

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz

52. Sitzung
13. August 2020

Beginn: 09.11 Uhr
Schluss: 12.52 Uhr
Vorsitz: Daniel Buchholz (SPD), zeitweise Marion Platta (LINKE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Tino Schopf (SPD) erkundigt sich nach dem aktuellen Diskussionsstand mit dem Landkreis Dahme-Spreewald hinsichtlich der Durchführung des Taxenverkehrs am künftigen Flughafen BER. Welche Regelungen gebe es zu den Punkten Bereithaltungsrecht, Bereithaltungsordnung, Pflichtfahrbereich, Ortskunde, Tarife und Fiskaltaxameter?

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK) [zugeschaltet] berichtet, mit dem Landkreis Dahme-Spreewald unter Beteiligung der brandenburgischen Landesregierung habe man sich darauf verständigt, dass es eine Vereinbarung geben solle, die Bereithaltungsrecht, Bereithaltungsordnung, Pflichtfahrbereich und Ortskunde regele. Dazu liefen noch Detailabstimmungen, sodass es verfrüht sei, über Details zu berichten. Er hoffe, dass die Verhandlungen bald zum Abschluss gebracht werden könnten. Allen Seiten sei die Einbeziehung von Inklusionstaxis wichtig; darauf werde bei der weiteren Ausgestaltung geachtet.

Tino Schopf (SPD) greift auf, dass es lt. Pressemeldungen Uneinigkeit gebe, wann die DB den Verkehr zum neuen Flughafenbahnhof aufnehmen solle. Wann und in welcher Frequenz würden S- und Regionalbahnen die Fahrten aufnehmen?

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK) [zugeschaltet] antwortet, bislang sei vereinbart gewesen, mit dem Start des BER die entsprechenden ÖPNV-Verkehre zu vergrößern, hinzuzuschalten oder zu starten. Aufgrund des jüngsten Wunsches der Flughafenleitung, dass dies etwas früher passiere, befinde man sich in intensiven Abstimmungen. Solche Veränderungen benötigten einen gewissen Vorlauf, sodass er noch keine konkrete Auskunft geben könne.

Henner Schmidt (FDP) fragt, in welchem Umfang derzeit ein Wassermangel beim Stadtgrün und den Straßenbäumen bestehe und welche Maßnahmen zum Schutz des Stadtgrüns vor Wassermangel umgesetzt würden bzw. geplant seien.

Staatssekretär Stefan Tidow (SenUVK) führt aus, angesichts der Wärme und Trockenheit sei bis zu einer Bodentiefe von 85 cm kaum Feuchtigkeit vorhanden. 2018 und 2019 habe es sehr trockene Sommer gegeben, die dem Stadtgrün großen Schaden zugefügt hätten. 2020 stehe bislang nicht in dieser Kontinuität; es seien deutlich mehr Niederschläge zu verzeichnen. Die Zuständigkeit für die Baumbewässerung liege bei den Bezirken. Das Abghs habe für die Grün- und Baumpflege mehr Mittel zur Verfügung gestellt. SenUVK habe den Eindruck, dass die Bewässerung sehr gut funktioniere, und halte zusätzliche Maßnahmen derzeit nicht für erforderlich. Er verweise auf den Rahmenvertrag mit der BSR; die Bezirke könnten zusätzliche Bewässerungsdienste in Anspruch nehmen. Es sei auch ein hohes Engagement der Berliner/-innen zu verzeichnen, die Bäume vor ihren Haustüren wässerten. Entwarnung könne er im Moment nicht geben, hoffe aber auf weitere Niederschläge in der nächsten Zeit.

Harald Moritz (GRÜNE) bittet um Darlegung des Standes der Planungen von BVG und SenUVK zum im Nahverkehrsplan vorgesehenen On-Demand-Pooling-Verkehr zur Verbesserung der ÖPNV-Verfügbarkeit im Außenbereich bzw. in schlecht erschlossenen Gebieten.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) bestätigt Verhandlungen mit der BVG über den Start eines On-Demand-Pooling-Verkehrs im Rahmen von Pilotvorhaben in verschiedenen Außenbezirken. Nach Abschluss der Verhandlungen werde sie darüber berichten.

Harald Moritz (GRÜNE) stellt die Nachfrage, ob ein anderes Konzept als BerlKönig vorgesehen sei und On-Demand-Verkehre eher eine ÖPNV-Zubringerfunktion hätten.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) teilt mit, dass es eher ein Rufbuskonzept mit Zubringerfunktion sein solle und es sich um ein anderes Konzept als bei BerlKönig handele.

Frank Scholtysek (AfD) fragt, in welcher Form der Senat unverzüglich dafür Sorge tragen wolle, dass der Kostenvorteil, der sich aus dem ermäßigten Mehrwertsteuersatz ab dem 1. Juli 2020 ergebe, adäquat an die BVG-Kunden weitergegeben werde.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) macht geltend, dass die Regelung weniger als einen Monat vor Inkrafttreten beschlossen worden sei und eine Änderung der VVB-Bruttotarife von allen VBB-Gremien beschlossen werden müsste, sodass eine Umsetzung nicht vor November möglich wäre. Deshalb hätten sich alle VBB-Unternehmen zu Sonderaktionen v. a. für Zeitkarteninhaber/-innen entschlossen, die an den Wochenenden im September und am 22. November, dem autofreien Tag, stattfinden sollten. Die Erlösvorteile seien auf ca. 9 Mio. Euro geschätzt worden. Die geplanten Leistungsausdehnungen würden in Kürze kommuniziert.

Frank Scholtysek (AfD) bittet um Stellungnahme, ob es für Abo-Kunden auch Rückzahlungen für den bisherigen Zeitraum geben werde.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) verneint dies. Zeitkarteninhaber/-innen sollten aber für ihre Treue belohnt werden. Deshalb seien Leistungsausweitungen an bestimmten Tagen vorgesehen. Rückzahlungen in Höhe von 9 Mio. Euro führten zu einem Verwaltungsaufwand, der nicht gerechtfertigt wäre.

Danny Freymark (CDU) erkundigt sich, wann die Machbarkeitsstudien zum Ausbau der U6, U7 und U8 veröffentlicht würden und warum diese so lange gedauert hätten.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) verweist darauf, dass es für solche Aufgaben bestimmte Zeithorizonte gebe und sie das Thema U-Bahnausbau in ihrer Amtszeit auf die Agenda gesetzt und dazu nichts vorgefunden habe. U-Bahnbaue sei sehr investitionsintensiv und benötige einen langen Zeitraum, sollte aber zumindest an bestimmten Stellen geprüft werden. Es handele sich um vier Machbarkeitsstudien; auch der Ausbau in Richtung Heerstraße könnte interessant sein. Diese hätten nicht gleichzeitig abgearbeitet werden können, sondern nur gestaffelt. Die dritte Machbarkeitsstudie sei inzwischen fertig und werde in ihrem Haus bewertet. Die vierte Machbarkeitsstudie sei in Bearbeitung. Anschließend sollten diese verglichen werden. Danach könne man darüber diskutieren. Allerdings seien Machbarkeitsstudien keine Kosten-Nutzen-Berechnungen. Erst auf dieser Grundlage könne man seriös sagen, welche U-Bahnstrecken unter verschiedenen Voraussetzungen Sinn machten.

Danny Freymark (CDU) spricht an, dass der Bezirk Neukölln eine beschleunigte Umsetzung des Ausbaus der U7 zum BER wünsche. Könne die Senatorin dazu schon Konkretes sagen?

Senatorin Regine Günther (SenUVK) schildert, das Projekt stehe im Fokus, weil es zum BER führe und die Situation in Rudow unbefriedigend sei, werde aber hauptsächlich von Brandenburg finanziert und geleitet, weil der größte Teil der Strecke auf brandenburgischem Gebiet liege. Dies sei etwas komplexer, aber gelöst worden. Allerdings sei auch hier abzuwarten, was die Kosten-Nutzen-Berechnung ergebe, in die nicht nur der BER, sondern auch die Quartiere im Süden von Rudow einfließen müssten.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt nach dem aktuellen Stand der Abstimmungen mit der DB, dem Bundestag, dem Zentralrat der Sinti und Roma und anderen Akteuren zu den Trassenplänen für die S21 und den Auswirkungen auf das Denkmal für die im Nationalsozialismus ermordeten Sinti und Roma Europas.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) betont, dass man mit besonderer Sensibilität vorgehe. Für den Verlauf der Trasse zwischen Hauptbahnhof und Potsdamer Platz gebe es bis zu 15 Varianten mit Untervarianten, weil das Gebiet mit seinen Bauten und Denkmälern – sie nenne auch das Denkmal für die ermordeten Juden Europas und das Denkmal für die im Nationalsozialismus verfolgten Homosexuellen – extrem komplex sei; zudem solle der Tiergarten wenig belastet werden. Der Bundestag wolle, dass nicht zu nah am Reichstagsgebäude gebaut werde. Die Trassenverläufe seien in verschiedenen Runden besprochen worden, es sei aber kein Trassenverlauf dabei gewesen, der die eine oder andere Gruppe nicht in Unruhe versetzt hätte. Daher werde die DB in den nächsten Wochen noch einmal prüfen, ob es eine Variante

bzw. technische Lösung für die aufgezeigten Probleme gebe, mit der alle Bedenken ausgeräumt werden könnten. Insofern bitte sie noch um Geduld.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs

Fußverkehrsfreundliche Friedrichstraße: wie weit sind die Vorbereitungen für die abschnittsweise Sperrung der Friedrichstraße für den Autoverkehr im Rahmen eines Verkehrsversuchs?

(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

[0324](#)

UmVerk

Harald Moritz (GRÜNE) führt aus, die Friedrichstraße sei derzeit nicht so ein Anziehungspunkt, wie man sich ihn wünschen würde. Es werde ein Verkehrsversuch stattfinden, um die Friedrichstraße attraktiver zu machen. Zur Beteiligung und zum Start des Versuchs gebe es widersprüchliche Meldungen in den Medien. Er bitte SenUVK um aktuelle Informationen.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) berichtet, mit den Anrainern/Geschäften habe es mehrere Abstimmungsrunden gegeben. Zielsetzung sei, Gewerbe und Einzelhandel zu stärken, nachdem die Friedrichstraße in den letzten Jahren nicht so attraktiv erschienen sei. Deshalb müsse man über Veränderungen nachdenken. Eine Veränderung sei, die Attraktivität und Aufenthaltsqualität zu erhöhen, damit sich die Menschen dort wohlfühlten und gerne shoppen gingen. Die Markierungsarbeiten begönnen am 21. August. Sie gehe vom 29. August als Starttermin aus. Alle Aktivitäten würden auf einer Webseite einsehbar sein, damit die Friedrichstraße als Flaniermeile gut wahrgenommen werden könne. Sie werde mit 65 Bäumen begrünt; es werde Show-Cases geben, Restaurants und Cafés könnten im Außenbereich vermehrt Stühle und Tische aufstellen. In der Mitte werde Radverkehr stattfinden. Man habe Lieferzonen eingerichtet; die Geschäfte könnten über die seitlichen Straßen beliefert werden.

Tino Schopf (SPD) begrüßt, dass die Friedrichstraße als Flaniermeile aufgewertet werden solle. Es habe auch viel Kritik von Gewerbetreibenden gegeben. Welche Ergebnisse habe der Dialog von SenUVK mit den Anrainern/Gewerbetreibenden erbracht? Welche Vorbehalte hätten Gewerbetreibende geäußert, und mit welchen Maßnahmen/Anpassungen werde ihnen begegnet? Inwieweit seien Vorwürfe berechtigt, dass das Projekt „übers Knie gebrochen“ worden sei und der Senat die Gewerbetreibenden „nicht mitgenommen“ habe? Wie sei der aktuelle Planungsstand hinsichtlich der vorgesehenen Parklets, und wie viele würden errichtet? Wie sei der aktuelle Stand bei der Suche nach Baumpatenschaften? Welche Partner seien bereits für die Gestaltung der Großvitruin gefunden worden, und wie viele solle es geben? Welche weiteren gestalterischen Elemente seien geplant? Welche Auswirkungen habe der Pilotversuch auf den ÖPNV, Taxi- und Lieferverkehr sowie auf die umliegenden Straßen und Viertel, und inwieweit werde dort Verkehrsbelastung vermieden? Anhand welcher Kriterien werde der Erfolg des Projekts gemessen, und wer erstelle die Kriterien hierzu bis wann? Wer begleite die Pilotphase, und wer nehme die Auswertung und Evaluation ab wann vor? Was passiere nach Abschluss der Pilotphase auf welcher Zeitschiene?

Henner Schmidt (FDP) erklärt, dass seine Fraktion das Vorhaben kritisch sehe, weil nicht alle Ladenbetreiber mitzögen und es Verkehrsprobleme gebe, wenn eine der wenigen Nord-Süd-Verbindungen in der östlichen Innenstadt gesperrt werde. Der Radverkehr werde durch die Friedrichstraße geführt, weil man noch nicht einmal eine Umfahrung für den Radverkehr gefunden habe. Welche Wirkung werde ein negatives Ergebnis der Evaluation haben? Nach seinem Eindruck habe sich der Bezirk schon längst für die Sperrung der Friedrichstraße entschieden. Würden wirtschaftliche Effekte und Umsatzmeldungen der Unternehmen betrachtet? Werde auch der mögliche Konflikt zwischen Fußgängern und Radfahrern untersucht?

Danny Freymark (CDU) schließt die Frage an, wie der Dialog mit den Anrainern/Unternehmen fortgesetzt werde. Das Nachhalten von Zahlen sei wichtig, allerdings werde nicht jedes Unternehmen seine Zahlen mit dem Land teilen wollen. Er hätte es begrüßt, wenn SenUVK auch die Abgeordneten beteiligt und ein Konzept vorgelegt hätte, und bitte um konkretere Information. Er sei nicht dagegen, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu steigern; seine Fraktion habe zu Sitzbänken, WCs, Trinkbrunnen etc. drei Anträge eingebracht.

Frank Scholtysek (AfD) teilt mit, dass seine Fraktion keinen Nutzen für die Gewerbetreibenden und die Berliner durch die Sperrung der Friedrichstraße sehe. Die Gehwege seien so breit, dass ausgiebiges Flanieren schon jetzt möglich sei. Dass die Leute dort nicht in dem Maße eingekauft, wie sich dies die Gewerbetreibenden vorstellten, liege nicht am Autoverkehr, sondern habe andere Hintergründe. Berlin wolle mit reichlich Zeitverzug eine Fußgängerzone schaffen, während andere Städte, z. B. in Nordrhein-Westfalen, bereits darüber nachdächten, Fußgängerzonen zurückzubauen, weil sie zur Verödung von Innenstädten führten. Es handele sich um ein rein ideologisches Projekt im Kampf gegen das Auto. Die Senatorin wolle, dass die Berliner ihre Autos abschafften und es in Berlin kaum noch Autos gebe. Hier wirkten viele kleine Maßnahmen zusammen: Parkplatzvernichtung, Zuordnung von Fahrspuren zum Radverkehr, mehr Tempo-30-Zonen, angekündigte City-Maut, ÖPNV-Zwangsticket. Es gehe darum, den Autofahrern und den Pendlern das Autofahren möglichst zu verleiden.

Harald Moritz (GRÜNE) hält entgegen, dass sich Rot-Rot-Grün Verkehrswende und Klimaschutz zum Ziel gesetzt habe. Die gestiegenen Zahlen der ÖPNV-Nutzer/-innen und Radfahrenden zeigten, dass die Stadtgesellschaft eine andere Mobilität wolle und diese lebe. Ihm sei keine Studie bekannt, die belege, dass der Einzelhandel unter Fußgängerzonen leide, eher sei das Gegenteil der Fall. Die Fußgängerzone in der Friedrichstraße sei eine Chance für die Händler, die Straße ins Gespräch zu bringen und ein Einkaufserlebnis zu bieten, das schon auf der Straße beginne. Der Onlinehandel sei für den Einzelhandel das größere Problem; darauf müsse man Antworten finden und neue Wege beschreiten. Seine Fraktion begrüße diesen Verkehrsversuch nicht nur aus verkehrlicher, sondern auch aus stadtentwicklungspolitischer Sicht. Inwieweit werde die IHK in die Evaluation einbezogen, und inwieweit begleite sie die Gewerbetreibenden, damit messbare Ergebnisse ermittelt würden? Die IHK-Umfrage habe eine Mehrheit für den Verkehrsversuch ergeben; dass nicht alle einem solchen Projekt positiv gegenüberstünden und es auch immer Befürchtungen gebe, sei klar.

Danny Freymark (CDU) erwidert, dass der Vorwurf im Raum stehe, dass die Gespräche mit den Unternehmerinnen und Unternehmern nicht im angemessenen Umfang geführt worden seien. Mit wem habe die SenUVK gesprochen, dass sie zu diesem Ergebnis komme? Die Senatorin habe erklärt, dass sie in jedem Fall eine Kosten-Nutzen-Analyse vornehmen müsse. Wie decke sich dies mit der Auffassung, dass man Mobilität verändern müsse, wenn am Ende

alles diesem Gesichtspunkt untergeordnet werde? Und warum sei der ÖPNV dann in den letzten Jahren nicht deutlich verbessert worden?

Kristian Ronneburg (LINKE) gesteht zu, dass die Beteiligung bei der Umsetzung und weiteren Begleitung ein kritischer Faktor sei. Im weiteren Prozess müsse eine enge Begleitung auch durch die Kritiker/-innen und die IHK stattfinden, denn im Vorfeld sei erheblicher Druck aufgebaut worden. Gleichwohl sei seine Fraktion der Auffassung, dass man solche Projekte in Berlin dringend brauche, nicht nur in der Innenstadt, sondern in vielen Teilen der Stadt. Er gehe davon aus, dass die Koalition weitere Projekte auf den Weg bringen werde, und erwarte, dass dieses Projekt ordentlich vorbereitet, durchgeführt und evaluiert werde. Dabei sei auch auf die Auswirkungen zu achten und das Konzept gegebenenfalls anzupassen. Es gebe viel Engagement der Zivilgesellschaft. Am Ende überwiege nach seiner Auffassung die Chance für die Friedrichstraße und die Gewerbetreibenden, auch für diejenigen, die Kritik geäußert hätten. Dann werde man sehen, inwiefern das Projekt verstetigt werden könne. Er bitte SenUVK auch um Stellungnahme zu den Plänen für den Boulevard Unter den Linden.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) stellt dar, dass sich die Innenstädte durch den Onlinehandel weltweit dramatisch veränderten. Sie glaube, man hätte früher gegensteuern müssen, damit die Innenstädte nicht verödeten. Es müssten Konzepte entwickelt werden, auch zu den Segmenten, die zur Innenstadt gehörten. Die City-West spüre diesen Druck und plane Veränderungen zwischen Adenauerplatz und Wittenbergplatz; dieser Prozess laufe sehr homogen. In der Friedrichstraße gebe es Befürworter und Gegner von Veränderungen. Dies habe sich auch in der IHK-Umfrage widerspiegelt; 51 Prozent seien für den Verkehrsversuch und 46 Prozent dagegen. Es sei also mitnichten so, dass die Anrainer dagegen wären. SenUVK habe viele Gespräche mit den Anrainern und dem BzBm geführt. Sie habe selbst mit Lafayette, Einstein und Rausch gesprochen, die die Veränderung nachhaltig begrüßten, und diverse Telefonate – auch unter Beteiligung der Wirtschaftssenatorin und der Verbände – geführt. Wenn man nichts verändere, werde man verändert; dies sollte man nicht zulassen, auch wenn es bei solchen Versuchen selten einheitliche Auffassungen gebe. Deshalb sei es richtig, den Pilotversuch zusammen mit den Anrainern durchzuführen, der allerdings Angebote über einen reinen Verkehrsversuch hinaus umfassen müsse. Das Projekt sei auch nicht „übers Knie gebrochen“, sondern im Vorfeld lange geplant worden.

Das Projekt werde evaluiert, die Verkehrsentwicklung in den sechs Monaten laufend beobachtet, z. B. ob sich der Fahrradstreifen in der Mitte bewähre oder Anpassungen vorgenommen werden müssten. Man werde auch mit den Anrainern und Gewerbetreibenden kontinuierlich im Gespräch bleiben. Sie begrüße die Unterstützung der Zivilgesellschaft und die große Unterstützung im Parlament. In weiteren Ausschussberatungen könne man ggf. auch gemeinsam zu Verbesserungen zum Wohle der Stadt kommen. Studien zeigten im Übrigen, dass die Umsätze signifikant stiegen, wenn Autoverkehr aus den Straßen genommen werde. Sie verweise auf Brüssel und andere Städte und lade alle zur Eröffnung am 29. August herzlich ein.

Tino Schopf (SPD) bittet, weitere Informationen zu den Parklets, Baumpatenschaften und weiteren gestalterischen Elementen ggf. schriftlich nachzureichen. Nicht beantwortet sei die Frage nach den Auswirkungen auf ÖPNV, Taxi- und Lieferverkehr sowie die Frage, anhand welcher Kriterien der Erfolg des Projekts gemessen werden solle. Dies könne nicht nur der Umsatz der Gewerbetreibenden sein.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) sagt zu, schriftliche Informationen nachzureichen. Es würden zwei Parklets aufgestellt.

Tino Schopf (SPD) fragt, ob die Friedrichstraße für ÖPNV, Taxi- und Lieferverkehr gesperrt sein werde.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) antwortet, dass diese Verkehre außen herumgeführt würden. Für die Lieferungen sei ein Konzept mit den Gewerbetreibenden erstellt worden, das sie dem Ausschuss gerne zur Verfügung stellen könne.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechung ab.

Punkt 3 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Neues Abfallwirtschaftskonzept für Berlin
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die
Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

[0286](#)
UmVerk

Hierzu: Anhörung

in Verbindung mit

Punkt 4 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –
Drucksache 18/2704
**Abfallwirtschaftskonzept für Siedlungs- und
Bauabfälle sowie Klärschlämme – Planungszeitraum
2020 – 2030**

[0341](#)
UmVerk

Siehe Wortprotokoll.

Punkt 5 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.