

## 16. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

## Inhaltsprotokoll

### Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

15. Sitzung  
24. September 2007

Beginn: 10.02 Uhr  
Ende: 12.10 Uhr  
Vorsitz: Dr. Thomas Flierl (Linksfraktion)

#### Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

**Klaus-Peter von Lüdeke** (FDP) interessiert nach dem überwältigenden Ergebnis des *Bürgerentscheids* in Charlottenburg am Vortag, wie der Senat dieses bewerte. Werde der Senat künftig die Bürgerinteressen, die sich manifestiert hätten, einbeziehen?

**Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer** (SenStadt) erklärt, der Senat mache die *Parkraumbewirtschaftung* möglich und unterstütze sie ausdrücklich. Über die Frage, ob und wo in Berlin eine Parkraumbewirtschaftung durchgeführt werde, entschieden die Bezirke. Die Parkraumbewirtschaftung trage zur Entlastung der Anwohner bei. Die Gewerbetreibenden würden entlastet, weil Kunden leichter einen Parkplatz fänden. Der Parksuchverkehr und das übermäßige Parken in der Nähe von Einkaufsstrassen sollten weniger werden. Die Parkraumbewirtschaftung sei nach wie vor ein stadtentwicklungs- und verkehrspolitisches Ziel, das der Senat weiterverfolge.

**Klaus-Peter von Lüdeke** (FDP) fragt, ob die Senatorin nicht auch befürchte, dass die zum Ausdruck gekommene Stimmung darauf zurückzuführen sei, dass permanent erweitert werde. Die Gebührengestaltung in Mitte nehme immer krassere Formen an.

**Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer** (SenStadt) erwidert, sie unterstelle niemandem das Schüren von Ängsten. Dafür, dass Bürger nicht bezahlen wollten, habe sie persönlich Verständnis. Wenn man die Vorteile der Parkraumbewirtschaftung denjenigen vermittele, die für die Vignette bezahlen sollten, könne man mittelfristig sicher überzeugen, ohne Ängste zu schüren.

**Jutta Matuschek** (Linksfraktion) fragt, welche Aussagen das *Gutachten der Firma Intraplan zur Anbindung des Flughafens BBI an den ÖPNV* treffe und wann es dem Ausschuss zur Verfügung gestellt werde.

**Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer** (SenStadt) sagt, es gehe um die Frage, ob ein eigenwirtschaftlicher Verkehr bei einer Flughafenexpresslinie sinnvoll und möglich wäre, und um die dadurch entstehenden

Kosten. Dabei würden verschiedene Betriebskonzepte unterstellt. Es werde untersucht, in welcher Höhe bei einem eigenwirtschaftlichen Verkehr eine Zahlung erfolgen müsste; diese könnte über oder unter 7 € liegen. Weiterhin werde untersucht, bei welchem Szenario das Verkehrsmittel Schiene vorrangig gewählt werden würde. Berlin und Brandenburg werteten das Gutachten, das in der Verwaltung eingesehen werden könne, zurzeit gemeinsam aus.

**Oliver Scholz** (CDU) interessiert, ob die Senatorin bereit sei, die Voraussetzungen zur Schaffung einer *Fanmeile für die Fußballeuropameisterschaft 2008* zu schaffen.

**Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer** (SenStadt) erläutert, dass die Frage einer Sperrung der Straße des 17. Juni mit dem DFB und den internationalen Veranstaltern abgestimmt werden müsse. Es sei einzuschätzen, ob über einen langen Zeitraum eine vollständige Sperrung erforderlich sei. Dies habe auch mit dem Engagement von Sponsoren und mit der Vermarktung zu tun. Ein nachvollziehbares, abgeschlossenes Konzept hierzu liege noch nicht vor. Erforderlichenfalls werde die Straße des 17. Juni vorübergehend oder anlässlich bestimmter Spiele gesperrt. Dies müsse auch für andere Veranstaltungen während der EM, aber auch für die Leichtathletikmeisterschaft 2009 gelten. Die erforderliche Abstimmung werde mit der zuständigen Sportverwaltung und der Senatskanzlei vorgenommen.

**Oliver Scholz** (CDU) fragt, wann rechtzeitig eine Entscheidung für den kommenden Sommer getroffen werden solle.

**Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer** (SenStadt) betont, dass die Organisation eines flüssigen Verkehrs während derartiger Großveranstaltungen mittlerweile schnell erfolge. Bei einem großen Ereignis spielten die Bedarfe der Veranstalter und die Einschätzung, wer teilnehmen würde, eine erhebliche Rolle. Die Abstimmung werde derzeit vorgenommen. Sie werde keiner Straßensperrung zustimmen, wenn ein Veranstalterkonzept noch nicht so vorliege, dass man etwas daraus ableiten könnte.

**Stefan Ziller** (Grüne) fragt, wie viele *Bäume* im Zuge der Neubaumaßnahmen *in der Straße des 17. Juni* zwischen Ernst-Reuter-Platz und Charlottenburger Tor warum gefällt worden seien und wie sich solche Fällungen ohne ersichtlichen Grund auf die Bereitschaft von Dritten wie Bürgerstiftungen auswirkten, neu zu pflanzende Straßenbäume zu spenden.

**Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer** (SenStadt) bemerkt, diese Frage sollte eigentlich in der zuständigen BVV gestellt werden. Der Bezirk habe übermittelt, dass der Umbau der Straße im Zuge der laufenden Baumaßnahmen 25 Baumfällungen wegen der Standsicherheit, Wachstumsstörungen und massiven Schäden an Kronenteilen erforderlich gemacht habe. Nach Abschluss der Tiefbauarbeiten würden 100 Bäume neu gepflanzt. An der Spendenbereitschaft gebe es – so der Bezirk – keine Zweifel.

**Stefan Ziller** (Grüne) möchte wissen, ob die Senatorin ausschließen könne, dass gespendete Bäume gefällt worden seien.

**Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer** (SenStadt) verweist auf die Zuständigkeit des Bezirks.

### **Punkt 2 der Tagesordnung**

Vorlage - zur Beschlussfassung -  
Änderung des Berliner Flächennutzungsplans (FNP Berlin)  
Drs 16/0779  
(vorab überwiesen gemäß § 32 Abs. 4 GO Abghs)

[0095](#)

Vertagt.

### **Punkt 3 der Tagesordnung**

Antrag der Fraktion der SPD und  
der Fraktion Die Linke  
Keine Ausnahmegenehmigung für  
Lastkraftwagen XXL  
Drs 16/0583

[0075](#)

**Jutta Matuschek** (Linksfraktion) erklärt, dass die sogenannten Gigaliner im Berliner Straßennetz auch nicht durch Ausnahmeregelungen zugelassen werden sollten. Eine Verschiebung des Transports von Massengütern auf die Straße sei nicht wünschenswert. Der Senat solle auf Bundesebene darauf hinwirken, dass Gigaliner generell nicht zugelassen würden.

**Rainer Ueckert** (CDU) begründet den Änderungsantrag seiner Fraktion. Diese sei auch dagegen, dass Gigaliner in Berlin führen, weil die Fahrzeuge für den Stadtverkehr zu lang seien; sie würden den Verkehr zum Erliegen bringen. In anderen Bundesländern könnte es allerdings anders aussehen. Diesen sollte man daher ein Verbot nicht vorschreiben.

**Claudia Hämmerling** (Grüne) bekundet Unterstützung für den Koalitionsantrag und erklärt, sie lehne den Änderungsantrag der CDU ab. Derartige Transporte gehörten nicht auf die Straße, sondern auf die Schiene. Die erforderliche zusätzliche Straßenreparatur koste das Geld aller Steuerzahler. Die Gigaliner seien zudem ein Sicherheitsrisiko.

**Christian Gaebler** (SPD) stellt fest, dass man Verkehrspolitik nicht nur bis zur Stadtgrenze machen könne. Man investiere in die Bahn und baue die Wasserstraßen aus und begründe dies jeweils mit Containertransporten. Jetzt wolle die CDU auch Lkws Container transportieren lassen. Die SPD schließe sich der Haltung des Bundesverkehrsministers an, der Gigaliner bundesweit ablehne. Wenn andere Länder diese zuließen, entstehe Druck auf die Nachbarländer.

**Jutta Matuschek** (Linksfraktion) bemerkt, dass es an den Häfen Schienenwege gebe, die ausgebaut werden müssten. Warum wolle die CDU plötzlich nichts mehr über die erforderliche Straßenunterhaltung wissen? Es sei erwiesen, dass ein großer Lkw bis zu 140 Mal mehr Straßenunterhaltungsaufwand erfordere als ein kleiner Pkw. Es sei unglaublich, solche banalen Zusammenhänge ständig auszublenden, aber zu behaupten, dass man ökologisch interessiert sei. Dem Verkehrswahnsinn mit Gigaliner müsse auf Bundesebene Einhalt geboten werden.

**Klaus-Peter von Lüdeke** (FDP) erwidert, dass die Gigaliner in Skandinavien bereits führen. In anderen Ländern würden sie auch demnächst zugelassen. Die Deutsche Bahn habe die Speditionsfirma Schenker gekauft. Sie würde wahrscheinlich unter den Ersten sein, die Gigaliner anschafften. – [Claudia Hämmerling (Grüne): Schlimm genug!] – Gebe es überhaupt Anträge auf Zulassung von Gigaliner in Berlin? Fahrten durch die Stadt seien seines Wissens nicht geplant und in der Regel gar nicht möglich. Es sollte keinen Flickenteppich in der Bundesrepublik geben.

**René Stadtkewitz** (CDU) meint, dass über die Zulassung in anderen Ländern diese selbst entscheiden sollten.

**Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer** (SenStadt) berichtet, dass die Verkehrsministerkonferenz sich seit 2006 mit dem Thema befasse. In einer Arbeitsgruppe seien wesentliche Aspekte erörtert worden. Die Forderung nach Zulassung von 60 t Gesamtgewicht sei schnell zurückgewiesen worden; ein innerörtlicher Einsatz solle nicht möglich sein. Zur Verkehrsministerkonferenz im Oktober werde eine Beschlussempfehlung der AG erwartet, wonach diese sich nicht für eine allgemeine Zulassung von modularen Nutzfahrzeugen einsetze. Berlin werde einen ergänzenden Beschlussvorschlag einbringen, der Klarheit fordere; eine weiche Formulierung der Erprobung oder weiteren Prüfung wolle man nicht zulassen. Der Senat wolle ausschließen, dass in der Bundesrepublik solche Gigaliner führen. Die Bundesregierung nähere sich ebenfalls einer solchen

Auffassung. Was man für Berlin ausschließe, sollte auch auf allen anderen Bundesstraßen ausgeschlossen sein. – Das Fahren mit Gigalinern sei verboten. Im Rahmen von Modellversuchen wollten einzelne Bundesländer die Wirkung erproben. Ein Antrag in Berlin müsste abgelehnt werden. Der Einsatz von Gigalinern in Berlin komme nicht infrage – wegen der Gefahr, der Dichte der Stadt, der Belastung der Infrastruktur, der Situation der Brücken, der Straßenverhältnisse. Verkehrspolitisch sei der Einsatz von Gigalinern unsinnig.

**Oliver Friederici** (CDU) bemerkt, dass 2006 in Hamburg ein Gigaliner-Autobus getestet worden sei. Wäre dies in Berlin auch ausgeschlossen?

**Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer** (SenStadt) bejaht dies. Zu beachten sei das Gewicht, das einen erheblichen Anteil an der möglichen Gefährdung habe.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der CDU ab und stimmt dem Antrag der Koalitionsfraktionen zu.

#### **Punkt 4 der Tagesordnung**

- a) Antrag der Fraktion der CDU [0060](#)  
Zügiger Weiterbau der U 5  
Drs 16/0532
  
- b) Antrag der Fraktion der FDP [0085](#)  
Weiterbau U 5 rechtzeitig planen  
Drs 16/0684

**Rainer Ueckert** (CDU) hält es für verkehrstechnisch wichtig, dass die U 5 zügig weitergebaut werde. Für den Schlossneubau sei es wichtig, dass der U-Bahnhof rechtzeitig errichtet werde. Der Bericht solle zum 30. 11. vorgelegt werden.

**Klaus-Peter von Lüdeke** (FDP) schließt sich den Ausführungen seines Vorredners an.

**Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer** (SenStadt) sagt, eigentlich hätte dem Haushalt und der Finanzplanung entnommen werden können, dass man weiter sei, als die Anträge vermuten ließen. Mit der Ergänzungsvereinbarung zum Hauptstadtfinanzierungsvertrag gebe es eine Verpflichtung des Landes, spätestens 2010 mit dem Bau zu beginnen und 2020 fertig zu sein. Das Land halte sich daran. Der Senat befinde sich in Abstimmung mit der BVG, um praktische Fragen zu klären: Kosten, Einsparungen, Bauverfahren, zeitlicher Ablauf. Hinweise auf Verzögerungen beim Bau des Humboldt-Forums gebe es nicht. Für die Anträge gebe es keinen Grund, der Senat arbeite an der Sache.

**Jutta Matuschek** (Linksfraktion) empfiehlt Abg. Lüdeke, sich zu Bau und Betrieb der U 5 durch Einsicht in den Planfeststellungsbeschluss zu informieren. Die Anträge könnten nur abgelehnt werden, weil das, was sie bezweckten, längst Verwaltungshandeln und Baugeschehen sei.

**Claudia Hämmerling** (Grüne) fordert eine Untersuchung der Frage, ob nicht eine Einfädung in die U 6 möglich sei, damit eine Verbindung vom Hauptbahnhof in den Süden hergestellt werden könne. Sympathisch finde sie an den Anträgen lediglich, dass ein Bericht gefordert werde.

**Christian Gaebler** (SPD) hält die Anträge für nicht sinnvoll. Die BVG treibe die Planungen voran. Wenn die CDU ihren Wunsch nach Bau der U 5 bereits 1995 durchgesetzt hätte, hätte z. B. die Straßenbahn nicht saniert werden können. Künftig würden durch den Bau der U 5 Mittel, die für die Sanierung der U-Bahn erforderlich wären, gebunden. Die Vereinbarung mit dem Bund sei unter Beteiligung einer grünen Abgeordneten, die jetzt im Abghs sitze, Frau Eichstädt-Bohlig, zustande gekommen. – Für eine Einfädung wäre ein langwieriges Planfeststellungsverfahren erforderlich; insofern sei dies kein Übergangskonzept. Der Tunnel solle eingleisig mit zweifacher Kreuzung einer stark befahrenen Strecke angebunden werden, dies wäre perspektivisch keine gute Lösung.

Der **Ausschuss** lehnt die geänderten Anträge von CDU und FDP ab.

### Punkt 5 der Tagesordnung

- a) Vorlage - zur Kenntnisnahme - [0072](#)  
gemäß Artikel 64 Abs. 3 VvB  
Verordnung über die Festlegung  
eines Planungsgebietes gemäß  
§ 9a Abs. 3 des Bundesfernstraßengesetzes  
in den Bezirken Neukölln und Treptow-Köpenick  
von Berlin für den Neubau der  
Bundesautobahn A 100 - 16. Bauabschnitt  
- zwischen dem Autobahndreieck Neukölln und der  
Anschlussstelle Am Treptower Park  
- lfd. Nr. 2 - VO Nr. 16/39 -  
Drs 16/0576  
(auf Antrag der Fraktion  
Bündnis 90/Die Grünen)
- b) Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen [0092](#)  
Keine Verlängerung der Stadtautobahn A 100 -  
Ausbau der Infrastruktur für den Umweltverbund  
Drs 16/0699

**Claudia Hämmerling** (Grüne) führt aus, dass die Autobahn durch Kleingärten, Gewerbegebiet und Wohnbebauung führe und direkt in der Umweltzone ende. Sie führe den Autoverkehr also direkt in das Gebiet, das vor dem Autoverkehr geschützt und von ihm entlastet werden solle. Jeder Meter der Autobahn koste 100 000 € insgesamt koste sie 312 Mio € Bisher sei immer behauptet worden, dass Berlin nur einen kleinen Teil der Kosten tragen müsse; inzwischen wisse man, dass das Land 15 bis 18 % Verwaltungskosten tragen müsse, von denen nur 3 % erstattet würden. Berlin habe 45 Mio € zu finanzieren, die in keiner Investitionsplanung zu finden seien. Mit dem Autobahnbau werde das Autofahren wieder attraktiver, dem Autoverkehr werde noch mehr Fläche zur Verfügung gestellt. – Wie solle mit den sich ergebenden Verkehrsströmen umgegangen werden? Mit wie vielen zusätzlichen Fahrzeugen auf der Eisenbrücke werde gerechnet? Welche Kosten entstünden für den Umbau der Straßen am Treptower Park?

Durch den Verkauf von Flächen werde Berlin auch ärmer. Es handele sich nicht um ein Nullsummenspiel, sondern um einen Verlust für das Land Berlin. Die Grünen forderten daher den Verzicht auf den Autobahnbau. Der Senat solle versuchen, die Mittel für andere Maßnahmen zu bekommen, die dem Klimaschutz dienten. Die gesparten Eigenleistungen des Landes sollten dem Umweltverbund zugute kommen.

**Albert Weingartner** (FDP) meint, der Autoverkehr finde statt, weil er nötig sei – mit oder ohne Autobahn. Die FDP nehme die Vorlage zustimmend zur Kenntnis und lehne den Antrag der Grünen ab. Leistungsfähige Straßen, die nicht durch Wohngebiete führten, würden gebraucht. Autobahnen sollten nicht verteufelt werden. Berlin werde von den Investitionen profitieren.

**Rainer Ueckert** (CDU) bestreitet, dass die Klimadiskussion in diesem Zusammenhang eine Rolle spiele. Man müsse vernünftige Entscheidungen für die Stadt Berlin treffen, unter Berücksichtigung des Umweltschutzes und des Erhalts der Wirtschaftskraft. Verkehr solle gebündelt und um die Innenstadt herum geleitet werden. Die Bündelung des Verkehrs auf der A 100 sei ein großer Fortschritt und aktiver Umweltschutz. Der Ring solle endlich geschlossen werden. Die Entscheidungen seien getroffen und würden von der CDU-Fraktion unterstützt.

**Christian Gaebler** (SPD) befürwortet eine nüchterne Betrachtung. Eine Autobahntrasse sei auch Mittel zum Zweck. Parallele Straßen würden entlastet, an bestimmten Punkten komme es zu einer Bündelung. Ob dies insgesamt eine Verbesserung sei, sei abzuwägen. Eine Zurückstellung zugunsten anderer wichtiger Projekte sei beim Bund nicht erreicht worden. Man müsse zu dem Vereinbarten stehen, was heiße, dass weitergebaut werde. Ein Teil der dem Land entstehenden Kosten werde vom Bund erstattet.

**Klaus-Peter von Lüdeke** (FDP) widerspricht der Darstellung, dass mit den Mitteln variabel umgegangen werden könne. Die Grünen suggerierten etwas, was nicht möglich sei.

**Jutta Matuschek** (Linksfraktion) stellt fest, dass Straßenbau Verkehr erzeuge. Es gebe unterschiedliche Erfahrungen mit dem Bau von Autobahnringen in großen und kleinen Städten. Das Projekt sei Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. Man habe in der 15. Legislaturperiode mehrfach vergeblich versucht, eine Umwidmung der Mittel zu erreichen. Es sei auch nicht gelungen, mit einer rot-grünen Bundesregierung die Methodik des Bundesverkehrswegeplans so zu überarbeiten, dass eine Autobahn parallel zu einem vorhandenen S-Bahn-Ring nicht so positiv in den verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen bewertet werde. Es sei nicht gelungen, die Methodik nach ökologischen Kriterien auszurichten. Nun habe man damit umzugehen, dass das Projekt Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans sei. Der Stadtentwicklungsplan Verkehr habe an der Sinnhaftigkeit des Projekts festgehalten. Insofern habe die Koalitionsvereinbarung vollzogen, was Untersuchungen belegt hätten. Ein Verschiebung von Planungsmitteln sei haushaltsrechtlich nicht möglich. Daher werde der Antrag der Grünen abgelehnt.

**Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer** (SenStadt) unterstreicht, dass eine andere Verwendung der Mittel nicht möglich sei. Man habe die verkehrspolitischen Entscheidungen auch hinsichtlich der positiven Wirkungen auf die Stadtentwicklungspolitik zu beachten und zu bewerten. Die A 100 werde Wohngebiete in der südlichen Innenstadt entlasten. Für das Land seien die tatsächlichen Kosten relevant; es handele sich um 6 und nicht um 45 Mio € Der erforderliche Straßenumbau für Abfahrten, zur Herrichtung von Böschungen oder zur neuen Organisierung von Straßen im unmittelbaren Umfeld gehöre zu den vom Bund im Rahmen von Autobahnbauten getragenen Kosten.

**Claudia Hämmerling** (Grüne) erwidert, dass eine Frage nach dem Kostenanteil der Verwaltung dahingehend beantwortet worden sei, dass das Land 15 bis 18 % der Gesamtkosten trage. Wenn die Gesamtkosten 312 Mio € betragen, handele es sich um 45 Mio €, nur 3 % erstatte der Bund. Die Autobahnöhren gehörten natürlich zu dem, was der Bund finanziere. Aber nicht darin enthalten sei, was der Bezirk zur Einbindung der neuen Autobahn plane. – Dass es in Teilbereichen Entlastungen gebe, bestreite niemand. Aber welche Belastungen entstünden an der Elsenstraße stadteinwärts? Was geschehe in der Umweltzone, in die die Autobahn die Belastung hineinführe? Dort entstünden immense Verkehrsbelastungen. Ein Weiterbau stehe in den Sternen, würde das Problem aber auch nur auf die Spitze treiben. Andere Städte, z. B. San Francisco, bauten ihre Autobahnen zurück. Warum werde so viel Geld in den Berliner Sand gesetzt? Was werde „Stadt und Land“ mit ihren Wohnungen neben dem Autobahntrog machen? Dort wolle niemand freiwillig wohnen.

Der **Ausschuss** lehnt den Antrag der Grünen ab; die Vorlage wird zur Kenntnis genommen.

### Punkt 6 der Tagesordnung

- a) Antrag der Fraktion der FDP [0086](#)  
Planfeststellung für die tangentielle  
Verbindung Ost (TVO) - 2. Bau-  
abschnitt - endlich einleiten!  
Drs 16/0685
  
- b) Antrag der Fraktion der CDU [0034](#)  
Tangentiale Verbindung Ost (TVO) –  
2. Bauabschnitt -  
Drs 16/0300

- c) Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen [0038](#)  
Kein Straßenneubau I: Verzicht auf die  
Ost-West-Trasse durch die Wuhlheide  
Drs 16/0330

**Albert Weingartner** (FDP) führt aus, dass Verkehr aus Wohngebieten herausgenommen und auf Trassen zusammengeführt werden solle, auf denen der CO<sub>2</sub>-Ausstoß gebündelt werde. Die FDP-Fraktion wünsche eine frühzeitige Einbeziehung der Bürger in das Verfahren. Die Terminierung solle auf 31. 12. 07 geändert werden.

**Rainer Ueckert** (CDU) betont, dass wegen der geringeren Verkehrsmengen kein Autobahnquerschnitt gebaut werden solle. Mit dem bereits gebauten Anfang der TVO seien die Menschen in der Umgebung zufrieden; sie forderten den Weiterbau bis zur B 1/B 5. Bis zum 31. 12. 07 solle berichtet werden.

**Claudia Hämmerling** (Grüne) stellt fest, dass Straßenbau immer zu Protesten derjenigen führe, die wohnen, wo die Straße ende. Der Bau von Einzelabschnitten führe immer zu weiterem Neubau. Die Grünen lehnten die Anträge von CDU und FDP ab. Im Antrag der Grünen gehe es um den Verzicht auf die Ost-West-Trasse durch die Wuhlheide. Statt durch den Wald könnte der Verkehr durch die Lindenstraße in die Bahnhofstraße und Friedrichshagener Straße vierspurig geführt werden. Für Straßenbau scheine immer Geld zur Verfügung zu stehen, während man um jeden Meter Straßenbahn kämpfen müsse. Klima- und stadtentwicklungspolitisch führe das in die Sackgasse. Weiterer Straßenbau sei nicht zukunftsfähig.

**Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer** (SenStadt) erinnert daran, dass vor vielen Jahren mit dem StEP Verkehr entschieden worden sei, die Planung der TVO ruhen zu lassen. Inzwischen machten Bürger, insbesondere aus Karlshorst und Mahlsdorf, vielfältige Bedarfe geltend. Es sei richtig, eine neue Einschätzung vorzunehmen. Erste Einschätzungen im Rahmen einer Verkehrsprognose – gemeinsam mit Brandenburg – für nach 2020 seien frühestens Anfang 2008 zu erwarten. Diese reichten nicht aus, daher wolle Berlin eine gesonderte Prognose in Auftrag geben, bei der im Einzugsbereich der TVO Straßenverkehrserhebungen durchgeführt würden und untersucht werde, welche Wirkung ein Bau der TVO hätte. Man hoffe, diese Untersuchungen im Frühjahr abschließen zu können. Sie bitte, noch ein halbes Jahr zu warten, bis SenStadt einen Vorschlag machen könne.

Betreffs der Wuhlheide befinde man sich im Planfeststellungsverfahren, das der Bezirk 2004 und 2005 betrieben habe. Die Erörterungstermine hätten stattgefunden. Die Einwände würden derzeit abgearbeitet und bewertet. Sie könne und dürfe nicht prognostizieren, welches Ergebnis sich aus der Bewertung ergebe. Die sorgfältige Abarbeitung bleibe der zuständigen Behörde überlassen.

**Christian Gaebler** (SPD) bemerkt, dass Straßen kein Allheilmittel zur Lösung aller Probleme seien. Der CDU-Antrag sei nicht hilfreich, weil er einen solchen Eindruck erwecke. Es sei zu überlegen, ob die alte Trassenführung noch die richtige sei; sie würde direkt an Wohngebieten vorbei führen. Vielleicht wäre eine Nutzung nicht mehr genutzten Bahngeländes sinnvoller. Die CDU-Fraktion wolle mit ihrem Schaufensterantrag den Menschen im Siedlungsgebiet etwas vorgaukeln. – Zur Ost-West-Trasse: Er wisse nicht, wie man die Bahnhofstraße vierspurig machen solle. Der Bezirk wünsche die Aufnahme in die Prioritätenliste. Wahrscheinlich müsse man mit dem Projekt leben, auch wenn man es nicht gutheißt.

**Stefan Ziller** (Grüne) begrüßt, dass die gravierenden Verkehrsprobleme im Siedlungsgebiet in Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf angegangen würden. Im Bezirk mache auch die SPD massiv Propaganda für die Straße als Allheilmittel. Werde auch die Möglichkeit von Verbesserungen im ÖPNV geprüft?

**Oliver Scholz** (CDU) erklärt, dass alle heute diskutierten Projekte klar beschlossen, nämlich Bestandteil des FNP seien. Die Verlängerung der TVO nach Norden entlaste die Wohngebiete. Dass die Anwohner weiterhin in ihre Wohngebiete führen, sei eine Binsenweisheit. Schleichwege belasteten die Anwohner enorm. – Natürlich müsse die Ost-West-Verbindung bis an den Brandenburgplatz weitergeführt werden. Die in Köpenick realisierten Bauvorhaben hätten gezeigt, dass die Befürchtungen nicht eingetroffen seien. Jetzt könne

die Altstadt Köpenick entwickelt werden. Die Zahl der Nutzer des ÖPNV habe nicht abgenommen, im Gegenteil: Die Bahn verzeichne Zuwächse. Er bitte, das langfristig Geplante im Sinne einer Kontinuität und der Stadtbewohner weiterzuführen.

**Albert Weingartner** (FDP) wünscht nunmehr eine Terminierung des FDP-Antrags auf Ende März 2008.

**Jutta Matuschek** (Linksfraktion) belehrt Abg. Scholz bezüglich des FNP: Dieser sei mitnichten eine Bauverpflichtung, vielmehr handele es sich um eine Trassenfreihaltung. Jedes im FNP benannte Projekt müsse durch Planungsverfahren auf seine Sinnhaftigkeit untersucht werden. Sie verweise auf den StEP Verkehr, eine Konkretisierung des FNP, in dem die nördliche Fortführung der TVO unter Zustimmung des Beirats gestrichen worden sei. Die Durchführung von Verkehrszählungen sei vereinbart worden. Aus den aktuellen Verkehrszählungen ergebe sich keine Neubewertung des Verzichts auf die nördliche Fortführung der TVO. Dies heiße nicht, dass die Verkehrsprobleme in dem Bereich ignoriert würden. Maßnahmen wie eine Verlegung des S-Bahnhofs Karlshorst über die Straße, die Anordnung der Straßenbahn unter die Brücke und die Aufweitung der Treskowallee in diesem Bereich hätten Auswirkungen auf die Verkehrsströme. In Biesdorf sei neuer lokaler Verkehr entstanden.

Durch den Bau der TVO nach den Vorstellungen von CDU und FDP würde der Autobahnaußenring im östlichen Bereich um ca. 30 km abgekürzt. Benutzer des Außenrings würden also abwägen, ob sie nicht statt des Autobahnaußenrings über die TVO führen. Die TVO wäre ein neuer Schleichweg für den Autobahnverkehr. Die Linksfraktion sei nicht bereit, diesen zusätzlichen Verkehr in Kauf zu nehmen. Der ÖPNV sei deutlich stärker zu fördern, seine Schwachstellen seien zu analysieren. Zu prüfen seien eine Straßenbahn durch den Hultschiner Damm und eine SPNV-Trassenfreihaltung sowie eine Regionalbahnverbindung von Hohen Schönhausen über Lichtenberg zum Flughafen BBI. Wenn man dies alles abwäge, komme man zu der Erkenntnis, dass eine nördliche Fortführung der TVO nicht nötig sei.

Die Ost-West-Trasse befinde sich im Planfeststellungsverfahren. Angekündigte Klagen dürften zu Revisionen führen. Der Verlust von 30 000 Bäumen in der Wuhlheide wiege schwer. Die Entlastung der Bahnhofstraße sei allerdings mehrfach untersucht und geprüft worden.

**Claudia Hämmerling** (Grüne) stellt fest, dass vieles von dem, was damals mit dem FNP beschlossen worden sei, heute nicht mehr gewollt werde. Die Herausnahme der TVO aus dem FNP wäre vernünftig. Jede Infrastrukturmaßnahme müsse daraufhin geprüft werden, ob sie dem Klimaschutz zugute komme oder ihm zuwiderlaufe. Der Straßenbau werde zu mehr Autoverkehr führen. Die Grünen wollten den Verkehr nicht mit zusätzlichen Straßen in die Stadt ziehen. Wenn Straßen zu Wirtschaftswachstum führen würden, wäre die brandenburgische Peripherie Weltmeister im Wirtschaftswachstum. Dort seien viele Straßen gebaut worden, trotzdem werde Brandenburg immer leerer. Wenn man aus der Köpenicker Bahnhofstraße den ruhenden Verkehr entferne, habe man zwei zusätzliche Spuren. Wenn man 7 Mio € für eine neue Straße sparen könne, könne man wohl auf ein paar Parkplätze verzichten.

**Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer** (SenStadt) erwidert, es könne doch nicht Ziel sein, dass die Köpenicker Bahnhofstraße, die jetzt schon eine der lautesten in Berlin sei, noch ungemütlicher werde, nachdem der ruhende Verkehr aus ihr entfernt worden sei. Deshalb sei es im Planfeststellungsverfahren wichtig zu sehen, welcher Bereich künftig entlastet werde. – Zum 2. Bauabschnitt der TVO: Es sei selbstverständlich zu prüfen, ob und in welcher Weise eine Baumaßnahme Auswirkungen auf die Nutzung des ÖPNV hätte oder wie dieser auf die Nachfrage nach einer neuen Straßentrasse reagieren könnte. Solche Untersuchungen seien möglichst intensiv, kleinteilig und sorgfältig, aber ergebnisoffen zu führen.

Der **Ausschuss** stimmt den Änderungsanträgen zu den Anträgen von FDP und CDU zu. Er lehnt die Anträge von FDP, CDU und Grünen ab.

### **Punkt 7 der Tagesordnung**

Antrag der Fraktion der SPD und  
der Fraktion Die Linke  
Sicherheit im öffentlichen  
Personennahverkehr  
Drs 16/0517

[0061](#)

**Christian Gaebler** (SPD) bemerkt, dass demnächst ein Bericht zu dem Thema erwartet werde, dem die Koalition einen hohen Stellenwert einräume, weil die Entscheidung für den ÖPNV häufig auch subjektiven Kriterien unterliege. Die Kunden seien von den Verkehrsbetrieben zu befragen. Die Verkehrsbetriebe sollten die Prävention verstärken. Musik auf Bahnsteigen halte die SPD-Fraktion nicht für zielführend. Bezüglich der Videoüberwachung gebe es einen Konflikt mit dem Datenschutz. In Gefährdungsräumen sei eine Videoüberwachung sinnvoll und notwendig. Die von Datenschützern geforderten Restriktionen seien teilweise übertrieben. Trotzdem sei Polizei- sowie Personalpräsenz erforderlich. BVG und S-Bahn müssten ein überzeugendes Gesamtkonzept vorlegen. Eine schnelle Reaktion auf Notrufe müsse sichergestellt werden. Der Bericht solle zum 31. Dezember vorgelegt werden.

**Claudia Hämmerling** (Grüne) erwidert, dass der Antrag nicht die Forderung nach mehr Personal auf den Bahnhöfen enthalte. Er sei zu allgemein gehalten. Daher enthielten sich die Grünen.

**Jutta Matuschek** (Linksfraktion) sagt, dass es infolge der Änderung des ASOG eine Grundlage für die Videoüberwachung im ÖPNV geben werde. Personal der Verkehrsunternehmen solle Serviceleistungen für die Fahrgäste erbringen. Man habe mehrere Ansatzpunkte, die Verkehrsunternehmen in die Pflicht zu nehmen. Für hoheitliche Aufgaben der Verbrechensbekämpfung und -aufklärung sei die Polizei zuständig.

**René Stadtkewitz** (CDU) signalisiert Unterstützung für den Antrag. Die Videoüberwachung hätte noch deutlicher beschrieben werden können. Die Videotechnik, insbesondere die Auswertung über Software, habe sich mittlerweile so weit entwickelt, dass man von dieser schon bestimmte Hinweise bekommen könne.

**Klaus-Peter von Lüdeke** (FDP) stellt fest, dass man den Antrag eigentlich gar nicht ablehnen könne. Er solle sicher in ein Nahverkehrskonzept einfließen. Was davon werde in den Verkehrsvertrag geschrieben? Was müsse die BVG in dieser Beziehung leisten? – Wie solle das Hausrecht durch die Verkehrsbetriebe intensiver wahrgenommen werden? Sei es möglich, Beförderungsverbote auszusprechen? Wie werde permanentes Herumlungern auf Bahnhöfen geahndet? – Notrufsysteme müssten erreichbar sein.

Der **Ausschuss** stimmt dem geänderten Antrag einstimmig zu.

### **Punkt 8 der Tagesordnung**

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll!