

## **Inhaltsprotokoll**

## Öffentliche Sitzung

### **Ausschuss für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz**

36. Sitzung  
16. Mai 2019

Beginn: 10.35 Uhr  
Schluss: 12.29 Uhr  
Vorsitz: Oliver Friederici (CDU)

#### Punkt 1 der Tagesordnung

##### **Aktuelle Viertelstunde**

**Harald Moritz** (GRÜNE) erkundigt sich nach etwaigen Verzögerungen beim Neubau der Rudolf-Wissell-Brücke und den entsprechenden Gründen.

**Senatorin Regine Günther** (SenUVK) verneint Verzögerungen im Zeitplan nach jetzigem Kenntnisstand. Im weiteren Ablauf könne es zu Verzögerungen kommen, die man aber mitgedacht habe.

**Lutz Adam** (SenUVK) ergänzt, das Land Berlin habe die DEGES mit dem Realisierungswettbewerb und der Betreuung der Ingenieurbüros beauftragt, die planmäßig in der Phase der Entwurfsbearbeitung seien. Für den Ersatzneubau sei ein planrechtliches Verfahren erforderlich, das alle Belange erfasse und bewerte. Der Baubeginn sei nicht vor 2023 zu erwarten. Dies setze voraus, dass es im planrechtlichen Verfahren keine maßgeblichen Verzögerungen gebe. In der Regel würden planrechtliche Verfahren beklagt, was zz. nicht abschätzbar sei.

**Harald Moritz** (GRÜNE) stellt die Nachfrage, wie lange die Bauarbeiten dauern würden.

**Lutz Adam** (SenUVK) schildert, die Rudolf-Wissell-Brücke sei den letzten Jahren umfangreich instandgesetzt worden; SenUVK gehe davon aus, dass sie noch acht Jahre unter Verkehr bleiben müsse.

**Tino Schopf** (SPD) fragt, wie der Senat die aktuelle Verlängerung der Taktzeiten in der Hauptverkehrszeit auf mehreren Straßenbahnstrecken, u. a. in Pankow, beurteile, ob ihm die

Gründe bekannt seien und er eine Anpassung des Fahrplans auf allen Linien, ähnlich wie bei der U-Bahn, für notwendig halte.

**Senatorin Regine Günther** (SenUVK) teilt mit, dass Taktzeiten aufgrund von Personalmangel verlängert worden seien. Angesichts zu vieler Ausfallzeiten habe man eine höhere Verbindlichkeit erreichen wollen.

**Staatssekretär Ingmar Streese** (SenUVK) verweist auf Personalengpässe insbesondere bei der Straßenbahn. Die BVG solle daher dauerhafte Maßnahmen zur Beseitigung von Personalengpässen, z. B. verstärkte Ausbildungsaktivitäten für neue Fahrer/-innen, ergreifen, zudem temporäre Maßnahmen zur Stabilisierung des Verkehrsangebots durch Taktverlängerungen bei der M2 und M4 ab 13. Mai. Zugleich sollten aber längere Fahrzeuge eingesetzt werden. Weitere Einschränkungen strebe SenUVK nicht an, sondern, im Gegenteil, eine Rückkehr zur ursprünglichen Taktung, wenn die Personalengpässe demnächst beseitigt seien.

**Tino Schopf** (SPD) spricht an, dass eine Berliner Tageszeitung den fehlenden Vorrang an Ampelkreuzungen thematisiert habe. 2017 sei dazu die Taskforce Beschleunigung gebildet worden. Welche konkreten Maßnahmen seien umgesetzt worden bzw. würden aktuell umgesetzt, damit Busse und Bahnen an Tempo gewinnen?

**Senatorin Regine Günther** (SenUVK) versichert, dass VLB und BVG intensiv an Vorrangschaltungen für Busse und Straßenbahnen sowie an neuen Busspuren arbeiteten.

**Harald Laatsch** (AfD) bittet um Auskunft, unter welchen rechtlichen Rahmenbedingungen oder Genehmigungsvoraussetzungen Carsharing-Unternehmen, wie aktuell „We Share“ von VW, in Berlin tätig werden könnten.

**Senatorin Regine Günther** (SenUVK) legt dar, eine Genehmigungspflicht für den Start eines Carsharing-Unternehmens bestehe nicht. Die Fahrzeuge müssten den geltenden Vorschriften entsprechen.

**Danny Freymark** (CDU) greift auf, dass Polizisten, Feuerwehrleute und Ordnungsamtmitarbeiter kostenfrei BVG und S-Bahn nutzen dürften, Justizvollzugsmitarbeiter jedoch nur die BVG. Sei eine Ausweitung der Freifahrt in Uniform auf die S-Bahn möglich? Im Petitionsausschuss hätten sich alle Fraktionen damit befasst und diese unterstützt.

**Senatorin Regine Günther** (SenUVK) verweist auf eine derzeit laufende Prüfung. Aus Konsistenzgründen spräche nichts dagegen; man müsse sehen, wie dies umgesetzt werden könne. Es handele sich wahrscheinlich auch um eine ökonomische Frage.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

## Punkt 2 der Tagesordnung

- |    |  |   |
|----|--|---|
| a) | Antrag der Fraktion der CDU<br>Drucksache 18/1741<br><b>Machbarkeitsstudie Deckelung A 100 beauftragen</b>   | <a href="#">0254</a><br>UmVerk(f)<br>Haupt<br>StadtWohn |
| b) | Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke<br>und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen<br>Drucksache 18/1776<br><b>Deckel drauf: Infrastrukturflächen mehrfach nutzen</b> | <a href="#">0255</a><br>UmVerk<br>Haupt<br>StadtWohn    |

**Oliver Friederici** (CDU) plädiert für die Deckelung und Überbauung von Schnellstraßen, insbesondere der A100, um Lärmschutz zu gewährleisten und den Platz effektiv zu nutzen. Die Überbauung an der Schlangenbader Straße habe gezeigt, wie man Lärm verhindere und Wohnraum schaffe. Es solle untersucht werden, ob dies am Dreieck Funkturm, das ohnehin umgestaltet werden müsse, sowie an weiteren Punkten der Stadtautobahn möglich sei.

**Daniel Buchholz** (SPD) vertritt die Ansicht, dass sich bei der Abkehr von der autogerechten Stadt ein breiter Konsens abzeichne. Der Antrag der Koalitionsfraktionen beziehe sich nicht nur auf Autobahnen, sondern auf sämtliche Infrastrukturflächen in Troglage, deren Eignung für eine Überbauung geprüft werden solle. Definiert würden zwei Pilotprojekte. Die Reparatur des Autobahnabschnitts in Charlottenburg biete die große Chance, eventuell neuen Stadtraum zu gewinnen und die Zerschneidung von Stadträumen zu überwinden. Der Bund plane lediglich die Ersetzung des Vorhandenen, was zu wenig sei. Klar sei, dass es dabei um einen dreistelligen Millionenbetrag gehe. Immissionsschutz und die Gewinnung von Stadtraum für Erholung, Sport, Grün- oder Kleingartenflächen und Wohnen sollten dies wert sein. Der Senat solle unverzüglich tätig werden, bevor sich der Bund auf eine Vorzugsvariante festlege.

**Henner Schmidt** (FDP) erklärt, dass seine Fraktion die Deckelung befürworte und das Projekt in Charlottenburg für wichtig halte. Da der Bund die Masterplanung nicht machen werde, solle der Senat diese selbst übernehmen und der Antrag der Koalitionsfraktionen geschärft werden. Seine Fraktion habe dazu einen Änderungsantrag vorgelegt.

**Senatorin Regine Günther** (SenUVK) begrüßt die Umgestaltung von Verkehrsflächen. Theoretisch wären rund 500 km überbaubare Verkehrsfläche denkbar, sodass man sich angesichts beschränkter Ressourcen der Verwaltung auf Pilotprojekte fokussieren sollte.

**Harald Moritz** (GRÜNE) merkt an, dass sich seine Fraktion den Bau des Autobahndeckels in Hamburg angesehen habe, der vor allem für Grünanlagen genutzt werden solle. Die Stadt Hamburg übernehme die Zusatzkosten, was in Berlin wahrscheinlich nicht in ähnlicher Weise funktionieren werde. Gegenstand der Prüfung sei daher auch die Finanzierung. Selbst wenn ein Autobahntrog nicht überbaut werde, gewinne man zusätzliche Flächen für Bebauung, da diese näher an die Trasse heranrücken könne. Deckelungen von Bereichen in Troglage könnten die Wunden der autogerechten Stadt lindern, z. B. beim 16. Bauabschnitt. Er bezweifle, dass das Autobahndreieck Funkturm überdeckelt werde. Deckelungen änderten an den Fahrspuren nichts, allerdings seien bei Tunneln Besonderheiten zu berücksichtigen. Auch durch die Deckelung von Bahntrassen in Troglage könne man Lebensraum für die Stadt gewinnen.

**Katalin Gennburg** (LINKE) konstatiert eine Richtungswende, nachdem die autogerechte Stadt gescheitert sei. Es seien Wunden zu lindern. Vielleicht könne man demnächst auch über einen Rückbau der Autobahn nachdenken. Barcelona habe mit einem umfangreichen Deckelprojekt den Zugang zum Meer realisiert. Infrastrukturflächen kosteten nicht nur Platz, sondern auch viel Geld. Die Bundesregierung müsse begreifen, dass sie Autobahnen in der Stadt nicht zum Nulltarif bauen könne; in Treptow begnüge sie sich auf einer Seite mit einem Fledermauszaun als Immissionsschutz, sodass ein Deckel immissionslindernd wirkte und auch eine wichtige Verbindung für Schulkinder schüfe. In der dichter werdenden Stadt müsse man vom Flächenfraß weg und eine strategische Raumrückgewinnungspolitik forcieren, auch wenn diese Geld koste. Damit könnten den Leuten auch Kleingartenflächen zurückgegeben werden.

**Oliver Friederici** (CDU) sieht Einvernehmen, dass Verkehrsbauwerke gedeckelt bzw. überbaut werden sollten, wobei die Koalition auch Schienenverkehr einbeziehe. Seine Fraktion werde allen Anträgen zustimmen.

**Frank Scholtyssek** (AfD) äußert, dass der CDU-Antrag inhaltlich und handwerklich schlecht gemacht sei; Begriffe wie Deckelung und Überbauung gingen durcheinander, es sei nicht klar, um welche Variante es gehe. Seine Fraktion könne ihm nicht zustimmen, sondern sich allenfalls enthalten. Dass die Koalition Möglichkeiten, Bauland zu gewinnen, nutzen wolle, sei zu begrüßen, der Antrag jedoch nicht ausgereift, da es nur um die Deckelung/Überbauung von Infrastrukturflächen in Troglage gehe, denn eventuell seien auch andere Autobahnabschnitte überbaubar. Die Begriffe gingen im Antrag ebenfalls durcheinander; offenbar wisse die Koalition nicht, was sie wolle. Dies gelte auch, wenn von Parkflächen die Rede sei, nach seinem Verständnis seien dies Parkplätze. Für Schrebergärten und Grünanlagen dürften derart gewonnene Flächen zu teuer sein. Im Übrigen brauche man für Immissionsschutz keine Machbarkeitsstudie, die Verwaltung verfüge über die Daten. Die Prüfung, ob entlang der Autobahn ein Radschnellweg eingerichtet werden könne, habe thematisch in diesem Antrag nichts zu suchen. Seine Fraktion könne sich in der Abstimmung über den Antrag allenfalls enthalten.

**Henner Schmidt** (FDP) plädiert dafür, das Projekt in Charlottenburg voranzubringen, das von vielen unterstützt werde und ein Vorzeigeprojekt sein könnte. Da solche Projekte sehr teuer seien, werde man sich eine größere Anzahl nicht leisten können. Im CDU-Antrag fehle eine Fokussierung, dennoch werde seine Fraktion zustimmen. Dass die Koalition noch andere Dinge betrachte, sei zu verschmerzen, allerdings sollte der Antrag mithilfe des Änderungsantrages geschärft werden. Für die Überdeckung in Charlottenburg sei ein Masterplan notwendig, der neben Wohnungen auch Grünflächen, Radwege, ICC-Umfeld und ZOB-Zufahrt betrachte, denn die städtebauliche Situation sei derzeit katastrophal.

**Daniel Buchholz** (SPD) unterstreicht, dass die A100 als erstes Pilotprojekt anzugehen sei. Dem FDP-Änderungsantrag werde die Koalition zustimmen. Für die Haushaltsberatungen bitte er SenUVK um einen Hinweis, falls dafür zusätzliche Mittel benötigt würden. Die einzige Fraktion, die abseits stehe, sei die AfD. Im Übrigen sei eine Parkfläche kein Parkplatz.

**Senatorin Regine Günther** (SenUVK) teilt mit, dass eine Machbarkeitsstudie für den Abschnitt Knobelsdorffbrücke–Kaiserdammbrücke 300 000 bis 500 000 Euro kostete. Externe Beratungsbüros seien gut beschäftigt, die Verwaltung sowieso. Daher sei eine fokussierte Betrachtung sinnvoll.

Der **Ausschuss** beschließt, die Ablehnung des CDU-Antrags und die Annahme des Koalitionsantrags unter Berücksichtigung des FDP-Änderungsantrags und des neuen Berichtsdatums 31. Dezember 2019 zu empfehlen (siehe im Einzelnen das Beschlussprotokoll).

### Punkt 3 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –  
Drucksache 18/1717  
**Zukünftige Zusammensetzung des Gremiums  
FahrRat**

[0252](#)  
UmVerk  
Haupt

**Senatorin Regine Günther** (SenUVK) führt aus, der „FahrRat“ arbeite seit 2003 als fachliches Beratungsgremium erfolgreich, tage dreimal im Jahr, wirke an der Erarbeitung und Fortschreibung des Radverkehrsplans mit, lege Schwerpunkte für die Öffentlichkeitsarbeit und begleitende Kampagnen fest und solle nun erweitert werden. Sie stelle zudem die Aufnahme des Landesseniorenbeirats anheim.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) bekräftigt Letzteres. Die Seniorinnen und Senioren sollten bei der Förderung des Radverkehrs mitgenommen werden und in diesem wichtigen Beratungsgremium vertreten sein. Es gebe darüber hinaus viele interessierte Verbände und Organisationen, die themenspezifisch als Gäste zu Diskussionen mit eingeladen werden könnten. Er verweise auf den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen. Zu Punkt 1 halte er fest, dass der Hinweis in der Begründung stehe und hier nicht beschlossen werde. Punkt 3 betreffe die Begründung und werde nicht zur Abstimmung gestellt.

**Oliver Friederici** (CDU) signalisiert Zustimmung zur Vorlage und zum Änderungsantrag, da es sich grundsätzlich um ein wichtiges Beratungsgremium handele. Die Besetzung könne sich im Laufe der Zeit ändern; dies werde die Erfahrung zeigen.

**Danny Freymark** (CDU) beantragt, den Landesschulerausschuss mit einem Sitz zu beteiligen. Junge Menschen, die bis zum 18. Lebensjahr v. a. ÖPNV und Fahrräder nutzten, seien unterrepräsentiert und sollten stärker einbezogen werden. Es bestehe Bedarf beim Ausbau von Fahrradwegen; von den Erfahrungen junger Menschen könne man profitieren.

**Henner Schmidt** (FDP) vertritt die Ansicht, dass der „FahrRat“ ein überflüssiges Gremium und seine Zusammensetzung – auch hinsichtlich der Fahrradwirtschaft – willkürlich sei. Die Berücksichtigung des Landesseniorenbeirats begrüße er allerdings. Seine Fraktion werde dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen zustimmen und sich bei der Vorlage enthalten.

**Frank Scholtyssek** (AfD) äußert, dass die Verbände im „FahrRat“ zu stark vertreten seien. Warum sei gerade die Velokonzept Saade GmbH für das Gremium ausgewählt worden? Nach Auffassung seiner Fraktion sollte sich das Gremium im Wesentlichen aus den genannten Senatsverwaltungen und nachgeordneten Behörden, wissenschaftlicher Begleitung und Tourismusbereich zusammensetzen, Verbände als Externe nur themenbezogen eingeladen werden. Seine Fraktion werde sich enthalten.

**Dr. Stefan Taschner** (GRÜNE) erwidert, dass die Einbeziehung der Zivilgesellschaft sehr wichtig sei und in dem Gremium nicht nur Verwaltungen vertreten sein sollten. Die Zusammensetzung verbinde unterschiedliche Interessen und sei zu begrüßen. Themenspezifisch könne man weitere Interessenten hinzuladen; insoweit bestehe Flexibilität. Es sei richtig, Seniorinnen und Senioren sowie Schülerinnen und Schüler einzubeziehen, weil sich auch die Randgruppen der Generationen Fahrradfahren trauen sollten und man dem Engagement junger Leute Rechnung tragen müsse. Daher werde die Koalition die Ergänzung mittragen.

**Staatssekretär Ingmar Streese** (SenUVK) unterstreicht, dass verschiedene Verbände bei Bedarf zu bestimmten Diskussionen und Prozessen hinzugezogen werden könnten. Die Stadtgesellschaft solle angemessen eingebunden werden. Die Velokonzept Saade GmbH decke über die Messe das ganze Feld der Fahrradwirtschaft ab und könne viele Hinweise geben.

Der **Ausschuss** beschließt, die Annahme der Vorlage unter Berücksichtigung der Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen und der CDU-Fraktion zu empfehlen (siehe im Einzelnen das Beschlussprotokoll).

#### Punkt 4 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der CDU  
Drucksache 18/1527

**Neue Stadtqualität für den Breitenbachplatz**

[0237](#)

UmVerk(f)  
StadtWohn

**Oliver Friederici** (CDU) schildert, die Gestaltung des Breitenbachplatzes sei ein Relikt der Autobahnplanung der Sechziger-/Siebzigerjahre, die nicht weiterverfolgt werde. Seine Fraktion könne sich eine Umgestaltung des Platzes vorstellen, wenn in einigen Jahren ohnehin eine Sanierung der Brücke anstehe. Die Brücke solle dann vor dem Platz enden, um ihm wieder das Gepräge eines Stadtplatzes zu geben. Dazu solle eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. Bei der Abstimmung über den Ersetzungsantrag werde sich seine Fraktion enthalten.

**Andreas Kugler** (SPD) bemerkt, neue Mehrheiten im Bezirk könnten zur Veränderung des Platzes beitragen. Der Koalition gehe es um Bürgerbeteiligung und ein offenes Verfahren zur Platzgestaltung. Am Ende müssten die eingebrachten Ideen zusammengebunden und Stadtqualität herbeigeführt werden. Zumindest ein großer Teil der Brücke solle irgendwann rückgebaut oder abgerissen werden, weil sie den Stadtteil zerschneide, was die Anwohner/-innen nicht gut fänden. Er bitte um Zustimmung zu dem Ersetzungsantrag.

**Senatorin Regine Günther** (SenUVK) legt dar, die Brücke befinde sich in der Baulast des Landes. Die letzte Brückenprüfung 2016 habe die Zustandsnote 2,8/2,9 ergeben, was ausreiche. SenUVK gehe davon aus, dass mittelfristig – in fünf Jahren – eine umfangreiche Instandsetzung notwendig wäre, sofern man nicht andere Lösungen – Rückbau, Teilrückbau – suche. Dazu sollte eine Machbarkeitsstudie erstellt werden, allerdings habe ihr Haus dafür keine Ressourcen. Sie könne erst 2020 starten, sodass das Berichtsdatum geändert werden sollte.

**Lutz Adam** (SenUVK) ergänzt, die Tunnelanlage Schlangenhader Straße durchliefen werktags ca. 50 000 Fahrzeuge, direkt hinter dem Tunnel verliere der Streckenabschnitt aber über 20 000 Fahrzeuge, sodass eine verkehrliche Machbarkeitsstudie ergeben könne, dass die ver-

kehre in diesem Bereich anders geführt und die Brücke rückgebaut werden könnten. Natürlich dürften Verkehre nicht in Wohnquartiere verdrängt werden. Die Brücke sei ein Spannbetonbauwerk mit großer Problematik, sodass in ca. fünf Jahren eine umfangreiche Instandsetzung, gegebenenfalls sogar ein Ersatzneubau erforderlich werden könnten.

**Harald Moritz** (GRÜNE) führt aus, die Brücke sei überdimensioniert und Teil einer anderen Planung gewesen. Nach grober Einschätzung der Verwaltung könne der Verkehr auch ohne Brücke mit einer Straßenlösung bewältigt werden. Derzeit führe die Brücke in eine Tempo-30-Zone, sodass die Folgen der autogerechten Stadt angegangen werden sollten. Bei einem Rückbau könne der Platz wiedererstehen und an die Anwohner/-innen zurückgegeben werden.

**Oliver Friederici** (CDU) erklärt, grundsätzlich bestehe große Einigkeit zwischen CDU und Koalition, allerdings wolle seine Fraktion anders als diese im Ersetzungsantrag eine Machbarkeitsstudie, die nicht von vornherein durch Vorgaben festgelegt sei, auch wenn Abriss/Rückbau der Brücke, ebenerdige Führung des Verkehrs und Reduzierung des Durchgangsverkehrs geraten erschienen. Mit Bürgerbeteiligung solle dann eine Masterplanung zur Veränderung des Platzes herbeigeführt werden.

**Katalin Gennburg** (LINKE) spricht sich dafür aus, einer Sanierung der Brücke zuvorzukommen, damit auch Geld zu sparen und öffentlichen Raum zurückzugewinnen. Die Koalitionsfraktionen hätten um die Vorgaben gerungen; es habe durchaus noch mehr Wünsche gegeben. Die Menschen und die Bürgerinitiative vor Ort sollten weiterhin einbezogen, die Bedürfnisse im Umfeld bei der Gestaltung des Platzes betrachtet werden. Der Breitenbachplatz sei im Übrigen nur ein Beispiel für Verunstaltungen aus der Zeit der autogerechten Stadt.

**Henner Schmidt** (FDP) knüpft an, das Brückenbauwerk sei eine städtebauliche Katastrophe, sodass neben Straßenbau an einigen Stellen auch Straßenrückbau erforderlich sei. Der Breitenbachplatz sei vordem ein gut gestalteter Platz gewesen. Seine Fraktion werde dem CDU-Antrag zustimmen und könne auch dem ersten Punkt des Ersetzungsantrags zustimmen, denn Ziel müsse sein, dass die Brücke wegkomme. Allerdings könne man kein Beteiligungsverfahren starten und vorher schon vorgeben, was herauskommen solle. Besser wäre, Ideen der Bürger/-innen zu sammeln. Daher könne er dem Ersetzungsantrag nicht zustimmen.

**Frank Scholtysek** (AfD) hebt hervor, dass nicht die Brücke, sondern die Dillenburger Straße mit zwei Kreuzungen den Platz zerschneide. Mithilfe der Brücke könnten zwei Ampeln umfahren und Stop-and-go-Verkehr vermieden werden. Die Luftbelastung sei auf der Nullebene größer als auf der Brücke. Daher sei er erstaunt, dass die Brücke weg solle. Allenfalls ein großer Kreisverkehr könnte eine Lösung sein, der den Park ebenfalls zerschneide. Es stelle sich die Frage, wie dann die Verkehrsführung zum Tunnel Schlangenbader Straße erfolgen solle, wie stark die Steigung dort wäre, wie eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs erreicht werden solle bzw. wohin dieser umgeleitet werde, wenn die Koalition eine Tempo-30-Zone einrichten wolle. 58 Brücken hätten die Zustandsnote 2,9 oder schlechter, sodass viel Sanierungspotenzial bestehe. Dass intakte Infrastruktur aus kosmetischen Gründen zerstört werden solle, halte er vor diesem Hintergrund für bemerkenswert. Seine Fraktion vertrete wie die CDU-Fraktion zum Koalitionsantrag die Meinung, dass zunächst eine reine Machbarkeitsstudie durchgeführt werden solle, um im Anschluss daran aus den potenziellen Lösungsmöglichkeiten im Zuge der Bürgerbeteiligung eine endgültige Lösung zu finden. Seine Fraktion werde sich beim CDU-Antrag enthalten und den Koalitionsantrag ablehnen.

**Andreas Kugler** (SPD) erwidert, dass es vor Ort bereits eine Tempo-30-Zone und zwei Rampen gebe. Der Rückbau der Brücke und die Tempo-30-Zone seien Wünsche der Menschen, die dort lebten, nicht lediglich Wünsche aus der Koalition. Es sei gut, die Vorstellungen der Bürgerinitiative in der Machbarkeitsstudie zu betrachten, was nicht heiße, dass man nicht auch zu anderen Ergebnissen kommen könne. Nicht sinnvoll wäre, eine Brücke im besten Zustand abzureißen, es sei jedoch klar, dass diese Brücke irgendwann saniert werden müsste. Dann könne man auch einen Rückbau statt einer Sanierung erwägen, um den Menschen vor Ort Lebensqualität zurückzugeben. Zum Ersetzungsantrag – Zeile 3 – beantrage er folgende Änderungen: „Stadtstraßenbrücke“ anstelle von „Autobahnbrücke“, „Breitenbachplatz“ anstelle von „Breitenbachplatz“ sowie den 31. Mai 2020 als Berichtsdatum.

Der **Ausschuss** beschließt, die Annahme des Antrags in der Fassung des Ersetzungsantrags mit den o. g. Änderungen zu empfehlen (siehe im Einzelnen das Beschlussprotokoll).

#### Punkt 5 der Tagesordnung

- |   |   |
|---|---|
| a) Antrag der AfD-Fraktion<br>Drucksache 18/1629<br><b>Neubau der Elsenbrücke mit höchster Priorität –<br/>Schnelle Planung und schnelle Fertigstellung</b>   | <a href="#">0242</a><br>UmVerk<br>Haupt |
| b) Antrag der AfD-Fraktion<br>Drucksache 18/1630<br><b>Neubau der Elsenbrücke an die zu erwartende<br/>Situation nach der Fertigstellung des 16.<br/>Bauabschnittes der A100 ausrichten</b>                                 | <a href="#">0243</a><br>UmVerk<br>Haupt |
| c) Antrag der AfD-Fraktion<br>Drucksache 18/1661<br><b>Planung und Neubau der Elsenbrücke an den<br/>baulichen Erfordernissen ausrichten, die durch den<br/>Weiterbau der A100 im 17. Bauabschnitt entstehen<br/>werden</b> | <a href="#">0244</a><br>UmVerk<br>Haupt |

**Frank Scholtysek** (AfD) fordert den Neubau der Elsenbrücke mit höchster Priorität, da der 16. Bauabschnitt der A100 wahrscheinlich 2023 fertig werde und man dort täglich mit etwa 80 000 Fahrzeugen rechnen müsse. Die bisherigen Planung seien von einer intakten Elsenbrücke mit drei Fahrspuren in beiden Richtungen ausgegangen, was jetzt nicht mehr der Fall sei. Man brauche möglichst schnell wieder eine intakte Brücke, auch unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Aspekte. Eine Beschleunigung wäre wie bei der Bahn z. B. bei Stahlfertigbauweise möglich. Das künftige Verkehrsaufkommen – nach Fertigstellung des 16. Bauabschnitts sowie bei Fortführung des 17. Bauabschnitts – sei frühzeitig zu berücksichtigen. Sinnvoll wäre, zusammen mit der Elsenbrücke auch die Autobahnbrücke, die früher oder später ohnehin benötigt werde, zu planen und zu bauen. Für den Zeitraum ab Eröffnung des 16. Bauabschnitts brauche man ein umfassendes Verkehrskonzept für Treptow-Nord, Friedrichshain, Neukölln und Lichtenberg, da die neue Elsenbrücke bis dahin nach jetzigem Stand voraussichtlich nicht fertig sein werde.



**Senatorin Regine Günther** (SenUVK) versichert, dass der Neubau der Elsenbrücke allerhöchste Priorität habe. Bis 2020 solle der Abriss des östlichen Teils erfolgt sein. Man errichte eine Behelfsbrücke-Ost 2021/22. Dann werde der westliche Teil bis 2023 abgerissen, der Ersatzneubau der westlichen Brückenhälfte 2023-25 errichtet. 2025/26 folge der Rückbau der Behelfsbrücke-Ost und 2026-28 der Ersatzneubau der östlichen Brückenhälfte. Von Hinauszögern könne keine Rede sein. Bei Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts werde alles berücksichtigt, was dann da sei, der 17. Bauabschnitt klar abgelehnt. Die Weiterbaufrage spiele bei der schnellstmöglichen Sicherung der Spreequerung keine Rolle.

**Tino Schopf** (SPD) verweist zum Weiterbau der A100 auf die Koalitionsvereinbarung. Gleichwohl sei die Elsenbrücke eine sehr wichtige Verbindung zwischen der östlichen Innenstadt und dem Südosten. Inwieweit könne das Planungsverfahren beschleunigt werden? Wie sollten die Verkehrsströme nach Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts gelenkt werden?

**Harald Moritz** (GRÜNE) unterstreicht, dass seine Fraktion den 17. Bauabschnitt nicht wolle. Die IGA werde ihre Arbeit frühestens 2021 aufnehmen. Dann müsste ein Planfeststellungsverfahren für die Autobahn eingeleitet werden. Wenn der 17. Bauabschnitt da wäre, wäre eine Elsenbrücke mit sechs Fahrspuren nicht mehr notwendig; für die neue Brücke müsste ebenfalls ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Folgte man der AfD, wäre mit einer neuen Elsenbrücke nicht vor 2035 zu rechnen. Die Anträge widersprächen sich. Die Strategie der Senatsverwaltung sei die schnellste, weil die Gefahr bestehe, dass der westliche Teil der Brücke ebenfalls Risse bekomme und gesperrt werden müsse. Das Risiko sei beim Bau einer Behelfsbrücke geringer. Ein Verkehrskonzept brauche man sicherlich, allerdings müsse dabei die Lebensqualität im Stadtraum Priorität haben, nicht das Verkehrsaufkommen. Er kündige Ablehnung aller drei Anträge an.

**Oliver Friederici** (CDU) erklärt, dass seine Fraktion die Fertigstellung des 16. Bauabschnitts und den Bau des 17. Bauabschnitts fordere. Abriss und Neubau der Elsenbrücke könnten nach dem dargelegten Zeitplan kaum beschleunigt werden. Die AfD-Anträge gingen in die richtige Richtung, drei Anträge seien aber ineffizient. Daher werde sich seine Fraktion enthalten.

**Katalin Gennburg** (LINKE) signalisiert Ablehnung der Anträge. In der BVV Treptow-Köpenick werde um einen Antrag zu einem Verkehrskonzept gerungen. Man solle es die Leute vor Ort beschließen lassen, dann werde die Senatsverwaltung schon in dem Sinne handeln.

**Henner Schmidt** (FDP) betont, die Elsenbrücke solle möglichst schnell gebaut werden, vielleicht gebe es noch Beschleunigungsmöglichkeiten. Der Bund werde den 17. Bauabschnitt bauen. Er dürfe nicht mit der Elsenbrücke kollidieren. Chaosplanung sei zu vermeiden. Für das Ende des 16. Bauabschnitts müsse es ein Verkehrskonzept geben. Wie sei der Stand?

**Senatorin Regine Günther** (SenUVK) antwortet, es gebe ein Konzept zusammen mit der Elsenbrücke, die höchste Priorität habe. Eine Beschleunigung der Abläufe sei nicht möglich.

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

Punkt 6 der Tagesordnung

**Verschiedenes**

Siehe Beschlussprotokoll.