

Abgeordnetenhaus B E R L I N

18. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz

41. Sitzung
24. Oktober 2019

Beginn: 10.33 Uhr
Schluss: 11.59 Uhr
Vorsitz: Oliver Friederici (CDU)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Tino Schopf (SPD) beantragt, TOP 3 a

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Netzqualität der Berliner S-Bahn [0178](#)
UmVerk
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

zu vertagen, da der Hauptausschuss hierzu im Januar 2020 eine Anhörung durchführen werde.

Der **Ausschuss** beschließt entsprechend. – Zum weiteren Geschäftlichen siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Tino Schopf (SPD) greift auf, dass die Verkehrsministerkonferenz am 10. Oktober beschlossen habe, GVFG-Mittel auch für die Grunderneuerung und Modernisierung der kommunalen Schieneninfrastruktur bereitzustellen, und Berlin im Nahverkehrsplan erheblichen Modernisierungsbedarf fixiert habe. Wie bereite sich SenUVK auf die Neuausrichtung des GVFG vor?

Senatorin Regine Günther (SenUVK) verweist auf intensive Gespräche mit dem Bundesministerium und anderen zuständigen Verwaltungen, um die Inhalte und Rahmenbedingungen

der Neuausrichtung gemeinsam zu konzipieren. Da noch nichts Substanzielles vorliege, biete sie an, im Nachgang schriftlich spezifischere Informationen zu liefern.

Tino Schopf (SPD) bittet, auch auf die Projekte und Vorbereitung des Personals einzugehen.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) sagt dies zu, soweit dies zu beantworten sei.

Henner Schmidt (FDP) stellt die Nachfrage, ob SenUVK bereits an antragsfähigen Vorhaben arbeite.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) bejaht dies. Sie verweise z. B. auf i2030 und stelle eine umfassende Antwort in Aussicht.

Marion Platta (LINKE) spricht an, dass Medien über Verhandlungen mit dem Senat zur Aufstockung der Mittel für die Baumpflege berichtet hätten. Wie sei der Stand der Verhandlungen, und wie wolle der Senat die angemessene Pflege des Baumbestandes sicherstellen?

Staatssekretär Stefan Tidow (SenUVK) führt aus, in der Anhörung zum Thema habe sich gezeigt, dass die finanziellen Nöte in den Bezirken erheblich seien. SenUVK hätten im letzten Haushalt 3 Mio. Euro und im Nachtragshaushalt weitere 2 Mio. Euro zur Verfügung gestanden; es seien Nachpflanzungen aufgrund klimabedingter Einflüsse, Pflegemaßnahmen des Baumbestandes und die Sanierung von Baumstandorten erfolgt. SenUVK habe im Rahmen der Haushaltsverhandlungen versucht, die 3 Mio. Euro zu verstetigen. Angestoßen durch die Debatte im Ausschuss sei die Ausstattung der Bezirksamter Gegenstand der parlamentarischen Haushaltsberatungen. In der Produktgruppe 52 seien 40 bis 45 Euro pro Baum vorgesehen. Um Nachpflanzungen zu berücksichtigen, den Baumbestand aufzustocken und eine anständige Pflege zu gewährleisten, wären jedoch ungefähr 80 Euro notwendig. Hierzu könne er seitens des Senats keinen aktuellen Sachstand darstellen.

Marion Platta (LINKE) schließt die Frage an, wie die Verhandlungen geführt werden müssten, um die Pflegegelder in der Produktgruppe 52 erhöhen zu können.

Staatssekretär Stefan Tidow (SenUVK) antwortet, die Ausstattung des Produkts müsste geändert werden. Aus fachlicher Sicht wären 80 bis 85 Euro für gute Pflege und Neuanpflanzungen anzusetzen. Damit könnte auch Personal eingestellt werden, denn bspw. zur Ausweisung von neuen Baumstandorten brauche man Personal. Zusätzliches Geld sollte nicht an anderer Stelle in der Produktgruppe wieder eingespart werden.

Dr. Turgut Altug (GRÜNE) fragt, welche Ziele der Senat mit der Einbringung eines Entschließungsantrags zur Anwendung der EFSA-Bienenleitlinien im Bundesrat verfolge.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) schildert, dass die Zahlen bei Bienen- und Insektenarten, insbesondere bei Bestäuberinsekten, durch den Einsatz von Pflanzenschutzmitteln stark rückläufig seien. Seit 2013 gebe es EFSA-Leitlinien für die Prüfung von Pflanzenschutzmitteln. Da einige EU-Mitgliedsstaaten diese für zu strikt hielten, sollten sie auf Initiative der EU-Kommission überarbeitet werden. Daher solle die Bundesregierung mittels einer Bundesratsinitiative veranlasst werden, sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die Richtlinien nicht „verwässert“ würden und dem Schutz der Bestäuberinsekten Priorität eingeräumt werde.

Dr. Turgut Altuğ (GRÜNE) erkundigt sich, welche Maßnahmen der Senat bisher ergriffen habe, um Bienen und andere Bestäuber vor den negativen Auswirkungen von Pflanzenschutzmitteln zu schützen.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) hebt hervor, dass Berlin lt. BUND als pestizidfreie Kommune gelte, da man sich seit Längerem dafür einsetze, Pflanzenschutzmittel auf ein nicht zu ersetzendes Minimum zu beschränken, und die Genehmigungspraxis sehr restriktiv sei. In Bereichen, wo Kontakt mit der Allgemeinheit bestehe, gebe es keine Genehmigung mehr für glyphosathaltige Herbizide.

Oliver Friederici (CDU) spricht an, dass es Kritik an der neu markierten Verkehrsfläche auf der Oberbaumbrücke gebe. Wie sehe der Senat die Lage?

Senatorin Regine Günther (SenUVK) berichtet, dass der Radweg dem Mobilitätsgesetz entspreche, sich die Autofahrer aber nicht an Markierungen hielten. SenUVK beobachte dies genau und werde kurzfristig nachsteuern, wenn sich die Situation nicht verändere.

Oliver Friederici (CDU) fragt nach, inwieweit die GB infraVelo GmbH die Planung unterstützt oder geleitet habe.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) antwortet, nach ihrer Kenntnis sei diese nicht involviert gewesen.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

Antrag der AfD-Fraktion	0044
Drucksache 18/0280	UmVerk
BVG Sonderbusse zu den Union-Heimspielen einsetzen	Haupt

Gunnar Lindemann (AfD) legt dar, zu den Heimspielen kämen bis zu 22 000 Personen zusätzlich in das Verkehrssystem, die größtenteils mit dem ÖPNV anreisten, da die Parkplätze am Stadion begrenzt seien. Die ÖPNV-Situation sei unzureichend, weil der S-Bahnhof Köpenick 1,5 km entfernt sei und die Straßenbahnen nicht über entsprechende Kapazitäten verfügen. Daher sei es sinnvoll, von den Hauptknotenpunkten Lichtenberg, Ostkreuz und Ostbahnhof vor Spielbeginn und nach Spielende Sonderbusse einzusetzen.

Harald Moritz (GRÜNE) verweist darauf, dass zurzeit Vorarbeiten für einen Bebauungsplan und ein Verkehrskonzept liefen. Vorgesehen seien nicht Busstellplätze, sondern eine neue Straßenbahnwendeschleife im Umfeld des Stadions. Lt. Aussage des Vereins sollten zudem die Fußverbindungen zum S-Bahnhof verbessert werden, der künftig auch Regionalbahnhof sein werde. Im Übrigen müsste der Verein mit der BVG oder der S-Bahn über Verstärkerzüge verhandeln. Dabei wäre der Senat nicht involviert.

Oliver Friederici (CDU) kündigt Enthaltung an, da die Straßenbahn im Antrag nicht berücksichtigt werde. Außerdem müssten BVG-Sonderbusse bezahlt werden, die AfD habe jedoch in den Haushaltsberatungen keinen Antrag zur Finanzierung eingebracht.

Tino Schopf (SPD) betont, dass SenUVK für Gelegenheitsverkehre vom Bahnhof zum Stadion nicht in der Verantwortung stehe. Er frage nach dem Sachstand und der Zeitleiste zur Straßenbahnwendeschleife, dem Parkhaus und dem zweiten Abgang vom S-Bahnhof Köpenick.

Gunnar Lindemann (AfD) wendet ein, dass eine Straßenbahnwendeschleife Zeit benötige, Busse aber sofort eingesetzt werden könnten. Nach der Realisierung könne man die Busse auch wieder abstellen. Im Übrigen sei der Antrag schon von 2017 und somit über zwei Jahre im Ausschuss. Zusätzlich sei zu bedenken, dass es Pläne für den Ausbau des Stadions von 22 000 auf 37 000 Zuschauerplätze gebe. Inwieweit werde dies in den jetzigen Planungen berücksichtigt? Reiche eine Straßenbahnwendeschleife dann aus?

Kristian Ronneburg (LINKE) erwidert, dass der Antrag offenbar keine Priorität für die AfD gehabt habe, sonst hätte er schon früher auf die Tagesordnung gesetzt werden können. Der Verkehr im Umfeld des Stadions sei auf den Umweltverbund auszurichten und MIV nicht zu fördern. Wie sei der Stand der Verhandlungen zwischen Verein und BVG zum Angebot eines Kombitickets, um Fans zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen? Er rege an, sich im nächsten Jahr mit dem Verkehrsgutachten und dem B-Plan zu befassen.

Georg Kössler (GRÜNE) schließt sich Letzterem an. Zudem verweise er darauf, dass am Stadion kein Platz für Busse wäre.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) geht davon aus, dass sich der Antrag auf die Ist-Situation beziehe. Die Alte Försterei sei sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Der Fußweg vom S-Bahnhof betrage 1 000 m. Zudem bestehe eine Anbindung mit der Straßenbahn. Bei den Spielen sei ein hohes MIV-Aufkommen festzustellen, das zu Staus führe, sodass Busse ebenfalls im Stau stehen und das Stadion nicht erreichen würden. Mit Blick auf den Stadionausbau 2023-26 sei ihr Haus mit dem Verein, dem Bezirk und anderen Beteiligten im Gespräch, um die Verkehrssituation dann zu entspannen. Es sei eine Ostumfahrung für den Individualverkehr beschlossen, um die Bahnhofstraße zu entlasten.

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK) ergänzt, es würden verschiedene Varianten der Straßenbahnwendeschleife diskutiert und mehrere Gelände geprüft. Alle hätten Vor- und Nachteile; zwei bis drei Varianten könnten gut funktionieren. SenStadtWohn koordiniere den Vorhaben- und Erschließungsplanung und habe eine Verkehrsuntersuchung für die Situation nach 2023 bzw. 2026 in Auftrag gegeben. Rad- und Fußverkehr sollten gestärkt werden. Ein Parkhaus werde diskutiert, sei aber noch nicht beschlossen. Zusatzfahrten der S3 seien geplant. Der Verein habe im Blick, 10 bis 20 Shuttlebusse zur S-Bahn zur Verfügung zu stellen, allerdings sei die Busparksituation nicht einfach, das Konzept noch nicht zu Ende gedacht. Über das Kombiticket sei noch nicht entschieden.

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

Punkt 3 der Tagesordnung

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Stand der Straßenbahnplanungen
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

0179
UmVerk

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK) berichtet, aus dem Nahverkehrsplan ergäben sich über 20 Straßenbahnmaßnahmen. Adlershof II, Turmstraße, Ostkreuz und Schöneweide befänden sich in Planfeststellungsverfahren, sechs Straßenbahnstrecken in der Grundlagenermittlung und Vorplanung. 23 Maßnahmen würden derzeit mit der BVG abgestimmt. Der Planfeststellungsbeschluss für Adlershof II solle Anfang 2020 vorliegen. Die Leitungsbetriebe seien eng eingebunden, um die Planungen abzustimmen. SenUVK erwarte zurzeit keine Klagen und die Inbetriebnahme für Ende 2021. Zur Turmstraße finde nach Nachbesserungen aufgrund von Lärmgutachten derzeit eine zweite Auslegung statt. SenUVK gehe nach den vorliegenden Plänen davon aus, dass der Termin Ende 2021 noch klappen könne. Zum Ostkreuz lägen über 1 000 Einwendungen vor; die Erwiderungen der BVG würden gerade von der Anhörungsbehörde ausgewertet. Im Moment könne er keine konkrete zeitliche Aussage machen, zumal auch ein Klagerisiko bestehe. Für Mahlsdorf sei das Planfeststellungsverfahren für 2021 geplant. Nach Einigung mit dem Bezirk könne die BVG die Entwurfsplanung erstellen. Mit der Inbetriebnahme sei wahrscheinlich Mitte des nächsten Jahrzehnts zu rechnen.

Die Vorplanung zur Strecke Alexanderplatz–Potsdamer Platz sei erarbeitet worden. Der Schwerpunkt im ersten Halbjahr 2019 habe auf der Beteiligung der Bürger/-innen gelegen. Für den schmalen Abschnitt der Leipziger Straße würden zwei Varianten mit mehr Raum für MIV oder Straßenbahn diskutiert. Am 5. Juni habe es eine öffentliche Veranstaltung gegeben. Im weiteren Verfahren würden die Vorplanungen für die weiteren Abschnitte vorgenommen.

Bettina Domer (SPD) erkundigt sich nach den Straßenbahnplanungen für den Bezirk Spandau, da es große Probleme bei der Anbindung an die Stadt und nach Potsdam gebe.

Hinner Schmidt (FDP) fragt, ob die Trassenbewertungen für die Strecken Turmstraße–Jungfernheide und Warschauer Straße–Hermannplatz inzwischen abgeschlossen seien und es klare Trassenbewertungen gebe.

Oliver Friederici (CDU) erinnert daran, dass SenUVK Anfang 2017 eine Vielzahl von Straßenbahnprojekten für diese Wahlperiode medienwirksam angekündigt habe; mit der Inbetriebnahme der ersten Strecken werde es in dieser Wahlperiode nun allerdings knapp. Seine Fraktion unterstütze die vier Hauptprojekte Adlershof, Turmstraße, Ostkreuz und Mahlsdorf, wenngleich die Verlängerung der U5 zur U9 vorzuziehen wäre. Bedauerlich sei, dass es nicht gelungen sei, die Straßenbahn bis zum Abschluss der dortigen Bauarbeiten an das Ostkreuz heranzuführen, und die U-Bahn nicht zum Ostkreuz verlängert werden solle. Die Planung für die Strecke Alexanderplatz–Potsdamer Platz befindet sich in der Sackgasse; in dieser Wahlperiode seien keine konkreten Straßenbahnplanungen für die Leipziger Straße zu erwarten, was er begrüße. Käme die CDU anschließend in die Regierung, würde sie das Projekt beenden. Die gute Erreichbarkeit von Spandau sei wichtig, da die Einwohnerzahlen in Spandau und Falkensee stiegen. Möglichkeiten böten die Siemensbahn, eine Verlängerung der U7 oder eine neue U-Bahntrasse. Ihn interessiere der Sachstand bei der Strecke zum Hermannplatz.

Harald Moritz (GRÜNE) bemerkt, dass der Koalitionsvertrag ehrgeizige Projekte festgelegt habe. Er frage nach dem Stand der M10-Verlängerung und den Planungskapazitäten bei SenUVK und BVG, damit man weitere Strecken in der Schublade habe. Die Strecke zum Potsdamer Platz mit Verlängerung nach Steglitz sei sehr wirtschaftlich und unbedingt notwendig.

Tino Schopf (SPD) fragt, welche Überlegungen es in Berlin und auf Bundesebene gebe, das Planungs- und Genehmigungsverfahren beim Aus- und Neubau des städtischen ÖPNV – analog zum Planungsbeschleunigungsgesetz bei DB-Vorhaben – zu beschleunigen.

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um Auskunft zum Stand der Planung für die Strecke Turmstraße–Mierendorffplatz. Würden die Unterlagen für die Strecke Hauptbahnhof–Turmstraße noch in diesem Monat ausgelegt? Welche Anstrengungen würden unternommen, um die Planungsbereiche für den Straßenbahnausbau zu verstärken und zu vernetzen? Wie könne die Zusammenarbeit mit der BVG verbessert werden? Könne man aus den Erfahrungen anderer Städte lernen? Wie könnten die Straßenbahnplanungen beworben und zusammen mit der interessierten Öffentlichkeit vorangetrieben werden?

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK) stellt klar, dass Unterlagen für die Strecke Hauptbahnhof–Turmstraße ausliegen. Für den Straßenbahnausbau hätten die Kapazitäten bei SenUVK und BVG und die Zusammenarbeit neu ausgerichtet werden müssen. Nach seinem Eindruck laufe diese gut. In einem Workshop solle diese ausgewertet und ggf. noch verbessert werden. Ein Anliegen sei, die Verfahren insgesamt zu beschleunigen, ohne allerdings Bürgerbeteiligung oder Umweltschutz zu vernachlässigen; auch die Verkehrsministerkonferenz befasse sich mit diesem Thema. Für die Haushaltsberatungen habe SenUVK mehr Personal angemeldet, um in den nächsten Jahren noch besser aufgestellt zu sein. Auch die BVG wolle den Bereich Straßenbahnplanung ausbauen. Die Siemensbahn solle schnellstmöglich vorangebracht werden; vielleicht sei das neue GVFG hier hilfreich. Spandau sei wie andere Erweiterungsgebiete in der Stadt ein Schwerpunktthema, das intensiv bearbeitet werde, um die Verkehrssituation zu managen. Machbarkeitsuntersuchungen zur U-Bahn liefern.

Dr. Imke Steinmeyer (SenUVK) ergänzt, zunächst müsse man eine stadtverträgliche Lösung für die Leipziger Straße finden, bevor man in Detailplanungen für die Weiterführung nach Steglitz einsteige. Im Moment werde eine Lösung erarbeitet, für die man einen Konsens brauche. Das Vorhaben Warschauer Straße–Hermannplatz sei planerisch eine Herausforderung im Hinblick auf die Akzeptanz möglicher Trassen, z. B. beim Görlitzer Park. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit stehe vor dem Abschluss. Die Weiterführung Turmstraße–Jungfernheide wäre wirtschaftlich. Unsicherheit habe bei der Endstation Jungfernheide bestanden, was mit der Weiterführung in Richtung Spandau zusammenhänge. Dazu werde eine Senatsvorlage vorbereitet. Im Blankenburger Süden habe man eine wirtschaftliche Vorzugstrasse für den Fall, dass im nächsten Jahr über den Wohnungsbaustandort entschieden werde. Für die Tangente in Pankow stehe die Trassenbewertung nach Bürgerbeteiligung vor dem Abschluss, sodass in einer zweiten Welle zeitnah weitere Vorhaben in die Planfeststellung gehen könnten.

Betrachtet werde eine Straßenbahnführung im Schumacherquartier, um darauf aufbauend die Anbindung Jungfernheide–UTR/Schumacherquartier gesamthaft betrachten zu können. Im Hinblick auf die anstehende Sanierung der Rudolf-Wissel-Brücke stelle sich die Frage nach Baufreiheiten in diesem Korridor. Im Hinblick auf die Siemensbahn stelle sich zudem die Frage, inwieweit ein Straßenbahninselbetrieb in Spandau sinnvoll wäre und wie dieser aussä-

he, wenn die Siemensbahn über Gartenfeld hinausgeführt würde. Bei der Verlängerung der U7 bis Heerstraße-Nord bestehe die Frage, ob sie als Straßenbahn oder U-Bahn ausgeführt werde. Überlegt werde im Vorfeld auch ein besserer Busbetrieb in belasteten Abschnitten. Zunächst brauche man eine Entscheidung zur Siemensbahn.

Bei SenUVK befasse sich eine Arbeitsgruppe explizit mit Straßenbahnplanungen. Der Austausch mit der BVG sei eng. Im Kontext der Vertragsverhandlungen habe man eine erste Revision der Prozesse angestellt, die in Workshops regelmäßig fortgeführt werde.

Im Weiteren vertagt.

Punkt 4 der Tagesordnung

- | | |
|--|---|
| a) Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 18/1524
VLB neu aufstellen, Maßnahmen gegen Baustellenchaos ergreifen! | 0220
UmVerk(f)
WiEnBe* |
| b) Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 18/1529
Intelligente Verkehrslenkung für alle Verkehrsteilnehmer – Berlin als Modellstadt etablieren! | 0222
UmVerk(f)
KTDat
WiEnBe* |

Henner Schmidt (FDP) führt aus, beim Baustellenmanagement gebe es Probleme. Mit den leitungsgebundenen Unternehmen bestehe schon eine gute Absprache über die „infrest“, Ausweichstrecken funktionierten aber teilweise nicht, weil Baustellen auch von den Bezirken genehmigt würden. Mitunter seien Straßen und Bahnstrecken parallel lahmgelegt worden. Daher sei eine zentrale Koordination bei der VLB notwendig.

Oliver Friederici (CDU) plädiert für eine bessere Vernetzung der generierten Daten unter Einhaltung der Grundsätze des Datenschutzes und bittet um Zustimmung zum Antrag.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) verweist auf die Neuaufstellung der VLB als Abteilung der SenUVK. Die Besetzung der Abteilungsleitung befindet sich in der Endphase. Was zur Neuorganisation gefordert werde, sei zu großen Teilen schon umgesetzt. Die Baustellenkoordinierung liege lt. Organisationsgutachten beim Bauherrn und würde bei der VLB keinen Sinn machen. Trotzdem solle eine Reorganisation oder Optimierung der Baustellenkoordinierung in einem Gutachten nochmals betrachtet werden. Bahn- und Straßenbaustellen würden durchaus koordiniert, angesichts der Vielzahl der Baumaßnahmen sei eine sinnvolle Reihung jedoch mitunter schwierig.

Harald Moritz (GRÜNE) unterstreicht, die Neuaufstellung der VLB solle für mehr Effektivität und klarere Zuständigkeiten sorgen. Die Leitungen der BWB befänden sich nicht im besten Zustand; zahlreiche Bauvorhaben würden geplant, es gebe auch spontane Baustellen durch Havarien, die man nur schwer koordinieren könne. Der Baustellenatlas der „infrest“ sei ein gutes Instrument für die langfristige Baustellenplanung und sollte noch stärker einbezogen

werden. Die GB infraVelo GmbH beteilige sich dort ebenfalls. Über die unterschiedliche Be- preisung bei der Sondernutzung von Straßenland, um Baumaßnahmen zügig zu Ende zu füh- ren, könne man vielleicht gesondert nachdenken. Die Zielrichtung bei der Lenkung der Ver- kehrsströme sei im Mobilitätsgesetz festgelegt. Die verkehrspolitische Zielrichtung des CDU- Antrags sei nicht ersichtlich. Zur Verkehrslenkung brauchte man noch weitere Instrumente.

Oliver Friederici (CDU) vertritt die Ansicht, dass anderthalb Jahre für Evaluation und Um- gestaltung der VLB lang seien, sodass ein korsagenhafter Antrag sinnvoll sei. Seine Fraktion werde den FDP-Antrag unterstützen, auch wenn sie die Auflösung und Rückverlagerung we- sentlicher Planungs- und Überwachungsprozesse in die Bezirke fordere. – Zum CDU-Antrag: Die erhobenen Daten diverser sozialer Netzwerke, von Kommunikationsmitteln und PCs mit Funkübertragung sollten zusammengefasst werden und in einer Software entsprechend zur Verfügung stehen. Mit diesem Ansatz würden Staus in Singapur vermieden. Erfassung und Umleitungsplanung seien in Berlin noch nicht optimal. – Am „infrest“-System sollten sich alle beteiligen; einige Bezirke und Unternehmen verweigerten sich noch. Der Senat solle da- her alle Beteiligten noch einmal an einen Tisch holen und zum Mitmachen auffordern.

Henner Schmidt (FDP) knüpft an, dass nicht alle an der privaten „infrest“-Plattform teil- nähmen; die zentrale Baustellenkoordinierung sei eine öffentliche Aufgabe. Die Plattform könne dazu genutzt werden, wenn möglichst viele hinzukämen. Die BWB planten viele Maß- nahmen langfristig. Es sei richtig, die Studie umzusetzen und die VLB hoch aufzuhängen, weil sie nur dann funktionsfähig sein könne. Dies sei aber nur ein Randthema im FDP-Antrag. Zum CDU-Antrag frage er, ob es eine Aufgabe des Senats sein solle oder sich andere zu ei- nem Modellprojekt zusammentun könnten. Gehe es auch um einen Testbereich für autonomes Fahren, künstliche Intelligenz und Parkraumsuche? Google verfüge über die meisten Daten und könnte die Verkehrssteuerung wohl selbst übernehmen, was man hier vielleicht nicht wolle. Im Übrigen weise er darauf hin, dass es nicht genügend stationäre Detektoren gebe.

Frank Scholtysek (AfD) erkundigt sich nach dem aktuellen Stand der Besetzung der Abteilungsleitung und dem Ausschreibungs- und Auswahlverfahren.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, wie SenUVK ein weiteres Gutachten zur Baustellenko- ordinierung begründe, wo es ansetzen solle, ob dies zu weiteren Verzögerungen führe und inwieweit die Empfehlungen aus der Organisationsuntersuchung berücksichtigt würden.

Oliver Friederici (CDU) führt aus, das Modellprojekt könne von SenUVK oder von einem privaten Dienstleister durchgeführt werden, der die Daten der privaten Unternehmen und der mobilen Endgeräte erfasse. Es müsste mehr stationäre Detektoren geben. Das Modellprojekt solle das gesamte Stadtgebiet und das Umland bis zum Berliner Ring erfassen.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) legt dar, für die Abteilungsleitung habe es eine Aus- schreibung gegeben. Derzeit würden Auswahlgespräche geführt. Eine Entscheidung sei noch nicht gefallen. Im Gutachten gehe es darum, wie die Baustellenkoordinierung am besten orga- nisiert werden könne und ob der Ist-Stand verändert werden solle, was offen betrachtet werde.

Der **Ausschuss** beschließt, die Ablehnung der Anträge – zu b auch mit geändertem Berichts- datum 28. Februar 2020 – zu empfehlen.

Punkt 5 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.