

## Inhaltsprotokoll

## Öffentliche Sitzung

### Ausschuss für Mobilität und Verkehr

21. Sitzung  
14. Juni 2023

Beginn: 14.03 Uhr  
Schluss: 16.54 Uhr  
Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

#### Vor Eintritt in die Tagesordnung

**Kristian Ronneburg** (LINKE) beantragt, die Tagesordnung um folgenden Punkt zu ergänzen:

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0141](#)  
**Wie ist der wahre Zustand des U2-Tunnels – Sind Mobil**  
**wir auf einem guten Weg oder droht doch der**  
**Totalschaden?**  
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)

Anlass sei die neuerliche Berichterstattung über diverse Hintergründe und Entwicklungen in Bezug auf die U-2- und U-5-Tunnel im Zusammenhang mit der Baumaßnahme von Covivio. Eine umfassende Beratung im Rahmen eines Besprechungspunktes sei angemessen.

**Johannes Kraft** (CDU) wendet sich dagegen. Das Thema werde bereits in der Aktuellen Viertelstunde behandelt. Im Übrigen mache es wenig Sinn, über dieses Thema zum jetzigen Zeitpunkt im Rahmen eines Besprechungspunktes zu beraten, da noch keine fundierten Informationen und Gutachten vorlägen und man sich im Bereich des Spekultativen bewege.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) erklärt, dass er diese Einschätzung nicht teile und um Abstimmung über den Antrag bitte.

Der **Ausschuss** lehnt den Antrag mehrheitlich ab.

## Punkt 1 der Tagesordnung

### **Wahl der/des Vorsitzenden**

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) beantragt die Durchführung einer geheimen Wahl.

Der **Ausschuss** führt eine geheime Wahl durch.

**Vorsitzender Lars Bocian** gibt bekannt, dass der von der AfD-Fraktion für den Vorsitz vorgeschlagene Rolf Wiedenhaupt (AfD) vom Ausschuss mehrheitlich abgelehnt worden sei.

Der **Ausschuss** vertagt den Tagesordnungspunkt.

## Punkt 2 der Tagesordnung

### **Aktuelle Viertelstunde**

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) trägt vor, dass es auf den Umfahrungen der Baustelle Kaiserdamm/Suarezstraße täglich zu erheblichen Staubildungen komme. Wie sei der Sachstand beim Baustellenfortschritt, gebe es einen realistischen Zeitkorridor der Arbeiten, und welche zusätzlichen konkreten Maßnahmen zur Verflüssigung des Umfahungsverkehrs seien noch angedacht?

**Senatorin Dr. Manja Schreiner** (SenMVKU) berichtet, es liefen Untersuchungen seitens der BWB, in welchem Umfang und mit welchem Zeitaufwand Bauarbeiten an der Dükeranlage nötig sein würden, und fortlaufend Abstimmungen zum neuesten Stand. Das Konzept für die bauliche Sanierung liege in der Verantwortung der BWB. Die Bauarbeiten würden voraussichtlich sechs Monate in Anspruch nehmen. Erst danach könne die technische Bauleitung entscheiden, ob eine teilweise oder vollständige Freigabe des Kaiserdamms für den Verkehr möglich sei. Insofern werde man mit der Notsperrung des Kaiserdamms noch leben müssen. SenMVKU habe in enger Absprache mit dem Bezirk zahlreiche verkehrslenkende Maßnahmen umgesetzt. Es gebe eine umfangreiche Verkehrsinformation. In der Witzlebenstraße sei vor einer Schule ein Zebrastrifen angeordnet worden. Zur Erleichterung des wendenden Busverkehrs bestehe in der Herbartstraße ein Einbahnstraßensystem. Seit Montag sei ein Einfahrverbot ins Nebennetz für den Durchgangsverkehr angeordnet.

Noch in dieser Woche würden weitere Maßnahmen vorgenommen. Die nördliche Umfahungsstrecke über den Spandauer Damm und die Otto-Suhr-Allee werde angeordnet, als offizielle Umleitung beschildert und mit einem Bussonderfahrstreifen ertüchtigt. Die Umsetzung werde streckenabschnittsweise erfolgen. Die südliche Umfahungsstrecke werde zur Aufnahme von mehr Kfz-Verkehr ertüchtigt. Dazu werde der Pop-up-Radfahrstreifen auf dem westlichen Abschnitt zur Mitbenutzung durch Linienbusse freigegeben, sodass die BVG-Busse am Stau vorbeifahren könnten. Hierfür sei noch ein Baumschnitt erforderlich, der für Mitte Juni vorgesehen sei. Unvermeidlich sei beim Wegfall von zweimal fünf Fahrstreifen einer Hauptmagistrale, dass ein staufreier Zustand nicht zu allen Tageszeiten gewährleistet werden könne. SenMVKU werde die Verkehrslage weiterhin beobachten und nach Verbesserungsmöglichkeiten suchen.

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) begrüßt, dass die Otto-Suhr-Allee und die Kantstraße als Umfahrungen ertüchtigt würden, allerdings stelle sich die Frage, warum dies so lange gedauert habe, denn dies seien die Stauunkte gewesen.

**Senatorin Dr. Manja Schreiner** (SenMVKU) macht geltend, dass es direkt nach der Havarie zur Zusammenarbeit aller Beteiligten gekommen sei, allerdings habe es bei den BWB als Bauherr gelegen, den Verkehrszeichenplan einzureichen. Diese hätten zunächst den technischen Stand ermitteln müssen. Zudem hätten nicht alle Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können. Man befinde sich auf einem guten Weg.

**Tino Schopf** (SPD) fragt, welche konkreten fahrplantechnischen und infrastrukturellen Maßnahmen der Senat wann und wo ergreife, um die derzeit angespannte Verkehrslage in der Köpenicker Bahnhofstraße zu verbessern, und inwieweit eine Entlastung der Verkehrssituation durch die temporäre Einrichtung zweier parallel entgegengesetzt laufender Einbahnstraßen – Hämmerlingstraße und Bahnhofstraße – möglich sei.

**Senatorin Dr. Manja Schreiner** (SenMVKU) antwortet, im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke Berlin–Frankfurt/Oder werde der S-Bahnhof Köpenick in den nächsten Jahren ertüchtigt und damit für die Bürger/-innen Köpenicks aufgewertet. Durch die Bauarbeiten entstehe ein verkehrlicher Engpass für alle Verkehrsarten in der Bahnhofstraße. Die DB AG rechne mit einem Zeitraum bis 2027. Zur Verbesserung der Verkehrssituation sei ein neuer Bussonderfahrstreifen an den Gleisen der Straßenbahn von der Friedrichshagener Straße bis zum Elcknerplatz angeordnet worden, sodass auf dem linken Fahrstreifen nur noch Straßenbahnen und Busse verkehrten. Die Beschilderung und Markierung des Bussonderfahrstreifens werde in der nächsten Woche erfolgen. Neben dem ÖPNV-Streifen bleibe nur ein schmaler Fahrstreifen für den Individualverkehr, der keinen Lkw-Verkehr zulasse. Für Fahrzeuge über 12 t werde es eine Umleitung über die Treskowallee, unter 12 t über die Rudolf-Rühl-Allee geben. Die Beschilderung der Umleitungen sei Ende dieser bzw. Anfang nächster Woche geplant. Die LSA-Steuerung nördlich und südlich der Eisenbahnüberführung werde mit Inbetriebnahme des ÖPNV-Streifens angepasst.

Mit parallel entgegengesetzten Einbahnstraßen in der Hämmerlingstraße und der Bahnhofstraße wäre die zwingend für die Fahrtrichtung Nord erforderliche Verbesserung nicht erreichbar, weil bei Führung des nach Norden fahrenden Verkehrs über die Hämmerlingstraße der nach Süden fahrende Verkehrsstrom in der Bahnhofstraße durch zwei Linksabbiegevorgänge zweimal gekreuzt werden müsste, sodass beide Verkehrsströme in Konkurrenz zueinander stünden und nicht zeitgleich fahren könnten. Linksabbieger würden in Konflikt mit dem öffentlichen Verkehr stehen, weil dieser beim Abbiegevorgang entweder im Gleisbereich stehen oder mittels einer Signalisierung gegen den ÖPNV gesichert werden würde. Beide Varianten führten eher zu einer weiteren Beeinträchtigung des Verkehrsflusses.

**Niklas Schenker** (LINKE) greift auf, dass der Senat in seinem „Sofortprogramm“ angekündigt habe, dass Ampeln schrittweise mit Countdownanzeigen versehen werden sollten. Wie komme SenMVKU darauf, dass diese Signalisierung die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden erhöhe, nachdem vor genau zehn Jahren die damalige Senatsverwaltung im Rahmen eines Modellprojektes „Fußgängerfreundliche Ampeln“ herausgefunden habe, dass sowohl bei der subjektiven als auch der objektiven Sicherheit das Countdownsignal im Vergleich zur bestehenden Fußverkehrssignalisierung schlechter zu bewerten sei?

**Senatorin Dr. Manja Schreiner** (SenMVKU) schildert, Bürger/-innen richteten regelmäßig Beschwerden an ihr Haus, dass die Grünzeiten für Fußgänger/-innen zu kurz seien, obwohl im Anschluss an die Grünzeit eine Schutzzeit vorgesehen sei, die das komplette Queren bei durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit gewährleiste, wenn die Straße noch bei Grün betreten werde. Das Countdownsignal mache die Räumzeit transparent und wirke dem Unsicherheitsgefühl vieler Fußgänger/-innen bei der Räumung entgegen. Dies sei gerade für Menschen mit Gehbehinderungen ein wichtiger Aspekt. Zugleich werde dem abbiegenden Rechtsverkehr deutlich gemacht, dass die Fußgänger/-innen noch eine berechnete Zeit zum Queren hätten.

Im Rahmen der im Juni 2011 aufgestellten Fußverkehrsstrategie sei ein Modellprojekt durchgeführt worden. Die Alternativen Grünblinken und Rotblinken seien nach der StVO nicht zulässig und im Pilotprojekt mit Ausnahmegenehmigung durchgeführt worden. Hingegen sei das Countdownsignal ein reines Informationssignal ohne rechtliche Bedeutung im Sinne der StVO und könne somit weiterbetrieben werden. In der Auswertung des Pilotprojekts habe das Countdownsignal am zweitbesten abgeschnitten. Deshalb habe SenMVKU entschieden, dieses im Interesse der Fußgängersicherheit wieder aufzugreifen und in einem stadtweiten Einsatz zu prüfen. Dabei werde man stufenweise vorgehen. Nur bei Um- oder Neubau einer Ampelanlage solle dies eingeführt werden. Anschließend werde die Wirkung überprüft.

**Niklas Schenker** (LINKE) stellt die Nachfrage, warum SenMVKU nicht die Gefahren beseitige, denn viele tödliche Unfälle geschähen bei Grün für Fußgänger/-innen, und die Grünzeiten für Fußgänger/-innen verlängere, wenn diese Schwierigkeiten hätten, die Fahrbahnen zu überqueren, und stattdessen mit einem Countdownsignal verdeutlichen wolle, dass Fußgänger/-innen zu wenig Zeit zum Queren hätten.

**Senatorin Dr. Manja Schreiner** (SenMVKU) erklärt, es handele sich um zwei verschiedene Dinge, die beide adressiert werden müssten und sich nicht ausschließen. Viele Menschen wüssten gerne, wie viel Zeit sie zum Queren hätten. Zudem werde das subjektive und objektive Sicherheitsgefühl gestärkt, wenn Rechtsabbieger darüber Bescheid wüssten. Dieses Transparenzinstrument werde zusätzlich zu anderen Sicherheitsmaßnahmen umgesetzt.

**Antje Kapek** (GRÜNE) bittet um Auskunft, welche Informationen der Senat im Zusammenhang mit Presseberichten habe, denen zufolge auch Anlagen der U 5 im Bereich Alexanderplatz mutmaßlich durch die Bauarbeiten des Immobilienunternehmens Covivio in Mitleidenschaft gezogen würden.

**Senatorin Dr. Manja Schreiner** (SenMVKU) legt dar, bisher seien alle Arbeiten zur Wiederaufnahme des Vollbetriebs der U 2 nach dem zwischen BVG und Covivio abgestimmten Sanierungskonzept verlaufen. BVG und Covivio hielten am bisher benannten Termin zum Ende der Berliner Sommerferien fest. Die erforderlichen Nachweise lägen der technischen Aufsichtsbehörde noch nicht vor, seien aber für das weitere Vorgehen und die Terminabfolge maßgeblich. SenMVKU gehe derzeit vom vereinbarten Zeitplan aus. Es gebe noch keine Erkenntnisse zu Wasser in der U 5. Das Ergebnis der Untersuchungen bleibe abzuwarten.

**Antje Kapek** (GRÜNE) unterstreicht, dass augenscheinlich Wasserschäden bei der U 5 festgestellt worden seien. Nach monatelangen Einschränkungen bei der U 2 sei die Sorge groß. Sie bitte daher, sich zu den Schäden an der U 5 zu äußern. Inwieweit könne SenMVKU ausschließen, dass es auch bei der U 5 zu Sperrungen oder sonstigen Behinderungen komme?

**Senatorin Dr. Manja Schreiner** (SenMVKU) teilt mit, dass ihr Haus zum jetzigen Zeitpunkt keine näheren Erkenntnisse dazu habe. Wasser suche sich seine Wege; das Auftreten könne verschiedene Ursachen haben. Ob ein Zusammenhang mit dieser Baumaßnahme bestehe und der Vorfall erheblich oder weniger erheblich sei, könne sie nicht beurteilen; es bleibe den Technikern überlassen, dazu Ergebnisse zu präsentieren.

**Johannes Kraft** (CDU) erkundigt sich nach dem Zeitplan für die Einbringung des Wirtschaftsteils des Mobilitätsgesetzes nach aktuellem Stand.

**Senatorin Dr. Manja Schreiner** (SenMVKU) hebt hervor, es werde angestrebt, den Teil Wirtschaftsverkehr und die innovationsfördernden Maßnahmen in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr so schnell wie möglich wieder in den Prozess einzubringen. Der Senatsbeschluss sei für den 27. Juni vorgesehen. Sie würde es begrüßen, wenn der Gesetzentwurf noch vor der Sommerpause in das Parlament eingebracht werden würde.

**Johannes Kraft** (CDU) fragt nach dem Zeitplan für den Teil Neue Mobilität.

**Senatorin Dr. Manja Schreiner** (SenMVKU) antwortet, die innovationsfördernden Maßnahmen seien im Gesetzentwurf enthalten. Die Neue Mobilität werde man direkt nach der Sommerpause fachlich angehen und die einzelnen Maßnahmen mit den Verbänden und Betroffenen diskutieren.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

### Punkt 3 der Tagesordnung

#### **Bericht aus der Senatsverwaltung**

**Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz** (SenMVKU) berichtet, im Rahmen des Sofortprogramms arbeite SenMVKU zusammen mit den Bezirken an einer Beschleunigung der Umsetzung angeordneter Fußgängerüberwege, an denen großer Bedarf in der Stadt bestehe. Man erhoffe sich, dass es damit für die Bauwirtschaft attraktiver werde, sich um solche Umsetzungsarbeiten zu bewerben, wenn diese eher im Block ausgeschrieben würden.

Beim Masterplanverfahren nach der Aufhebung der sofortigen Vollziehung in der Friedrichstraße stehe SenMVKU im engen Austausch mit SenStadt. Verkehr und Stadtentwicklung sollten integriert und im Dialogprozess angegangen werden. Man betrachte, um welche Flächenkulisse es gehe. Wichtig sei, alle Verkehrsarten zu berücksichtigen. Quell- und Zielverkehre seien bei der Stadtentwicklung mitzudenken. Mit diesem gesamtheitlichen Ansatz arbeite man an der konkreten Ausgestaltung.

**Oda Hassepaß** (GRÜNE) fragt, ob temporäre Fußgängerüberwege wieder abgebaut würden, an welchen Stellen sie geplant seien, ob Schulen, Kitas und Senioreneinrichtungen Vorrang hätten, wie die Abstimmung mit den Bezirken erfolge und wie viele es pro Bezirk geben solle.

**Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz** (SenMVKU) stellt klar, dass nicht temporäre, sondern dauerhafte Fußgängerüberwege beabsichtigt seien. Schulen würden dabei eine Rolle

spielen. Man werde darauf achten, wo sich Fußgängerüberwege schnell realisieren ließen und wo sie besonders dringlich seien.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) weist darauf hin, dass der Vorgängersenat bereits eine erste Tranche von Fußgängerüberwegen und Mittelinseln gemeinsam mit den Bezirken ausgeschrieben habe. Handele es sich jetzt um eine zweite Tranche? Würden auch die Bezirke teilnehmen, die bisher nicht mitgemacht hätten? Unterstütze SenMVKU die Bezirke bei der Anordnung, oder gehe es um die bauliche Umsetzung bereits angeordneter Zebrastreifen?

**Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz** (SenMVKU) betont, es gehe um eine stärkere Beschleunigung nicht nur bei der Anordnung, sondern auch bei der Umsetzung. Sie hoffe, dass viele Bezirke Interesse daran hätten, denn dieses Vorhaben könne nur gemeinsam mit den Bezirken umgesetzt werden.

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) bittet um Auskunft, ob sich der Masterplan Friedrichstraße erst einmal nur auf diese beziehe oder auch andere Bereiche der Stadtmitte wie Gendarmenmarkt, Hackescher Markt und ggf. Checkpoint Charlie mit einbezogen würden, was aus Sicht seiner Fraktion sinnvoll wäre.

**Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz** (SenMVKU) versichert, dass größer gedacht werden solle, wobei man beim Abstecken des Gebietes danach schaue, welches Gebiet sinnvollerweise einbezogen werden könne.

**Tino Schopf** (SPD) bemerkt, dass 2021 elf und 2022 neun Zebrastreifen in ganz Berlin errichtet worden seien. Strebe der jetzige Senat an, hier deutlich mehr zu schaffen?

**Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz** (SenMVKU) erklärt, dass die Umsetzung Aufgabe der Bezirke sei. SenMVKU wolle die Bezirke dabei unterstützen, mehr Fußgängerüberwege zu errichten.

**Senatorin Dr. Manja Schreiner** (SenMVKU) ergänzt, dass nach ihrer Kenntnis etwa 200 Anordnungen bislang nicht umgesetzt worden seien. Diese würden nun mit den Bezirken priorisiert. Insbesondere vor Schulen wolle man bis zum Jahresende verstärkt in die Umsetzung kommen. Zutreffend sei, dass die genannten Zahlen nicht befriedigend seien.

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) spricht an, dass E-Scooter häufig gefährlich abgestellt würden. Dies sei insbesondere im Sommer akut. Wenn SenMVKU die Neue Mobilität erst im Herbst angehe, bedeute dies, dass hinsichtlich einer Veränderung der Ausschreibungsbedingungen, der Vorgaben und der Kontrolle bis zum Herbst nichts passieren werde?

**Vorsitzender Lars Bocian** stellt fest, dass diese Frage nicht in die Fragerunde passe. Daher gebe es keine Möglichkeit, diese Frage jetzt spontan zu beantworten.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

#### Punkt 4 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs  
**Das Beste für Berlin – Richtlinien der  
Regierungspolitik im Bereich Mobilität und Verkehr**  
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der  
SPD)

[0135](#)  
Mobil

**Senatorin Dr. Manja Schreiner** (SenMVKU) trägt vor, in einer Millionenmetropole gebe es viele unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse. SenMVKU fühle sich allen Bedürfnissen verpflichtet. Leitplanken seien dabei Verkehrssicherheit und Klimaneutralität. Angesichts der Klimakrise stehe man in der Pflicht, allen Menschen schnellstmöglich ein attraktives Angebot für klimaneutrale Mobilität in der Stadt zu machen. Verkehrssicherheit bedeute vor allem Schutz der Schwachen, zu denen insbesondere Fußgänger/-innen und Kinder gehörten. Der Schutz der Kinder im Straßenverkehr habe höchste Priorität; man werde die Fußgängersicherheit erhöhen. Fußgängerüberwege und Countdownampeln seien bereits erwähnt worden.

Es bestehe Priorität bei der Sanierung bestehender Fahrradwege, damit Radfahrer/-innen nicht wegen schlechter Radwege auf die Fahrbahn ausweichen müssten. Die Gefahrenstellen für Radfahrer/-innen seien im Kreuzungsbereich am größten, sodass Kreuzungsbereiche sicherer gestaltet werden sollten. Der Strausberger Platz sei dafür ein gutes Beispiel. In den Außenbezirken müssten Radfahrer/-innen sicher zum S- oder U-Bahnhof gelangen können, um von dort mit einem attraktiven ÖPNV in die Stadt zu fahren. Sicherheit werde künftig im ÖPNV eine größere Rolle spielen. Die Aufenthaltsqualität auf den Bahnhöfen solle steigen. Es gehe um modernere und hellere Bahnhöfe, Sicherheitspersonal und ggf. auch Videotechnik.

Mobilität und Klimaschutz seien untrennbar miteinander verbunden. Wenn man vor 2045 klimaneutral werden wolle, gehe dies nur mit einer deutlichen Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor. Deshalb müsse man den Menschen klimaneutrale Mobilität anbieten. Nur mit Angeboten statt Verboten werde es gelingen, die Berliner/-innen auf dem Weg zu einer klimaschonenden Mobilität mitzunehmen. Dies bedeute S- und U-Bahn-Ausbau, Lückenschlüsse im ÖPNV-Netz, enge Zusammenarbeit mit Brandenburg und Verbesserung des Mobilitätsangebots in den Außenbezirken. Rushhour bedeute in Berlin Stau; im vergangenen Jahr hätten Autofahrer durchschnittlich 71 Stunden im Stau gestanden. Daher werde es darum gehen, den Pendlerverkehr auf den Straßen mit Taktverdichtungen und Lückenschlüssen im ÖPNV einzudämmen. i2030 werde weiter vorangetrieben. Für das Klima sei entscheidend, dass die bis 2030 prognostizierten 380 000 Pendler/-innen frühzeitig auf den ÖPNV umsteigen könnten. Man werde prüfen, ob Leistungsphasen zusammengezogen werden könnten, um Maßnahmen im Rahmen von i2030 beschleunigt umzusetzen. Es gehe zudem darum, Signalsysteme, Qualität und Pünktlichkeit zu verbessern, um das Schienenangebot für Pendler/-innen attraktiver zu machen. Es werde auch jenseits der Schiene in die Sanierung investiert. Im öffentlichen Straßenland gehe es nicht nur Straßen, sondern auch um Rad- und Fußwege. Teilweise müssten überhaupt erst Gehwege geschaffen werden.

In den Außenbezirken seien die Angebote nicht so gut. Es sollten P+R- und B+R-Stellplätze am Stadtrand und gute Radwege zu den S- und U-Bahnhöfen geschaffen werden. Notwendig sei eine Kombination aus Radwegen und einem guten ÖPNV. Die Außenbezirke sollten auch an Carsharingsysteme angebunden werden.

Der Wirtschaftsverkehr sei wichtig für die Funktionsfähigkeit der Stadt. Deshalb wolle man den Wirtschaftsteil des Mobilitätsgesetzes noch vor der Sommerpause ins Parlament einbringen. Der Raum müsse so aufgeteilt werden, dass die Versorgung gesichert sei und sich alle im Straßenverkehr sicher fühlten. Ein gutes Miteinander sei schon in der StVO angelegt; sie verweise auf § 1 Abs. 1. SenMVKU fühle sich dem Leitgedanken eines guten Miteinanders und gegenseitiger Rücksichtnahme verpflichtet. Sie meine, Verkehrspolitik gelinge in dieser Stadt nur in einem Miteinander und nicht in einem Gegeneinander.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) begrüßt, dass die neue Koalition einige Vorhaben der alten Koalition übernommen habe; beispielsweise werde zumindest an einigen Straßenbahnprojekten festgehalten. i2030 sei ein sehr wichtiges Projekt, das parteiübergreifend geteilt werde; hier gehe es darum, um Prioritäten zu ringen, damit es vorangehe. Zur S-Bahn gebe es viele Gemeinsamkeiten. Allerdings wolle der jetzige Senat auch Vorhaben der Vorgängerregierung abwickeln. Es verblieben einige Leerstellen im Koalitionsvertrag, bei denen sich die Frage stelle, warum die Punkte nicht mehr enthalten seien. Denkbar sei, dass sie keine Priorität mehr hätten oder als Selbstverständlichkeit betrachtet würden. In der Koalition seien bei der Frage, wie man die Mobilität der Zukunft sehe, einige Dissonanzen zu beobachten. Er sei gespannt, wie die Koalition dies weiter moderieren werde, z. B. die Aufteilung des Straßenraums und den Vorrang des Umweltverbundes, der gemeinsam mit der SPD im Mobilitätsgesetz verankert worden sei. Die persönlichen Bemerkungen der Senatorin seien bislang widersprüchlich, wie sie das Miteinander konkret umsetzen wolle. Offenbar solle der MIV lediglich durch eine Attraktivitätssteigerung beim Umweltverbund eingedämmt werden, was er für einen Holzweg hielte, wenn die Senatorin beim MIV den Status quo beibehalten wollte. Wie wolle sie bei der Aufteilung des Straßenraums vorgehen und die verkehrspolitische Abwägung bei neuen Verkehrsprojekten vornehmen? Denn der öffentliche Raum könne nicht vermehrt werden. Bleibe es bei den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes, oder solle in jedem Fall individuell geprüft werden, was weg müsse, um neue Projekte umzusetzen?

Angesichts der limitierenden Faktoren – Geld, Personal und Planungsabläufe – sei es notwendig, zu priorisieren und möglichst überschaubare Projekte personell und finanziell abzuschirmen, denn es wäre fatal und kurzsichtig, bei solchen Projekten, z. B. Straßenbahnprojekten, Abstriche zu machen und nur auf neue U-Bahn-Projekte zu setzen, die erst in mehreren Jahrzehnten realisiert werden könnten. Seine Fraktion meine, dass dies zusammen gehen müsse. Bislang sei unklar, wie sich die Koalition die Finanzierung der Verkehrsprogramme vorstelle. Er frage auch nach dem 29-Euro-Ticket, das die Finanzen dauerhaft belasten werde. Zur Finanzierung des ÖPNV habe sich die letzte Koalition darauf verständigt, die Mittel aus der Parkraumbewirtschaftung für den ÖPNV zu verwenden und ein verpflichtendes Touristicket einzuführen. Offenbar habe sich die jetzige Regierung nicht darauf verständigen können. Wie wolle sie ihre Programme finanziell absichern und mit dem Sondervermögen umgehen?

Der Senat wolle das Verkehrssicherheitskonzept fortschreiben und alle Verkehrsteilnehmer in den Blick nehmen. Was solle geändert werden bzw. werde es zu einer Prioritätenverschiebung kommen? Wie wolle SenMVKU mit Tempo 30 umgehen? Berlin habe sich bislang für eine Flexibilisierung der Anordnung von Tempo 30 eingesetzt. Werde Berlin dieses Thema auf Bundesebene weiter vorantreiben? Wolle SenMVKU das Programm für getrennte Signalisierung von rechtsabbiegender Kfz-Verkehr und Fuß- und Radverkehr fortsetzen?

Beim Nah- und Regionalverkehr beziehe sich der Senat nicht mehr auf die Vorschläge des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Schieneninfrastruktur. Spielt dies keine Rolle mehr, oder werde dies weiterhin positiv gesehen? Warum sei die Schienen-TVO nicht mehr im Koalitionsvertrag enthalten? Nach Auffassung der alten Koalition habe die TVO aus Straße, Schiene und Radweg bestehen sollen. Wie gehe die neue Koalition damit um? Welche neuen Projekte sollten in i2030 aufgenommen werden? Er frage nach dem Ausbau der Ostbahn, für den endlich eine Lösung gefunden werden müsse. Warum stünden die Beauftragung der BVG mit Regieleistungen für den Sonderfahrdienst ab 2024, das Gesamtkonzept für die Mobilitätssicherung von Menschen mit Behinderung, die Alternative Barrierefreie Beförderung und die konzertierte Aktion zur Herstellung von Barrierefreiheit an Bushaltestellen nicht mehr im Koalitionsvertrag? Modernisierungen an Bahnhöfen und Haltestellen habe die Senatorin erwähnt. Plane sie dazu ein eigenes Programm, oder sollten die Mittel für das operative Programm der BVG verstärkt werden?

Werde die Ausweitung des Tarifbereichs B nach Einführung des 49-Euro-Tickets als prioritäre Aufgabe gesehen? Dadurch würde die Abrechnungsbürokratie ausgeweitet, denn dann müssten die entsprechenden Landkreise in Brandenburg einbezogen werden. Bei der Tarifgestaltung könne er sich andere Schwerpunkte vorstellen. Weshalb gebe es keine AG Tarife mehr? Sollte der Fahrgastverband aus Tarifdiskussionen herausgehalten werden?

Lt. Koalitionsvertrag solle ein weiterer schienengebundener, innerstädtischer ÖPNV-Ring geprüft werden. Was sei damit gemeint, eine Ring-U-Bahn oder ein zweiter S-Bahn-Ring? Werde es für die U-Bahn-Planungen mehr Personal geben, ohne bei der Straßenbahn zu sparen? Nach den Erfahrungen bei der U 2 und U 5 wolle die Senatorin zum Schutz der ÖPNV-Anlagen vor Beginn von Baumaßnahmen haftungsrechtliche Vereinbarungen zwischen den Verkehrsunternehmen und den Bauträgern. Wie wolle die Senatorin die Bauträger dazu verpflichten? Zu den Straßenbahnneubaustrecken Alexanderplatz–Potsdamer Platz, Warschauer Straße–Hermannplatz und Blankenburger Süden solle es Prüfungen geben. Worum gehe es bei der Prüfung? Sollten diese Vorhaben beendet oder lediglich Trassen geändert werden? Die wichtigen Strecken Schöneweide–Potsdamer Platz und Potsdamer Platz–Steglitz tauchten nicht mehr auf. Könne man davon ausgehen, dass die Strecken, die im Koalitionsvertrag nicht erwähnt würden, nicht weiterverfolgt würden? Wo sei die Taskforce Beschleunigung geblieben? Bislang sei die Integration der Seilbahn in den ÖPNV vorgesehen gewesen, nun sei nur von einer Integration in den VBB die Rede, was eine Abschwächung wäre. Was sei geplant? Was sei konkret unter „Kiezbussen“ zu verstehen? Wie solle es mit Muva weitergehen?

In Bezug auf das PBefG vermisse er die Reform des LABO. Wolle die Koalition diese nicht mehr verfolgen? – Ein Laderecht für alle Berliner Taxen am BER sei bislang nicht umsetzbar gewesen. Habe die Koalition neue Ideen dazu? – Wolle die Koalition P+R auch in den Außenbezirken umsetzen, und wenn ja, wo seien dafür Flächen zu finden? – Die Fernbuslinien sollten in der Stadt gebündelt werden. Nach Auffassung seiner Fraktion sei der Ort der Bündelung der ZOB, wo die verwendeten GRW-Mittel an einen Singlestandort ZOB gebunden seien. Was sei der Plan? Sollten u. U. GRW-Mittel zurückgegeben werden? – Wie wolle die Koalition die Ausweitung von Carsharing in den Außenbezirken unterstützen? Welchen Plan gebe es im Hinblick auf die Konzessionierung von E-Scootern? – Was sei damit gemeint, dass die Zuständigkeiten zur Straßenbaulast in Berlin grundsätzlich in einer Hand bleiben sollten? Denn dies sei gar nicht der Fall; das Problem seien gerade die geteilten Zuständigkeiten. Weshalb solle es eine neue Baustellenkoordinierungsplattform geben? Warum würden

die vorhandenen Strukturen nicht genutzt? Was sei mit der Infrest? Für wen sei eine Genehmigungsfiktion beabsichtigt, für private Bauherren, öffentliche Leitungsbetriebe oder beides?

Bis spätestens 2030 sollten nur noch elektrische Fahrzeuge beschafft werden; Ziel sei also nicht die komplette Umstellung, sondern lediglich, keine neuen Verbrennerfahrzeuge anzuschaffen, was gesetzwidrig wäre, denn nach dem EWG müssen die Flotten bis 2030 auf elektrisch umgestellt werden. Sollte das EWG geändert werden? – Außerdem vermisse seine Fraktion Aussagen zur Planungsbeschleunigung und zur Anbindung der neuen Wohnquartiere sowie die Gesamtkonzepte Nordost und Südost. Warum tauchten diese nicht mehr auf?

**Oda Hassepaß** (GRÜNE) betont, neben der akuten Klimakrise und der Verkehrssicherheit müsse man auch den demografischen Wandel und die Barrierefreiheit im Blick haben. Als Weltmetropole habe Berlin eine Vorbildfunktion; die Hauptstadt sei sicher und klimaneutral zu gestalten. Dazu gehörten breite und sichere Rad- und Fußwege, auch wenn die Fläche begrenzt sei. Angesichts der Dürresommer würden grüne Aufenthaltsorten immer wichtiger für die Stadt, um die Schwächsten zu schützen. Sie vermisse in den Regierungsrichtlinien, dass Verkehrssicherheit immer Vorrang vor Verkehrsfluss habe. Habe SenMVKU beim Wirtschaftsteil des Mobilitätsgesetzes auch den Ausbau der Radwege im Blick? Denn der Lastenradtransport boome; die Verkaufszahlen stiegen jährlich um 38 Prozent. Transporte mit Lastenrädern seien schneller, kostengünstiger und klimaschonender. Sie seien die Zukunft des Wirtschaftsverkehrs. In vielen anderen Metropolen sei bei der Novellierung des Wirtschaftsverkehrs auch der Ausbau der Radwege im Blick. Wann starte das Lastenradförderprogramm?

Im Sofortprogramm stehe, dass die Möglichkeit eines 29-Euro-Tickets unter dem Dach des VBB geklärt werden solle, obwohl sich der VBB eher für Vergünstigungen für bedürftige Zielgruppen – Studierende, Azubis, Schüler/-innen und Sozialtickets – auf Basis des Deutschlandtickets einsetze, was auch Pendler/-innen einschliesse und für die Verkehrsbetriebe einfacher umsetzbar wäre als die von Bürgermeisterin Giffey angekündigte AB-Variante, die jährlich 300 Mio. Euro koste. Werde SenMVKU trotzdem auf das 29-Euro-Ticket setzen oder ein Modell auf Basis des Deutschlandtickets vorschlagen? Bereits angesprochen worden sei, dass eine Ausweitung des Tarifbereichs geprüft werde. Um welche Bahnhöfe gehe es dabei konkret, und wie sollten die Einnahmen dann zwischen Berlin und Brandenburg aufgeteilt werden?

Der Senat wolle priorisieren, welche Radverkehrsprojekte des Radverkehrsplans in dieser Wahlperiode umgesetzt würden. Fühle sich der Senat dem geltenden Radverkehrsplan, den Qualitätsstandards, den Jahresausbauzielen und dem Ausbau der Radabstellanlagen weiterhin verpflichtet? Örtliche Gegebenheiten würden bereits seit Jahren im Rahmen der planerischen Abwägungsprozesse beachtet. Ein besseres Miteinander beinhalte ebenfalls, vorhandene Radverkehrsanlagen, die nicht den heutigen Minimalstandards entsprächen, schnell aufzuwerten. Gelte das Mobilitätsgesetz weiterhin, dass an Hauptstraßen sichere und geschützte Radwege entstehen sollten, und bis wann werde die Umsetzung erfolgen?

Bei der Schulwegsicherheit gehe es um Tempo, Kontrollen und die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus den Straßen vor Schulen und den Straßen, die zu Schulen führten. Seien kurzfristig umsetzbare Maßnahmen wie Bodenwellen und Querungshilfen geplant? In welchem Umfang seien dafür Mittel notwendig? Werde es dazu eine eigene Position im Haushalt geben? – Der Senat wolle das Konzept temporärer Spielstraßen evaluieren und ein berlinweites Verfahren zur Einrichtung temporärer Spielstraßen implementieren. Was werde konkret

evaluiert? Denn es gebe bereits einen erprobten Leitfadens der Senatsverwaltung für die Umsetzung von Spielstraßen. Im Haushalt seien bereits Mittel dafür vorgesehen gewesen.

**Tino Schopf** (SPD) hält entgegen, dass sich angesichts der geäußerten Fragen und Kritik die Frage stelle, was die von den Grünen geführte Senatsverwaltung in den letzten sieben Jahren gemacht habe. Dieser Senat sei seit sieben Wochen im Amt und werde nicht gleich auf alle Fragen adäquate Antworten geben können. Elf Fußgängerüberwege 2021 und neun 2022 seien die Bilanz der Grünen in den letzten Jahren gewesen. SPD und CDU hätten zuvor mehr auf die Beine gestellt. – Zum Sondervermögen für den Klimaschutz interessiere ihn die Terminschiene und welche Projekte Teil dieses Programms werden sollten. Die Senatorin habe die Zusammenarbeit mit Brandenburg betont. Der Nahverkehrsplan ende 2023 und solle mit Brandenburg abgestimmt und fortgeschrieben werden. Wie sei der aktuelle Stand?

**Linda Vierecke** (SPD) erklärt, dass Verkehrssicherheit und Klimaneutralität für sie ebenfalls wichtige Themen seien, die man angehen müsse. Die Fläche für Radfahrende sei in der Stadt immer noch sehr gering. Man müsse neue Strecken schaffen, denn es sei keine zufriedenstellende Situation, mit dem Fahrrad nah an Autos zu fahren. Das Thema Klimaneutralität sollte das bestimmende für diese Wahlperiode sein. Was werde zeitnah getan, um die Emissionen zu senken? Es sei richtig, jetzt in Projekte zu investieren, die dem Klimaschutz dienen.

**Antje Kapek** (GRÜNE) bemerkt, sie beglückwünsche Herrn Abg. Schopf zur neuen Koalition, über die er sich offensichtlich mehr freue. Sie wolle Fragen stellen, die nichts mit der Vergangenheit, sondern nur mit der Zukunft zu tun hätten. – Verkehrssicherheit sei eines der zentralsten Themen für die Stadt. Insofern sei verwunderlich, dass sich die Senatsklausur nur mit der Verkehrssicherheit von – nicht gegendert – „Fußgängern“ beschäftigt habe, aber nicht mit der Sicherheit von Radfahrenden. Wie wolle SenMVKU mehr Verkehrssicherheit für Radfahrende gewährleisten? – Eine Genehmigungsfiktion für Nebenstraßen bedeutete, dass eine Genehmigung vorhanden sei, wenn keine Anordnung erfolge. Dann gäbe es aber kein Sicherheitskonzept für Fußgänger/-innen und Radfahrende. Wie könne verhindert werden, dass die Zahl der Unfälle beim Überqueren der Straße an Baustellen nicht steige? Der Senat stehe zur Vision Zero, wolle aber nur an Gefahrenschwerpunkten etwas tun. Mit welchen Maßnahmen solle die Vision Zero bis 2026 umgesetzt werden?

Bis wann werde der Senat ein Verkehrskonzept für den Abschluss des 16. Bauabschnitts der A 100 vorlegen? – Was sei mit smarten und intelligenten Ampeln gemeint? Gehe es dabei nur um Countdownampeln? – Zu P+R gehe eine Potenzialstudie des VBB davon aus, dass in der gesamten Region Berlin-Brandenburg Flächen für 700 weitere Pkw-Stellplätze und 1 800 Fahrradstellplätze vorhanden seien. SenMVKU verspreche 10 000. Woher sollten die Flächen dafür kommen? Welche Angebote werde es für die restlichen 150 000 Pendlerbewegungen geben? – Bis wann werde ein Entwurf für den Schluss des zweiten Bahnringes, bei dem nur noch die Nahverkehrstangente fehle, vorliegen? Sollte diese in i2030 aufgenommen werden? – Klimaneutralität habe die allerhöchste Priorität. Wie solle es gelingen, im Verkehrsbereich bessere Klimawerte ohne Regulierung des emittierenden Verkehrs zu erreichen? Unklar sei ebenfalls, wie Staus ohne Regulierung des Verkehrs aufgelöst werden sollten.

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) äußert, seine Fraktion habe mit Respekt und Anerkennung beobachtet, wie die Senatorin die ideologischen Fehlwege der Vorgängerregierung angepackt habe; es seien Prüfungsverfahren angekündigt, teilweise sei auch direkt gehandelt worden,

obwohl ihr Koalitionspartner das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer in der letzten Koalition noch nicht so gesehen habe. Der ÖPNV sei lt. Auffassung der Senatorin der Schlüssel für die Zukunft von Mobilität. Seine Fraktion stimme dem zu, vermisse aber konkretere Aussagen, z. B. zum U-Bahn-Bau, der oberirdisch keine Ressourcen verbräuche und lärmschützend wirke. Er verweise auf Seoul, wo 80 Prozent des ÖPNV unterirdisch liefen; damit könne man verschiedene Verkehrsteilnehmer auf engem Raum zufriedenstellen. Er bitte um Auskunft zur geplanten Tramlinie durch die Leipziger Straße, die zu einer Chaotisierung des Individualverkehrs rund um den Potsdamer Platz führen würde. Seine Fraktion habe mit Befremden zur Kenntnis genommen, dass die Senatorin den individuellen Autoverkehr in Berlin eindämmen wolle, begrüße aber, dass es Angebote statt Verbote geben solle. Was sei mit „eindämmen“ gemeint? – Bei P+R-Parkplätzen bleibe Brandenburg hinter den Erwartungen zurück. Ziel müsse sein, den Pendlerverkehr vor der Stadt zu lassen. Wie wolle die Senatorin dies in den Gesprächen mit Brandenburg erreichen? Die Fertigstellung des S-Bahnhofs an der Invalidensiedlung und Nutzung der umliegenden Parkplatzkapazitäten könnte zu einer deutlichen Verbesserung der Situation in Reinickendorf führen.

Zu begrüßen sei, dass die Senatorin die alten Radwege sanieren wolle, nachdem die medienwirksam installierten Pop-up-Radwege wegen fehlender Länge kaum etwas gebracht hätten. Wichtig seien sichere Fahrradwege über größere Strecken. Dabei müsse man nicht so breite Radwege durchaus mitdenken. Alte Radwege könnten mit wenig Geld zu sicheren Radwegen gemacht werden. Zu begrüßen sei ebenfalls der Ansatz, die gefährlichen Kreuzungen anzugehen, nachdem die Vorgängerregierung dies trotz schlimmer Erfahrungen mit Unfällen versäumt habe. – Nicht erwähnt worden sei die Beschleunigung des Individualverkehrs inkl. Wirtschaftsverkehr. Die Richtgeschwindigkeit von 50 km/h sei leider nur selten erreichbar. Gebe es Vorstellungen zur Veränderung des Baustellenmanagements? Straßen und Kreuzungen seien mitunter monatelang blockiert, ohne dass Fortschritte erkennbar seien. – Er halte es für abwegig, ganz Berlin mit Countdownampeln auszustatten, zumal dies rund 60 Mio. Euro kostete. Gleichwohl möge dies an Stellen mit viel Verkehr sinnvoll sein. – Notwendig sei ein Sanierungsprogramm im Bereich Mobilität. Er verweise auf den Tunnel Schlangebader Straße, die Schleuse Neukölln und diverse Berliner Brücken. Nicht alles könne sofort umgesetzt werden. Gebe es dafür einen Plan, und wie würden die Prioritäten dabei gesetzt?

**Johannes Kraft** (CDU) unterstreicht, dass SenMVKU einen sehr pragmatischen Ansatz verfolge und auf das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer setze, was er begrüße, denn die Aggressivität im Verkehr habe durch die Verkehrspolitik der letzten Jahre erheblich zugenommen. Darüber hinaus nehme die Senatorin den gesamten Stadtraum und die Metropolregion mit den Pendlerverkehren in den Blick, wo für die Menschen viel erreicht werden könne. Es sei richtig, Projekte zu überprüfen, die nicht in diese Richtung zielten. Es erscheine sinnvoll, die einzelnen Verkehrsträger räumlich voneinander zu trennen. Man könne Wohngebiete verkehrsberuhigen, dort den Durchgangsverkehr reduzieren und auch Fahrradstraßen einrichten; zugleich brauche man leistungsfähige Stadtstraßen. Mit der Trennung der Verkehrsträger könne man alle relevanten Akteure sicher durch die Stadt bringen. Inwieweit stehe dies im Fokus? – Herr Abg. Ronneburg habe viel aufgezählt, was ihm im Koalitionsvertrag fehle, aber wenig, was ihn störe; insofern betrachte er dies als Kompliment. Im Übrigen habe man im Koalitionsvertrag nicht alles aufschreiben können. Das Thema Güterstraßenbahn/-U-Bahn wolle man gerne angehen; dies gehöre zur Schiene-Schiene-Relation.

Mit der Verkehrssicherheit, insbesondere für Radfahrer und Fußgänger, habe man in der Stadt erhebliche Probleme. Es gebe immer noch Straßen ohne Fußwege. Beim Thema Barrierefreiheit seien Bordsteinabsenkungen sehr wichtig. Beim Thema Verkehrssicherheit spiele auch die Elektrokleinmobilität eine Rolle. Wann sei eine Ausschreibung mit Konzessionierung der Elektrokleinmobilität zu erwarten?

**Niklas Schenker** (LINKE) stellt fest, dass alle für mehr Miteinander im Straßenverkehr seien, allerdings habe die Senatorin Mindestbreiten von Radwegen und Radwegeprojekte infrage gestellt, was angesichts der Flächenkonkurrenzen nicht einem Miteinander entspreche. Zudem liege man beim Ausbau des Radverkehrs noch hinter den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes zurück. Hingegen finde sich zum Rückbau des MIV nichts Konkretes im Koalitionsvertrag und in den Ausführungen heute. Grundsätzlich spreche nichts gegen Countdownampeln als Transparenzmaßnahme, allerdings stelle sich die Frage, was dies in einem Sofortprogramm zu suchen habe, wenn dies nur bei künftigen Neubauten umgesetzt werden solle, und warum nicht mehr Maßnahmen für mehr Sicherheit für Fußgänger/-innen auf den Weg gebracht würden, z. B. längere Ampelschaltungen. In den vergangenen Jahren habe man beim Radverkehr einen guten Weg eingeschlagen und vieles auf die Straße gebracht, wenngleich vieles noch schneller hätte laufen sollen. Welchen Stellenwert habe der Ausbau des Radverkehrs, der unbedingt notwendig sei, für die neue Koalition? Ein Nadelöhr seien fehlende Radplaner/-innen in den Bezirken und auf Landesebene. Ansätze für eine Personalgewinnungsstrategie fänden sich nicht im Koalitionsvertrag. Wie wolle SenMVKU mehr Radplaner/-innen finden? Werde die Projekteinheit Radwegeausbau fortgeführt? Die Koalition wolle Mindestbreiten im Radverkehrsplan und dessen Umsetzung überprüfen. Was bedeute Überprüfung des Radverkehrsplans konkret, welche Kriterien würden angelegt, welche Ziele verfolgt, und wie sei der Zeitplan dafür? Wolle SenMVKU das Mobilitätsgesetz zurückdrehen? Getrennte Radspuren unter Beachtung örtlicher Gegebenheiten verstießen eigentlich gegen das Mobilitätsgesetz.

**Senatorin Dr. Manja Schreiner** (SenMVKU) macht geltend, dass viele Vorhaben im Regierungsprogramm die angesprochenen Punkte – ÖPNV, Fuß- und Radverkehr – adressierten. Allerdings sei es schwierig, nach nur sechs Wochen auf alle Einzelheiten einzugehen. Das Miteinander aller Verkehrsarten sei sehr wichtig. Der Ausbau des ÖPNV und die Zusammenarbeit mit dem Bund und Brandenburg hätten einen hohen Stellenwert. Dazu gehörten S- und U-Bahn-Linien ebenso wie die Straßenbahn, mit denen der Senat das Mobilitätsangebot v. a. in den Außenbezirken verbessern wolle. Alle öffentlichen Verkehrsträger würden adressiert. Bei der Prioritätensetzung werde man sich den gesamten öffentlichen Bereich anschauen. Im Sofortprogramm würden nur einzelne Elemente angesprochen. Beim Radverkehr gehe es auch um Radschnellverbindungen, damit größere Strecken zurückgelegt werden könnten. Die Sanierung der Radwege habe sie bereits angesprochen. Auch Abstellanlagen an U- und S-Bahnhöfen seien richtigerweise adressiert worden.

Der Ausbau der Elektromobilität sei ebenfalls adressiert, um einen klimafreundlichen motorisierten Verkehr herzustellen. Insbesondere die E-Ladeinfrastruktur solle ausgebaut werden. Dazu müssten die Hindernisse praktischer Art aus dem Weg geräumt werden. Smarte Lösungen und das Baustellenmanagement unter Berücksichtigung der bestehenden Plattform infrest seien angesprochen worden. Dies beinhalte auch digitale Parkraumüberwachung und intelligente Ampelsteuerungen, die sich nach dem Verkehrsbedarf richteten. Nicht alles sei in den ersten Wochen machbar, SenMVKU müsse sich auch selbst priorisieren.

Das Thema Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen sei wichtig. Das Konzept getrennter Radspuren sei in anderen europäischen Hauptstädten sehr gut umgesetzt worden. Es gebe nicht einen Königsweg, da Berlin sehr vielgestaltig sei. Deshalb müsse man mehr Individualität vor Ort zulassen. Darauf hätten die Bezirke einen guten Blick. Insofern müsse man mit dem Radverkehrsplan und den daraus folgenden Verordnungen flexibler umgehen. Man wolle sichere Radwege auch in Bereichen, in denen dies momentan nicht möglich gewesen sei. Es gehe darum, den begrenzten Straßenraum aufzuteilen. Ein abstrakter Rechtsrahmen sei sicherlich gut. Zugleich sei es sinnvoll, den Bezirken mehr Möglichkeiten zu geben, um die Situation vor Ort besser berücksichtigen zu können. Wenn ein schmalerer Radweg bedarfsgerecht sei, könne dies auch ein richtiger Weg sein. Im Übrigen sei ein schmalerer Radweg besser als kein Radweg. Angesichts des begrenzten Straßenraums werde man nicht immer alle Interessen berücksichtigen können. Ansonsten liege die Priorität bei den Kreuzungen und gefährlichen Situationen. Sie werde mit der Unfallkommission über ihre Vorschläge sprechen und sich hier einen Überblick verschaffen.

Der Senat stehe zum Vorrang des ÖPNV und Umweltverbundes sowie zu einer Eindämmung des MIV, die über das Thema Angebote laufe, denn man könne die Menschen nicht zwingen, ihr Auto zu verkaufen. Die öffentliche Hand habe die Aufgabe, die Infrastruktur zu schaffen. Dies sei die Voraussetzung dafür, dass sich Mobilitätsverhalten ändere. Dass eine Überprüfung der Verkehrsprojekte stattfinde, sei ein normaler Vorgang, wenn eine neue Regierung ins Amt gekommen sei. Die Projekte müssten sich an den Leitlinien des Koalitionsvertrages messen lassen. Es gehe auch darum zu identifizieren, was in den verbleibenden dreieinhalb Jahren umgesetzt werden müsse. S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Busse bedienten unterschiedliche Bedarfe. Daher gehe es nicht um ein Auspielen der Verkehrsträger gegeneinander, vielmehr müsse man sich am Bedarf orientieren. Von der klugen U-Bahn-Planung der Vergangenheit profitierten heute alle. Natürlich dauerten U-Bahn-Projekte lange, sie müssten trotzdem angegangen werden, damit davon auch die künftigen Generationen profitieren könnten. Dies bedeute nicht, dass andere Bereiche vernachlässigt würden. Für bestimmte Strecken wäre die U-Bahn auch nicht das richtige Verkehrsmittel. Geld und Personal erforderten eine Priorisierung. Es müsse ein Gesamtkonzept aufgestellt werden, das dann abgearbeitet werde.

Zum 29-Euro-Ticket stehe SenMVKU in Verhandlungen mit dem VBB, wo viele Interessen zu vereinbaren seien. Brandenburg habe andere Interessen, weil dort Infrastruktur erst einmal geschaffen werden müsse; Berlin habe bereits viel Infrastruktur. Im VBB seien auch 18 Landräte vertreten. Das Tarifsystem des VBB sei schon sehr ausdifferenziert. Die Herausforderung sei, innerhalb des VBB alles so zusammenzuschmieden, dass es nicht zu kompliziert werde, aber auch bedarfsgerecht sei.

Die Haushaltsverhandlungen liefen derzeit. Alle Prioritäten müssten sich auch in den Haushaltsverhandlungen niederschlagen. SenFin arbeite am Errichtungsgesetz für das Sondervermögen. Die inhaltlichen Leitlinien würden auf der Arbeitsebene besprochen und über den Sommer finalisiert. Insofern könne sie über die genaue Ausgestaltung noch nichts mitteilen. Klar sei, dass alle Bereiche auf das Thema Klima einzahlen müssten. Sie könne sich vorstellen, dass die Ausweitung der E-Flotte der BVG, der Ausbau der Ladeinfrastruktur und kurzfristige investive Projekte aus dem öffentlichen Verkehrsbereich, die auf Klimaschutz einzahlen, eine Rolle spielen könnten. Auch das Thema Straßenbahn könnte dort adressiert werden.

Dass viele Punkte nicht im Koalitionsvertrag erwähnt würden, bedeute nicht, dass sie nicht fortgeführt würden. Viele Dinge würden selbstverständlich weitergeführt. In einem Koalitionsvertrag gehe es darum aufzuzählen, wo die Prioritäten für die Zukunft lägen. Der Ausbau der TVO und der Nahverkehrstangente inkl. Radweg würden weiterverfolgt. Barrierefreiheit sei im Koalitionsvertrag adressiert und ein wichtiges Anliegen, wenn es um Bahnhöfe oder Gehwege gehe. Der Nahverkehrsplan solle fortgeschrieben werden. Angesichts der Aufgabenfülle müsse man sehen, ob der Zeitplan bis zum Ende des Jahres gehalten werden könne.

Das Thema Personal treffe jeden und sei im Moment besonders bei den Bussen der BVG virulent. Dieser Herausforderung müsse man sich stellen. Bei der Planung müsse man auch im Blick haben, dass die entsprechenden Fahrer/-innen zur Verfügung stünden. Eine Leitlinie im Koalitionsvertrag sei, neue Quartiere verkehrlich mitzudenken.

Zum Laderecht am BER und zu den P+R-Parkplätzen werde SenMVKU Gespräche mit Brandenburg führen. Brandenburg habe drei der geplanten Parkplätze umgesetzt und arbeite weiter an dem Thema. Selbstverständlich müssten neue Flächen adressiert werden. – Zum Carsharing in den Außenbezirken werde es Gespräche mit den betroffenen Unternehmen geben. – Eine Genehmigungsfiktion für Telekommunikationsunternehmen gebe es bereits im TKG, die gut funktioniere. Dies werde sie in der Analyse und der Debatte leiten.

Tempo 30 gebe es auf zwei Dritteln der Straßen. Den Rahmen, wie man sich dem Thema nähere, gebe der Koalitionsvertrag vor. SenMVKU arbeite derzeit am Lärmaktionsplan. Zur Schulwegsicherheit werde man Tempo-30-Zonen vor den Schulen einrichten, auch wenn diese an Hauptstraßen lägen. Im Moment könne sie nicht sagen, wie viele Lücken es noch im Netz gebe. Gegenüber Bodenwellen sei sie aufgeschlossen, allerdings müssten Feuerwehr und Rettungsdienste ggf. einbezogen werden. Spielstraßen seien relativ neue Projekte. Es sei wichtig, sie zu evaluieren und zu sehen, ob sie der Verkehrssicherheit entsprächen und weiter ausgerollt werden sollten.

Für die A 100 brauche man ein Verkehrskonzept, nachdem der 17. Bauabschnitt nicht weitergebaut werde. SenMVKU sei dabei, ein kluges Konzept zu erarbeiten. Sie sei für Innovationen im Verkehrsbereich und intelligente Ampeln; man werde sehen, welche Ideen umgesetzt werden könnten. Dabei könne man sich auch an anderen europäischen Städten orientieren. Die Kosten, die im Hinblick auf Räumungsanzeigen zirkulierten, träfen nicht zu. – Sie verweise auf die Umrüstung von Gasleuchten. Infrastrukturmaßnahmen würden im Haushalt abzubilden sein. Auch das Kanalsystem müsse im Grunde alle 20 Jahre durchsaniert werden. – Weit oben auf der Liste sei auch das Thema Scooter, Roller, Fahrräder und Konzessionierung.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechung ab.

### Punkt 5 der Tagesordnung

Antrag der AfD-Fraktion  
Drucksache 19/0168

[0030](#)  
Mobil

#### **Tempo 50 auf allen Hauptverkehrsstraßen – Langsamfahrstrecken beseitigen – Verkehr flüssig gestalten!**

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) führt aus, solange der ÖPNV nicht so funktioniere, wie sich die Berliner das wünschen würden, werde man den Individualverkehr weiterhin dringend benötigen. Wenn man in Wohngebieten keinen Schleichverkehr wolle, müsse der Verkehr auf leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden. Die A 100 und die TVO müssten gebaut, die bestehenden Hauptverkehrsstraßen ertüchtigt werden. Wo es die Verkehrssicherheit hergebe, müsse Tempo 50 die Regelgeschwindigkeit sein. Dies verflüssige den Verkehr, führe zu weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß und trage zum Wohlempfinden der Menschen in der Stadt bei. Deshalb beantrage seine Fraktion, nicht sinnvolle Tempo-30-Strecken aufzuheben, z. B. Potsdamer Straße/Hauptstraße. Erforderlich seien intelligente Ampelschaltungen und Leitsysteme, damit der Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen verflüssigt werden könne. Auch das Thema Dauerbaustellen gehöre dazu. Als neuen Berichtstermin beantrage er den 31. Oktober 2023.

Der **Ausschuss** beschließt, die Ablehnung des Antrags Drucksache 19/0168 – auch mit geändertem Berichtsdatum 31. Oktober 2023 – zu empfehlen.

### Punkt 6 der Tagesordnung

Vorlage – zur Kenntnisnahme –  
Drucksache 19/0958

[0134](#)  
Mobil  
StadtWohn  
UK  
KultEnDe

#### **Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz Abschlussbericht (auf Antrag der Fraktion Die Linke)**

**Kristian Ronneburg** (LINKE) bittet um Auskunft zur Machbarkeitsuntersuchung, den vorliegenden Erkenntnissen, zum möglichen Rückbau der Brückenbauwerke und zum Umgang mit dem Tunnel Schlangebader Straße, wozu es mehrere Varianten gebe.

**Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz** (SenMVKU) schildert, ihr Haus sei mit der Umfahrung Schlangebader Straße seit einigen Wochen stark beschäftigt. Die entscheidenden Umleitungen und Einbahnstraßen befänden sich seit wenigen Tagen in der Umsetzung.

**Lutz Adam** (SenMVKU) ergänzt, nach der Notsperre des Tunnels am 20. April sei mit Hochdruck an den Umleitungskonzepten gearbeitet worden. Die Hauptumleitungstrecke laufe über die A 100 und A 103. Die Sodener Straße und die Schlangebader Straße seien ab heute Einbahnstraßen, sodass dort keine Verkehrsverwicklungen mehr erwartet würden. Gleichwohl werde SenMVKU beobachten, ob weitere Anpassungen notwendig seien. Die Machbarkeitsstudie sei bekannt. Die Brücken über den Breitenbachplatz müssten – unabhängig von Varianten – angesichts der Spannungsrisskorrosion weg. Sie hätten nach vielen In-

standsetzungsmaßnahmen vielleicht eine Restnutzungsdauer von sieben Jahren. SenMVKU führe diese Instandsetzungsmaßnahmen nicht durch, sondern plane den kurzfristigen Rückbau der Brücken.

**Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz** (SenMVKU) fügt hinzu, die Sperrung des Tunnels sei nach der Machbarkeitsstudie erfolgt, sodass sich die Situation verändert habe. Es werde untersucht, welche Lösung für den Tunnel verkehrlich und wirtschaftlich weiterverfolgt werden sollte. Es gebe drei Möglichkeiten: Der Tunnel bleibe ganz zu, er werde in Teilen mit voraussichtlich geringerem Sanierungsaufwand geöffnet, oder es bestehe kein verkehrlicher Bedarf und/oder es sei unwirtschaftlich. Dies werde derzeit ergebnisoffen untersucht.

**Antje Kapek** (GRÜNE) macht geltend, dass es zuvor bereits eine Festlegung zur Schließung des Tunnels Schlangebader Straße gegeben habe. Könne man davon ausgehen, dass der Tunnel geschlossen bleibe? Welche fachlichen Erkenntnisse lägen vor? Bis wann sei mit einer Entscheidung zu rechnen? Was bedeute „kurzfristiger Rückbau der Brücken“? Wann werde eine Entscheidung über die Empfehlungen der Machbarkeitsstudie getroffen?

**Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz** (SenMVKU) antwortet, die Schließung des Tunnels sei eine Variante, aber keine Vorfestlegung gewesen. Neu sei, dass Ende April kurzfristig die Notwendigkeit bestanden habe, den Tunnel zu schließen. In einer Verkehrsuntersuchung würden nun die verkehrliche Notwendigkeit und die wirtschaftliche Situation untersucht. Anhand der Umleitungsverkehre könne man sehen, was die Schließung des Tunnels verkehrlich bedeute. Welche der Möglichkeiten der Grundlagenuntersuchung letztlich realisiert werde, könne sie heute nicht sagen, denn zunächst seien die Ergebnisse der Untersuchung abzuwarten.

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) erklärt, die Tunnelschließung sei nicht separat vom Thema Breitenbachplatz zu sehen. Eine grüne Verkehrssenatorin habe dies in ihren letzten Tagen gemacht, um verbrannte Erde zu hinterlassen und eine Nutzung der Brücken am Breitenbachplatz zu verhindern. SenMVKU sei von der anfänglichen Vorfestlegung abgerückt und prüfe, inwieweit der Tunnel wieder geöffnet werden könne, entweder mit kurzfristigen Maßnahmen für einen Teilverkehr oder mit einer gänzlichen Sanierung über mehrere Jahre für einen vollen Verkehr. Er würde begrüßen, wenn die Hauruckaktion damit ein Ende fände. Dass die Brücken sanierungsbedürftig seien und deshalb weg müssten, sei kein Argument, denn in dieser Stadt seien viele Brücken sanierungsbedürftig. Wenn der Tunnel wieder geöffnet werde, müsse es eine vernünftige Fortführung in einer Straße erster Ordnung geben, entweder mit einem neuen Brückenbauwerk oder einer anderen zukunftssträchtigen Lösung, die entsprechendes Potenzial für den Verkehr zwischen der Mitte und dem Südwesten der Stadt biete. Seine Fraktion halte das Brückenbauwerk nach wie vor für notwendig.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) erkundigt sich nach dem „kurzfristigen Rückbau der Brücken“ in Bezug auf die Projektliste für Brückenbauvorhaben. Die Situation vieler Brücken sei bekannt. Habe der Abriss Auswirkungen auf andere Brückenprojekte?

**Antje Kapek** (GRÜNE) betont, dass sich die politische Führung, aber nicht die fachlichen Einschätzungen verändert hätten. Treffte zu, dass nach der Untersuchung eine politische Neubewertung erfolgen werde, die im schlimmsten Fall dazu führen könne, dass das Vorhaben gar nicht fortgeführt werde?

**Dr. Matthias Kollatz** (SPD) konstatiert, dass der Bericht von einer anderen Lage ausgegangen sei; man habe sich mit dem Tunnel erst nach den Brücken am Breitenbachplatz befassen wollen, nun müsse man wahrscheinlich parallel vorgehen. Es stehe der Fachverwaltung frei, Untersuchungen anzustellen, klar sei aber die Zielsetzung, die beiden Autobahnstummel 103 und 104 schrittweise zurückzuführen. Es gehe nicht darum, alle reparaturbedürftigen Brücken abzureißen. Vielmehr wolle man von den Brücken am Breitenbachplatz aus stadtplanerischen Gründen weg. Der Abriss komme zum richtigen Zeitpunkt, da man andernfalls viele Mittel für die Reparatur aufwenden müsste. Seine Fraktion wolle keine Autobahn mehr an der Schlangebader Straße, selbst wenn es gelänge, die Straße teilweise zu erhalten. Der Bericht besage, dass es unter Sicherheitsaspekten nicht tolerierbar sei, dass eine Selbstrettung nicht mehr möglich wäre. Ein Tunnel ohne Möglichkeit der Selbstrettung müsse weg.

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) fragt, ob die Position der SPD-Fraktion, die sich gegen die Autobahnabschnitte 103 und 104 wende, auch Politik des Senats sei.

**Lutz Adam** (SenMVKU) stellt klar, dass die Tunnelschließung eine Fachentscheidung der Abteilung Tiefbau und keine Entscheidung einer grünen Senatorin oder Staatssekretärin gewesen sei. Die Abteilung Tiefbau habe nicht anders handeln können, da die Verkehrssicherungspflicht nicht mehr gewährleistet gewesen sei. Berichte der Feuerwehr und des Tunnelsicherheitsbeauftragten hätten die sofortige Sperrung des Tunnels nahegelegt. Angesichts der Spannungsrissskorrosion seien die Brücken am Breitenbachplatz nicht sanierungsfähig und müssten zwingend rückgebaut werden. Die maximale Restnutzungsdauer betrage theoretisch sieben Jahre. Um diese zu erreichen, müssten Millionen aufgewendet werden. Es sei nicht sinnvoll, Millionen in eine tote Brücke zu investieren. Die Planungen liefen; angestrebt werde der Beginn des Rückbaus in der zweiten Jahreshälfte 2024. Der vorliegende Bericht sei relativ alt und beschreibe verschiedene Varianten; die dauerhafte Schließung des Tunnels sei an eine großräumige Verkehrsuntersuchung geknüpft worden, damit die umliegenden Wohnstraßen nicht verstopft würden. Diese werde kurzfristig erfolgen. Im Übrigen ergäben sich bei einer Schließung große städtebauliche Entwicklungspotenziale rund um den Breitenbachplatz.

**Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz** (SenMVKU) knüpft an, es werde nur das untersucht, was sowieso hätte untersucht werden sollen, nur eben live, weil der Tunnel bereits geschlossen sei. In Abstimmung mit den Bezirksämtern und SenStadt werde die Untersuchung kurzfristig in Auftrag gegeben; zu den Untersuchungsbedarfen, Finanzierung und Zuständigkeit werde eine Senatsvorlage erstellt. Mit Ergebnissen sei nicht vor Jahresende zu rechnen.

**Rolf Wiedenhaupt** (AfD) wiederholt die Frage, ob die Position der SPD-Fraktion, dass die A 103 und A 104 nicht mehr gebraucht würden und rückgebaut werden sollten, auch die Aussage des Senats sei.

**Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz** (SenMVKU) erklärt, dass sie dem Hinweis auf die Untersuchung nichts hinzuzufügen habe.

**Lutz Adam** (SenMVKU) weist darauf hin, dass es die A 104 schon lange nicht mehr gebe. Es existiere nur noch ein Anschluss vor dem Tunnel Schlangebader Straße. Zur A 103 in Richtung Steglitz habe er im Koalitionsvertrag nichts gelesen.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechung mit Kenntnisnahme der Vorlage ab.

Punkt 7 der Tagesordnung

**Verschiedenes**

Siehe Beschlussprotokoll.