

Abgeordnetenhaus B E R L I N

18. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz

57. Sitzung
12. November 2020

Beginn: 09.00 Uhr
Schluss: 12.12 Uhr
Vorsitz: Oliver Friederici (CDU)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Tino Schopf (SPD) tragt vor, der Deutsche Bundestag habe am 5. November das Investitionsbeschleunigungsgesetz verabschiedet. Welche konkreten Auswirkungen habe das Gesetz auf die Planungs- und Genehmigungsverfahren, und welche konkreten Infrastrukturprojekte werde der Senat aufgrund neuer, beschleunigter Möglichkeiten priorisiert anpacken?

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK) verweist darauf, dass der Bundesrat das Gesetz noch nicht beschlossen habe, sodass man bei der Bewertung vorsichtig sein müsse. Termin sei Ende November. Planfeststellungsverfahren von Investitionsmaßnahmen sollten durch diverse Gesetzesänderungen beschleunigt und Gerichtsverfahren im Instanzenzug verkürzt werden. Dies betreffe auch Elektrifizierungen und die Errichtung von Signalanlagen im Bahnbereich, indem bestimmte Planfeststellungs- und Plangenehmigungspflichten zurückgenommen würden, wenn keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehe. Der Senat stehe den Vorschlägen grundsätzlich positiv gegenüber.

Tino Schopf (SPD) wiederholt die Frage, welche konkreten Infrastrukturprojekte in Berlin und Brandenburg sich prioritätär beschleunigen ließen. Er denke auch an geplante Straßenbahnbaumaßnahmen. In welcher Größenordnung könnten sich Verfahren verkürzen?

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK) führt aus, im Grundsatz göltten die vorgeschlagenen Beschleunigungen für alle Maßnahmen. Deshalb sei es nicht angebracht, schon einzelne Maßnahmen herauszugreifen. Ein Beispiel wäre die Erneuerung der Straßenbahnoberleitung an der Treskowallee. Viele andere Projekte seien denkbar.

Oliver Friederici (CDU) fragt, wie in den öffentlichen Verkehrsmitteln von BVG und S-Bahn derzeit die Einhaltung von Hygienemaßnahmen zusätzlich zur Maskenpflicht sichergestellt werde.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) antwortet, bei BVG und S-Bahn gebe es seit Längrem Hygienekonzepte; die Maskenpflicht werde durch die Ordnungsdienste intensiv kontrolliert. Zudem erfolgten Schwerpunktcontrollen an einzelnen Bahnhöfen zusammen mit der Polizei. Alle Fahrzeuge seien beschildert worden, dass Masken im ÖPNV zu tragen seien. In Durchsagen werde auf die Maskenpflicht und das Halten von Abstand hingewiesen. Es sei vereinbart worden, den Einsatz der Züge derzeit nicht auszudünnen. Dies käme erst bei einem starken Fahrgastrückgang in Betracht, von dem man aber weit entfernt sei.

Oliver Friederici (CDU) stellt die Nachfrage, ob eine Reduzierung des Verkehrs auch bei einer Verschärfung des Lockdowns ausgeschlossen sei.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) betont, das Wichtige sei, Abstand zu halten. Es brächte aber nichts, wenn Busse und Bahnen nur leer führen. Sollte man dies feststellen, würde dies noch einmal besprochen werden. Einige BVG-Linien seien deutlich frequentierter als andere; Busse der Linie 100, die eine typische Touristenbuslinie sei, würden auf anderen Abschnitten eingesetzt, v. a. im morgendlichen Schülerverkehr. Neben solchen Verschiebungen sei aber die Marschrichtung, das gesamte Angebot aufrechtzuerhalten.

Gunnar Lindemann (AfD) erkundigt sich, warum BVG-Fahrzeuge an den Endhaltestellen nicht in regelmäßigen Abständen desinfiziert, gereinigt und gelüftet würden.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) erklärt, sie könne dies jetzt weder bestätigen noch dementieren. Mit der BVG sei besprochen, die Takte für die Reinigung zu intensivieren und auch zu lüften. Wo dies stattfinde, könne sie nicht sagen.

Harald Moritz (GRÜNE) fragt nach dem aktuellen Stand bei der Realisierung der barrierefreien Fähre parallel zum Spreetunnel in Friedrichshagen.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) schildert, dass der Spreetunnel nicht barrierefrei sei. Eine Neugestaltung wäre so aufwendig, dass man ihn fast ganz abreißen müsste. Für eine Brücke wären lange Rampen notwendig. Ein Aufzug könnte dem Vandalismus anheimfallen. Deshalb werde der Einsatz einer Fähre angestrebt. Diese sei grundsätzlich genehmigungsfähig, die Einräumung des Wegerechts gewährleistet. Mögliche Steganlagen seien auf beiden Seiten identifiziert worden. Die BVG sei beauftragt, mit dem WSA zu verhandeln und eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchzuführen. Nach Vorlage der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung werde man in die weiteren Planungen gehen.

Harald Moritz (GRÜNE) unterstreicht, dass es um gleiche Mobilitätsbedingungen für alle gehe, was nicht an der Unwirtschaftlichkeit einer Fähre scheitern dürfe. Er gehe daher davon

aus, dass die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung auch kläre, wie die Barrierefreiheit ansonsten hergestellt werden könnte. Sei dies ebenfalls Gegenstand der Untersuchung?

Senatorin Regine Günther (SenUVK) legt dar, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen seien insgesamt vorgegeben, aber nicht das alleinige Kriterium.

Hartmut Reupke (SenUVK) ergänzt, eine rechtliche Vorgabe zur Realisierung eines Vorhabens könne in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen einfließen. Wichtig sei, sich in diesem Rahmen auch über das Betriebskonzept Gedanken zu machen. Eine Brücke oder Verbesserung der Tunnelsituation hätte eine 24/7-Verfügbarkeit, während die Verfügbarkeit einer Fähre vom Betriebsmodell abhänge. Vor dem Hintergrund unterschiedlicher Betriebsmodelle werde eine Entscheidung über die richtige Lösung zu treffen sein.

Marion Platta (LINKE) erkundigt sich nach dem aktuellen Stand der Verhandlungen über das neue Semesterticket Sommersemester 2021 angesichts der Bestrebungen des VBB, Tarif erhöhungen vorzunehmen.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) schildert, über das Semesterticket werde seit März verhandelt. Die Studierenden forderten eine preisliche Angleichung an das Azubiticket. SenUVK könne darüber nicht allein entscheiden; vielmehr entscheide der Senat, wobei es auch um Finanzen gehe. Sie habe große Sympathie für die Forderung der Studierenden. Man müsse sich in Berlin, aber auch mit Brandenburg beraten und sehen, wie weit man hier komme, auch im Rahmen des Nachtragshaushalts. Dazu würden noch weitere Gespräche geführt.

Marion Platta (LINKE) stellt die Nachfrage, in welchem Zeitrahmen die Beratungen abgeschlossen werden sollten. Der VBB habe den Studierenden eine Frist bis zum 15. November gesetzt. Ein Zeichen wäre vorher ganz gut.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) gesteht zu, dass die Zeit dränge. Man arbeite mit Hochdruck an diesem Thema. SenUVK werde alles versuchen, Dinge zu ermöglichen.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

- a) 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

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Vorrangschaltung für den ÖPNV
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) 0180
UmVerk

- c) Mitteilung – zur Kenntnisnahme –
Drucksache 18/3084
Zeitnah zu realisierende Straßenbahn-Neubaumaßnahmen in Berlin
Drucksachen 18/0249, 18/0459, 18/0610, 18/1090, 18/1345, 18/1818, 18/2243 und 18/2706
– Wiederkehrender Bericht –
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)

[0387](#)

UmVerk

Harald Moritz (GRÜNE) betont, dass die Weiterentwicklung der Straßenbahn ein sehr wichtiger Punkt sei. Daher wollten die Koalitionsfraktionen regelmäßig über die aktuellen Planungsstände informiert werden. Gleiches gelte für die Vorrangsschaltungen.

Dr. Michael Efler (LINKE) schließt sich dem an.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) erläutert, das Straßenbahnneubauprojekt Adlershof II sei am weitesten fortgeschritten und befindet sich im Bau. Die Baumaßnahmen liefern planmäßig. Bisher seien 1,8 km Gleis verlegt worden. Es werde zz. an fünf Haltestellen gebaut, das Gebäude des Gleicherichterwerks im November 2020 fertiggestellt. Danach folge die technische Ausstattung. Die Inbetriebnahme sei für das dritte Quartal 2021 vorgesehen. Verschiedene Strecken seien in der Vorbereitung der Planfeststellung oder in der Planfeststellung, v. a. die Verbindung Hauptbahnhof–Turmstraße. Aufgrund fehlerhafter Gutachten habe der Zeitplan angepasst werden müssen. Derzeit erwarte SenUVK den Planfeststellungsbeschluss im Dezember 2020. Die Streckeneröffnung verschiebe sich nach derzeitiger Prognose auf das dritte Quartal 2022. Den Termin könne SenUVK erst nach einem rechtsgültigen Planfeststellungsbeschluss und der Vorlage der Bauablaufplanung konkretisieren.

Am Ostkreuz habe sich der Termin für die Planfeststellung verschoben. Derzeit erwarte SenUVK den Planfeststellungsbeschluss im Juni 2021 und die Verschiebung der Streckeneröffnung auf das vierte Quartal 2022. Auch hier könne der Öffnungstermin erst nach einem rechtsgültigen Planfeststellungsbeschluss und Vorlage des Bauablaufplans konkretisiert werden. – Die Festlegung des Streckenverlaufs in Mahlsdorf habe deutlich länger gedauert als ursprünglich geplant. Der Abschluss der Vorplanung durch die BVG werde für Ende 2020 erwartet. Danach gehe man in die Entwurfsplanung, wofür bereits ein Planungsbüro gebunden worden sei. SenUVK gehe davon aus, dass das Planfeststellungsverfahren im März 2021 eingeleitet werden könne.

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK) ergänzt, der Auftrag für die Vorplanungsphase der Strecke Turmstraße–Jungfernheide sei nach Ausschreibung durch die BVG erfolgt. Ein Eröffnungstermin könne erst nach rechtsgültigem Planfeststellungsbeschluss genannt werden; eine Prognose wäre im Moment nicht seriös. Bei der Strecke Alexanderplatz–Potsdamer Platz–Rathaus Steglitz habe die Notwendigkeit bestanden, die Streckenführung genau zu untersuchen. Die Verkehrsuntersuchung könne im nächsten Quartal abgeschlossen werden. Die Daten würden in die Variantenbewertung einfließen, mit dem Ziel der Streckeneröffnung im Jahr 2028. Bei der Strecke Warschauer Straße–Hermannplatz stünden die Trassenbewertungen und die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung kurz vor dem Abschluss. Der Senatsbeschluss werde demnächst angestrebt. Danach würden die weiteren Planungsschritte und die Streckenführung konkretisiert. Vorgesehen sei die Inbetriebnahme 2026/27.

Beim Blankenburger Süden habe der Senat im Juni die Weiterführung der Planung beschlossen, sodass man bei der Straßenbahnstrecke und dem Wohnungsbauvorhaben synchronisiert vorgehen könne. Vorgesehen sei die Inbetriebnahme 2026. Für die Strecke Weißensee–Heinersdorf–Pankow stehe demnächst eine Senatsvorlage an. Vorgesehen sei die Inbetriebnahme 2026. Für die Strecke Jungfernheide–UTR–Schumacherquartier sei eine mittelfristige Planung mit vordringlichem Bedarf und Inbetriebnahme 2025 vorgesehen. Jedoch seien noch Dinge grundsätzlich mit dem Bauvorhaben abzustimmen, z. B. die Kreuzungssituation am Schumacherquartier. Weitere Strecken sollten in den Dreißigerjahren in Betrieb gehen: Potsdamer Platz–Schöneweide, Potsdamer Platz–Zoologischer Garten–Hertzallee, Pankow–Wollankstraße–Turmstraße, Spittelmarkt–Hallesches Tor–Mehringdamm, Johannisthal–Johannisthaler Chaussee, Rathaus Spandau–Falkenhagener Feld; vielleicht schon Ende der Zwanzigerjahre: Paulsternstraße–Gartenfeld–Rathaus Spandau und Rathaus Spandau–Heerstraße-Nord. Einige weitere Strecken kämen in den weiteren Jahren.

Tino Schopf (SPD) äußert, dass er sich die Darstellung in einer Präsentation gewünscht hätte. Zu Beginn der Wahlperiode habe der Ausschuss eine Präsentation mit einem Ampelsystem erhalten, bei dem deutlich geworden sei, wo man gerade stehe. Vielleicht könne SenUVK eine Präsentation nachreichen oder bei der nächsten Besprechung vorlegen. Zu den einzelnen Straßenbahnstrecken werde er Fragen schriftlich einreichen. Zu den Bussonderfahrstreifen interessiere ihn, wie viele Kilometer es aktuell gebe und wie viele Kilometer der seit dem 1. Februar 2020 angeordneten Bussonderfahrstreifen umgesetzt worden seien. Seit 1. Januar 2017 seien 9 300 m Bussonderfahrstreifen neu angeordnet, jedoch mit Stand Juli 2020 nur 1 100 m durch die Bezirke markiert worden. Wie sei diese Diskrepanz zu erklären? Welche konkreten Maßnahmen treffe der Senat, um die Anordnung zügig umzusetzen? Inwieweit befindet sich ein im Nahverkehrsplan angekündigtes Pilotvorhaben, das u. a. flächige Einfärbungen vorsehe, um die Akzeptanz zu verbessern, in Vorbereitung bzw. Umsetzung?

Wie viele LSA seien mit Vorrangschaltung ausgestattet? Bei wie vielen LSA sei die Vorrangschaltung außer Betrieb? Welche Gründe lägen dafür vor? Bis wann würden diese wieder vollständig in Betrieb genommen? Anhand welcher Kriterien werde die Installation einer Vorrangschaltung generell entschieden? Wie bewerte die Taskforce Beschleunigung, dass von 2017 bis Juni 2020 67 LSA mit Vorrangschaltungen ausgestattet worden seien, die durchschnittliche Geschwindigkeit bei Straßenbahnen und Bussen aber von 19 bzw. 18,2 auf 18,8 bzw. 18 km/h gesunken sei? Welche weiteren Maßnahmen diskutiere die Taskforce? Wie sei deren Arbeitsweise? Wer nehme an den Runden teil? In welchem Rhythmus werde getagt? Wer leite die Sitzungen? Wie würden externe Impulse aufgenommen? Inwieweit finde eine Evaluation der Maßnahmen statt? Er bitte, anhand eines Beispiels aufzuzeigen, wie eine Idee in der Taskforce aufgegriffen und umgesetzt werde.

Harald Moritz (GRÜNE) erkundigt sich nach der Verkehrslösung am Bahnhof Schöneweide. Er gehe von einer Bahnunterquerung aus. Wann werde das Anhörungs-/Planfeststellungsverfahren beginnen? Bei der Trassenführung am Ostkreuz müsse man angesichts der zu erwartenden Klage die Einwendungen expliziter abwägen. Welche Lösungen seien für das Problem mit der Entwässerung im Bahnbereich gefunden worden, und warum sei dies so kompliziert? – In welchen Bezirken gebe es Probleme bei der Umsetzung der Busspuren? Es seien bereits viele Vorrangschaltungen vorhanden; das Problem sei, dass diese bei Baumaßnahmen umgestellt würden. In welchem Zeitraum hätten größere Umstellungen stattgefunden, und wie zeitaufwendig sei es, die Programme umzustellen? Ein Beispiel wäre hilfreich.

Oliver Friederici (CDU) erklärt, dass er hierzu eine Präsentation erwartet hätte, in der visualisiert dargestellt werde, was wann erfolgen werde. Zu Beginn der Wahlperiode habe es einen großen medialen Aufschlag mit einem Ampelsystem und Zeitschritten gegeben. Seither sei nicht viel passiert. Die Berliner Straßenbahn halte mit 194 km noch den Spaltenplatz in Europa, allerdings bau Wien sehr viele neue Trassen. Wie viele Kilometer Straßenbahn seien in Berlin in dieser und in der nächsten Wahlperiode realisierbar? – Seine Fraktion setze beim Abschnitt Hauptbahnhof–Turmstraße auf eine Verlängerung der U5 zur U9 enthalte eine Straßenbahnverbindung nicht für ausreichend. Für die Anbindung des Fernverkehrs sei es nahezu unerlässlich, dass man im Hauptbahnhof direkt zur U-Bahn umsteigen könne und nicht erst zu einer Straßenbahnhaltstelle laufen müsse.

Bei der Trasse Alexanderplatz–Potsdamer Platz stelle sich die Frage, ob man diese überhaupt brauche, da zwei U-Bahnlinien parallel verliefen. Dennoch frage er nach den Arbeits- und Planungsständen. Bei der Gertraudenbrücke gebe es erhebliche Probleme. Seine Fraktion halte die Weiterführung nach Steglitz auf einer Hauptmagistrale nicht für ein sinnvolles Projekt, zumal die Potsdamer Straße nur eine Breite von 19 m aufweise. Vielmehr sollte die parallel verlaufende S1 im Fünfminutentakt verkehren. Am Ostkreuz sei die erste Straßenbahn frühestens in vier Jahren zu erwarten, nachdem der Status quo bereits vier Jahre andauere und der Bahnhof Ostkreuz vor zwei Jahren fertiggestellt worden sei. Angesichts der klagefreudigen Bevölkerung in den rot-grünen Hochburgen frage er, wann mit dem Straßenbahnanschluss am Ostkreuz zu rechnen sei und wie SenUVK die Straßenbahnstrecke Warschauer Straße–Hermannplatz realisieren wolle. Er gehe davon aus, dass SenUVK hier wahrscheinlich scheitern werde. Andere Projekte an den Rändern der Stadt seien dagegen sinnvoll und notwendig.

Ampelvorrangschaltungen und Busbeschleunigungsstreifen seien ein nicht enden wollendes Projekt, bei dem sich seit den Neunzigerjahren alle Landesregierungen nicht mit Ruhm bekleckert hätten. Er hoffe, dass man hier vorankommen werde.

Dr. Michael Efler (LINKE) schließlich dem Wunsch nach einer Präsentation an, die bei den vielen Straßenbahnprojekten hilfreich wäre. Es sei festzustellen, dass man die Ziele des Koalitionsvertrags für diese Wahlperiode nicht erreichen werde, allerdings hoffe er, dass in der nächsten Wahlperiode viele Strecken in Betrieb gehen würden. Könne für das Projekt Jungfernheide bereits ein Termin genannt werden? Gebe es am Ostkreuz noch größere Einwände der Bürger/-innen, die abzuarbeiten seien, oder seien diese bereits abgeschichtet? Inwieweit werde die vom Bezirk vorgeschlagene Streckenführung beim Blankenburger Süden berücksichtigt? Welche Verzögerungen bzw. Klagerisiken könnten nach einem Planfeststellungsbeschluss noch auftreten? Welche Möglichkeiten zur Beschleunigung von Straßenbahnplanungen seien sondiert und umgesetzt worden? Bereits in der letzten Sitzung sei nach der aktuellen Stellensituation in den Referaten IV A und IV C gefragt worden; SenUVK habe eine Übersicht übermitteln wollen, was bisher nicht geschehen sei. Wie viele Stellen gebe es, und wie viele Personen befassten sich dort mit der Planung von Straßenbahnprojekten?

Gunnar Lindemann (AfD) teilt mit, dass sich seine Fraktion ebenfalls eine Präsentation gewünscht hätte. Sie stehe dem Straßenbahnbau kritisch gegenüber und favorisiere die U-Bahn, z. B. U5 Turmstraße–Hauptbahnhof, weil die U-Bahnkapazitäten wesentlich größer seien und man in die Zukunft und nicht in die Vergangenheit denken müsse. Manche Straßenbahnprojekte seien jedoch sinnvoll, z. B. der Anschluss des Ostkreuzes und die Strecke in Mahlsdorf. Wann sei dort mit der Inbetriebnahme zu rechnen, wie solle der Straßenverkehr verlaufen?

Daniel Buchholz (SPD) erkundigt sich nach den Straßenbahnplanungen für Spandau, wo die Verkehrslasten schon jetzt sehr groß seien und in den nächsten Jahren rund 15 000 zusätzliche Wohnungen entstünden. Bei der verbindlichen Planung der Verkehrsanbindungen hinke Berlin hinterher. Er frage nach verbindlichen Entscheidungen und einem Zeitplan, insbesondere für Gartenfeld, Siemensstadt 2.0 und Wasserstadt Spandau. Wann solle Spandau ein Straßenbahnnetz erhalten, und wie solle dieses an das U- und S-Bahnnetz angebunden werden?

Senatorin Regine Günther (SenUVK) versichert, es wäre kein Problem gewesen, das Thema anhand einer Präsentation zu behandeln. Wenn solche Vorstellungen existierten, bitte Sie um einen entsprechenden Hinweis im Vorfeld. – SenUVK habe Ende 2016 auf keine Vorarbeiten zu Straßenbahnplanungen zurückgreifen können. Es sei mutig gewesen, den Bau von fünf Strecken in den Koalitionsvertrag aufzunehmen, denn durchschnittlich dauere dies von der Idee bis zum Bau acht Jahre ohne Probleme bei der Beteiligung und ohne Klageverfahren. Sie bitte, dies zu berücksichtigen, wenn beurteilt werde, was die Verwaltung in der kurzen Zeit von vier Jahren geleistet habe. Das Engagement der Mitarbeiter/-innen sei sehr groß.

1 077 von 2 170 LSA hätten ÖPNV-Priorisierungen. Anmeldungen der BVG würden umgesetzt. Dass Busse und Straßenbahnen langsamer geworden seien, habe unterschiedliche Gründe. Ein Grund sei der verstärkte MIV. Nur wenn man Menschen zum Umsteigen bewege, werde man eine Beschleunigung sehen. Busspuren seien über viele Jahre nicht mehr ausgewiesen worden. Nunmehr habe man 17 km angeordnet. Die Bezirke seien verpflichtet, diese umzusetzen. 5 km seien bisher umgesetzt worden. Ein Zeitverzug könnte vermieden werden, wenn die Verantwortlichkeiten in eine Hand gelegt würden. SenUVK habe sechs bis acht Stellen für die Straßenbahn, von denen drei durch Personalfluktuation unbesetzt gewesen seien. Für zwei laufe das Besetzungsverfahren.

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK) knüpft an, dass SenUVK davon ausgehe, dass die Stellen in den nächsten Monaten besetzt werden könnten. – Er unterstreiche, dass die üblichen Planungsverläufe acht Jahre umfassten. SenUVK stehen im regelmäßigen Austausch mit der BVG, Leitungsbetrieben u. Ä., sodass man eventuelle Verzögerungen und Konflikte sehr früh identifizieren könne. Darüber hinaus versuche man, Materialbestellungen etc. gemeinsam frühestmöglich vorzunehmen. Deshalb könne Adlershof II nach nur fünf Jahren bereits im Herbst 2021 in Betrieb gehen. Zudem sei es nicht zu Verzögerungen durch Klageverfahren oder sehr lange Planfeststellungsverfahren gekommen. Die Art und Menge der Einwendungen und den Zeitbedarf der Vorhabenträger für die Antworten und Lösungen könne die Behörde nicht im Griff haben. Daher liege man bei der Strecke zur Turmstraße einige Monate zurück. Allerdings wären bis zu einer Inbetriebnahme Ende 2022 auch nur sechs Jahre vergangen.

In der Taskforce Beschleunigung arbeiteten BVG und Behörden in regelmäßigen Treffen sehr konstruktiv zusammen und identifizierten die Beschleunigungsmaßnahmen, in der Regel Ampelschaltungen. Wenn ohnehin ein Umbau oder eine Erneuerung vorgesehen sei, gehe dies schneller. Ansonsten seien einige Wochen bis einige Monate für die Umstellung erforderlich. BVG und SenUVK seien mit den Abläufen sehr zufrieden. Verlängerte Durchschnittsgeschwindigkeiten gingen auf den zunehmenden Verkehr und die Zunahme von Baustellen zurück. Deshalb sollten weiterhin Ampelschaltungen verändert und Busspuren angelegt werden.

Die Vorbereitungen für die drei Straßenbahnstrecken in Spandau liefen. Die Inbetriebnahme Paulsternstraße–Gartenfeld–Rathaus Spandau und Rathaus Spandau–Heerstraße–Nord sei für

2029 und Rathaus Spandau–Falkenhagener Feld für 2035 anvisiert. In der Zwischenzeit sei die Überbrückung mit größeren Bussen, dichteren Takten und Bussonderfahrstreifen geplant.

Bei den Bussonderfahrstreifen könne man keine Bezirke hervorheben. 5 von 17 km seien angeordnet worden. SenUVK gehe davon aus, dass die weiteren Anordnungen Stück für Stück umgesetzt würden.

Hartmut Reupke (SenUVK) ergänzt, der Umbau des Bahnhofs Schöneweide habe länger gedauert als von der Bahn angekündigt. Deshalb sei es zu zeitlichen Verzögerungen und Abstimmungsproblemen gekommen. Derzeit könne man keine öffentlichen Veranstaltungen durchführen und müsse sich nach anderen rechtssicheren Formaten umsehen, sodass er noch kein konkretes Datum nennen könne. Der Ausbau nach Adlershof und die Arbeiten in der Edisonstraße seien aber auf einem guten Weg. Insofern habe man im nächsten Jahr eine gute Chance, etwas zu veröffentlichen und in Betrieb gehen zu lassen.

Das Thema Mahlsdorf habe eine lange Geschichte. Durch die Umstellung der Art der Beteiligung der Betroffenen vor Ort habe man ein deutlich größeres Verständnis für die Planungen hergestellt und sei mit der Vorplanung so weit, dass man im nächsten Jahr Dinge für die konkreten Planungen für den Planfeststellungsbeschluss einleiten könne, parallel zu den Planungen der Tiefbauabteilung zum Ausbau der Straße An der Schule für den Autoverkehr. Der Kern von Mahlsdorf werde dann nur von der Straßenbahn befahren und für den Rad- und Fußverkehr attraktiver gestaltet. In diesem Zuge könne der Knoten B1/B5 besser gestaltet und Mahlsdorf deutlich von Verkehr entlastet werden.

Bei der Strecke zur Turmstraße habe die zweite Auslegung der Planfeststellungsunterlagen zu einer Verzögerung geführt. Er glaube, dass man hier nun auf einem guten Weg sei und den Planfeststellungsbeschluss zügig fassen könne. Mit dem Planfeststellungsbeschluss könne der Vorhabenträger sofort in die Umsetzung gehen, denn alle rechtlichen Fragen und Abstimmungen mit Leitungsverwaltungen würden mit dem Planfeststellungsbeschluss abschließend geregelt. Allerdings wäre eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss möglich. Hier werde möglicherweise das Investitionsbeschleunigungsgesetz greifen, indem ein sofortiger Vollzug der Maßnahme umsetzbar gemacht werde.

Die Planungen für die Verlängerung nach Jungfernheide seien so weit, dass man den Senatsbeschluss dazu habe und die weitere Beauftragung durch die BVG erfolge. Die Maßnahmen würden im nächsten Jahr starten. SenUVK gehe von einer Umsetzung Anfang der zweiten Hälfte der Zwanzigerjahre aus.

Am Ostkreuz sei der Widerstand der Bevölkerung in der Sonntagstraße ein Thema. Die Entwässerung betreffe nicht nur die Straßenbahn, sondern die gesamte Gestaltung des Vorplatzes, für den eine Maßnahme durch Grün Berlin vorgesehen sei. Dieses Thema habe sich als extrem langwierig herausgestellt, man sei jetzt aber auf einem Pfad, dass Grün Berlin ein Konzept mit allen Beteiligten abgestimmt haben werde und damit in die Umsetzung werde gehen können, sodass SenUVK im Moment keine weiteren Verzögerungen erwarte, wenn der Planfeststellungsbeschluss für die Straßenbahn am Ostkreuz vorliege.

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK) teilt mit, dass die neuen Gleise an der Treskowallee voraussichtlich Mitte Dezember fertig würden und die Strecke befahren werden könne. Dies habe man einige Monate vorgezogen.

Gunnar Lindemann (AfD) konstatiert, dass die Frage nach der geplanten Eröffnung in Mahlsdorf unbeantwortet geblieben sei.

Senatorin Regine Günther (SenUVK) erklärt, dass ein Zeitplan für die Eröffnung erst nach erfolgtem Planfeststellungsbeschluss dargestellt werden könne.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab und nimmt die Mitteilung Drucksache 18/3084 zur Kenntnis.

[Unterbrechung der Sitzung von 10.06 bis 10.26 Uhr]

Punkt 3 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **Stand der Umsetzung der gegenseitigen Laderechte für Berliner und Brandenburger Taxen am BER** (auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) [0371](#)
UmVerk
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **Verkehrliche Erschließung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER): Was plant der Senat für die leistungsfähige Erreichbarkeit des Flughafens?** (auf Antrag der Fraktion der CDU) [0264](#)
UmVerk

Siehe Wortprotokoll.

[Unterbrechung der Sitzung von 11.29 bis 11.46 Uhr]

Punkt 4 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.