

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr

39. Sitzung
26. Februar 2014

Beginn: 14.05 Uhr
Schluss: 16.13 Uhr
Vorsitz: Andreas Otto (GRÜNE)

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Katrin Lompscher (LINKE) fragt, wie viele Einwendungen mit welchem Inhalt im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zu den B-Plänen Tempelhofer Damm und Südring eingegangen seien und wie der Senat diese auswerten werde.

Bürgermeister Michael Müller (SenStadtUm) antwortet, die Auswertung erfolge quantitativ und qualitativ. Zum Tempelhofer Damm gebe es 239 und zum Südring 171 Stellungnahmen. Von den 239 seien rund 40 von Kindern und Jugendlichen gekommen, die man in besonderer Form angesprochen habe. 10 Stellungnahmen seien vor Ort, 125 über das Internet, 40 per Post und 24 im Rahmen der Stadtwerkstatt abgegeben worden. Die Stellungnahmen würden zusammengeführt und in Tabellenform gegliedert. Dann werde ein Vorschlag zur Abwägung und Einbeziehung erarbeitet. Stellungnahmen wendeten sich gegen eine Bebauung, bestimmte Höhen oder Verdichtungen oder forderten die Anlage von Sportflächen und einen S-Bahnanschluss am Südring.

Katrin Lompscher (LINKE) stellt die Nachfrage, ob beabsichtigt sei, die Stellungnahmen und den Abwägungsvorschlag zu veröffentlichen.

Bürgermeister Michael Müller (SenStadtUm) erklärt, dass dies nach Gliederung und Aufbereitung in Tabellenform vorgesehen sei. Zum Zeitpunkt könne er im Moment nichts sagen.

Harald Moritz (GRÜNE) fragt, von wem und auf welcher Rechtsgrundlage die Genehmigung für eine zeitweilige Nutzung der südlichen Start- und Landebahn des BER erteilt worden sei bzw. geprüft werde.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) schildert, die FBB habe am 19. Februar einen Antrag auf temporäre Inbetriebnahme der südlichen Start- und Landebahn bei der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg – LuBB – gestellt, deren Zuständigkeit sich aus der brandenburgischen Luftfahrt- und Luftsicherheitszuständigkeitsverordnung ergebe. Eine Genehmigung sei bisher nicht erteilt worden.

Harald Moritz (GRÜNE) stellt die Nachfrage, ob ein Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit oder der Träger öffentlicher Belange erfolge.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) verweist auf die Zuständigkeit der LuBB. Seines Wissens gebe es kein Beteiligungsverfahren.

Wolfram Prieß (PIRATEN) fragt, worin die gesamtstädtische Bedeutung der Cuvry-Brache bestehe und ob der Senat die Planungshoheit an den Bezirk zurückgeben wolle.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) teilt mit, Senat und Abghs hätten die gesamtstädtische Bedeutung vor geraumer Zeit festgelegt. Er verweise auf den entsprechenden Parlamentsbeschluss. Dies werde nun abgearbeitet.

Wolfram Prieß (PIRATEN) macht geltend, dass sich die Planung inzwischen verändert habe. Gebe es Bemühungen des Senats, da wieder was zu ändern?

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) betont, dass sich an der Stelle etwas entwickeln und bewegen solle. Wenn man das Verfahren abbräche und der Bezirk es neu aufrollte, würde dies nicht zur Beschleunigung beitragen. Die Bearbeitung erfolge in enger Abstimmung mit dem Bezirk, der auch nicht auf zusätzliche B-Planverfahren dränge.

Katrin Vogel (CDU) erkundigt sich nach dem Sachstand beim Masterplan Parken.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) legt dar, vorgesehen seien Workshops und ein begleitender Projektzusammenhang mit Bezirken und Senatsverwaltungen. Vor drei oder vier Wochen habe eine Auftaktsitzung stattgefunden. Er hoffe auf Ergebnisse bzw. erste Zwischenergebnisse im Lauf des Jahres. Es werde ein Teilmasterplan Fahrradparken entwickelt.

Katrin Vogel (CDU) fragt, ob auch einschlägige Verbände und Institutionen an der Erstellung beteiligt würden und wann mit der endgültigen Fertigstellung zu rechnen sei.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) antwortet, Ziel sei, im Lauf dieses Jahres konkrete Ergebnisse zu haben und spätestens Anfang nächsten Jahres Beschlüsse zu fassen. Vereine und Verbände seien an den Workshops wie auch am Gesamtverfahren beteiligt.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 17/0931

[0125](#)
BauVerk

Stadtstruktur erhalten – 17. Bauabschnitt der A 100 nicht für Bundesverkehrswegeplan anmelden

Vorsitzender Andreas Otto teilt mit, dass hierzu ein Änderungsantrag der antragstellenden Fraktion vorliege.

Harald Moritz (GRÜNE) schildert, der Änderungsantrag trage der zwischenzeitlich erfolgten Anmeldung Rechnung und fordere die Rücknahme. Seine Fraktion sehe durch die Verlängerung keine Entlastung für die Innenstadt, zumal die Kapazität der Tunnel erschöpft sei, und der anliegenden Wohnbevölkerung, die durch mehr Verkehr sogar stärker belastet werde. Die Lage der Anschlussstellen und die städtebaulichen Auswirkungen – Spreeüberquerung, Teilabriss der Eisenbrücke – seien noch nicht geklärt. Nicht klar sei die Tunnelbautechnologie, die immense Kostenauswirkungen hätte. Tunnelquerschnitte von 25 m seien unrealistisch. Nur Projekte mit einem hohen Kosten-Nutzen-Verhältnis sollten zum Bundesverkehrsplan angemeldet werden. Mit dem Umbau des Dreiecks Funkturm habe man genügend zu tun. Mit dem Schallschutz gehe es an der Autobahn auch nicht voran.

Ole Kreins (SPD) erwidert, die Anmeldung sei unabhängig von der konkreten Planung, die noch nicht erfolgt sei, weshalb Spreeüberquerung und Brückenführung nicht geklärt seien. Für die Planung der Verlängerung müssten erst Planungsmittel bereitgestellt werden. Darüber sei noch eine politische Debatte zu führen. Der Bund gehe davon aus, dass der 16. Bauabschnitt nur bei einer Verlängerung bis zur Storkower Straße oder Frankfurter Allee Sinn habe. Die Koalition habe vereinbart, dass es bei der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan bleibe. Ansonsten sehe er derzeit keinen Bedarf, über den 17. Bauabschnitt zu diskutieren.

Oliver Friederici (CDU) bemerkt, die angesprochenen Probleme – Autobahnquerschnitte, Wasserstraßenquerungen – könnten ingenieurtechnisch gelöst werden. Die ersten Grundplannungen zeigten, dass das Projekt realisiert werden könne. Es handele sich um vorgeschobene Argumente. Auch viele Grüne seien nicht nur ÖPNV-, sondern Autonutzer, nutzten die A 100 und generierten durch Bestellungen Lieferverkehr. Er verweise im Übrigen auf diverse Autobahnausbauprojekte rot-grüner Landesregierungen in Deutschland. Leistungsfähige Straßenverbindungen würden bewusst geschaffen, um Wohngebiete zu entlasten. Seine Fraktion halte den 17. Bauabschnitt für notwendig und begrüße die Investitionen des Bundes in Berlin. Bauausführungen im städtischen Raum seien teuer, weil Tunnelbauwerke und maximaler Lärmschutz realisiert werden müssten. Dazu stünden die Koalitionen im Bund und in Berlin.

Harald Wolf (LINKE) konstatiert, dass der Vorredner ein Fan rot-grüner Verkehrspolitik sei. Er fühle sich als Fußgänger, Rad- und Autofahrer sowie ÖPNV-Nutzer in seinen Mobilitätsmöglichkeiten – auch ohne 16. und 17. Bauabschnitt – nicht beeinträchtigt und halte die Autobahnverlängerung für ein Verkehrsprojekt, das der Philosophie der autogerechten Stadt der Sechziger- und Siebzigerjahre entspreche, der zufolge der Stadtring dann auch geschlossen werden müsste. Der 17. Bauabschnitt würde deutlich teurer als der 16. Dies wäre eine verfehlte investive Prioritätensetzung in der Verkehrspolitik. Seine Fraktion werde dem Antrag zustimmen und begrüße, wenn der Senat die Planung auch weiterhin nicht aufnehme.

Wolfram Prieß (PIRATEN) vertritt die Ansicht, dass die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan ein erster Schritt sei. Insofern müsse man die politische Debatte führen. Seine Fraktion halte die Autobahnverlängerung für eine verfehlte, veraltete Verkehrskonzeption und setze darauf, den Autoverkehr aus der Stadt herauszuhalten sowie auf ÖPNV und Radverkehr. Zudem wäre der Bau sehr aufwendig und sehr teuer, die entlastende Wirkung nur gering. In Seoul sei eine Stadtautobahn zurückgebaut und begrünt worden, das beschworene Verkehrschaos dennoch ausgeblieben. Seine Fraktion unterstütze den Antrag.

Ole Kreins (SPD) macht geltend, dass die Prioritäten im Verkehrsetat bei ÖPNV, Rad- und Fußverkehr lägen. Der Vorwurf der autogerechten Stadt entspreche nicht der Realität. Der Vorsorgebau am Ostkreuz sei mehrheitlich beschlossen worden.

Harald Moritz (GRÜNE) erwidert, die Verlängerung der A 100 sei das letzte Stück der Autobahnplanung aus den Fünfziger- und Sechzigerjahren. Am Ostkreuz seien 19 Mio. Euro versenkt worden. Voraussetzung wäre ein Doppelstocktunnel. Bevor man ein Projekt anmelde, müsse man debattieren, ob man es überhaupt wolle. Seine Fraktion sei dafür, die Mittel an anderen Stellen zu verwenden. Der Bau habe keinen Sinn, weil er die Probleme nicht löse, sondern wäre nur ein Prestigeprojekt. Die verschiedenen Verkehrsmittel mit ihren speziellen Vorteilen müssten jeweils sinnvoll eingesetzt werden. Im Übrigen sei Lärmschutz gesetzlich vorgeschrieben und keine Entscheidung der Politik nach Gutdünken.

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag zu und beschließt mehrheitlich, dem Plenum die Ablehnung des Antrags – auch in geänderter Fassung – zu empfehlen.

Punkt 3 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Evaluation, Stand der Erarbeitung und Ziele des
Wirtschaftsverkehrskonzeptes**
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

[0152](#)
BauVerk

Harald Moritz (GRÜNE) erkundigt sich nach der Evaluation des alten Konzepts und dem Stand der Überarbeitung.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) führt aus, Grundlage sei derzeit das Anfang 2006 beschlossene Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept, das fünf Handlungsschwerpunkte und 21 Maßnahmen umfasse. Ein Schwerpunkt sei die Sicherung von Flächen und Infrastruktur zur Nutzung der umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße. Aktuell liefen Vorarbeiten für das neue Wirtschaftsverkehrskonzept. Das Stadtentwicklungskonzept 2030 werde auch Hinweise für das Wirtschaftsverkehrskonzept geben. Insofern könne er noch keinen Termin nennen. Der formale Prozess stehe noch aus. Daher gebe es keine formale Einbeziehung externer Akteure. Gleichwohl stehe man im ständigen Austausch mit Unternehmen, Verbänden und Kammern. Die Einrichtung eines begleitenden Arbeitskreises werde sich für die weitere Abarbeitung im formalen Prozess wieder anbieten. Das Konzept unterliege einer konstanten Evaluation im Rahmen des Tagesgeschäfts. Ergebnisse seien nicht veröffentlicht worden. Bei der Fortschreibung werde man darauf Bezug nehmen. Die Handlungsschwerpunkte seien weiterhin aktuell, allerdings sei an einigen Stellen auf neue Sach-

verhalte einzugehen. Das Projekt 17 werde in abgespeckter Form abgeschlossen. Güterverkehrszentrenkonzeption und innerstädtische Logistikkonzeption müssten aktualisiert und den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden. Es gehe auch um die Frage, wie umweltfreundliche Transportketten in der Privatwirtschaft organisiert werden könnten. Der Modellversuch „BentoBox“ werde ausgewertet und biete hohes Potenzial. Im formalen Verfahren werde mit den Verbänden über Einsatzmöglichkeiten gesprochen. Handlungsbedarfe sehe er bei der Sicherung innerstädtischer Logistikstandorte, der Entwicklung des Schienengüterverkehrs, der Neugewichtung der Binnenschifffahrt, der Sicherung von Routen für Großraum- und Schwerttransporte und bei einem Konzept zur stadtverträglichen Ver- und Entsorgung – Citylogistik, alternative Antriebe, Umladekonzepte, Nutzung von Randzeiten mit lärmarmen Fahrzeugen –. Der Westhafen sei ein multimodaler Umschlagpunkt und ein Aushängeschild für moderne Citylogistik. Dies könne weiter ertüchtigt werden. Die Standorte Großbeeren und Wustermark entwickelten sich positiv. Mit Brandenburg seien die Stadt-Umland-Verkehre zu betrachten. Das City-Terminal-Konzept werde weiter verfolgt, sei aber standortabhängig.

Harald Moritz (GRÜNE) fragt, wie die Terminkette aussehe, wann Zwischenstände bekanntgegeben und wie Bahnflächen dauerhaft gesichert werden könnten. Seien die Bento-Boxen eine private Initiative oder könnten sie weiter öffentlich genutzt werden?

Andreas Baum (PIRATEN) erkundigt sich nach Erkenntnissen aus dem Schaufenster Elektromobilität, z. B. zu Elektronachtlieferverkehren, sowie nach etwaigen EU-Projekten zum Stadtlieferverkehr in der nächsten Zeit.

Ole Kreins (SPD) bittet um Stellungnahme zur Forderung der IHK, zwischen großen Gewerbegebieten und Autobahnen sog. rote Adern einzurichten, die nicht verkehrsberuhigt seien.

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) fragt, was der bestechende Gedanke des Wirtschaftsverkehrskonzepts 2005 gewesen sei, wie es Berlin verändert habe, welcher Leitgedanke das neue Konzept präge und welche Antwort es auf den steigenden Onlinehandel geben werde.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) schildert, Mitte des Jahres wolle man in den konkreten Arbeitsprozess einsteigen, sodass man in der ersten Hälfte 2015 zu belastbaren Ergebnissen bzw. Zwischenergebnissen kommen werde. Auf die Flächensicherung habe der Senat wenig Einfluss, soweit es sich um Bahnflächen handele. Insofern werde man noch einmal eine Bewertung vornehmen und ggf. Alternativen betrachten. Wirtschaftsverkehrsrouten würden nicht priorisiert. Es finde stets ein Abwägungsprozess – Verkehrssicherheit, Aufenthaltsbelange, Luft- und Lärmbelastung, Befahrbarkeit auch für Wirtschaftsverkehr – statt. Er glaube, der IHK gehe es eher um eine bessere Berechenbarkeit der Transportzeiten und bei Baumaßnahmen um bessere Information und Koordination. Dies sei Bestandteil des Schwer- und Gefahrguttransportkonzepts. Dabei gehe es nicht immer um den kürzesten Weg, was aus seiner Sicht auch für die Idee der IHK gelte. Zielsetzung des Konzepts sei eine zeitgemäße, effiziente und stadtverträgliche Ver- und Entsorgung bezogen auf Waren und Güter. Darüber hinaus gehe es auch um den Personenwirtschaftsverkehr. Schwerer Lkw-Verkehr sei ein besonderer Betrachtungspunkt. Verkehrssicherheit, städtische Lebensqualität und Güterverkehr müssten in eine entsprechende Beziehung gesetzt werden.

Dr. Julius Menge (SenStadtUm) ergänzt, das Konzept der „BentoBox“ habe sich als Ableitung aus dem Wirtschaftsverkehrskonzept ergeben. Der Prototyp sei erfolgreich getestet wor-

den und habe verkehrlich Sinn. Die Feinverteilung erfolge lokal emissionsfrei. Die Idee werde im Schaufenster Elektromobilität fortgeführt. Es sollten drei neue Bento-Boxen gebaut und erprobt werden. Dies sei auch ein Lernprozess für die Unternehmen. In Berlin liefen zurzeit zwei EU-Projekte zu einer stadtverträglichen Güterverkehrslogistik – Smart Fusion und Smart Set. Horizon 2020 beinhalte auch Fragestellungen der urbanen Logistik und des urbanen Wirtschaftsverkehrs.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechung ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0154](#)
Pilotprojekte Begegnungszonen – Ergebnisse der
Bürgerbeteiligung und Stand der Umsetzung
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) BauVerk
- b) Antrag der Piratenfraktion [0156](#)
Drucksache 17/1205 BauVerk
Shared Space – Gleichberechtigung aller
Verkehrsteilnehmer verwirklichen!

Harald Moritz (GRÜNE) fragt nach den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung und dem Stand beim Projekt Maaßenstraße. Inwieweit könnten Ergebnisse auf die Bergmannstraße und den Checkpoint Charlie übertragen werden? Werde eine Gleichberechtigung von Fußgängern und dem restlichen Verkehr möglich sein? Müssten Regelungen für die Sondernutzung von Straßenland im Hinblick auf Aufenthaltsqualität und Außengastronomie verändert werden?

Andreas Baum (PIRATEN) plädiert dafür, die Gleichberechtigung schwächerer Verkehrsteilnehmer – Fußgänger und Radverkehr – zu stärken. Begegnungszonen seien ein erster Ansatz. Darüber hinaus sei es notwendig, sich grundlegende Gedanken über ein Konzept zu machen, das in größeren Bereichen angewendet werden könne. Deshalb habe seine Fraktion den vorliegenden Antrag eingereicht, der auch eine Evaluation beinhalte.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) legt dar, die Fußverkehrsstrategie als Bestandteil des StEP Verkehr formuliere das übergeordnete Ziel. Begegnungszonen seien ein Modellprojekt, um das Miteinander von Fuß-, Rad- und Autoverkehr in intensiv genutzten Verkehrsräumen verträglicher zu machen, die Straßenräume sicherer zu gestalten und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. In- und ausländische Beispiele – Begegnungszonen, Shared Space u. a. – seien ausgewertet und StVO-konforme Lösungsansätze erarbeitet worden. Shared Space kenne – außer einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung – keine Regeln und führe nicht zur Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer. Zudem wäre es aufwendig, Bordsteine und Begrenzungen zu beseitigen. SenStadtUm bezweifle, dass ein Feldversuch in Berlin funktionieren würde, wolle den Berlinern keine Risikophase zumuten und setze eher auf das Modell Begegnungszonen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung, gewissen Regeln und geringerem Aufwand, wobei Erkenntnisse aus Shared Space durchaus einfließen könnten. Es seien drei unterschiedliche Pilotprojekte aus Vorschlägen ausgewählt worden, die in Absprache mit den Bezirken nacheinander realisiert werden sollten. Man gehe offen in den Pro-

zess und diskutiere zunächst breit mit den Bürgern über Wünsche und Anregungen. Dazu gehörten eine Internetplattform, Bürgerversammlungen und Gespräche zur Verdichtung konkreter Maßnahmen. Kinder und Jugendliche seien speziell eingebunden worden. Derzeit würden die Vorschläge aufbereitet: Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit, Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn, sichere Querungsmöglichkeit, Verbesserung der Sichtbarkeit an Einmündungen, mehr Aufenthaltsqualität, mehr Grün, Eindämmung der Außengastronomie, Ausgleich für entfallende Parkplätze. Es gebe auch ein Zwischenergebnis, das noch einmal diskutiert werde. Die Umsetzung konkreter Maßnahmen solle im September 2014 beginnen. Die Ausschreibung der Planungsleistungen sei erfolgt. Ein erster Vorplanungsentwurf liege vor und sei in der BVV diskutiert worden. Das Ganze sei in ein bezirkliches Verkehrs- und Gestaltungskonzept für den Winterfeldtkiez eingebunden. Dazu gehörten auch der Erlass einer Gestaltungssatzung zur Eindämmung der Gastronomie in der Maaßenstraße sowie eine intensive Überwachung der Sondernutzung durch das Ordnungsamt.

Harald Moritz (GRÜNE) fragt, für welchen Bereich die Gestaltungssatzung gelten solle, warum man diesen Weg gehe, ob so etwas immer über eine Gestaltungssatzung gehandhabt werden müsse oder eine Änderung des Berliner Straßengesetzes angestrebt werde, ob der Übergang zum Winterfeldtplatz mitbetrachtet werde, ob der Bereich Marheinekeplatz/Friesenstraße bei der Bergmannstraße einbezogen werde und wie SenStadtUm dem Vorwurf begegne, dass die Texte auf der Internetplattform für Laien unverständlich gewesen seien.

Andreas Kugler (SPD) stellt die Frage, ob es bereits griffige Kriterien für die Einrichtung von Begegnungszonen gebe und wo diese sinnvoll seien.

Andreas Baum (PIRATEN) erkundigt sich nach den gewonnenen Erkenntnissen. Sei geplant, diese in den StEP Verkehr aufzunehmen? Seine Fraktion plädiere für Pilotprojekte und fordere ein umfassendes Konzept. Shared Space sei nicht völlig regellos; rechts vor links gelte als Grundregel. Damit könne man gut umgehen.

Wolfram Prieß (PIRATEN) vertritt die Ansicht, das gegenseitige Aufrechnen von Shared Space und Begegnungszone sei misslich. Seine Fraktion fordere ein Konzept des Senats, bei dem es noch Gestaltungsmöglichkeiten gebe. Es könne durchaus eine Berliner Ausprägung sein. Wichtig sei, dass die dahinter stehenden Ideen berücksichtigt würden. Die beschriebene Bürgerbeteiligung und Ergebnisoffenheit des Verfahrens finde er sehr positiv.

Ole Kreins (SPD) schließt sich dem Lob an, zumal Anwohner und Gewerbetreibende widerstreitende Interessen hätten. Im deutschen Straßenverkehrsrecht sei Shared Space nicht unterlegt; es gebe kein entsprechendes Verkehrsschild. Nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer müssten geschützt werden. Man brauche keine Märchenwälder, sondern konkrete Lösungen. In Begegnungszonen sei die Verkehrssicherheit anders geregelt als bei Shared Space. Der Senat sei auch schon tätig geworden. Inhaltlich bleibe vom Antrag nichts übrig.

Harald Moritz (GRÜNE) erwidert, dass es Begegnungszonen im Straßenverkehrsrecht auch nicht gebe. Hier solle ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit max. 20 km/h definiert werden. Er frage, ob eine Gleichberechtigung der Fußgänger möglich sein werde und ob ein anderer Name für Begegnungszone gefunden worden sei.

Wolfram Prieß (PIRATEN) bemerkt, wenn Bedarf nach Shared-Space-Bereichen bestehe, werde es dafür irgendwann auch ein Zeichen in der StVO geben, was auf Bundesebene zu beschließen wäre. Irgendwo müsse man erst mal mit Pilotprojekten anfangen. Der Antrag beinhalte eine Verankerung und benenne weitere Beispiele. Die Beschlussfassung schade nicht.

Ole Kreins (SPD) hält entgegen, dass eine Straßenverkehrsbehörde nicht Verkehrsbereiche ausweisen könne, die es juristisch nicht gebe. Dazu müsste zunächst das Bundesrecht geändert werden. Im Übrigen dürfe man die Gefahren und Risiken nicht ausblenden.

Andreas Baum (PIRATEN) macht geltend, dass auch Ladezonen und Standplätze für Car-sharing oder Elektroautos nicht in der StVO geregelt seien. Dass es erst ein Schild geben müsse, halte er für Quatsch. Seine Fraktion fordere eine Auseinandersetzung mit dem Thema Shared Space, ein grundlegendes Konzept und eine Berichtspflicht des Senats. Die Entwicklung von Begegnungszonen sei zu begrüßen und eine Unterstützung dieses Vorhabens.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) betont, Shared Space sei ein Schlagwort, das nirgends regulatorisch untersetzt sei. In Bohmte sei das Konzept auf einer Hauptstraße umgesetzt worden, wobei nachträglich ein Blindenleitstreifen eingeführt worden sei, der de facto als Trennung zwischen Fuß-, Rad- und Autoverkehr fungiere, sodass das Prinzip nicht mehr funktioniere, sobald eine Regelung eingeführt werde. Zudem sei das Parkplatzproblem in Bohmte wesentlich geringer als in Berlin. Im Shared-Space-Bereich könne man überall parken, sodass sich in Berlin die Frage stelle, welcher Platz den Fußgängern noch bliebe. Mit dem Schlagwort Shared Space komme man nicht weiter. Deshalb orientiere sich SenStadtUm am Modell der Begegnungszone, die auch eher in die StVO hineinpasste, auch wenn sie dort nicht existent sei. Er halte es für sinnvoller, sich über die Bestandteile eines solchen Konzepts zu unterhalten und nicht über die Überschrift. Im Übrigen liege das Konzept vor, auch im Internet. Insofern sei man dem Antrag voraus. Die Gleichberechtigung von Fußgängern sei schwer umzusetzen, nur im verkehrsberuhigten Bereich gebe es ein Vortrittsrecht, von dem man aber wegkommen wolle, weil er nicht überall funktioniere. Die Erfahrungen im Pilotprojekt würden zunächst bilanziert. Insofern könne er zur Übertragbarkeit noch nichts sagen.

Horst Wohlfarth von Alm (SenStadtUm) ergänzt, lt. Bundesverkehrsminister gebe es bei Tempo 20 kein Vortrittsrecht. Deshalb könne man dieses – anders als in Frankreich und in der Schweiz – auch nicht versuchsweise einführen. Man habe sich mit den Behindertenverbänden auf die Schaffung sicherer Übergänge geeinigt. Es werde eine Vielzahl von Zebrastreifen geben. Man habe sich mit dem Bezirk auf eine Gestaltungssatzung verständigt, die die Sondernutzungen und weitere Gastronomiebereiche begrenzen werde. Unverständliche Dinge beim Onlinedialog seien korrigiert worden. Der vollständige Auswertungsbericht der Bürgerbeteiligung stehe im Internet. Insgesamt sei die Zustimmung sehr groß gewesen. Das notwendige Wegfallen einiger Parkplätze zum Herstellen der Sichtbeziehungen müsse der Bezirk klären. Dazu finde ein Diskussionsprozess im Bezirk statt. Eine Begegnungszone habe nur Sinn, wenn Fuß- und Autoverkehrsmengen gleich seien, damit keine Seite unterdrückt werde. In der ersten Stufe sollten es nicht mehr als 10 000 Kfz/Fußgänger pro Tag sein. In der Maaßenstraße liege der Wert bei 6 000. Es gebe Übergangsbereiche zum Winterfeldt- und Nollendorfplatz. Die Planung für die Bergmannstraße werde erst starten, wenn die Planung für die Maaßenstraße verfestigt sei, wobei man nur mit einfachen baulichen Maßnahmen operieren könne. Entwässerung und Ampelanlagen dürften nicht verändert werden, wenn man keine längeren Planungsprozesse in Gang setzen wolle.

Oliver Friederici (CDU) merkt an, die Bürgerbeteiligung sei ausführlicher als im Antrag gefordert. Berlin sei nicht Bohnte, Shared Space in einer Großstadt nicht anwendbar.

Der **Ausschuss** beschließt mehrheitlich, dem Plenum die Ablehnung des Antrags zu empfehlen. Die Besprechung wird für erledigt erklärt.

Punkt 5 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 17/1224

**S-Bahn auf die grüne Schiene setzen: 100 %
Ökostrom bei der S-Bahn-Ausschreibung**

[0157](#)

BauVerk
Haupt

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) plädiert dafür, den Ökostromanteil bei der S-Bahn von rund 25 auf 100 Prozent zu erhöhen. Dieses Kriterium sowie eine Quote für Strom aus Neuanlagen sollten in das aktuelle Ausschreibungsverfahren aufgenommen werden. Der Antrag sei ein Lackmustest dafür, wie es Berlin mit der Energiewende halte, die auf Bundesebene von allen Parteien gewünscht werde. Andere Städte, z. B. Hamburg, hätten es erfolgreich vorgemacht.

Oliver Friederici (CDU) verweist darauf, dass es keinen Atomstrom und weitestgehend Strom aus erneuerbaren Energien im Ausschreibungsverfahren gebe. Eine Änderung führe dazu, dass das Ausschreibungsverfahren neu begonnen werden müsste, was nicht sachdienlich wäre. Der Antrag sei als unseriös abzulehnen.

Harald Wolf (LINKE) entgegnet, dass auf der Grundlage des Ausschreibungstextes auch über 100 Prozent Ökostrom verhandelt werden könne. Nichts anderes verlange der Antrag.

Ole Kreins (SPD) betont, 100 Prozent wären nicht nur eine ökologische, sondern auch eine soziale Frage mit Blick auf die Fahrpreise. Eine zwanghafte Festlegung auf 100 Prozent über 15 Jahre, wie es der Antrag fordere, sollte es nicht geben. Er halte dies nicht für finanzierbar. In Hamburg geschehe dies freiwillig, nicht unter Zwang. Die BVG beschreite diesen Weg.

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) teilt mit, dass die Umstellung bei der Hamburger S-Bahn sogar während eines laufenden Vertrags erfolgt sei. Dies sei kein Problem. Im Rahmen der Ausschreibung sei es auch möglich. Die jetzige Gewichtung halte er für falsch.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) hebt hervor, dass die Ausschreibung überwiegend auf erneuerbare Energien abstelle und Atomstrom ausschließe. Insofern werde man von 25:75 wegkommen. Er warne davor, eine 100-Prozent-Ökostrommaxime festzulegen. Dies wäre mit erheblichen Risiken in Bezug auf Kosten und Verfügbarkeit verbunden. Der Strombedarf in Hamburg sei geringer. Zudem handele es sich um eine freiwillige Vereinbarung, nicht um eine Vorgabe, sodass die Hamburger S-Bahn davon abgehen könne. Die nachträgliche Aufnahme als hartes Kriterium in die Ausschreibung sei nicht möglich.

Daniel Buchholz (SPD) vertritt die Ansicht, dass Berlin bei Ausschreibungen und Vergaben in Deutschland vorbildlich sei, auch bei ökologischen Standards. Sämtliche Berliner Liegenschaften würden mit Ökostrom beliefert. In der Ausschreibung liege die Mindestverpflichtung

bei 50 Prozent. Das Ergebnis sei offen. Bieter könnten unterschiedliche Angebote abgeben. Um kurzfristig umzusteigen, seien die in Berlin benötigten Strommengen zu groß. Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln würden ökologische Beschaffungen sukzessive umgesetzt.

Harald Wolf (LINKE) macht geltend, dass der Antrag die Berücksichtigung des Kriteriums im Verhandlungs-, nicht im Zuschlagsverfahren fordere. Mindestens 50 Prozent könnten auch 100 Prozent sein. Für Engpässe könne auch eine Escapeklausel vereinbart werden.

Wolfram Prieß (PIRATEN) schließt sich dem an. Im Hinblick auf die angestrebte Energiewende sollte man nicht auf den Stand von 2003 zurückfallen. Der Antrag sei in die Zukunft gerichtet. Es gehe auch um die Ausschreibung der weiteren Teilnetze.

Andreas Baum (PIRATEN) hält fest, dass öffentliche Liegenschaften, BVG und andere Städte Ökostrom nutzen. Insofern sehe er keinen Grund, warum dies bei der Berliner S-Bahn nicht klappen sollte. Seine Fraktion werde dem Antrag zustimmen.

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) stellt klar, dass es um die Berücksichtigung als zusätzliches Kriterium im Verhandlungsverfahren gehe. Er frage nach der Vorgabe in der Ausschreibung.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) teilt mit, dass der Strom überwiegend aus erneuerbaren Energien stammen müsse, nicht aus atomarer Erzeugung. Letzteres gelte auch für Graustrom. So sehe es der Vertragsentwurf vor. Insofern sei man weiter als 2003. Er verweise auf die Menge, die für das S-Bahnnetz benötigt werde. Bei einer Festlegung auf 15 Jahre würden Anbieter einen Risikoaufschlag verlangen. Ein zusätzliches Kriterium wäre zuschlagsrelevant. Damit täte man dem Verfahren keinen Gefallen. In der Zielsetzung bestehe Einigkeit. Er gehe davon aus, dass der Ökostromanteil deutlich über 50 Prozent liegen werde.

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) merkt an, dass der Urtext der Ausschreibung eine andere Formulierung enthalten habe. Insofern habe der Antrag anscheinend schon Bewegung ausgelöst.

Der **Ausschuss** beschließt mehrheitlich, die Ablehnung des Antrags zu empfehlen.

Punkt 6 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Nahverkehrsplan 2014-2018: Zeitplan, Inhalt und
Umgang mit Mehrbedarfen**
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

[0158](#)
BauVerk

Vertagt.

Punkt 7 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.