Abgeordnetenhaus BERLIN

18. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz

13. Sitzung
9. November 2017

Beginn: 10.38 Uhr
Schluss: 12.38 Uhr
Vorsitz: Oliver Friederici (CDU)

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Georg Kössler (GRÜNE) fragt, welche Strategie der Senat bei der Regulierung von Leihfahrrädern verfolge, insbesondere bei den Stellplätzen und möglichen Nutzungskonflikten mit Fußgängerinnen/Fußgängern.

Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (SenUVK) legt dar, verschiedene Konsortien drängten weltweit mit Leihfahrrädern in Metropolen. Mobike wolle in Berlin in Kürze 10 000 Räder auf die Straßen stellen. SenUVK habe auf die Sondernutzung durch feste Abstellstationen und etwaige Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen/-teilnehmern hingewiesen. Mobike wolle in Berlin flächendeckend sowie an ÖPNV-Stationen im Umland präsent sein, sodass man sich – gemeinsam mit den Bezirken – die Verteilung der Fahrräder genau ansehen werde. Auf ungeordnete Verhältnisse würde man relativ schnell reagieren. Geteilte Mobilität sei erwünscht. Diese dürfe aber nicht durch zu viel Masse oder kippende Balancen konterkariert werden. Mit einer Satzung regulierend einzugreifen, werde noch diskutiert, zumal man von dieser rasanten Entwicklung im Leihfahrradbereich überrascht worden sei.

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich nach dem Stand der Ausschreibung der öffentlichen Toiletten. Wie werde sichergestellt, dass in allen Bezirken mindestens die Anzahl der barrierefreien öffentlichen Toiletten erhalten bleibe?

Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (SenUVK) führt aus, das Go der Hausspitze für die Veröffentlichung auf den EU-Plattformen sei Montag erteilt worden. Es handele sich um ein zweistufiges Verfahren. Vorgeschaltet sei ein Interessenbekundungsverfahren mit der Ankün-

digung der Ausschreibung und den Rahmendaten. Unternehmen hätten vier Wochen Zeit, Interesse zu bekunden und Unterlagen sowie erste konzeptionelle Überlegungen vorzulegen. Anschließend würden Unternehmen aufgefordert, Angebote einzureichen. Er sei zuversichtlich, dass fundiert ausgewählt werden könne. Zürich sei für ihn der Standard. Zwei Wochen Verzögerung beim Zeitplan seien verschmerzbar. Der Systemwechsel müsse und werde nach heutiger Einschätzung am 31. Dezember 2018 stattfinden. Erneute Abfragen in den Bezirken hätten zu Neueinschätzungen und Standortverschiebungen geführt. Die Differenz von 20 sei nicht hinnehmbar, weil Standorte nicht wegfallen sollten. In der Ausschreibung werde die Grundversorgung nicht mit 257, sondern mit 277 Standorten angekündigt. Er werde im RdB dafür werben, dass die Bezirke das Thema gebührend und verlässlich behandelten.

Kristian Ronneburg (LINKE) begrüßt, dass es keinen Abbau von Toiletten geben solle. Wie würden das weitere Beteiligungsverfahren zur Entwicklung der neuen Berliner Toilette gestaltet und die Barrierefreiheit im Rahmen des Entwicklungsprozesses sichergestellt?

Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (SenUVK) geht davon aus, dass es Angebote ohne Barrierefreiheit nicht geben werde. Die Modelle würden – voraussichtlich im Frühjahr – mit den Verbänden erprobt, sodass Anregungen in die Produktion einfließen könnten. Sie müssten nicht nur rollstuhlgerecht, sondern behindertengerecht sein.

Daniel Buchholz (SPD) fragt, welche Merkmale neben der Barrierefreiheit in der Ausschreibung vorgesehen seien. Mit zeitgemäßen Toiletten könne der Bedarf besser gedeckt werden.

Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (SenUVK) verweist auf drehbare Toilettenschüsseln, Reinigungsstandards und -tarife, Ausstattungen – z. B. Wickeltische –, wünschenswerte Zusatzleistungen – z. B. WLAN, Trinkbrunnen –, Notrufsysteme, Beheizbarkeit, nachhaltiges Bauen und Werthaltigkeit. Wichtig sei auch ein Mechanismus für Schadensmeldungen. Ein Dispatcher solle rund um die Uhr in der Stadt sein, sodass innerhalb von zwei Stunden reagiert werden könne. Die Regeln für die Beseitigung von Verunreinigungen und Schäden seien ziemlich hart. Ein weiterer Baustein sei die Kommunikation über Standorte, Zustand und Verfügbarkeit, z. B. mit einer Toiletten-App in Verknüpfung mit anderen Anbietern.

Daniel Buchholz (SPD) konstatiert, dass man auf gutem Wege sei. Werde die Ausschreibung gleich über die Grundversorgung hinausgehen?

Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (SenUVK) antwortet, die verbesserte Versorgung – minus 20 angesichts der erhöhten Grundversorgung – sei als Option enthalten. Es sei sinnvoll, diese Perspektive gleich mit aufzunehmen.

Oliver Friederici (CDU) bittet um eine Bewertung der Aussage des FBB-Geschäftsführers, dass der Eröffnungstermin für den Flughafen BER im Dezember 2017 oder Januar 2018 genannt werden solle.

Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (SenUVK) erklärt, dass die baldige Eröffnung – Funktionsfähigkeit vorausgesetzt – zu begrüßen wäre. Er gehe davon aus, dass ein Termin nicht leichtfertig verkündet werde.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 18/0340 **Begegnungszonen stoppen!**	0063 UmVerk(f) StadtWohn*

Hierzu:

Änderungsantrag der AfD-Fraktion zum Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 18/0340-1 **Begegnungszonen stoppen!**	0063-1 UmVerk(f) StadtWohn

Henner Schmidt (FDP) hebt hervor, dass die Begegnungszone in der Maaßenstraße nicht funktioniere. Die Verkehrsarten begegneten sich auch nicht, sondern würden separiert. Die Anwohner und Gewerbetreibenden seien mit der Situation unzufrieden; er verweise auf die Anwohnerinitiative „Rolle rückwärts“. Der Bund der Steuerzahler habe die Begegnungszone als Beispiel für Steuergeldverschwendung in sein Schwarzbuch aufgenommen. Für den RBm sei sie „großer Käse“. Das Pilotprojekt sollte daher beendet werden. Bevor weitere Begegnungszonen eingerichtet würden, sollten die Erfahrungen ausgewertet werden. Seine Fraktion halte eine weitere Bürgerbefragung – wie von der AfD gefordert – nicht für notwendig.

Frank Scholtysek (AfD) knüpft an, dass das Pilotprojekt Maaßenstraße misslungen sei und von den Anwohnern und Gewerbetreibenden nicht angenommen werde. Es sei unpersönlich, ungewollt und ungekonnt. Da ein Rück- oder Umbau viel Geld kostete, sollte in einem Umkreis von 150 m detailliert abgefragt werden, wie die Anwohner und Gewerbetreibenden zu diesem Projekt stünden und ob ein Rück- oder Umbau gewollt sei.

Harald Moritz (GRÜNE) macht geltend, dass ein Rückbau ebenfalls Geld kostete, zunächst die Evaluation abgewartet werden sollte und der FDP-Antrag insofern widersprüchlich sei. Um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, müsste vielleicht die StVO auf Bundesebene angepasst werden. Bürgerbeteiligung habe im Rahmen der Evaluation stattgefunden. Die verkehrlichen Ziele – weniger Autoverkehr, Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung, mehr Fußverkehr, Beseitigung der Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr, bessere Querungsmöglichkeiten – seien erreicht worden. Allerdings gebe es Gestaltungsprobleme in Bezug auf das Mobiliar und die Oberflächen. Im nächsten Jahr werde es eine Veränderung unter Beteiligung auch der Gewerbetreibenden geben. Die Begegnungszone müsse qualifiziert werden, sei aber nicht gescheitert. Die BVV habe die Fortsetzung beschlossen. Die Anträge seien abzulehnen.

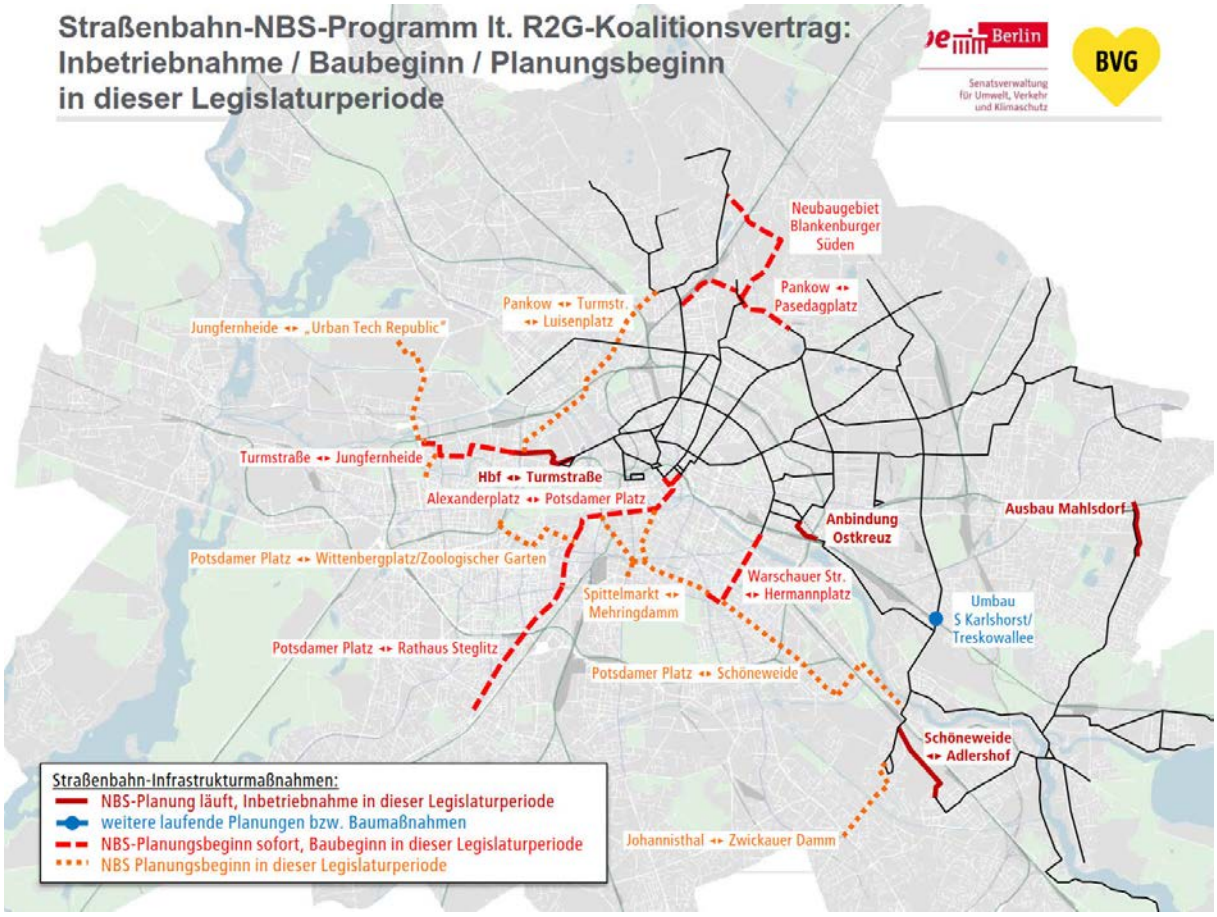
Der **Ausschuss** beschließt, die Ablehnung der Anträge zu empfehlen.

Punkt 3 der Tagesordnung

a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0095
Aktueller Stand der Erweiterungen des Straßenbahnnetzes UmVerk
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0096
Konzept der Betriebshöfe für Bus und Straßenbahn UmVerk
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (SenUVK) schildert, der Lenkungskreis aus SenUVK, BVG und BWB tage vier- bis sechswöchig, ggf. unter Konsultation der Bezirke, damit bei hochkomplexen Planungsverfahren keine Zeit vertrödelt werde und diese rechtssicher gestaltet würden. Hinter den Planungen stehe ein Netzgedanke. Es gehe nicht nur um Lückenschlüsse, sondern perspektivisch um Erweiterungen in alle vier Himmelsrichtungen. Bei langen Planungsprozessen könnten sich Rahmenbedingungen ändern oder neue Erkenntnisse auftreten. Ein Beispiel sei die neue Verkehrsprognose 2030, die jeweils analysiert und mit den bisherigen Zahlen und Prognosen abgeglichen werde. Gesetzliche Änderungen, z. B. im Umwelt- oder Artenschutz, müssten auf allen Ebenen der Beteiligten kommuniziert werden.



Der Umbau Treskowallee/S-Bhf. Karlshorst sei komplex angesichts der neuen Verkehrsprognose, der veränderten Rahmenbedingungen bei der TVO und entfallenden Einbindung ins orthogonale Netz. Es habe Anpassungen gegeben. Der Planfeststellungsbeschluss werde bis Ende 2017 angestrebt. Die Bürgerinformationsveranstaltung sei für Dezember geplant. Baubeginn sei der 2. Januar 2018. Die Zusammenarbeit mit den BWB zahle sich hier aus, wenngleich man sich einen Baubeginn der BWB im September gewünscht hätte. Die Maßnahme sei nicht im Koalitionsvertrag ausgewiesen, aber für das Gesamtnetz nicht unwichtig.

Die Heranführung ans Ostkreuz laufe zufriedenstellend und solle über eine normale Stadtstraße erfolgen, was in Berlin nicht ungewöhnlich sei. Die Planfeststellungsunterlagen würden überarbeitet. Letzte Feinjustierungen seien wegen Änderungen am Grunderwerbsplan und Schall-/Erschütterungsgutachten nötig. Das Planfeststellungsverfahren solle Ende November eingeleitet werden. Die Bürgerinformationsveranstaltung finde am 28. November statt.

NBS Turmstraße (1/3)

be mit Berlin – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | BVG

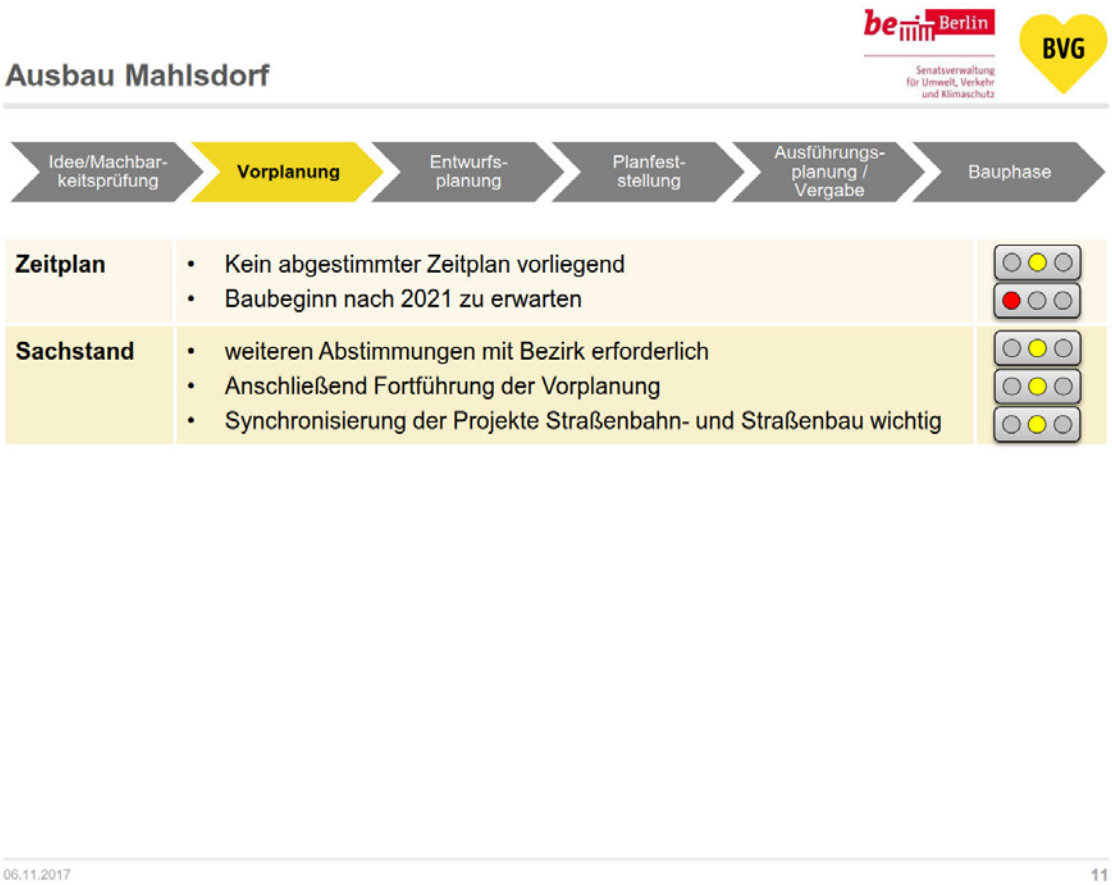
Idee/Machbarkeitsprüfung → Vorplanung → Entwurfsplanung → **Planfeststellung** → Ausführungsplanung / Vergabe → Bauphase

Zeitplan	• Antrag zur PFV-Einleitung diese Woche, PFV-Einleitung im November vorgesehen	○●○
	• Bürgerinformationsveranstaltung geplant am 15.11.2017, 19 Uhr, Heilandskirche Moabit, Vorbereitungen laufen	○○●
	• Fertigstellung Ende 2020 wird weiterhin angestrebt	○●○
Sachstand	• Antrag zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bei BVG in Bearbeitung	○●○

06.11.2017 6

Das Planfeststellungsverfahren zur Turmstraße solle noch im November eingeleitet werden. Angesichts der engen Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde hoffe er auf eine schnelle Abwicklung. Die Bürgerinformationsveranstaltung finde am 15. November statt.

Die Strecke Adlershof–Schöneweide werde angesichts neuer Erkenntnisse über die Verkehrsentwicklung und im Hinblick auf den Lärmschutz noch einmal genauer betrachtet. Gleichwohl befinde man sich im Zeitplan. Straßenraumeingriffe wären gering, weil die Trasse im Grunde schon vorhanden sei und nur Schienen, Haltestellen und Oberleitungen fehlten. Über die Lage der Kehre habe man sich konstruktiv verständigt, wofür er den Beteiligten danke.



Beim Ausbau in Mahlsdorf könne der Baubeginn nicht bis 2021 gewährleistet werden, weil erheblicher Abstimmungsbedarf mit dem Bezirk und im Bezirk über die Grundlagen bestanden habe. Trotz divergierender Interessen solle die Maßnahme möglichst nicht ohne die Akteure vor Ort durchgeführt werden. Es solle zeitnah eine Akteursrunde zu den Trassenuntersuchungen – Hultschiner Damm, An der Schule – stattfinden.

Die Ausschreibung der Leistungsphasen für die Strecke Alexanderplatz–Potsdamer Platz sei in Vorbereitung. Baulastuntersuchungen hätten ergeben, dass die Getraudenbrücke halte, aber die Mühlendammbrücke neu gebaut werden müsse. Der Brückenneubau werde in das Projekt eingebunden; eine Planfeststellung sei dafür nicht erforderlich. Man brauche ein vorgezogenes Brücken- und Tunneluntersuchungsprogramm für alle Straßenbahnlinien und müsse Brückensanierungen oder -neubauten ggf. in die Projekte einbeziehen. Eine weitere Herausforderung sei die Linienführung im engen Abschnitt der Leipziger Straße.

Abhängigkeit der Neubaustreckenplanungen vom Instandhaltungsprogramm der Brücken und Tunnel

Ausgangslage:	• Qualität / Zustand der im geplanten Trassenverlauf befindlichen Brücken und Tunnel zu prüfen • ggf. Nutzbarkeit als Straßenbahntrasse durch Gutachten zu ermitteln (ca. 1 Jahr Bearbeitung) • Gewünscht: Ergebnisse der Brücken und Tunnel und ihre Auswirkungen dürfen die Neubauvorhaben nicht zeitkritisch beeinflussen
Zielstellung:	• Ausrichtung des Brücken- und Tunnel-Instandhaltungsprogramms nach den Planungen für Straßenbahn-Neubaustrecken • Untersuchung der Brücken und Tunnel gleichzeitig mit den frühen Planungsphasen in den Neubaustrecken-Projekten • ggf. gebündelte Untersuchung betroffener Brücken und Tunnel

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zum Abschnitt Turmstraße–Jungfernheide sei am 17. Oktober überwiegend positiv verlaufen. Der Bezirk stehe hinter der Maßnahme. Man werde nun den Verkehrsmittelvergleich in beiden Korridoren abschließen. Die Endstellenplanung sei in Bearbeitung. Der Turbinentransport von Siemens stelle eine besondere Herausforderung dar. Im Gespräch seien bspw. hochklappbare Oberleitungen.

NBS Blankenburger Süden

be mit Berlin – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | BVG

Idee/Machbarkeitsprüfung → Vorplanung → Entwurfsplanung → Planfeststellung → Ausführungsplanung / Vergabe → Bauphase

Zeitplan	• Untersuchung und Bewertung der Straßenbahntrassen bis Ende 2017 • 7. PAK-Sitzung am 07.12.2017	
Sachstand	• Ermittlung der Vorzugstrasse in Bearbeitung • Umsetzung an Ergebnis der städtebaulichen Voruntersuchung gekoppelt → Ergebnis wird ab Anfang 2019 erwartet	

06.11.2017 15

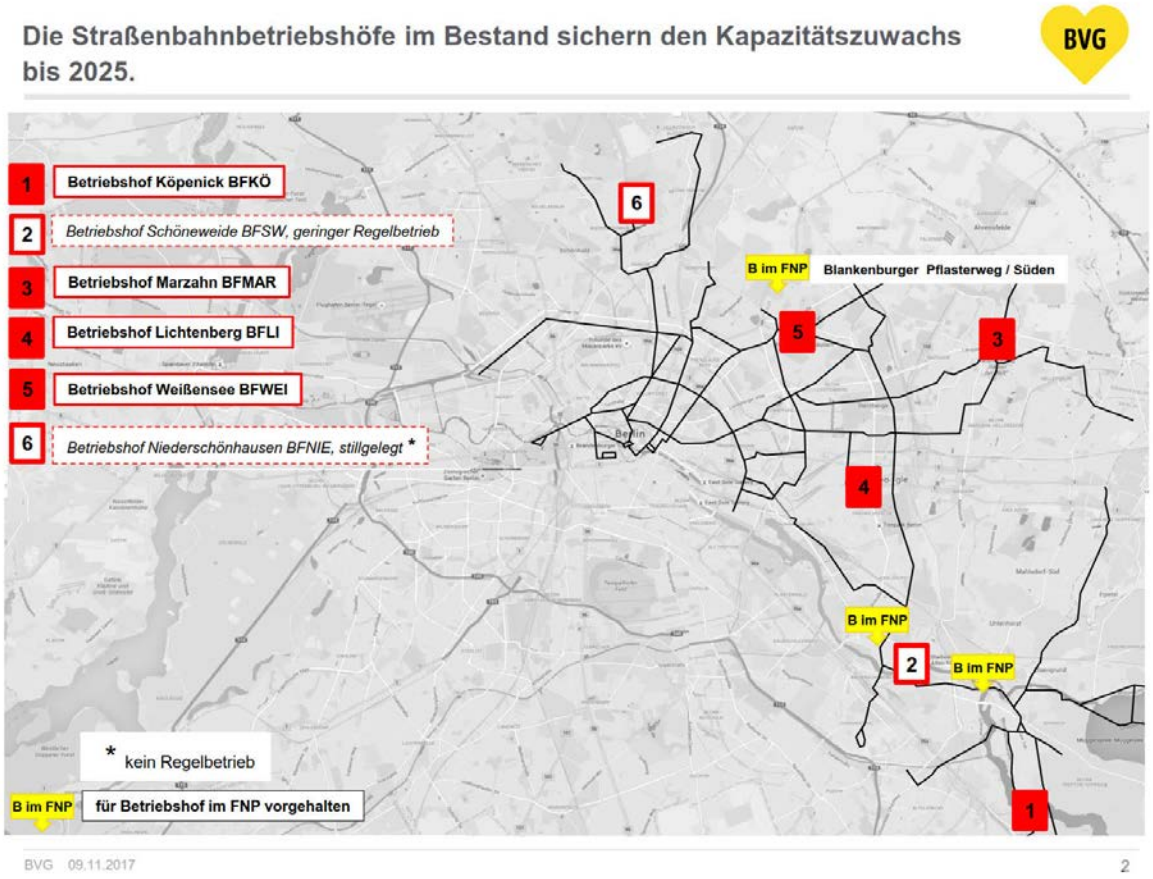
Die Untersuchung und Bewertung der Straßenbahntrassen im Blankenburger Süden erfolge bis Ende 2017. Die Vorzugstrasse sei in Bearbeitung. Es werde eine Abwägung mit SenStadtWohn zwischen verkehrlichem Nutzen und städtebaulicher Wirkung geben, insbesondere im Ortskern Heinersdorf. Verkehrlich sei hier eine Trasse Am Steinberg und nicht durch den Ortskern vorgesehen. Am 7. Dezember werde der Projektarbeitskreis tagen.

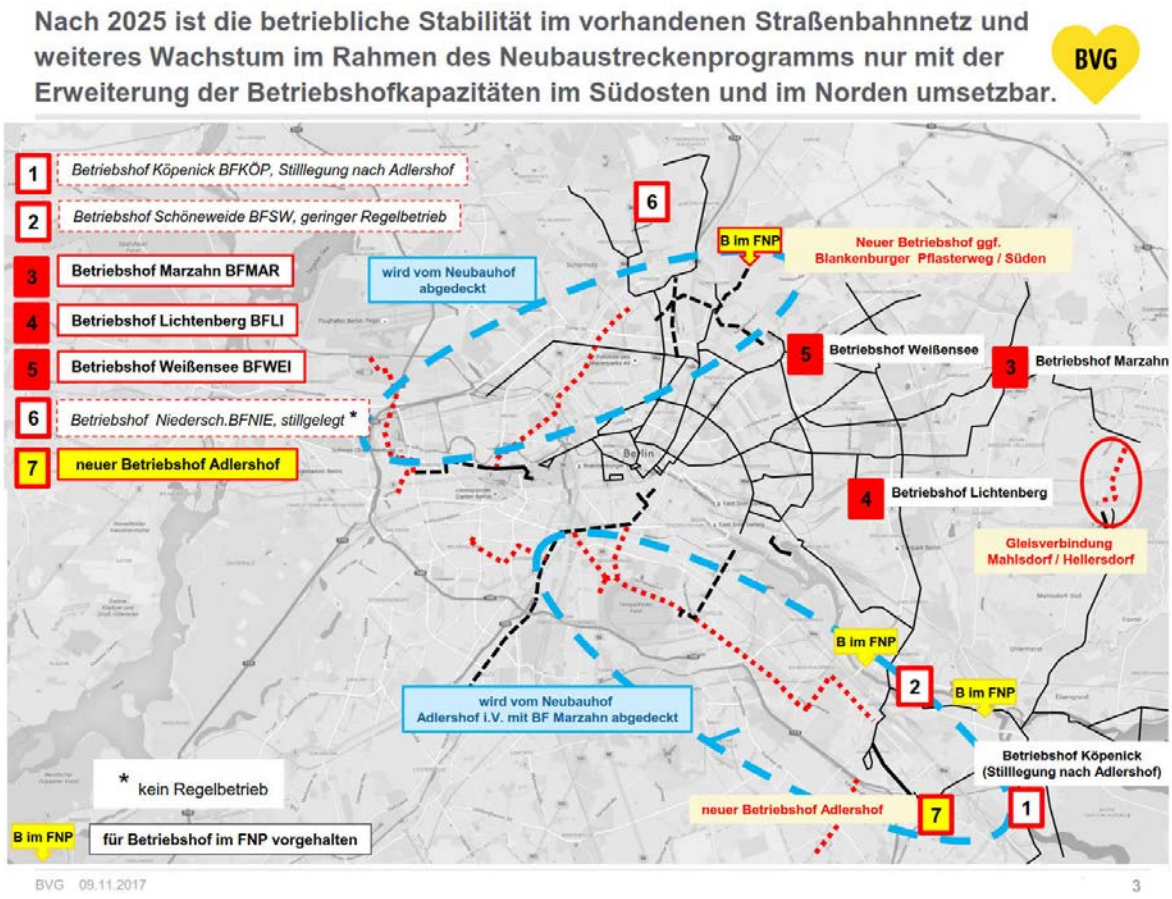
Planungsbeginn für die Verlängerung vom U-Bhf. Warschauer Straße zum Hermannplatz sei Anfang 2018. Bei der Oberbaumbrücke müsse man prüfen, ob sie noch eine Straßenbahn aushalte. Die vorhandenen Gleise seien nicht regelkonform und nutzten nichts. Die Neugestaltung des Hermannplatzes sei ein Parallelprozess. Die Endhaltestelle müsse mit anderen Anforderungen verknüpft werden. Dazu habe ein Ortstermin mit den Beteiligten stattgefunden. Die M13 solle auf die Warschauer Brücke weitergeführt werden, sodass sich die Frage nach der Kehre stelle. Mit der Trassenführung werde man sich 2018 intensiv beschäftigen. Die kürzeste und vermutlich verkehrlich wirksamste Trasse führte durch den Görlitzer Park, was in Berlin ungewohnt wäre. Allerdings erinnere er daran, dass am Rathaus Schöneberg seit hundert Jahren eine U-Bahn durch einen Park fahre, sodass ÖPNV und Parknutzung durchaus verträglich verknüpft werden könnten.

Die Voruntersuchung zur Strecke Potsdamer Platz–Rathaus Steglitz beginne 2018. Dieser Abschnitt hänge von der Realisierung des ersten Abschnitts ab, sodass der Baubeginn eher nach 2021 zu erwarten sei.

Die Strecke Pankow–Pasedagplatz hänge mit der M2-Verlängerung im Blankenburger Süden zusammen. Es werde ein neuer Straßenbahnknoten im Ortskern Heinersdorf entstehen. Die Ausschreibung beginne 2018. Ob ein Baubeginn bis 2021 möglich sei, könne man noch nicht sagen. Es bestehe ein unmittelbarer Zusammenhang mit der Entwicklung eines 40 ha großen Geländes zwischen S-Bhf. Pankow und S-Bhf. Heinersdorf.

Insgesamt befinde man sich auf einem guten Weg. Die Zusammenarbeit zahle sich aus. Ziel müsse sein, Planungen in Berlin von zweistelligen Jahreszahlen auf untere einstellige Werte zu reduzieren. Wer Straßenbahnen plane, müsse auch an die Infrastruktur denken. Deshalb sei auf Arbeitsebene eine Betriebshofstrategie für Straßenbahnen und Busse entwickelt worden, die die Gremien allerdings noch nicht passiert habe. Er unterstreiche, dass dafür auch entsprechende Flächen erforderlich wären.


Die Straßenbahnbetriebshöfe im Bestand sichern den Kapazitätszuwachs bis 2025.
BVG
1 Betriebshof Köpenick BFKÖ
2 Betriebshof Schöneweide BFSW, geringer Regelbetrieb
3 Betriebshof Marzahn BFMAR
4 Betriebshof Lichtenberg BFLI
5 Betriebshof Weißensee BFWEI
6 Betriebshof Niederschönhausen BFNIE, stillgelegt *
B im FNP Blankenburger Pflasterweg / Süden
B im FNP
B im FNP
B im FNP
* kein Regelbetrieb
B im FNP für Betriebshof im FNP vorgehalten
BVG 09.11.2017
2



Ralf Schwinghammer (BVG) berichtet, der anstehende Kapazitätszuwachs könne bis 2025 mit den bestehenden Straßenbahnbetriebshöfen abgedeckt werden. Die Betriebshöfe 3, 4 und 5 würden optimiert, Mitte der Zwanzigerjahre aber ihre Kapazitätsgrenzen erreichen. Der Betriebshof Köpenick werde Ende der Zwanzigerjahre stillgelegt, weil die neuen großen Fahrzeuge dort nicht mehr abgestellt werden könnten. Für die Zeit ab 2025 brauche die BVG einen neuen Betriebshof in Adlershof für den Süden, der in drei Baustufen 2024 bis 2028 fertiggestellt werden solle, und einen weiteren Betriebshof im Norden, z. B. Blankenburger Pflasterweg, mit einer Größe von 10 ha, der aber bei einem Start 2019 erst 2030 fertig sein werde. Bei weiterem Straßenbahnausbau über 2030 hinaus würden diese Betriebshöfe irgendwann nicht mehr ausreichen.

Die Bedarfsprognose seitens VBS sieht einen stetigen Zuwachs der betriebsbedingten Abstellkapazität vor.

BVG

Betrachtungsstartpunkt 2017

Szenario

Bis 2022 werden die **Potenziale** der Bestandsbetriebshöfe **entwickelt.** (Weißensee, Lichtenberg, ggf. Marzahn).

Ab 2025 reichen die Kapazitäten der Bestandsbetriebshöfe nicht aus, wodurch **Adlershof betriebsnotwendig** wird.

Im Jahr 2030 wird auch die **Abstellkapazität** mit Adlershof **ausgeschöpft** sein. Ein **Abstellbedarf** von 50-60 Fahrzeugen muss durch einen **weiteren Betriebshofneubau** (bspw. Blankenburger Süden) abgedeckt werden.

Durch **Neubaustrecken** im Zeitraum **bis 2035** wird sich die Bedarfssituation weiter verstärken.

Betrachtungshorizont 2035

Zur Sicherstellung der Straßenbahnbetriebshofkapazität ist im Zeitraum bis 2030 ein Finanzierungsbedarf von voraussichtlich 400 Mio. EUR notwendig

BVG

Absicherung der Kapazitätsentwicklung bis 2022:

- Entwicklung der Potenziale auf den Bestandshöfen Weißensee, Lichtenberg und Marzahn

Absicherung der Kapazitätsentwicklung bis 2025:

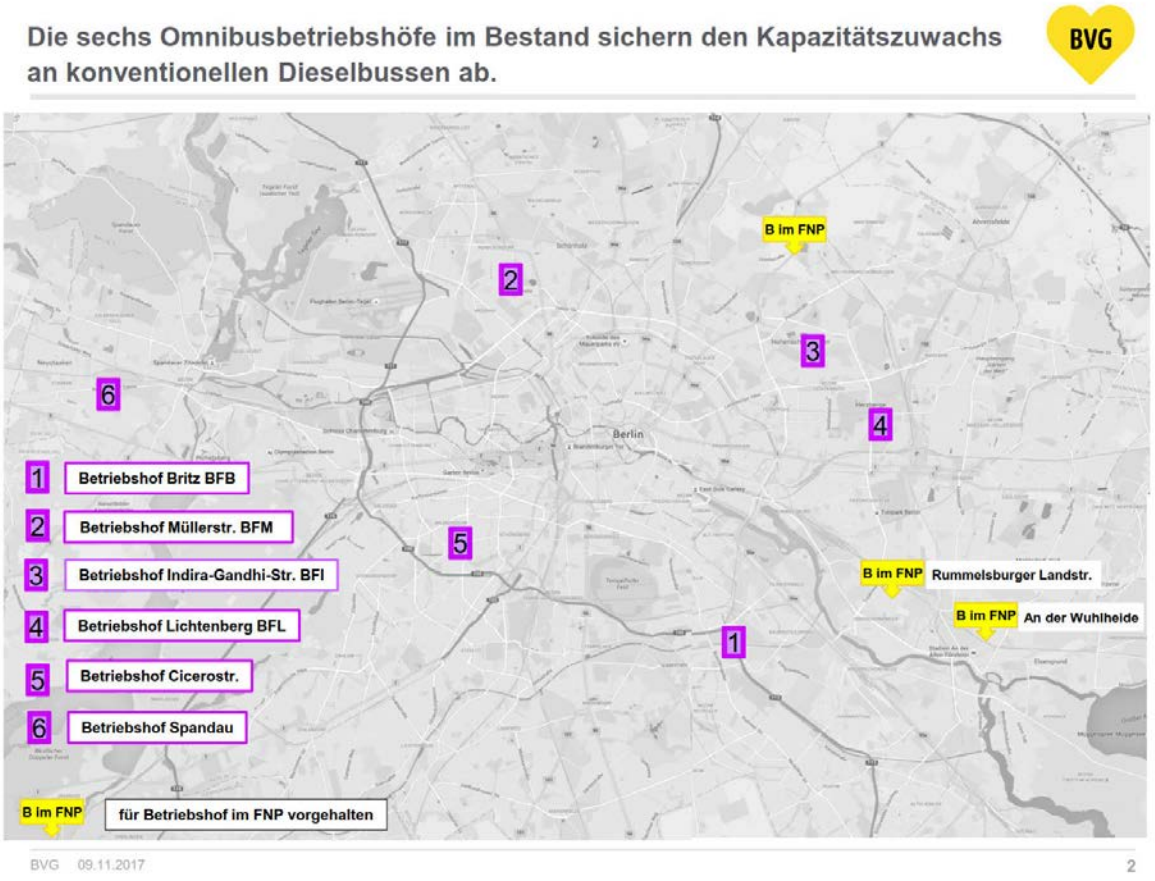
- Fertigstellung der wesentlichen Bauabschnitte für die Abstellung in Adlershof

Absicherung der Kapazitätsentwicklung bis 2030 und fortlaufend:

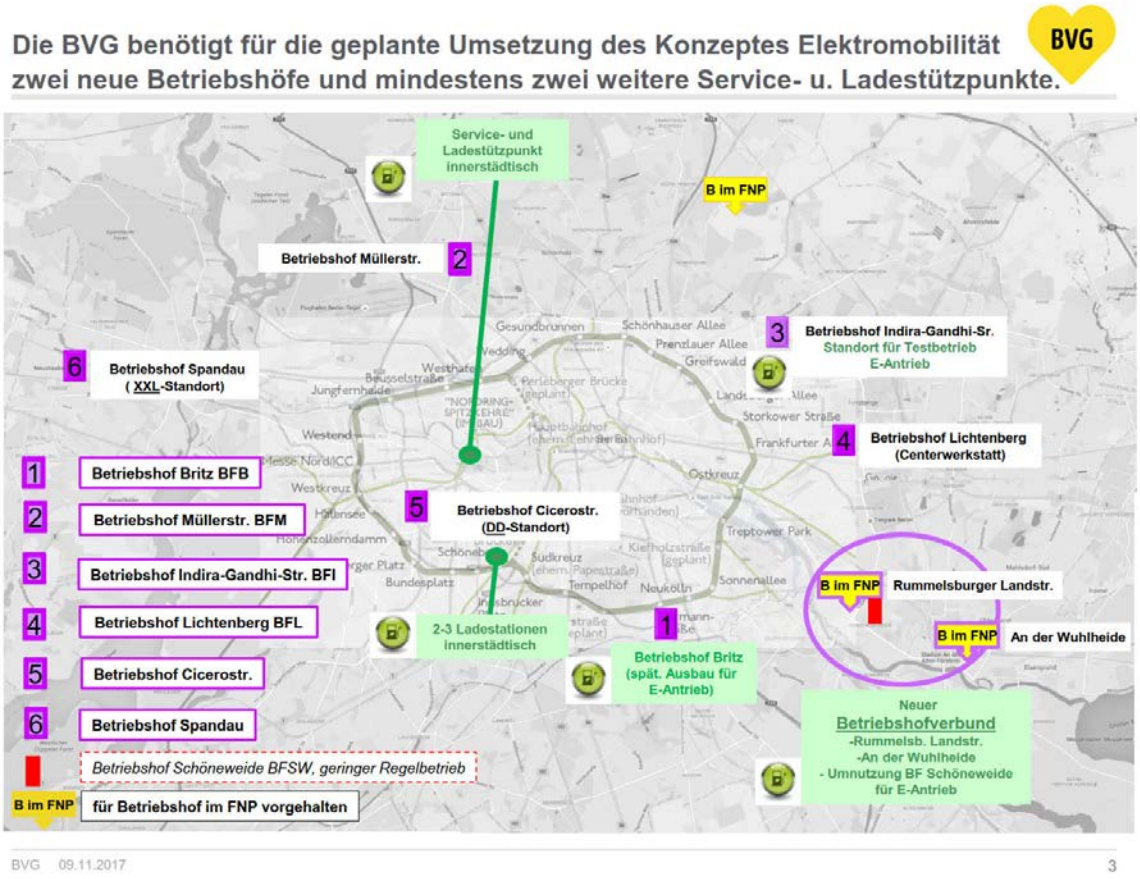
- Fertigstellung Adlershof und neuer Betriebshof, ggf. Blankenburger Pflasterweg / Süden

BVG 09.11.2017 5

Für die drei Stufen seien rund 400 Mio. Euro erforderlich.



Die sechs Omnibusbetriebshöfe reichten auch künftig für Dieselbusse aus, nicht jedoch bei zunehmender Umstellung auf Elektrobusse.



Der Betriebshof Indira-Gandhi-Straße biete noch Kapazitäten für jeweils 30 Elektrobusse in den nächsten vier Jahren. Ende 2021 sollten 120 Eindecker und 15 Gelenkbusse abgestellt werden können. Vier Dieselbusse stellten die Fläche für drei Elektrobusse dar. Im Hinblick auf den Ladevorgang brauche man mindestens 25 Prozent mehr Fläche. Elektrobusse müssten nicht nur über Nacht im Depot, sondern gelegentlich auch an den Endhaltestellen geladen werden. Ab 2022 werde die BVG einen neuen Betriebshof brauchen. Flächen an der Rummelsburger Landstraße und An der Wuhlheide wären dafür tauglich. Zusammen mit dem Betriebshof Schöneweide ergäben sich rund 70 000 m² in einem Betriebshofverbund mit Platz für 200 bis 300 Elektrobusse. Für einen Bus seien ungefähr 100 m² anzusetzen, für einen Elektrobus plus 25 Prozent. Gebaut werde vielleicht auch zweigeschossig. Notwendig seien zudem zwei bis drei innerstädtische Ladestationen mit mindestens 2 500 m², wo nachts etwa 20 bis 30 Busse geladen werden könnten, sowie eine Lade- und Servicestation für 60 Busse, an der auch Serviceleistungen erbracht werden könnten. Dafür seien Flächen zu finden, ggf. auch unschöne unter Brücken. Mit dem Betriebshofverbund und den Ladestationen in der Stadt müsse man jetzt starten, um den Bedarf ab 2021 decken zu können. Anschließend würden die bestehenden Betriebshöfe sukzessive für Elektrobusse umgebaut.

Zur Sicherstellung der Omnibusbetriebshof- und Ladestationskapazität für E-Mobilität ist im Zeitraum bis 2030 ein Finanzierungsbedarf von voraussichtlich 200 Mio. EUR notwendig

BVG

Absicherung der Kapazitätsentwicklung bis 2021:
- Entwicklung der Potenziale auf dem Bestandshof Indira-Gandhi-Straße

Absicherung der Kapazitätsentwicklung bis 2023:
- Fertigstellung von zwei bis drei innerstädtischen Ladestationen für Depotladung

Absicherung der Kapazitätsentwicklung bis 2024:
- Fertigstellung eines innerstädtischen Service- und Ladestützpunktes

Absicherung der Kapazitätsentwicklung bis 2026:
- Abschluss der letzten Bauphase für den Betriebshofverbund Südost

Absicherung der Kapazitätsentwicklung bis 2028:
- Ausbau des Bestandshofes Britz

Absicherung der Kapazitätsentwicklung ab 2028:
- Sukzessiver Ausbau der weiteren Bestandshöfe für E-Mobilität

BVG 09.11.2017 4

Oliver Friederici (CDU) betont, seine Fraktion stelle sich nicht gegen die Straßenbahn. Ein eigenes Gleisbett erlaube einen sicheren Betrieb mit höherer Geschwindigkeit. Ein erfolgreiches Beispiel sei die Strecke zum Virchow-Klinikum. Er frage, wie die Umsteigesituation am Ostkreuz angesichts der Enge der Lage gestaltet werden solle, da große Umsteigeströme zu erwarten seien. Auch eine Anbindung an das U-Bahnnetz wäre sinnvoll. Die Straßenbahn durch die Leipziger Straße stehe schon lange auf der Agenda. Weshalb sei der schlechte Zustand der Mühlendammbrücke erst jetzt aufgefallen? Der letzte Senat habe ihn nicht für problematisch gehalten. Diese Trasse wäre sicherlich sinnvoll, allerdings fehle in der verengten Leipziger Straße Verkehrsraum für eine Straßenbahn. Eine unterirdische Trassenführung zum Potsdamer Platz wäre vorstellbar, jedoch müsste dann die U6 unterquert werden, was kaum möglich sei. Seine Fraktion wende sich gegen die Verlängerung vom Potsdamer Platz zum Rathaus Steglitz, weil es sich um einen Parallelverkehr zur S1 handelte. Die Strecke des M48 sei kritisch, man brauche aber in der Potsdamer Straße eine Busverbindung. Ein Fünfminutentakt auf der S1 zwischen Potsdam und Potsdamer Platz wäre wünschenswert und kostengünstiger. Die Zielplanung zur Erreichung der Stammbahn sollte in Angriff genommen werden.

Die anderen Projekte halte seine Fraktion grundsätzlich für zustimmungsfähig. Obschon eher eine Verlängerung der U5 zur Turmstraße zu wünschen wäre, sei angesichts gesetzter Fakten die Fortführung der Straßenbahn vom Hauptbahnhof zur Turmstraße durchaus richtig. Wie stelle die BVG bei der Straßenbahnflotte sicher, dass der Betrieb von Neubaustrecken nicht zu Taktausdünnungen im bestehenden Netz führe? Schon jetzt fehlten eigentlich Fahrzeuge.

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) unterstreicht, dass die Heranführung der Straßenbahn ans Ostkreuz sinnvoll, eine U-Bahnanbindung hingegen nicht zwingend sei. Parallelverkehr zur S1 bestehe auch mit dem M48, die Gleise in der Leipziger Straße stammten aus der Diepgen-Ära; insofern sei die Argumentation der CDU nicht konsistent. Ihn interessiere, welche Rolle der stillgelegte Betriebshof Niederschönhausen in der Planung spiele. Unklar sei, weshalb Elektrobusse beim Laden so viel Platz benötigten und was SenStadtWohn beim Blankenburger Süden ein Jahr lang prüfen werde. Angesichts der Blockade durch Herrn Krieger auf seinem Gelände stelle sich die Frage, ob bei der Strecke Pankow–Pasedagplatz erste Schritte vom Pasedagplatz aus gemacht werden könnten. Er bitte um Erläuterung, in welchen Korridoren die Straßenbahn zur Jungfernheide am geeignetsten wäre. Der Regionalbahnhof Mahlsdorf solle gut angeschlossen sein. Daher sei die Straßenbahnstrecke wichtig. SenUVK solle bei der Klärung im Bezirk helfen und ggf. darstellen, welche Partei das Vorhaben behindere.

Harald Laatsch (AfD) führt aus, die Ränder mit der Straßenbahn anzubinden, sei sicherlich sinnvoll. Im Citybereich sei die Straßenbahn ein Anachronismus und habe dort nichts zu suchen. Ihn interessierten die Akkukapazität der angedachten Elektrobusse und die vorgesehene Ladekapazität. Was bedeute dies für die Infrastruktur, und wie sei diese zu schaffen?

Danny Freymark (CDU) fragt, ob die Verlängerung der M4 von Falkenberg nach Ahrensfelde angedacht sei.

Harald Wolf (LINKE) betont, dass der Straßenbahnausbau ein ambitioniertes Programm sei. Er ermuntere die Verwaltung, weiter intensiv daran zu arbeiten und Hemmnisse zu beseitigen. Ihn interessiere, wie erfolgskritisch das Brückenthema sei. Für die Potsdamer Straße biete sich eine Straßenbahn an, weil der Bus an seine Kapazitätsgrenze gekommen sei. Die Durchbindung vom Alexanderplatz zum Kulturforum sei verkehrlich sinnvoll und habe einen hohen Netzeffekt. Die Verengung in der Leipziger Straße werde Gegenstand einer verkehrlichen Untersuchung sein. Wenn der ÖPNV Priorität habe, müsse auch der Platz für den ÖPNV Priorität haben. Der Ausbau in Mahlsdorf sei bald entscheidungsreif; es sei nicht sinnvoll, jede Variante mehrmals zu untersuchen. Dass das Vorhaben politisch hintertrieben werde, sei bekannt. Ein Konsens wäre sinnvoll, aber irgendwann müsse auch entschieden werden. Bei Elektrobussen gebe es keinen etablierten technischen Standard. Man befinde sich noch im Versuchsstadium. Der Versuch mit der Induktionstechnik habe nicht optimal funktioniert. Welchen Standard lege die BVG bei Ladeanlagen und Raumbedarf zugrunde, und wie stehe es um dessen Zukunftssicherheit, damit es nicht zu Fehlinvestitionen komme?

Gunnar Lindemann (AfD) vertritt die Ansicht, dass die Straßenbahn ein Verkehrsmittel des 19. Jahrhunderts sei. In Westberlin sei sie aus gutem Grund abgebaut worden. Soweit sie auf eigenem Gleiskörper fahre, mache sie Sinn. Sobald sie auf der Straße fahre, andere Verkehrsteilnehmer behindere und selbst im Stau stehe, mache sie keinen Sinn. Der Lückenschluss zwischen Hauptbahnhof und Turmstraße wäre mit der U5 vernünftiger zu lösen. In Treptow-Köpenick sei der Straßenbahnbau auf eigener Trasse sinnvoll. Auch der Ausbau am Bahnhof Mahlsdorf sollte vorgenommen werden, um den Fußweg für die Fahrgäste zu verkürzen. Zwischen Alexanderplatz und Potsdamer Platz gebe es die U-Bahn; einen Straßenbahnparallelverkehr brauche man nicht, zumal mit dem Brückenneubau zusätzliche Kosten anfielen. Wie hoch seien diese Kosten, und wer solle sie tragen? Gleiches gelte für den Abschnitt Potsdamer Platz–Rathaus Steglitz, wo die S-Bahn parallel verkehre. Sinnvoller wäre, Lückenschlüsse bei der U-Bahn zu prüfen, um die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen.

Angesichts langer Ladezeiten bei Elektrobussen stelle sich die Frage, wie viele Busse zusätzlich angeschafft werden müssten, um den Betrieb des 24-Stunden-Netzes zu gewährleisten.

Henner Schmidt (FDP) erinnert daran, dass seine Fraktion in den Haushaltsberatungen beantragt habe, die Mittel für die Strecke Alexanderplatz–Potsdamer Platz zu streichen, weil diese nicht nachvollziehbar sei. Sinnvoll seien die Strecke Adlershof–Schöneweide, der Ausbau Mahlsdorf und die Anbindung Ostkreuz. Seine Fraktion werde die Trassenführungen Oberbaumbrücke–Görlitzer Park und Turmstraße–Mierendorffplatz interessiert beobachten und sei eher zuversichtlich, dass vernünftige Trassen gefunden werden könnten. Der Betrieb auf eigenem Gleiskörper sei eine wichtige Voraussetzung, damit die Straßenbahn durchkomme. Zu den Ladestationen für Elektrobusse interessiere ihn deren konkrete bauliche Ausgestaltung.

Marion Platta (LINKE) schließt die Frage an, ob solche Anlagen nur eingeschossig oder auch zweigeschossig geplant würden.

Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (SenUVK) antwortet, über die Zweigeschossigkeit von Busbetriebshöfen werde intensiv diskutiert, damit wertvolle Flächen nicht verschwendet würden. Busse könnten auch eine Rampe hochfahren, bei Straßenbahnen sei Zweigeschossigkeit schwieriger. Bei Lade- und Servicepunkten in der Innenstadt sei denkbar, dass über zwei Busetagen auch städtisches Leben – Handel, Gewerbe, Wohnen – stattfinde und diese in die Stadtstruktur eingebettet würden; entsprechende Konzepte gebe es bereits in anderen Städten.

Die ÖPNV-Netzplanung werde Gegenstand des StEP Mobilität und Verkehr sein, den man im nächsten Jahr intensiv diskutieren werde. Heute sei der Arbeitsstand einiger Projekte mitgeteilt worden, die Teil des Konzepts seien. Die Straßenbahn werde am Ostkreuz an der Rolltreppe halten, mit der die Bahnsteige erreichbar seien, sodass die Umsteigebeziehung fast perfekt sei. Ein direkter Halt am Bahnhof wäre ideal, aber wegen der Systemfrage mit der S-Bahn schwierig.

Bei Brücken gebe es neue Standards für die Berechnungen. Die Zustandsbewertungen für die nächsten 15 Jahre fielen anders aus als vor 5 Jahren, insbesondere bei Brücken aus den Sechziger- und Siebzigerjahren. Insofern müsse man sich des Themas – auch unabhängig von Straßenbahnprojekten – annehmen. Er verweise beispielhaft auf die Schönerlinder und die Halenseebrücke. Bei vielen Brücken werde man schneller reagieren müssen als ursprünglich angenommen. Die Mühlendammbrücke müsse ohnehin neu gebaut werden, auch mit Blick auf den Lkw-Verkehr, der an Dichte und Schwere der Fahrzeuge zugenommen habe. Der Neubau werde nun lediglich Projektbestandteil, für den Haushaltsvorsorge getroffen werden müsse. Im Übrigen müssten ggf. auch Tunnelbauwerke ertüchtigt werden, die künftig von Straßenbahnen überquert würden. Beim Bau der U5 am Alexanderplatz sei dies bereits berücksichtigt worden. Über den Wert von Straßenbahnen in Metropolen gebe es offenbar sehr unterschiedliche Auffassungen.

Parallelverkehr existiere auch in der Schönhauser Allee. Gleichwohl seien U-Bahn und Straßenbahn voll, weil sie unterschiedliches Verkehrsverhalten bedienten. Parallelverkehre seien in der Regel zu vermeiden, mitunter aber für einen leistungsfähigen Transport der Fahrgäste notwendig. Die M4-Verlängerung habe bisher nicht im Fokus gestanden. Trotz der Abhängigkeit vom Pankower-Tor-Projekt werde das Thema bereits verknüpft, weil man nicht warten könne, bis die Diskussionen abgeschlossen seien. In Heinersdorf warte man nicht auf eine

Zuarbeit der SenStadtWohn. Vielmehr gehe es darum, die verkehrsingenieurstechnische Vorzugstrasse auch unter Aspekten der Stadtgestaltung zu betrachten. Der Betriebshof Nordend sei stillgelegt worden, weil die denkmalgeschützten Tore für die Flexity zu schmal seien. Die Nutzung für Busse oder andere Mobilitätsformen werde diskutiert. Verkaufsüberlegungen der BVG hätten im Hinblick auf Planungsrecht und Denkmalschutz nicht gefruchtet.

Zu Mahlsdorf werde es noch eine Runde mit dem Bezirk geben. Danach sei dieses Vorhaben aber hinlänglich erörtert, abgestimmt, abgewogen und entscheidungsreif. Mit Blick auf den Regionalbahnhof müsse man hier vorankommen.

Zur Ladekapazität gebe es noch keine Standards. Staaten und Kommunen gingen damit unterschiedlich um und sammelten Erfahrungen. In Oslo seien die Netze durch die starke Förderung von Elektromobilität an ihre Grenzen gekommen. Dies sei aber kein Ausschlussgrund. Vielmehr müsse man sich darauf entsprechend vorbereiten.

Ralf Schwinghammer (BVG) ergänzt, die BVG sei mit Kollegen in anderen Städten, die unterschiedliche Konzepte verfolgten, in Kontakt, um das zu finden, was für Berlin sinnvoll sei. Beim Hochfahren des Betriebshofs Indira-Gandhi-Straße werde man in den nächsten Jahren Erfahrungen sammeln. Nach den Ergebnissen in anderen Städten sei der Flächenbedarf ungefähr 25 Prozent größer.

Matthias Horth (SenUVK) macht geltend, neben der Ladeinfrastruktur gehe es um den Brandschutz, wo schärfere Anforderungen beim Abstellen von Elektrobussen zu erwarten seien. Andere Länder wie Großbritannien hätten andere Brandschutzvorgaben. Aus Sicht seines Hauses sei diese Faustformel im Augenblick angemessen.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

a)	Antrag der AfD-Fraktion Drucksache 18/0279 **Park und Ride Parkplätze für Berufspendler**	0043 UmVerk(f) EuroBundMed*
b)	Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/0137 **P&R-Parkplätze ausbauen: Gemeinschaftsaufgabe für Berlin und Brandenburg**	0015 UmVerk(f) EuroBundMed*

Vertagt.

Punkt 5 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.