, wo sich ein Solarpark befinde. Eine Trasse werde dafür freigehalten, die der Landesbetrieb Straßenwesen in Potsdam jedoch nicht für geeignet halte; dieser befürworte eine komplexere Trassenführung mit zusätzlichen LSA. Der Bezirk könnte auf die Gemeinde zugehen. Sie sage zu, sich mit dem MIL in Verbindung zu setzen, damit eine Lösung gefunden werde.

Stephan Machulik (SPD) bemerkt, die Trassenführung beschäftige Spandau und das Havelland seit über 20 Jahren. Überraschend sei, dass diese in Zweifel gezogen werde. Die Gemeinde habe signalisiert, dass sie sich die Erweiterung der Straße vorstellen könne; alle anderen hätten das Vorhaben angesichts des Zeitablaufs schon aufgegeben. Habe die Senatorin hierzu neue Erkenntnisse bzw. positive Signale der Gemeinde vernommen? Er glaube nicht, dass der Bezirk oder das Land Berlin in der Bringschuld seien. Berlin sei sogar bereit gewesen, die Straße auf brandenburgischem Gelände zu finanzieren, was abgelehnt worden sei.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) verneint die Frage. Es sei vielleicht sinnvoll, zusammen mit der Gemeinde auf den Landesbetrieb Straßenwesen zu zugehen, denn dort bestehe nach ihrer Kenntnis die Blockade im Hinblick auf die freigehaltene Trasse.

Katalin Gennburg (LINKE) fragt, wie sich der Senat zu den Ankündigungen aus dem BMDV zur planungsrechtlichen Beschleunigung des Neu- und Ausbaus von Fernstraßen, u. a. auch der A 100 in Berlin, vor dem Hintergrund positioniere, dass sich die Berliner Landesregierung gegen den Weiterbau der A 100 ausspreche.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) berichtet, es handele sich um einen Vorschlag des Bundesverkehrsministers, dass Bundesfernstraßen in Zukunft immer einem überragenden öffentlichen Interesse dienen, im Interesse der öffentlichen Sicherheit lägen und deswegen planungsbeschleunigt werden sollten. Die Kriterien für den beschleunigten Ausbau von LNG-Terminals und den Ausbau erneuerbarer Energien im Zuge des Ukrainekrieges, der Energiekrise und der Versorgungssicherheit der Bevölkerung sollten darauf übertragen werden. Ihr erschließe sich nicht, inwieweit dies auf andere Planungsprozesse, insbesondere den Bau von Bundesfernstraßen, gleichermaßen übertragen werden könne, denn für ein übertra-

gendes öffentliches Interesse müsse es spezifische Begründungen geben. Zum Weiterbau der A 100 seien die Meinungen geteilt, Einigkeit dürfte aber darin bestehen, dass der Weiterbau der A 100 kein öffentliches Sicherheitsinteresse der Bundesrepublik Deutschland sein könne.

Katalin Gennburg (LINKE) schließt sich dem an. Nach ihrer Einschätzung sollte diese „Schnapsidee“ schnell begraben werden. Stimme die Senatorin zu, dass die Beschleunigung des Ausbaus von Fernstraßen kein Beitrag zur Verkehrswende sei und der Weiterbau der A 100 Schneisen der Umwelt- und Kiezzerstörung durch Berlin schlüge? Wie werde der Senat Einfluss auf den Bundesverkehrsminister nehmen, um ihn davon zu überzeugen?

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) erklärt, notwendig sei, auch lt. Aussage des Bundesverkehrsministers, eine klare Positionierung des Landes Berlin, dass man den Weiterbau der A 100 nicht wolle und sich für einen qualifizierten Abschluss des 16. Bauabschnitts am Treptower Park einsetze. Ein solcher qualifizierter Abschluss sei auch verabredet. Mit der Bundesautobahngesellschaft sei inzwischen konsentiert, dass sie dafür rechtzeitig im kommenden Jahr ein Verkehrskonzept vorlegen werde. Bislang hätten sich einzelne Parteien zum Weiterbau der A 100 positioniert; sobald sich die Koalition bzw. der Senat eindeutig positioniere, sei dies ein Signal, das im Bund gehört werde und bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans Berücksichtigung finden könne.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0006](#)
Aktueller Stand der i2030-Projekte Mobil
(auf Antrag der Fraktion der CDU)

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0025](#)
i2030: Stand der anstehenden Trassen- und Systementscheidungen Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 01.06.2022

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) legt dar, der viergleisige Ausbau des Korridors Spandau–Nauen und der Umbau des Knotenpunktes Spandau werde in den Bedarfsplan des Bundes aufgenommen, weil dieser Ausbau notwendig sei, um den Deutschlandtakt auf der Strecke in Richtung Hamburg zu erreichen. Dementsprechend würden die Kosten komplett vom Bund übernommen. – Die Systementscheidung zur Potsdamer Stammbahn sei vor einigen Monaten getroffen worden; es werde eine Regionalbahnlösung geben, die sie für richtig halte. Es handele sich um eine der letzten freien Trassen mit überregionaler Bedeutung. Wenn auch der Südring elektrifiziert und der Tunnel digitalisiert werde, werde der Bahnknoten Berlin entlastet und resilienter gemacht, was für den Deutschlandtakt ebenfalls wichtig sei, denn der Bahnknoten Berlin befinde sich an vielen Stellen an der Kapazitätsgrenze. Der Finanzierungsvertrag werde voraussichtlich noch in diesem Jahr geschlossen.

Das Netz Elbe-Spree gehe am Sonntag mit dem Fahrplanwechsel an den Start; auf diesem Netz steige die Kapazität durch mehr Sitzplätze, dichtere Takte und mehr Wagen um 30 Prozent, was v. a. Pendlerinnen/Pendlern zugutekomme und hoffentlich zu weniger Parksuchverkehr und Parkplatzproblemen in Berlin führen werde. Die Anschlüsse kämen auch den Berlinerinnen/Berlinern zugute.

Hartmut Reupke (SenUMVK) erinnert daran, dass neuere Stände bereits in der gemeinsamen Sitzung der Ausschüsse in Potsdam verkündet worden seien. Dass der Bund beim Korridor West in die Verantwortung gehe, werde sich auch auf die Überlegungen und Planungen Berlins auswirken. Für den S-Bahn-Ausbau in Richtung Finkenkrug und Falkenhagener Chaussee lägen erste NKU vor. Es sei deutlich geworden, dass der Ausbau in Richtung Finkenkrug nicht wirtschaftlich sei. Deshalb würden der Ast in Richtung Falkenhagener Feld höher priorisiert und die Planungen vorangetrieben, um eine bessere Anbindung an das S-Bahn-Netz zu erreichen. – Es sei gelungen, nicht nur das Thema Stammbahn auf die Tagesordnung zu setzen, sondern auch die Elektrifizierung des Innenrings für den Güter- und Personenverkehr vorzusehen, womit eine deutliche Entlastung des Knotens Berlin erreicht werde.

Es sei nicht möglich, Regionalverkehr und S-Bahn gemeinsam von Hennigsdorf über Tegel in die Stadt zu führen. Deswegen konzentriere man sich auf den Ausbau der S-Bahn, einen Zehnminutentakt auf den Abschnitt von Gesundbrunnen bis Hennigsdorf und die Verlängerung nach Velten. Für die Einbindung des Regionalverkehrs würden gerade neue Überlegungen angestellt, damit die Attraktivität des Prignitzexpresses bestehen bleibe. Eine Reihe von Detailmaßnahmen auf dem Abschnitt in Brandenburg könne vorgezogen werden. – Die Planungen für die Heidekrautbahn seien sehr weit. Im Moment befasse man sich mit den Einwendungen und wolle das Planfeststellungsverfahren zügig beginnen.

Die Grundlagen für die RE1-Verstärkung und die Verlängerung der Züge seien zum Teil schon umgesetzt worden, insbesondere die Verlängerung von Bahnhöfen in Brandenburg. Weitere Arbeiten seien notwendig. – Bei der Siemensbahn laufe derzeit alles planmäßig. Die Wiedereröffnung 2029 sei im Moment nicht gefährdet. – Im Berliner S-Bahn-Netz sollten Bahnsteigkanten verbessert und neue Weichenanlagen hergestellt werden, damit der Zehnminutentakt an mehr Stellen angeboten werden könne. Dabei handele es sich um ein Mammutprogramm. Aktuell gehe es um 23 Maßnahmen. Im nächsten Jahr werde über eine dritte Tranche mit weiteren Maßnahmen verhandelt.

Die Verlängerung der S-Bahn nach Rangsdorf bringe eher keine positiven Kosten-Nutzen-Ergebnisse. Brandenburg müsse überlegen, wie damit umzugehen sei. Am S-Bahnhof Königs Wusterhausen werde im nächsten Jahr ein neues Kehrgleis in Betrieb genommen. Der Bund werde sich am Ausbau der Strecke Lübbenau–Cottbus intensiv beteiligen. – In den nächsten Jahren werde man bei i2030 in Planfeststellungsverfahren und Umsetzungsschritte gehen.

Oliver Friederici (CDU) hält fest, dass zum Ausbau des Bahnverkehrs weitgehend Konsens bestehe, auch wenn manches nicht schnell genug gehe und die Zusammenarbeit noch verbessert werden könne. Die Kfz-Zulassungszahlen stiegen in Berlin und Brandenburg weiter an, sodass die Verkehrswende offensichtlich nicht so erfolgreich sei. Schade sei, dass die S 2 nicht nach Rangsdorf verlängert und die S 21 vom Hauptbahnhof bis Südkreuz, mindestens bis zum Potsdamer Platz, nicht weitergeplant werde; nicht befriedigend sei, dass das Projekt erst 2037 abgeschlossen werden solle, zumal diese S-Bahn in Tunnelbauweise nicht zu Stö-

rungen des oberirdischen Verkehrs führen würde. Schade sei ebenfalls, dass es keine konkrete Planung für einen Bahnhof am Kamenzer Damm und keinen Regionalbahnhof an der Buckower Chaussee geben werde. Er begrüße, dass das Planungsverfahren für die Siemensbahn gut laufe – er hoffe auf die Inbetriebnahme 2029 – und die Trasse in Spandau viergleisig ausgebaut werde. Sinnvoll sei der zweigleisige Ausbau aller S-Bahn-Strecken. Richtig sei, die Potsdamer Stammbahn als Regionalbahntrasse zu planen, denn die Menschen wollten schnell von Potsdam nach Berlin. Aufgabe sei, die Verkehrsströme in der Region zu bewältigen.

Kristian Ronneburg (LINKE) merkt an, dass die Anhörung in Potsdam noch ausgewertet und eine Stellungnahme an die parlamentarische Konferenz gehen werde. i2030 sollte ein lernendes Programm sein. Man brauche noch eine Lösung für den Ausbau der Ostbahn; beim Bund habe sich bis heute wenig bewegt, sodass sich die Frage stelle, inwieweit die Länder dieses Projekt im Rahmen von i2030 verfolgen könnten. Die NKU für den S-Bahn-Ausbau Spandau–Finkenkrug sei negativ ausgefallen, somit blieben in diesem Korridor nur die S-Bahn Spandau–Falkenhagener Feld und der Ausbau der Fernbahngleise Spandau–Nauen. Die Regionalbahn müsste die Aufgaben der S-Bahn übernehmen, wenn es nicht beim Busstau bleiben solle. Er bitte um nähere Erläuterungen zu NKU. Welche Daten seien in die Verkehrsprognose eingegangen und zur Infrastruktur verwendet worden? Wie seien diese Daten zum parallelen Regionalverkehr abgegrenzt worden? Seien die hohen Kosten einer unterirdischen Verlängerung in die NKU eingegangen? Aus welchen Kosten-Nutzen-Bestandteilen setze sich das Ergebnis zusammen? Nachdem der Knoten bei der Stammbahn durchschlagen worden sei, sollten die nächsten Planungsphasen schnell eingeleitet und vorangetrieben werden. Die Streckenverzweigungen in Zehlendorf und Kohlhasenbrück sollten von vornherein so ausgestaltet werden, dass der Streckenast Zehlendorf–Wannsee–Griebnitzsee in einer späteren Baustufe ohne weiteren Umbau nachgerüstet werden könne. Die Einbeziehung des südöstlichen Innenrings sollte nicht zu Verzögerungen bei Planung und Bau der Stammbahn führen. Würden auch Teilinbetriebnahmen der Stammbahn vorbereitet?

Mathias Schulz (SPD) erkundigt sich nach der Perspektive beim Finanzierungsvertrag zur Potsdamer Stammbahn. Auf welchen zeitlichen Horizont laufe dieser hinaus? Gebe es eine feste Verknüpfung mit dem inneren Südring? Um Verzögerungen bei der Stammbahn zu vermeiden, sollte man nicht von einer zwingenden Verknüpfung ausgehen. Sinnvoll wäre lt. Bündnis Schiene die Elektrifizierung des Südrings von Westkreuz bis Ostkreuz, damit dieser bei einer Sanierung der Stadtbahn auch als Umleitungsstrecke fungieren könne. Mit dem Schienenverkehrsausbau zwischen Berlin und Brandenburg könne man große Mengen bei der Personenbeförderung realisieren. Die Kfz-Zulassungszahlen seien nur eine Teilwahrnehmung, am Ende sei entscheidend, welche Wege mit welchen Verkehrsmitteln zurückgelegt würden; das Auto habe nicht den größten Anteil, Relevanz hätten der ÖPNV und der Fußverkehr. Deshalb müsse man sich neben dem Radverkehr um diese stark kümmern.

Felix Reifschneider (FDP) plädiert dafür, das Tempo bei i2030 in den nächsten Jahren deutlich zu steigern. Wie sei es um die dritte Tranche der Sammelvereinbarung bestellt? Sei die Finanzierung des Maßnahmenpakets gesichert? Würden absehbare Kostensteigerungen berücksichtigt? Welche Maßnahmen seien geplant, um Probleme mit dem Fachkräftemangel und bei Lieferungen seitens der Zulieferer einzudämmen? Werde Lagerhaltung angestrebt?

Harald Laatsch (AfD) konstatiert, dass i2030 seit 2017 laufe und man sich im Durchschnitt in Planungsstufe 2 von neun HOAI-Planungsstufen befinde; gebaut werde erst in Stufe 8. In-

sofern sei man in fünf Jahren nicht weit vorangekommen. i2030 bedeute, dass bis 2030 nur geplant, aber nicht fertiggestellt werde. Wann sollten die Projekte fertig sein? Der zweite S- bzw. Regionalbahnring würde mit dem Lückenschluss zwischen Springpfuhl und Grünauer Kreuz geschlossen werden, was zu einer erheblichen Verkehrsentlastung im Zentrum führte. Wann werde dieser Lückenschluss in i2030 aufgenommen?

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) erklärt, bei der S 2 komme man an negativen Untersuchungsergebnissen nicht vorbei, auch wenn dies für die Region bedauerlich sei. In Berlin könnten dennoch genügend andere Projekte realisiert werden. Die S 21 laufe bei der DB. Verzögerungen hingen u. a. mit einem maroden Brückenübergang am Hauptbahnhof zusammen. Die S 21 sei eine wichtige Verbindung, der zweite Bauabschnitt befinde sich allerdings in einem hochverdichteten Stadtraum, der auch unter der Erde hochkomplex sei. Zu Details des Finanzierungsvertrags zur Stammbahn wolle sie sich nicht äußern, da noch verhandelt werde. Es gebe das Signal, dass man dies noch in diesem Jahr hinbekomme. Es werde nicht alles von der Elektrifizierung des Südrings abhängen, man brauche diese aber, wenn man den Bahnknoten Berlin weniger krisenanfällig machen wolle. Mit einem digitalisierten Betrieb sollten mehr Züge durch den Nord-Süd-Tunnel fahren. Der Bundesverkehrsminister habe sich die Digitalisierung und Elektrifizierung der Bahn auf die Fahnen geschrieben; sie wolle, dass die Gelder nicht nur in den Süden und Südwesten der Bundesrepublik gingen.

Die Nahverkehrstangente wäre ein wichtiger Teil eines Außenrings. Sie wolle die Nahverkehrstangente realisieren und achte darauf, dass die Planungen zur TVO eine parallel geführte Nahverkehrstangente nicht verhinderten. An dieser Stelle brauche man eine Straße und eine Schienenverbindung daneben.

Fachkräftemangel und Lieferketten seien ein großes Problem für alle Infrastrukturmaßnahmen, den Wohnungsbau und die industrielle Produktion in ganz Deutschland, das nicht durch bessere i2030-Planungen gelöst werden könne. Wenn es Probleme auf einem Planungskorridor gebe, werde neu priorisiert und anderes vorgezogen. Man bleibe beweglich, um voranzukommen. Im Hinblick auf Lieferketten brauche man eine Diversifizierung des Außenhandels und andere regionale Kapazitäten, nicht nur Lagerhaltung, um von internationalen Lieferketten unabhängiger zu werden. Dies könne für die Region eine große Chance sein, weil man wichtige Akteure auf diesem Sektor habe. Im Hinblick auf den Fachkräftemangel müsse man attraktive Bedingungen schaffen, Weiterbildung und Umschulung auch während der Arbeit ermöglichen. Es gehe auch um berufliche Bildung an Schulen und Fachkräftezuwanderung.

Hartmut Reupke (SenUMVK) bestätigt, dass sich die Projekte überwiegend in Leistungsphase 2 befänden und es eine Reihe weiterer Leistungsphasen gebe, allerdings bedingten die Leistungsphasen 1 und 2 den größten Aufwand, weil viele unterschiedliche Varianten bewertet und schwierige Diskussionen geführt werden müssten, während die Planer in den weiteren Leistungsphasen mit vorabgestimmten und positiv bewerteten Planungsvorgaben gezielt an die Arbeit gehen könnten. Daher könnten die nächsten Schritte zügiger vollzogen werden. Allerdings stehe alles unter dem Vorbehalt, dass die finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung stünden. Deshalb gebe es im Lenkungsausschuss klare Priorisierungen, und der Bund und die DB seien mit in der Verantwortung. Bei i2030 habe man sich bewusst auf bestimmte Strecken konzentriert und andere Strecken nicht einbezogen, insbesondere wenn es bereits laufende Projekte oder Planungen gegeben habe, z. B. Dresdner Bahn, Ostbahn und die Strecke nach Stettin. Gleichwohl sei es für Berlin, Brandenburg und Sachsen extrem

wichtig, dass man mit der Dresdner Bahn schnell vorankomme. Es sollten Dinge unterlassen werden, die die Umsetzung aufhielten; erst ab einem gewissen Status könne man sich mit weiteren Planungen auseinandersetzen. Im Hinblick auf Kamenzer Damm und Buckower Chaussee habe man die Umsetzung weiterhin im Auge.

Der viergleisige Ausbau sei im Moment nur zwischen Spandau und Nauen Bestandteil, nicht zwischen Spandau und Mitte, sodass man weiterhin Probleme haben werde, den zunehmenden Verkehr in die Berliner Innenstadt zu führen. Es gebe intensive Gespräche mit der DB, um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen und zusätzliche Angebote zu realisieren, denn der Knoten Berlin sei heute schon an der Grenze und müsse auch in der Innenstadt weiter ausgebaut werden. Es sei sinnvoll, die NKU Spandau–Finkenkrug im Nachgang schriftlich vorzustellen. Alle aktuellen Daten seien eingeflossen und unterschiedliche Varianten berechnet worden. Es werde noch einmal betrachtet, ob eine verkürzte Strecke zu besseren Werten führe, denn das Gebiet in Brandenburg sei nur dünn besiedelt. Im Regionalverkehr werde man leistungsstarke Angebote zur Verfügung stellen. Bei der S-Bahn in Richtung Falkenhagener Feld sehe dies anders aus, weil es sich um ein hochverdichtetes Gebiet handele.

Bei der dritten Tranche der S-Bahn-Maßnahmen stehe fest, was bearbeitet werden müsse. In der Priorisierung habe man sich auf die erste und zweite Tranche bei der weiteren vertraglichen Ausgestaltung konzentriert. Die Planungsleistungen und Kapazitäten sollten prioritär auf die wichtigen und einfach umsetzbaren Maßnahmen konzentriert werden. Er gehe davon aus, dass die entsprechenden Vereinbarungen für die dritte Stufe Ende dieses oder Anfang nächsten Jahres abgeschlossen werden könnten, sodass dann Planungssicherheit bestehe. Bei der Finanzierung der Maßnahmen gebe es hohe Transparenz. In diesem und im Hauptausschuss werde regelmäßig berichtet. Durch die Unterstützung der Abgeordneten könnten schon sehr weit gehende Finanzierungszusagen gemacht werden. Vor weiteren Kostensteigerungen im Detail sei man aber nicht gefeit. Zweite Aufzüge an Bahnhöfen erhöhten bspw. den Planungs- und Investitionsaufwand. Insofern werde die Finanzierung, auch in Abstimmung mit Brandenburg, weiter zu diskutieren sein. Zudem sei die Verantwortung des Bundes bei der Finanzierung einzufordern. Die Region Berlin-Brandenburg bekomme gute Angebote bei der Realisierung des Deutschlandtakts und profitiere von der Instandhaltung des Hochleistungskorridors Hamburg–Spandau, die ab 2025 umgesetzt werde.

Felix Reifschneider (FDP) fragt, welche Finanzierungserwartungen an den Bund für welche Jahre realistisch seien. Viele Schienenverkehrsprojekte zwischen Berlin und Brandenburg liefen nicht über i2030, wo eine besondere Methode der Verkehrsplanung angewendet werde. Was nehme SenUMVK aus dem i2030-Prozess mit, damit diese Schienenverkehrsprojekte ebenfalls vorankämen?

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) schildert, das Besondere an i2030 sei, dass von vornherein die relevanten Akteure gemeinsam an den Projekten arbeiteten. Diese Art der Kooperation gebe es nicht überall gleichermaßen, und es gelinge nicht immer, den Bund für alle Projekte zu interessieren. Auf dem Bahngipfel im Frühsommer sei eine Taskforce mit Vertretung des BMDV vereinbart worden. Grundlage sei eine Gesamtplanung für die Region, bevor klar gewesen sei, ob es Geld vom Bund gebe, denn es sei von Vorteil, Projekte in der Schublade zu haben, wenn der Bund Fördermittel verteile. Inzwischen sei man hier weiter als andere Bundesländer; nicht alle investierten proaktiv. Berlin und Brandenburg täten dies in der Hoffnung, dass noch Geld obendrauf komme.

Hartmut Reupke (SenUMVK) ergänzt, die Frage, in welchen Jahren welche Finanzierungserwartungen an den Bund bestünden, könne er nicht beantworten, weil die Finanzierungsthemen komplex seien; teilweise stelle der Bund der DB Mittel für die Instandsetzung und Aufrechterhaltung der Infrastruktur zur Verfügung, teilweise handele es sich um komplett neue Programme, die über die Region Berlin-Brandenburg hinausgingen. Wichtig sei, die Anmeldungen auf den unterschiedlichsten Ebenen zu unterstützen und mit den Planungen ein Stück weit ins Risiko zu gehen, auch wenn unklar sei, ob sie vom Bund akzeptiert würden. Bei den Planungen der BVG verfare man gleichermaßen. Beim Ausbau der Stettiner Bahn habe der Bund im Nachgang erkannt, dass es sich um ein wichtiges Projekt handele.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab.

Punkt 3 der Tagesordnung

- | | |
|---|-------------------------------|
| a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Dauerärger mit Berlins Brücken
(auf Antrag der Fraktion der CDU) | 0003
Mobil |
| b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Marode Brücken in Berlin – Instandhaltungs- und Sanierungsstau
(auf Antrag der AfD-Fraktion) | 0008
Mobil |
| c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
In welchem Zustand sind unsere Brücken?
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) | 0021
Mobil |

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 02.03.2022

Lutz Adam (SenUMVK) [zugeschaltet] legt dar, der Abbau des entstandenen Instandsetzungsrückstaus sei ein mittelfristiger bzw. eher langfristiger Prozess. Seit März sei das eine oder andere initiiert, der Instandsetzungsberg aber noch nicht maßgeblich reduziert worden.

Antje Kapek (GRÜNE) verweist auf unterschiedliche Zuständigkeiten für Brücken. Bundesverkehrsminister Wissing sehe offenbar ein übergeordnetes Eilbedürfnis für den Ausbau von Bundesautobahnen. Könne man hier mit dem Verweis auf ein übergeordnetes Eilinteresse an der Sanierung der Brücken, soweit sie in der Zuständigkeit des Bundes lägen, gegensteuern? Wie sei der Gesprächsfaden, und wie bringe der Bund seine Unterstützung zum Ausdruck?

Oliver Friederici (CDU) vertritt die Ansicht, dass Planen und Bauen in Berlin schwierig seien. Gleichwohl sehe er das Bemühen, den Abbau der entstandenen Bugwelle an sanierungsbedürftigen Brücken konsequent anzugehen. Sei das vorhandene Personal dafür ausreichend? Wie könne man Planer und Überwacher für die Planungs- und Bauprozesse gewinnen? Könnten künftig zusätzliche Stellen geschaffen, Stellen entfristet und die Positionen besser vergütet werden, um in Konkurrenz mit der Privatwirtschaft treten und Beschäftigungssicherheit für entsprechende Fachleute in der Verwaltung erreichen zu können? Verhandele SenUMVK mit

SenFin in dieser Hinsicht? Nach seinem Eindruck mangle es nicht an Geld, es sei vielmehr eine Frage der Planung und Baumsetzung.

Felix Reifschneider (FDP) erinnert daran, dass Volker Wissing bereits im März zu einem Brückengipfel eingeladen habe. Er glaube, dass noch etwas von der Bundesregierung kommen werde, um Planungsprozesse, auch bei den Brücken, zu beschleunigen. Ihm gehe es um die Brücken in der Baulast des Landes. Seit der Anhörung im März sei kein großer Projektfortschritt zu berichten. Brückensperrungen für Lkws seien ein erhebliches Risiko für den Wirtschafts- und Schwerlastverkehr. Sei festgestellt worden, ob sich der Zustand der Brücken verschlechtert habe? In welchem Turnus würden die Brücken erneut evaluiert, und wann sei die nächste Bewertung der Brücken geplant? Wie schnell könnten ggf. Planungskapazitäten für zusätzliche Ersatzbauten hochgefahren werden?

Harald Laatsch (AfD) führt an, dass in Berlin fast 40 Brücken unmittelbar sanierungsbedürftig seien. Es gebe auch andere Herangehensweisen; so setze das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin nicht auf Behelfsbrücken, sondern auf eine Bündelung der Baumaßnahmen in einer Generalunternehmenschaft, um schneller voranzukommen. Welche Konzepte habe der Senat, um gigantische Planungs- und Bauzeiten von acht Jahren zu verkürzen? Die Morandi-Brücke in Genua sei innerhalb von anderthalb Jahren neu erstellt worden, obwohl sie eine ganz andere Dimension als bspw. die Elsenbrücke habe. Es seien also auch kurze Bauzeiten in Europa und nicht nur in der Dritten Welt möglich. Warum schaffe Berlin dies nicht?

Kristian Ronneburg (LINKE) greift auf, dass sich das Erhaltungsmanagementsystem für Brücken im März in der Testphase befunden habe. Wie sei der aktuelle Stand? Wann werde das System richtig aufgesetzt? Zum Thema Brückenplanungen und Vorhaltung von Straßenbahnflächen interessiere ihn der aktuelle Sachstand bspw. bei der Teubertbrücke. Bei der Marggraffbrücke habe es Probleme gegeben, die im Nachhinein gelöst worden seien.

Stephan Machulik (SPD) fragt, wie die Priorisierung für den Wirtschaftsverkehr mit Blick auf die fast 40 sanierungsbedürftigen Brücken sei, um ein Abhängen des Industriestandorts Berlin zu verhindern. Wie werde Lastbeschränkungen entgegengewirkt? Welches Konzept habe der Senat, wenn einige Brücken zu Industriestandorten nicht mehr befahrbar seien? – Die Morača-Brücke in Montenegro sei noch schneller gebaut worden. Allerdings werde auch der Unterschied zwischen der Elsenbrücke und einer Brücke in Montenegro deutlich.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) betont, dass die Dinge vorangingen; vor Kurzem sei die Salvador-Allende-Brücke wiedereröffnet worden. Herr Abg. Laatsch habe die Planungszeiten von Schienentrassen und Brücken durcheinandergeworfen. Bei Ersatzneubauten in einem verdichteten Stadtgebiet mit viel Verkehr gelinge es in den meisten Fällen, den Betrieb aufrechtzuerhalten. Die eigentliche Frage sei nicht, schnell zu sein; vielmehr müsse man dafür sorgen, dass die verschiedenen Verkehrsträger die Wasserstraße weiterhin überqueren könnten. Deshalb sei an der Elsenbrücke eine Behelfsbrücke errichtet worden. SenUMVK arbeite den Sanierungsstau ab und Sorge gleichzeitig dafür, dass der Verkehr weiter fließen könne. Zudem müsse man Lösungen finden, wenn unter den Brücken Leitungen verliefen. Mit den Brückensanierungen könne es nur vorangehen, wenn man genügend Personal habe, einmal getroffene Priorisierungen beibehalte und die Pläne nicht ständig verändere, damit die Bezirke und die beteiligten Firmen Planungssicherheit hätten. Auch die anderen Akteure, von denen man abhängig sei, müssten genügend Personalkapazitäten haben.

Der Vorgang Marggraffbrücke sei seinerzeit sofort zum Anlass genommen worden, auch alle anderen Brücken zu überprüfen, bei denen womöglich noch eine Straßenbahntrasse gebaut werde. Insofern hoffe sie, dass sich dieser Vorgang nicht wiederholen werde.

Lutz Adam (SenUMVK) [zugeschaltet] berichtet, dass die Autobahngesellschaft des Bundes seit 1. Januar 2021 auch für die Sanierung der Autobahnbrücken zuständig sei. Die Autobahnbrücken hätten keinen optimalen Bauwerkszustand und würden intensiv von der Autobahngesellschaft und der DEGES bearbeitet, z. B. die Rudolf-Wissell-Brücke, das Autobahndreieck Funkturm und die A 111, allerdings mit ähnlichen Planungszeiten, weil es sich um Brückenbauwerke in der Stadt handle. Der Bund beteilige sich nicht mit Personal an den Problemen der Landesbrücken. Die Tiefbauabteilung habe intensive Personalgewinnungsstrategien entwickelt und fast alle Stellen besetzen können. Es liefen Besetzungsverfahren für vier Stellen, die neu hinzugekommen seien. Er erwarte eine zeitnahe Besetzung. Die Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt sei immer noch sehr groß, das Personalproblem weiter virulent. In der Tiefbauabteilung gehe es nicht nur um den Instandsetzungsrückstau bei den vorhandenen Brücken, sondern auch um neue Brückenbauwerke im Zuge des Radvorrangnetzes und zur Erschließung neuer Wohnbaugebiete. Es liefen Priorisierungsgespräche mit der politischen Leitung, welche Maßnahmen mit dem vorhandenen Personal bewältigt werden könnten.

Der Brückengipfel des Bundes habe sich primär mit Autobahnbrücken auf dem Land befasst. In Flächenländern bestehe ein anderes Aufgabenspektrum als in einer dicht besiedelten Stadt, wo die meisten Brücken auch Infrastrukturträger für Leitungsbetriebe seien. SenUMVK bemühe sich, die verhältnismäßig langen Planungs- und Abstimmungszeiten zu reduzieren. So sollten in Abstimmung mit SenSBW die Zeiten für die Prüfung der Finanzierungsunterlagen in der BPU-Prüfstelle maßgeblich reduziert werden, ohne die Qualität der Prüfung zu mindern. Am Erhaltungs- und Bauwerksmanagement werde intensiv gearbeitet. Man sei dabei, die Bauherren besser zu koordinieren. Seit die BWB zu 100 Prozent beim Land seien, könne man in gemeinsame Ausschreibungen gehen, um Maßnahmen zu beschleunigen. Angesichts der Personalprobleme bei den meisten anderen Akteuren stoße man bei der Koordinierung jedoch an Grenzen. Im Hinblick auf den Italienvergleich verweise auf den Unterschied zwischen einem Brückenersatzneubau mit Leitungen in der Stadt und einem Brückenneubau auf dem flachen Land ohne Beteiligung von Leitungsbetrieben.

Die Brückenprüfungen erfolgten nach DIN 1076 in einem Abstand von drei Jahren, alle sechs Jahre erfolge eine Hauptprüfung, zudem gebe es mehrmals im Jahr Besichtigungen und Begehungen. Dieses System sei erfolgreich, um ggf. Verkehrssicherungsprobleme festzustellen. Das Erhaltungsmanagement Ingenieurbauwerke sei noch nicht endgültig eingeführt worden; spätestens 2023 wolle man dazu kommen. Zusätzlich zur äußeren Sichtprüfung solle noch der Traglastindex der inneren Tragfähigkeit eingeführt werden. Die Schwerlaststrecken seien im Erhaltungsmanagement Ingenieurbauwerke ein entscheidendes Priorisierungsmerkmal, damit der Wirtschaftsstandort Berlin nicht gefährdet werde.

Die Abteilungen IV und V stünden in enger Abstimmung, damit alle Brücken, auf denen Straßenbahnstrecken künftig geplant würden, bei einer erforderlichen Neubauplanung intensiv untersucht würden. Die Teubertbrücke sei denkmalgeschützt und könnte eine Straßenbahn nicht tragen. Zudem befinde sie sich nicht in der richtigen Lage für die Straßenbahntrasse. Die Teubertbrücke sei derzeit nicht im Programm für einen Ersatzneubau. Gleichwohl sage er zu, dass keine neue Teubertbrücke ohne Berücksichtigung der Straßenbahn gebaut würde.

Harald Laatsch (AfD) hält entgegen, dass sich sein Beispiel mit acht Jahren Planungs- und Ausführungszeit auf die Eisenbrücke beziehe. Nach den bisherigen Erfahrungen in Berlin werde es wahrscheinlich sogar länger dauern. Viele Planungen liefen, kämen aber nicht voran. In Genua seien in 50 m Höhe 1,5 km Autobahnbrücke über einer Stadt, vermutlich mit Entwässerungskanalisation darunter, im laufenden Betrieb der Stadt in anderthalb Jahren gebaut worden. Man könne nicht so tun, als ob in Italien Dritte Welt herrsche und Berlin mit acht Jahren geplanter Erstellungszeit für eine Eisenbrücke die Benchmark setzen würde. Woran liege es, dass in Italien in kurzer Zeit ein nennenswertes Bauwerk geschaffen werde, während Berlin für eine kleine Platte über der Spree acht Jahre ansetze?

Felix Reifschneider (FDP) erwidert, dass man nicht von der Dritten Welt sprechen sollte, weil dies überholt und abwertend sei. Ihn interessiere, ob der Baubeginn für die Schönhauser-Allee-Brücke immer noch für 2024 vorgesehen sei. An der Bösebrücke gebe es ein Schild, dass Lkws 50 m Abstand zum vorausfahrenden Lkw halten sollten. Spiele dies in der Praxis eine Rolle, und wie werde dies kontrolliert? Der Bund werde in den nächsten Jahren sehr viele Autobahnbrücken sanieren bzw. neu errichten. Wie wirke sich dies auf Umleitungen, den Wirtschaftsverkehr und Brückenprojekte des Landes aus? Bei welchen Brücken seien in den letzten neun Monaten bei Überprüfungen Verschlechterungen festgestellt worden? Am Adlergestell solle eine Brücke in Aluminiumbauweise errichtet werden. Gebe es weitere Brücken dieser Art, und was sei der Vorteil der Aluminiumbauweise? Brücken seien immer ein städtebauliches und architektonisches Ereignis. Wie werde dies in den Planungen berücksichtigt?

Lutz Adam (SenUMVK) [zugeschaltet] erläutert, bei der Eisenbrücke liege man im Zeitplan. Acht Jahre würden für Planung und Bau angesetzt. Für die Planung habe man keinen Vorlauf gehabt. Die erste Bauphase sei der kontrollierte Abbruch, der eine umfangreiche ingenieurtechnische Hochleistung sei. Für den kontrollierten Abbruch habe die Brücke ertüchtigt werden müssen, während die genannte Brücke in Italien unkontrolliert eingestürzt sei. Für den Verkehr sei eine Behelfsbrücke gebaut worden. Eine Brückenhälfte werde zurückgebaut und anschließend neu aufgebaut, die Behelfsbrücke zurückgebaut und die zweite Brückenhälfte aufgebaut. Umfangreiche Zeiten der acht Jahre nähmen die Leitungsarbeiten in Anspruch.

Es fänden laufend Brückenprüfungen und Instandsetzungsarbeiten statt. Da es sich um einen laufenden Prozess handle, könne er im Moment nicht sagen, bei welchen Brücken Verbesserungen bzw. Verschlechterungen der Brückennoten erfolgt seien. In Berlin werde auch innovativ gebaut; es würden neue Materialien ausprobiert, die ggf. auch in der Unterhaltung kostengünstiger seien. Die Aluminiumbrücke am Adlergestell sei ein Pilotprojekt. Die endgültigen Erfahrungen könnten in einigen Jahren dargelegt werden. Im Zuge der Wuhle baue man auch Fußgängerbrücken aus Granit. Die Schönhauser-Allee-Brücke sei im Hinblick auf die Straßenbahn- und U-Bahn-Trassen sowie den Ring ein kompliziertes Bauwerk in der Planung. SenUMVK stehe in enger Abstimmung mit der BVG, für die umfangreiche Leistungen umgesetzt würden, sowie mit der DB, wie der Tunnel zwischen S- und U-Bahnhof besser hergerichtet werden könne. 2024 werde weiterhin angestrebt, evtl. könnte es auch 2025 sein.

Die angesprochenen Schilder gebe es auch bei der Westendbrücke auf der BAB. Die Polizei führe dort immer mal wieder Kontrollen des Abstands durch und werte diese aus. Ob diese auch bei der Bösebrücke stattgefunden hätten, könne er Moment nicht sagen. – Zu den Autobahnbaumaßnahmen des Bundes fänden intensive Abstimmungsgespräche statt, um die Auswirkungen zu koordinieren. So solle die A 111 nicht parallel zur U 6 instandgesetzt werden.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0050](#)
Rück- und Umbau überdimensionierter Relikte der Mobil
autozentrierten Stadt
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) führt aus, Berlin sei eine autozentrierte Stadt und habe in den Zwanziger- und Fünfzigerjahren das Vorbild einer autogerechten Stadt sein sollen. Es seien damals Quartiere auf der grünen Wiese gebaut und über Straßen und Autobahnen angebunden worden, damit man mit dem Auto schnell überall hinkomme. Inzwischen sei ein stadtplanerischer Wandel eingetreten. Die Zeiten hätten sich nicht nur im Hinblick auf den Klimawandel geändert, es gehe auch darum, welche Bedürfnisse Menschen hätten, wie sie wohnen wollten und was sie für eine Stadt mit hoher Lebensqualität hielten. Darüber werde nicht nur in Berlin, sondern in allen europäischen Metropolen diskutiert. Vorbild sei heute eher die Stadt der kurzen Wege und die Rückkehr zu gemischten Quartieren, in denen Wohnen, Arbeiten, soziale und kulturelle Infrastruktur des täglichen Lebens fußläufig oder mit dem ÖPNV gut erreichbar seien. Es gehe nicht nur um Verkehrsplanung, sondern auch um Stadtentwicklung. Alles, was man für die Verkehrswende tue, diene auch dem Rückbau der autogerechten Stadt und dem Umbau zu einer menschengerechten Stadt. Man müsse den öffentlichen Raum Stück für Stück umwidmen.

Bei den jetzigen Planungen sei man ein Stück weit in der Gefahr gewesen, die autogerechte Stadtplanung der Vergangenheit einfach vorzuschreiben, obwohl man eine andere Art der Mobilität und eine andere Lebensqualität in der Stadt haben wolle. Die Straßen am Molkenmarkt würden zwar rückgebaut, man habe es aber immer noch mit großen Straßen zu tun. Die Mühlendamm- und die Gertraudenbrücke würden noch einmal umgeplant und schmaler gebaut, damit man in zehn Jahren nicht wieder über den Rückbau einer autogerechten Stadtplanung sprechen müsse. Dennoch könne der derzeitige Verkehrsfluss gewährleistet werden. Auch bei Straßenbahnneubaustrecken und Umplanungen von Straßenquerschnitten zugunsten des Umweltverbundes handele es sich um den Rückbau der autogerechten Stadt.

In der Stadt gebe es Autobahnrelikte wie am Breitenbachplatz, die ihren Zweck nicht mehr erfüllten und eine städtebauliche Entwicklung verhinderten. Der Rückbau am Breitenbachplatz werde in den beiden BVVen parteiübergreifend unterstützt. Es handele sich dort um eine besonders drastische Bauweise, die Platz für eine neue Quartiersentwicklung, Wohnungsbau, Grünflächen, eine andere Verkehrsführung und deutliche Verbesserung der Lebensqualität wegnehme. In einer Machbarkeitsstudie seien die verkehrlichen, städtebaulichen, ökologischen und finanziellen Rahmenbedingungen für einen Rückbau oder Teilrückbau der ehemaligen Autobahnbrücken und weiterer Anlagen zwischen Schildhornstraße und Überbauung Schlangenbader Straße untersucht worden. Es habe eine umfangreiche Beteiligung im Vorfeld stattgefunden. Von ursprünglich zwölf Varianten habe man sich auf drei mit unterschiedlichen Eingriffstiefen konzentriert. In Variante 1 würden das Brückenbauwerk und die Rampen an der Schildhornstraße rückgebaut, die Tunnelröhren und die Anbindung an die A 100 blie-

ben aber für den Kfz-Verkehr erhalten. In Variante 3 würden das Brückenbauwerk und die Rampen an der Schildhornstraße rückgebaut und beide Tunnelröhren für den Kfz-Verkehr geschlossen, die Ein- und Ausfahrtrampen nicht mehr benötigt und damit für neue Nutzungen frei; dazu müssten Verkehrslösungen erarbeitet werden. Variante 2 sei eine Mischform, habe aber bei der Öffentlichkeitsbeteiligung den geringsten Zuspruch erhalten, sodass die Varianten 1 und 3 weiter untersucht würden. Insofern könne sie heute noch nicht mehr dazu sagen, hoffe aber, dass man in wenigen Wochen so weit sein werde. In jedem Fall käme es zum Rückbau des Brückenbauwerks, den das Land im Hinblick auf die Rückübertragung der Brücke übernehmen würde. Bei anderen Brückenbeständen, bei denen ein Rückbau sinnvoll sein könnte, müsste man dies mit der Autobahngesellschaft tun. Am Breitenbachplatz handele es sich um ein sehr eindrückliches Relikt der autozentrierten Stadt, eine solche Stadtplanung werde aber überall in der Stadt deutlich.

Antje Kapek (GRÜNE) bemerkt, dass es sich um gute Nachrichten handele und die Vereinbarungen im Koalitionsvertrag zügig aufgegriffen worden seien. Der ehemalige Senatsbaudirektor Stimmann habe erklärt, man habe sich an der Stadt mit der Planung einer autogerechten Stadt vergangen, z. B. mit den Relikten der Zuführung zur A 100, die in weiten Teilen nicht mehr genutzt würden, sondern nur große Teile von Straßenraum verstellten, der für Wohnungsbau, Grünflächen und Aufenthaltsräume genutzt werden könnte, und die in die Periode des Brutalismus fielen; diesen Begriff könne man dort haptisch erfahren. Deshalb sei es richtig, dass ein breites Bündnis die Beseitigung fordere. Die Frage sei eher, wie man dies umsetzen könne. Der eingeschlagene Weg der Rückübertragung und des Rückbaus sei richtig und werde den Menschen vor Ort zugutekommen. Es gehe nicht nur um den Breitenbachplatz, sondern um eine Aufwertung des gesamten Areals von der Schildhornstraße am Bierpinsel bis zur Schlangenbader Straße. Dies wäre ein großartiger erster Schritt. Auch am Molkenmarkt und bei der Gertraudenbrücke wolle man von der autogerechten Stadt zu einer menschengerechten Stadt kommen. Sie kritisiere, dass der Bundesverkehrsminister Autobahnneubauten durchdrücken wolle, in einer Zeit, in der es um die Sanierung von Infrastruktur, insbesondere Brücken, und den Rückbau von Autobahnrelikten gehe. Sie verweise auf Michael Cramer, der gesagt habe, wer heute Autobahnen plane, könne morgen über den Abriss diskutieren.

Harald Laatsch (AfD) äußert, die Senatorin und die Vorrednerin trügen das Mantra der autogerechten Stadt vor sich her, obwohl es ihnen eigentlich um die Abschaffung individueller Mobilität gehe. Berlin habe nur 34 Prozent Autofahrer, andere Städte 45 bis 65 Prozent. Von autogerechter Stadt könne keine Rede sein. Klar sei, dass man für individuelle Mobilität mit Kfz Straßen und Verkehrsadern brauche. Dies sei Teil der Geschichte und mache die Stadt zur Stadt. Es möge temporär das Ziel gegeben haben, Berlin zur autogerechten Stadt auszubauen; als Mantra werde ein Buch von 1959 vorgetragen, dabei habe es sich um eine kurze Phase gehandelt, in der man mehr Straßen habe bauen wollen, damit die Autos unterkämen. Der Große Stern sei schon 1698 entstanden, als es noch keinen Autoverkehr gegeben habe. Hätten der S-Bahn-Ring 1871 oder die U-Bahn 1902 zu einer S-Bahn- bzw. U-Bahn-zentrierten Stadt geführt? Nicht zutreffend sei der Eindruck, der vermittelt werde, dass die Stadt nur aus Autos bestünde. Die geringe Kfz-Quote in Berlin sei auch auf die hervorragende ÖPNV-Infrastruktur zurückzuführen, deren Zustand allerdings recht schlecht sei, zumal die Koalition eher für Rückbau als für Ausbau Sorge. Wer sich die Entlastung der Stadt und der Bürger von Durchgangsverkehr wünsche, müsse die A 100 weiterbauen. Mit Blick auf die Mieten und Kaufpreise der Gebäude am Breitenbachplatz könne die Situation dort nicht so schlimm sein. Man könne darüber reden, das Stück hinter der Schlangenbader Straße abzureißen, die Dra-

men von einer autogerechten Stadt, die hier aufgebaut würden, gebe es aber nicht. Auch das Narrativ der menschengerechten Stadt sei nicht nachvollziehbar, denn Autos würden von Menschen gebaut, gekauft und gefahren; Autos seien für Menschen da, ohne Menschen gäbe es sie nicht. Die Narrative würden genutzt, um eine Politik durchzusetzen, die nicht aufgehe, in Berlin wie im Bund; dies gelte auch für die Energiewende, die allein mit Windrädern und Solaranlagen nicht möglich sei, sodass man Wege in alle Richtungen suchen müsse, statt zentriert in eine Richtung zu denken und Dinge gegeneinander auszuspielen: den Benziner mit dem Diesel, den Diesel mit dem Elektroauto, das Elektroauto mit dem Elektrofahrrad usw. – Eine 3,6-Millionen-Stadt müsse versorgt werden und brauche Verkehrsadern.

Katalin Gennburg (LINKE) betont, der Stadtumbau in Zeiten der Klimakrise in Verbindung mit Verkehrspolitik sei eigentlich ein Thema des Städtebaus und der Stadtentwicklungspolitik; die Frage, wer dabei was zu tun habe, werde seit vielen Jahren hin und her geschoben. Man habe es mit dem Erbe einer Bau- und Stadtentwicklungspolitik zu tun, die riesige Betonmassen hinterlassen habe. Diese Strukturen umzubauen und eine neue Stadt zu schaffen, sei eine gigantische Aufgabe und mit riesigen Kosten verbunden. Andere Städte hätten das gleiche Problem. Barcelona wende dafür Millionen auf. In Berlin kämen die Wunden der Teilung hinzu. Daher stelle sich die Frage, ob man sich mit Einzelmaßnahmen, die die Verwaltung regelmäßig überforderten, begnüge oder einen großen Wurf brauche. Es solle eine internationale Bauausstellung durchgeführt werden. Sie stehe dem Vorhaben kritisch gegenüber, glaube aber, dass es für eine Prozessoptimierung, für Transformationsprojekte, das Umdenken bei der Stadtentwicklung und die Zukunftsfähigkeit von Stadt vielleicht ganz gut wäre.

Die Bürgerinitiative Breitenbachplatz moniere zu Recht, dass alles viel zu lange dauere und alte Planzahlen für das Verkehrsaufkommen in der Machbarkeitsstudie verwendet worden seien. Treffe dies zu, und welche Probleme ergäben sich daraus? In der letzten Wahlperiode habe man hart um diesen Beschluss gerungen, dabei sei nur eine Machbarkeitsstudie herausgekommen, was auch daran liege, dass das Projekt des Umbaus und Rückbaus sehr groß sei. Dennoch müsse es umgesetzt werden. Weshalb sei es bei der Machbarkeitsstudie zu Verzögerungen gekommen? Sie bitte, diese dem Ausschuss zur Verfügung zu stellen. Wann könne mit der Untersuchung weiterer Projekte zum Rückbau der autogerechten Stadt begonnen werden? Könnten diese gemeinsam mit SenSBW in einen größeren Wurf gegossen werden? – Im Übrigen sei der Brutalismus eine wichtige Bauepoche gewesen. Hier gehe es darum, die autogerechte Stadt zurückzubauen, wofür es großen Konsens gebe. Im Hinblick auf die Schlangenbader Straße habe sie große Sorgen, dass im Umfeld schon jetzt Grundstücksspekulationen im großen Stil stattfänden. Daher fordere sie den Senat auf, Vorsorge zu betreiben und Vorkaufsrechtssatzungen zu erlassen, damit sich bestimmte Investoren keinen Zugriff sichern und Umfeldaufwertungen, die man für die Bürger/-innen betreibe, nicht nutzen könnten.

Oliver Friederici (CDU) vertritt die Ansicht, dass Brutalismus eine Geschmacks- bzw. Stilfrage in der internationalen Architekturszene gewesen sei. Im Kern sei eine Autobahn kein Brutalismus, weil Beton der einzige Baustoff für Autobahnbrücken sei. Bereits die große Koalition habe sich für die Absenkung der damaligen A 104 hinter der Schlangenbader Straße, den Abbau der Brücke und die Verkehrsführung über den Breitenbachplatz als Stadtplatz mit dem früheren Charakter ausgesprochen, denn der große Baukörper werde dem bürgerlichen Wohnviertel nicht gerecht. Zu betrachten seien auch die Kosten des Abbaus und was dadurch an anderer Stelle in der Stadt nicht gemacht werden könne. Im Übrigen habe Rot-Grün-Rot die Brücke gerade erst saniert. Seine Fraktion habe sich in einem Kompromissver-

fahren im Kern für die Variante 1 entschieden. Verkehrspolitik sollte im Miteinander und nicht im Gegeneinander praktiziert werden. Variante 3 mit Schließung des Tunnels Schlangensbader Straße führte zur Verdrängung des Verkehrs in die Bundesallee oder Königsallee. Der Verkehr müsse für 180 000 Menschen, die südlich des Breitenbachplatzes wohnten, weiterhin organisiert werden. Menschen in Schmargendorf betrachteten die Verdichtung durch Wohnungsbau auf dem ehemaligen Gelände der Zigarettenindustrie als großes Problem, denn es gebe keine leistungsfähigen Anbindungen durch U- oder Straßenbahn. Deshalb könne die ehemalige Autobahn nicht komplett geschlossen werden. Der Rückbau von Straßen sei eine schwierige Angelegenheit, weil sich der Verkehr dann andere Wege suche. Gleiches gelte für die Gertraudenbrücke, den Molkenmarkt und die Leipziger Straße. Zugleich wolle die Koalition die Friedrichstraße und die Straße Unter den Linden sperren, Lieferverkehre und Rettungsdienste müssten aber weiterhin durchkommen. In einer wachsenden Stadt mit bald 4 Mio. Einwohnern seien solche Überlegungen nicht realistisch, zumal die Quote der Menschen mit Autos zunehme. Dies werde sich auch nicht ändern, denn die Menschen wollten sich in der Stadt bewegen, wie sie wollten; diese Freiheit könne die Koalition nicht regulieren. Dies sei auch in Modellstädten wie Kopenhagen, Amsterdam und Münster Realität. Zugleich könnten in der Stadt nicht nur Autobahnen und Schnellstraßen gebaut werden, nach dem Bau der Brücke am Breitenbachplatz habe ein Umdenken stattgefunden. Notwendig sei ein Mix beim Ausbau der verschiedenen Verkehrsträger ÖPNV, Radverkehr und Autoverkehr. Der Weiterbau der A 100 sei alternativlos, weil er Verkehre aus den Wohngebieten herausnehme.

Stephan Machulik (SPD) fragt, wann die Machbarkeitsstudie konkret vorliegen werde, warum sich diese verzögert habe, ob diese ein alternatives Mobilitätskonzept enthalte und welche Überlegungen es zur verkehrlichen Erschließung im Bereich Breitenbachplatz gebe. Für die A 103 brauche man kein alternatives Mobilitätskonzept, da die S-Bahn parallel verlaufe. Wie gehe SenUMVK mit dem Bund ins Gespräch? Denn nicht nur die Brücken seien saniert worden, es gehe auch um die Unterhaltungsarbeiten auf den Autobahnen. Wie sehe es mit der Umfeldaufwertung aus, wenn man die Rückbauten vornehme, wem gehörten die Grundstücke im Bereich der A 104, und wie könne dann eine Gentrifizierung durch Investoren verhindert werden? Die übrigen Fragen seien im Ausschuss StadtWohn zu behandeln.

Felix Reifschneider (FDP) merkt an, der Begriff Brutalismus beziehe sich nicht auf das Aussehen, sondern leite sich vom französischen Wort für Sichtbeton ab; es handele sich um eine Epoche, die man schön oder nicht schön finden könne, man müsse aber nicht alles verdammen. Stadtplanung sollte in der gesamten Stadt und nicht nur in gutbürgerlichen Vierteln so betrieben werden, dass sie auf die Bedürfnisse und nicht auf die Einkommensverhältnisse der Menschen ausgerichtet sei. Die Hochautobahn am Breitenbachplatz sei aus heutiger Perspektive suboptimal. Deshalb könne sich seine Fraktion eine Änderung vorstellen. Bei den Planungen sei die Frage, mit welchen realistischen Verkehrsströmen gerechnet werde, wie die Verkehrsströme im Untersuchungsgebiet gewertet würden und wie dies mit den Planungen für die Schlossstraße rund um den Bierpinsel in ein Nachnutzungskonzept eingebunden werde, denn nach dem Mobilitätsgesetz werde der Modal Split der Zukunft als Planungsgrundlage für die Gegenwart genommen, wobei fraglich sei, ob sich der für die Zukunft herbeigesehnte Modal Split realisieren werde. Die Überbauung an der Schlangensbader Straße sei ein Baudenkmal. Wie werde dies in den weiteren Planungen berücksichtigt?

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) führt aus, Bauten mit Sichtbeton seien einmal State of the Art gewesen. Die Planungen hätten der damaligen Idealvorstellung von

Stadtentwicklung entsprochen, was man nicht polemisch betrachten müsse, man habe heute aber andere Bedürfnisse und Wünsche; sie behaupte, dass dies bei den Bürgerinnen/Bürgern relativ parteiunabhängig der Fall sei. Deswegen müssten sich auch die Planungen verändern, nicht nur die Verkehrsplanung. Wie man Quartiere baue, welche Nutzungsmischungen es gebe, wem Grundstücke gehörten und wer dort für wie viel Geld bauen dürfe, seien stadtentwicklungspolitische Themen. Einige Dinge würden zu Recht unter Denkmalschutz bleiben und sollten an die damalige Zeit erinnern. Dazu gehöre jedoch nicht die Brücke am Breitenbachplatz, die die Entwicklung und Lebensqualität eines ganzen Stadtquartiers beeinträchtige. Über den Rückbau bestehe offensichtlich seit vielen Jahren Einigkeit, man gehe diesen nun an. Was dort anschließend passieren solle, werde im Senat mit SenSBW und anderen beteiligten Senatsverwaltungen zu erörtern sein; dies liege nicht allein in ihrer Zuständigkeit. Die Studie habe nicht länger gedauert und werde wahrscheinlich noch dieses Jahr finalisiert. Sie könne demnächst gerne im Ausschuss diskutiert werden. Für Variante 3 wäre ein Plan für die künftige Verkehrsführung erforderlich. Mehr Stadtraum zurückzugewinnen, wäre schön.

Richtig sei, dass die Zahl der neu zugelassenen Kfz zu hoch sei und man es noch nicht geschafft habe, dass sich mehr Menschen gegen ein eigenes Auto entschieden. Dies sei das Ziel der Verkehrswende, anders werde man den Ziel-Modal-Split nicht erreichen. Der Verkehr sei insgesamt gewachsen, der Modal Split habe sich nicht sehr verändert. Man brauche eine Verkehrsprognose, die die Vergangenheit nicht einfach fortschreibe, sondern die Entwicklung der Stadt abbilde, wohin sie sich entwickeln solle und was sich nachweisbar verändere. Bezahlbare Mobilität mit einem 9-, 29-, 49-Euro-Ticket werde mehr Menschen zum Umsteigen bewegen. Es sei nicht nachhaltig, die Vergangenheit fortzuschreiben und zehn Jahre später an allen möglichen Stellen wieder über Rückbau zu reden.

Lutz Adam (SenUMVK) [zugeschaltet] bestätigt, dass die Abdichtung der Brücke 2017 im Hinblick auf eine Koppelfugenproblematik erneuert worden sei. Diese Sanierung habe zu einer rechnerischen Reststandzeit von zehn Jahren geführt. SenUMVK gehe davon aus, dass die Brücke nicht dauerhaft haltbar sei und die Machbarkeitsstudie dies belegen werde. Man könne hier schneller handeln als bei Bundesautobahnbauprojekten; sollten aus Bundesautobahnen Stadtstraßen werden, müssten diese erst vom Fernstraßen-Bundesamt entwidmet werden. Die Überbauung an der Schlangenbader Straße und die Joachim-Tiburtius-Brücke seien denkmalgeschützt, die Brücke über den Breitenbachplatz nicht.

Hartmut Reupke (SenUMVK) ergänzt, der StEP MoVe enthalte eine Reihe von Maßnahmen zum Stadtumbau, die sukzessive abgearbeitet würden. Zum Thema Stadtumbau erfolgten viele Detailabstimmungen mit SenSBW und den Bezirken. Es handele sich um ein übergreifendes Thema, dass alle aktuellen Planungen begleite.

Im Weiteren vertagt.

Punkt 5 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0088](#)
**9-Euro-Ticket – Welche Bilanz ziehen der Senat und
die Verkehrsunternehmen?** 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 [0098](#)
**Ausblick auf eine Übergangs- und Nachfolgelösung
für das 9-Euro-Ticket** Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen, der Fraktion der CDU, der Fraktion Die
Linke und der Fraktion der FDP)

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 28.09.2022

Vertagt.

Punkt 6 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.