

## 15. Wahlperiode

### Plenar- und Ausschusssdienst

## Inhaltsprotokoll

### Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr

#### 11. Sitzung 6. November 2002

**Beginn:** 15.05 Uhr  
**Ende:** 17.15 Uhr  
**Vorsitz:** Abg. Dr. Heide (CDU)

#### Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

**Abg. Cramer (Grüne)** fragt, ob man – wie in der Presse berichtet – zum nächsten Fahrplanwechsel mit dem durchgehenden Wochenendnachtverkehr auch bei den U-Bahnlinien im Ostteil – U 2, U 5, U 6 – rechnen könne. – Zur eingereichten Frage „Stopp-Signal für die Straßenbahn in der Leipziger Straße?“ bitte er um eine schriftliche Beantwortung.

**Sen Strieder (Stadt)** erklärt, es handle sich um interessante Überlegungen der BVG. Da er keine näheren Informationen habe, könne er gegenwärtig nichts Weiteres hierzu sagen. Falls Angebote der BVG mit einer Mehrforderung an Kostenerstattung verbunden seien, werde dies angesichts der Haushaltssituation wohl nicht zu finanzieren sein.

**Abg. Cramer (Grüne)** fragt, ob Sen Strieder die Einführung des Nachtverkehrs im U-Bahnnetz unterstütze. Dies sei keineswegs ein neues Thema, sondern z. B. Gegenstand des Nahverkehrsplans.

**Sen Strieder (Stadt)** betont, derartige Fragen könne man nicht nach Art eines „Wunschkonzertes“ betrachten. Entscheidend seien die Kosten für diese zusätzlichen Leistungen der BVG, bevor man sie tatsächlich bestelle. Nach der betreffenden Pressemeldung wolle die BVG in diesem Zusammenhang auf Buslinien verzichten; auch dies müsste man vor einer Bewertung näher prüfen. Grundsätzlich sei die Einführung des Nachtverkehrs im U-Bahnnetz wünschenswert.

**Abg. Schmidt (FDP)** fragt nach dem Stand der Verhandlungen mit SenFin über die Freigabe der Mittel für die Bestandserwerbsförderung für Wohnungsgenossenschaften.

**Sen Strieder (Stadt)** erklärt, man könne mit der Freigabe dieser Mittel rechnen.

**Abg. Schmidt (FDP)** fragt, ob es dafür auch einen genauen Termin gebe. Die Freigabe müsste bis Mitte November erfolgen, da ansonsten die betreffenden Anträge bei der KfW nicht mehr rechtzeitig gestellt werden könnten.

**Sen Strieder (Stadt)** erklärt, bis Mitte November werde man diese Mittel freigeben.

**Abg. Over (PDS)** fragt nach den Prioritäten beim behindertengerechten Stadtumbau in Bezug auf den Einbau von Aufzügen in U-Bahnstationen. Beispielsweise sei ursprünglich die Realisierung der Aufzüge im U-Bahnhof Frankfurter Tor für die 2. Jahreshälfte 2002 und im U-Bahnhof Frankfurter Allee ab 2004 angekündigt worden. Nach einer neueren Prioritätenliste sei der Baubeginn aber erst für 2005 vorgesehen. Welche Erklärung gebe es hierfür?

**Herr Müller (SenStadt)** betont, es gebe keine Veränderung der Prioritätenliste, denn eine solche Liste definiere lediglich die Reihenfolge der Abarbeitung und noch nicht die zeitliche Einordnung. Letztere sei z. B. abhängig von bestimmten planungsrechtlichen Voraussetzungen und den Planungskapazitäten der BVG. Es komme tatsächlich zu einer zeitlichen Verschiebung, die aber alle Maßnahmen auf der angeführte Liste betreffe.

**Abg. Over (PDS)** fragt, ob sich der Senat bei der BVG für eine zügigere Umsetzung einsetzen werde.

**Sen Strieder (Stadt)** erklärt, er werde bei der BVG den behindertengerechten Ausbau anmahnen. Es sei ein Stück weit unerträglich, wie die BVG die abgesprochenen Prioritäten verändere, denn die BVG sei ohnehin nicht in der Lage, die bereitgestellten Investitionsmittel für die gedachten Aufgaben zu verwenden. Insofern könne deren Argumentation nicht überzeugen.

**Abg. Ueckert (CDU)** verweist auf Verkehrsschilder mit der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit dem Zusatz „Straßenschäden“, die seit 14 Tagen provisorisch an der B 101 angebracht seien. Wer habe das aus welchen Gründen angeordnet? – Nach Auskunft des Tiefbauamtes gebe es dort keine Straßenschäden.

**Sen Strieder (Stadt)** erklärt, nach seinen Informationen seien diese Schilder vom Bezirksamt aufgestellt worden.

**Abg. Ueckert (CDU)** verweist erneut auf die Auskunft des Tiefbauamtes, dem hierüber nichts bekannt sei. Was solle nun geschehen?

**Sen Strieder (Stadt)** erklärt, das Bezirksamt sollte wohl die Schilder wieder abnehmen, wenn es dort Tempo 30 wegen Straßenschäden verlange, aber keine Straßenschäden erkennbar seien. – Er betone nochmals, dass SenStadt diese Schilder nicht aufgestellt habe.

**Vors. Dr. Heide** stellt fest, dass der Tagesordnungspunkt erledigt sei.

#### **Punkt 11 der Tagesordnung - vorgezogen -**

Antrag der Fraktion der SPD und  
der Fraktion der PDS über  
zügige Erarbeitung des Stadtentwick-  
lungsplans Verkehr (StEP Verkehr)  
- Drs 15/511 -

0060

**Abg. Gaebler (SPD)** erklärt, die Ergebnisse der Arbeit am StEP Verkehr sollten noch in diesem Jahr dem Abghs und der Öffentlichkeit zur weiteren Diskussion vorgelegt werden. Damit würden auch Bedenken insbesondere von Abg. von Lüdeke ausgeräumt, es solle etwas „gemauschelt“ bzw. am Parlament vorbei erledigt werden.

**Abg. Kaczmarek (CDU)** merkt an, der StEP Verkehr liege eigentlich bereits vor, so dass eine nachträgliche Aufforderung unnötig sei. Offenbar könne sich die Koalition nur auf das Wenige verständigen, was der Senat ohnehin schon gemacht habe.

**Sen Strieder (Stadt)** teilt mit, man habe den StEP Verkehr zügig bearbeitet und werde jetzt in die Mitzeichnung gehen, wobei fünf Verwaltungen zu beteiligen seien. Ob das Abghs noch in diesem Jahr die Beratungen zum StEP Verkehr aufnehmen könne, sei allerdings zu bezweifeln.

Der **Ausschuss** beschließt, die Annahme des Antrags – Drs 15/511 – zu empfehlen. Der Dringlichkeit stimmt er ebenfalls zu.

### **Punkt 3 der Tagesordnung**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen über  
zweigleisige Regionalbahnverbindung  
zwischen Lichtenberg und Ostbahnhof  
- Drs 15/357 -

0034

**Abg. Cramer (Grüne)** erklärt, bei der Sanierung des Bahnhofs Ostkreuz sollten gleichzeitig auch die notwendigen Maßnahmen für die Einfädelung der Wriezener Bahn in die Stadtbahn erfolgen. Dafür ständen auch die Mittel nach dem Bundesschienebenenwegeausbaugesetz – BschwAG – zur Verfügung. Wie sei der Sachstand?

**Vors. Dr. Heide** erinnert an die Anhörung zum Thema „Ostkreuz“. Dabei habe ein Vertreter der DB AG erklärt, dass dafür der Platz vorgehalten und bei einer Bestellung auch entsprechend gebaut werde, aber bisher keine Bestellung vorliege.

**Abg. Cramer (Grüne)** präzisiert, dass hierbei zwei Phasen zu berücksichtigen seien, nämlich die Verlängerung von Lichtenberg bis Ostkreuz und die Strecke von Ostkreuz bis Ostbahnhof.

**Frau StS Krautzberger (SenStadt)** erklärt, man habe im Grunde so gehandelt, wie es der vorliegende Antrag fordere. Die konkrete Bestellung sei zwar noch nicht ausgesprochen, doch werde man dies im Rahmen der BschwAG-Tranche entsprechend berücksichtigen. – Die geforderte Zweigleisigkeit berühre allerdings auch den Fernverkehr, während sich die BschwAG-Mittel auf den Regionalverkehr bezögen. Die DB AG sei derzeit nicht bereit, die Ostbahn als Fernverkehr in Erwägung zu ziehen, so dass hier noch eine Verhandlungsaufgabe bevorstehe.

**Abg. Cramer (Grüne)** fragt, ob demnach in jedem Fall die Eingleisigkeit berücksichtigt sei und auch jetzt schon entsprechend gebaut werde.

**Frau StS Krautzberger (SenStadt)** betont, es gehe in der gegenwärtigen Phase um die Vorleistungen und noch nicht um die konkrete Baumaßnahme.

**Abg. Cramer (Grüne)** folgert aus den Aussagen von Frau StS Krautzberger, dass die notwendigen Unterführungsbauwerke für die Wriezener Bahn gebaut würden.

**Abg. von Lüdeke (FDP)** begrüßt ebenfalls, dass dies vorgesehen sei. Er unterstütze den vorliegenden Antrag der Grünen, verweise allerdings auf die hohen Kosten für den Ausbau des Regionalbahnhofs auf der Ringbahn. Dies sollte noch einmal überdacht werden.

**Vors. Dr. Heide** verweist auf die einstimmige Stellungnahme des Ausschusses Berlin-Brandenburg, den Antrag in folgender Fassung anzunehmen: „Das Abgeordnetenhaus fordert den Senat auf, sich in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg und der Deutschen Bahn AG dafür einzusetzen, dass bei der Sanierung von Ostkreuz gleichzeitig auch die notwendigen Maßnahmen für die Einfädelung der Wriezener Bahn in die Stadtbahn ergriffen werden, damit der Regional- und Fernverkehr von und nach Polen bzw. Osteuropa in die Mitte Berlins geleitet werden kann. Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 1. 10. 2002 zu berichten.“

**Abg. Cramer (Grüne)** schlägt als neuen Berichtstermin „31. 12. 2002“ vor.

Der **Ausschuss** beschließt, die Annahme des Antrags in der vorgetragenen Fassung einschließlich des geänderten Berichtstermins zu empfehlen.

### **Punkt 4 der Tagesordnung**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen über  
Wiederinbetriebnahme der Stammbahn  
zwischen Zehlendorf und Griebnitzsee  
- Drs 15/358 -

0035

**Abg. Cramer (Grüne)** erklärt, die Stammbahn sei u. a. wichtig für den Regionalverkehr zwischen den beiden Ländern Berlin und Brandenburg. Es gebe hierbei kostengünstige und abgestufte Vari-

anten: Die erste, bereits konkret geplante Phase solle mit BschwAG realisiert werden. Damit würde auch Klein-Machnow angebunden und eine effektive Verlagerung von der Straße auf die Schiene erreicht.

**Vors. Dr. Heide** teilt mit, der Ausschuss Berlin-Brandenburg habe mehrheitlich – gegen die Stimmen der CDU und der Grünen – empfohlen, den Antrag – Drs 15/358 – in folgender Fassung anzunehmen: „Das Abgeordnetenhaus fordert den Senat auf, im Gespräch mit dem Land Brandenburg und der Deutschen Bahn AG einen Wiederaufbau der Stammbahn vorzubereiten. Dazu sind die finanziellen und technischen Rahmenbedingungen für Bau und Betrieb festzulegen. Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 30. 9. 2002 zu berichten.“ – Den Berichtstermin müsse man ändern.

**Abg. Cramer (Grüne)** kritisiert, dass die Formulierung „vorbereiten“ wenig bedeute, denn die Planungen seien bereits seit langem in Gange. Vielmehr gehe es um die Priorität bzw. um die konkrete Frage, ob der Tunnel in Lichtenrade wichtiger als die Stammbahn sei. Deshalb solle nicht die „Vorbereitung“, sondern die „Realisierung“ gefordert werden.

**Frau StS Krautzberger (SenStadt)** erklärt, der Senat setze sich für die Tunnellage der Dresdner Bahn seit Jahren ein und werde diesen Auftrag des Abghs auch weiterhin ernst nehmen. Insofern ergebe sich eine Priorität für die anderen Maßnahmen, die über BschwAG zu finanzieren seien.

**Sen Strieder (Stadt)** weist darauf hin, dass es nicht nur um den Bau der Stammbahn mit BschwAG-Mitteln gehe, sondern anschließend auch eine Bestellung der Verkehrsleistung mit entsprechenden Kosten erforderlich sei. Wenn man dabei Parallelverkehre organisiere, stelle sich angesichts der begrenzten Mittel das Problem, welche anderen Leistungen verzichtbar seien.

**Abg. Gaebler (SPD)** wendet sich dagegen, die Stammbahn gegen die Dresdner Bahn oder ähnliche Projekte auszuspielen. Die Stammbahn sei als Ergänzung sinnvoll, aber nicht zwingend erforderlich; unter dieser Maßgabe sei auch die Finanzierung und zeitliche Einordnung dieses Projekts zu prüfen. Wenn Abg. Cramer einerseits Mittel nach § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz für BVG statt S-Bahn verausgaben, andererseits aber mehr Regionalbahnverkehr bestellen wolle, sei das haushaltspolitisch unredlich. – Dem Antrag in der Fassung des Ausschusses Berlin-Brandenburg stimme er zu. Der Berichtstermin solle in „31. 12. 2002“ abgeändert werden.

**Abg. Kaczmarek (CDU)** stimmt dem Projekt ebenfalls grundsätzlich zu, doch könne es nicht oberste Priorität beanspruchen, zumal die Verbindungen zwischen Berlin und Potsdam bereits sehr gut seien. – Der Fassung des Ausschusses Berlin-Brandenburg stimme er zu.

**Abg. von Lüdeke (FDP)** unterstützt den vorliegenden Antrag der Grünen. Die Stammbahn habe hohe Priorität und stelle eine wichtige Ergänzung zu den derzeitigen Strecken dar. Die in der Begründung angeführte Erweiterung um die Regionalbahnhöfe Schöneberg und Steglitz lehne er allerdings ab. Ein solcher Ausbau wäre äußerst teuer und der Einstieg in einen Konkurrenzverkehr.

**Abg. Cramer (Grüne)** betont, die Dresdner Bahn sei eine Fernverkehrsleistung und habe insofern nichts mit BschwAG-Mitteln zu tun. Ohnehin hätte man hierbei so vorgehen müssen, dass die Kosten für den Tunnelbau nicht vom Land Berlin, sondern von der Bundesregierung oder der DB AG aufzubringen seien. – Das Problem möglicher Parallelverkehre sei angesichts der Größe dieser Region – mit einem Gebiet so groß wie das Ruhrgebiet – wohl nicht von derart großer Bedeutung. – Dank der rot-grünen Bundesregierung seien die Regionalisierungsmittel erheblich erhöht worden. Zudem seien die BschwAG-Mittel von 1995 bis 1998 in Berlin nicht verausgabt worden. – Regionalbahnsteige in Steglitz und Schöneberg ließen sich kostengünstig realisieren.

**Sen Strieder (Stadt)** weist darauf hin, dass 1992 die Regionalisierungsmittel nach den Fahrleistungen in den einzelnen Bundesländern aufgeteilt worden seien. Da die Fahrleistungen in Berlin wegen vieler ausstehender Lückenschlüsse zunächst eingeschränkt gewesen seien, habe eine Revisionsklausel im Regionalisierungsgesetz für Berlin und Brandenburg vorgesehen, dass später das erweiterte Verkehrsnetz zu beachten sei. Tatsächlich habe das zu einer Mehreinnahme von 44 Mio € geführt, die aber nicht dafür bestimmt sei, mehr Verkehr zu bestellen. Vielmehr werde damit ausgeglichen, was in Berlin vorher zu wenig bezahlt worden sei. Deshalb müsse man auch jetzt die Nachzahlung des Bundes für 2002 in voller Höhe an die Bahn weiterreichen.

Mit der DB AG müsse man nun in Verhandlungen erreichen, dass die Kosten für die Verkehrsleistungen gesenkt würden. Es gebe kein automatisches Weiterreichen der Regionalisierungsmittel an die S-Bahn, sondern einen Teil werde man an die BVG geben, weil auch diese entsprechende Leistungen bringe. In Zukunft werde man sich im Einzelnen darüber unterhalten müssen, welche Verkehrsleistungen die S-Bahn und welche die BVG erbringe. Parallelverkehre werde man in Berlin konsequent beseitigen, weil man sie sich finanziell nicht leisten könne; das gelte auch für Regionalbahn und S-Bahn.

**Herr Debuschewitz (DB AG)** betont, dass die Potsdamer Stammbahn Bestandteil des gesamten Betriebsprogramms des Bundes für die Wiederherstellung des Knotens Berlin und dieses wiederum Basis sämtlicher Investitionen sei. So sei im Tunnelbereich bereits der Anschluss der Potsdamer Stammbahn hergestellt worden, weil der nachträgliche Bau ungleich teurer gewesen wäre. Die Mittel dafür seien mit der Auflage bereitgestellt worden, dass man 2006 die Potsdamer Stammbahn anbinden werde. Dieses Datum halte er für verhandelbar, gleichwohl sei bereits ein großer Teil der Mittel verbraucht worden, um die Potsdamer Stammbahn anzuschließen.

Die beiden Haltepunkte Steglitz und Schöneberg habe man nur als optionale Verkehrshalte für einen späteren Nachbau vorgesehen. Fahren sollten auf dieser Strecke Regionalzüge im Halbstundentakt. Die Regionalbahn habe eine andere Aufgaben als die S-Bahn; in jedem Ballungs- und Verdichtungsraum führen diese durchaus auch parallel. Die S-Bahn solle überall – im Haltepunkt- abstand von ca. 400 bis 800 m – sammeln und verteilen, während die Regionalbahn im Haltepunkt- abstand von 1 bis 5 km die größeren Entfernungen erbringe.

**Abg. Over (PDS)** verweist ebenfalls auf die unterschiedlichen Funktionen von S-Bahn und Regionalbahn.

**Abg. Cramer (Grüne)** stellt fest, die Länder Berlin und Brandenburg hätten im Zusammenhang mit der von Herrn Debuschewitz angeführten Tunnelleinfädung zugesagt, die Stammbahn zu bestellen. Sicherlich wolle niemand, dass die DB AG bei einer ausbleibenden Bestellung die bereits verausgabten Mittel an die Bundesregierung zurückzahle.

**Frau StS Krautzberger (SenStadt)** merkt an, dass man sich von Berliner Seite aus nicht unnötige Probleme schaffen sollte. Die DB AG sei in Vorleistung getreten. Die Länder Berlin und Brandenburg hätten seinerzeit auf eine entsprechende Anfrage lediglich geantwortet, dass sie bei einer Realisierung der Potsdamer Stammbahn über Bundesmittel auch entsprechende Bestellungen tätigen würden. Hierzu gebe es aber keinen Vertrag und keine Abmachung, die man erfüllen müsste. In der Pflicht sei lediglich die DB AG, die bis 2006 die Potsdamer Stammbahn anbinden müsse.

Der **Ausschuss** beschließt, die Annahme des Antrags – Drs 15/358 – in der Fassung des Ausschusses Berlin-Brandenburg einschließlich des geänderten Berichtstermins zu empfehlen. Der Dringlichkeit stimmt er ebenfalls zu.

#### **Punkt 5 der Tagesordnung**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen über  
Ausbau des Bahnhofs Papestraße für den  
ICE-Verkehr  
- Drs 15/359 -

0036

**Herr Debuschewitz (DB AG)** verweist auf das Vorhaben, den Bahnhof Papestraße wie geplant mit allen Gleisen auszubauen. Lediglich in ebenerdiger Lage werde die Fernbahn später anhalten, wobei die baulichen Maßnahmen gleichwohl durchgeführt würden, weil dies später während des laufenden Betriebs nicht sinnvoll wäre. – Die Parkanlagen würden über einen Investor angelegt; hierzu werde auf beiden Seite jeweils eine „Platte“ mit hergestellt.

**Abg. Cramer (Grüne)** merkt an, dass man das geplante Parkhaus hoffentlich kostengünstig bzw. ohne öffentliche Subventionen errichten könne.

**Abg. Gaebler (SPD)** stellt fest, dass der Antrag inhaltlich erledigt und insofern überholt sei. Werde Abg. Cramer den Antrag zurückziehen?

**Abg. Cramer (Grüne)** entgegnet, dass die Baumaßnahme noch nicht erfolgt sei und auch nichts Schriftliches vorliege.

**Abg. Kaczmarek (CDU)** schließt sich dem an. Nach der Darstellung von Herrn Debuschewitz werde nicht sofort alles gebaut, sondern einiges später. Insofern mache der Antrag Sinn.

**Abg. Gaebler (SPD)** stellt klar, er könne dem Antrag auch zustimmen.

Der **Ausschuss** beschließt, die Annahme des Antrags – Drs 15/359 – zu empfehlen.

#### **Punkt 6 der Tagesordnung**

Antrag der Fraktion der CDU über  
Berlin – Lehrter Bahnhof:  
Respekt vor dem Bürgerwillen statt  
Benennung nach Gutsherrenart  
- Drs 15/789 -

0085

**Abg. Kaczmarek (CDU)** stellt fest, beim Lehrter Bahnhof sei mittlerweile das Dach so kurz wie der Name lang geworden. Wenn man eine Bürgerentscheidung zur Namensgebung ansetze und ein völlig eindeutiges Ergebnis – „Berlin - Lehrter Bahnhof“ – erhalte, sollte man diesen Bürgerwillen respektieren und nicht plötzlich eine andere Benennung vornehmen. – Das Argument, es hätten sich nicht genügend Bürger an der Entscheidung beteiligt, wirke nicht überzeugend. Wenn das ein Grund für das Ignorieren des Ergebnisses sei, hätte man vorher ein Quorum festlegen müssen, denn sonst entstehe der Eindruck der Manipulation.

**Abg. Over (PDS)** fragt, ob die DB AG Sen Strieder zugesagt habe, die Bürgerentscheidung zu übernehmen, denn rechtlich sei der DB AG freigestellt, welchen Namen sie für ihre Bahnhöfe auswähle – selbst, wenn er dann nicht mehr in die kurze Bahnhofshalle passe.

**Frau StS Krautberger (SenStadt)** teilt mit, Sen Strieder und Herr Mehdorn hätten sich in Gesprächen darauf verständigt, hinsichtlich der Benennung des neuen Bahnhofs eine Bürgerbefragung durchzuführen. Dabei sei nicht über Verfahren gesprochen worden, was wohl ein Fehler gewesen sei; der Argumentation von Abg. Kaczmarek stimme sie insoweit zu. Das Ergebnis sei tatsächlich überraschend gewesen, da es um die Suche nach einem neuen Namen – nicht die Bestätigung des alten – gegangen sei.

Zuständig für die Benennung von Bahnhöfen sei einzig und allein die DB AG; die Kommunen hätten dabei eigentlich kein Mitspracherecht. Sen Strieder habe sich im Anschluss an die Bürgerbefragung dafür eingesetzt, dass zumindest der Begriff „Lehrter Bahnhof“ erhalten bleibe. Aus diesem Grund sei es zu diesem langen Namen gekommen, der damit auch das Ergebnis der Bürgerbefragung widerspiegle – wenn auch nicht in vollem Umfang.

**Abg. Over (PDS)** findet es verwunderlich, dass die DB AG nach den vorherigen Gesprächen das Ergebnis der Bürgerbefragung nicht akzeptiert habe.

**Abg. Cramer (Grüne)** kritisiert ebenfalls den Umgang mit dem Bürgervotum. – Beim heutigen Ostbahnhof habe man nach internen Recherchen festgestellt, dass bei einer Umfrage wohl die Benennung „Schlesischer Bahnhof“ eine Mehrheit finden würde, und mit Blick auf außenpolitische Wirkungen konsequenterweise auf eine Befragung verzichtet.

**Abg. Gaebler (SPD)** teilt die Kritik an dem Vorgehen insbesondere der DB AG, die gegen das Ergebnis der Bürgerbefragung einen anderen Namen festgesetzt habe. Dass Sen Strieder sich für die Ergänzung „Lehrter Bahnhof“ eingesetzt habe, ehre ihn, löse aber nicht das Problem. – Eine breitere Diskussion zur Benennung mache keinen Sinn, denn weder Senat noch Abghs seien für die Benennung von Fernbahnhöfen zuständig.

**Abg. Kaczmarek (CDU)** betont, das Abghs sei jedoch dafür zuständig, dass demokratische Verfahren auch entsprechend eingehalten würden. – Der vorliegende Antrag fordere den Senat auf, sich bei der DB AG dafür einzusetzen, dass das Ergebnis der durchgeführten Bürgerbefragung

respektiert werde. Wenn die Namensgebung den Senat gar nichts angehe, hätte er sich von Anfang an nicht in diese Entscheidung einmischen sollen.

Der **Ausschuss** beschließt, die Ablehnung des Antrags – Drs 15/789 – zu empfehlen.

### **Punkt 6 A der Tagesordnung**

Antrag der Fraktion der CDU über  
Stadtverträglicher Ausbau der  
Stettiner Bahn  
- Drs 15/866 -

0104

**Abg. Kaczmarek (CDU)** erklärt, der Lärmschutz sei eine zentrale Zukunftsaufgabe und nicht nur bezüglich des Straßenverkehrs, sondern auch der Bahn zu berücksichtigen. Der vorliegende Antrag greife die neuere Rechtsprechung auf: Die neuesten Erkenntnisse des Lärm- und Erschütterungsschutzes sollten auch bei Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken angewendet werden.

**Herr Debuschewitz (DB AG)** führt in Bezug auf den Sachstand aus, man habe die Stettiner Bahn erneut in das Planfeststellungsverfahren zu bringen, weil das Bundesverwaltungsgericht das besonders überwachte Gleis als Lärmschutzfaktor nicht anerkannt habe. Man plane nun alles um und werde regulären Lärmschutz in Anlagenform und in Fensterform auflegen. Insgesamt bestehe nun großer Zeitdruck, damit man Mitte 2006 über den Tunnel hinaus bis Rostock fahren könne.

**Abg. Gaebler (SPD)** stimmt dem Antrag grundsätzlich zu. Im ersten Satz sollte aber die Formulierung: „bzw. alle eigenen Möglichkeiten auszuschöpfen“ gestrichen werden, weil dies ein Freibrief für unbegrenzte Finanzmittel seitens des Landes Berlin wäre.

**Vors. Dr. Heide** stellt fest, dass der Antragsteller diese Änderung übernehme.

**Abg. Cramer (Grüne)** kritisiert, dass der wichtige Turmbahnhof am Karower Kreuz nur optional vorbereitet werde, während der weit weniger wichtige Bahnhof Buch-Süd in der Planung sei, obwohl die Bebauung in dessen Einzugsbereich nicht wie geplant erfolgt sei. Deshalb sollte man die Priorität für den Turmbahnhof festschreiben; dieser Kreuzungsbahnhof sollte im Zuge der Sanierung der Stettiner Bahn mit planfestgestellt und gebaut werden.

**Herr Debuschewitz (DB AG)** weist darauf hin, dass in dem eigentlich bereits abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren lediglich Korrekturen hinsichtlich des Lärmschutzes erforderlich gewesen seien. Nur deshalb müsse man die Planfeststellung noch einmal auslegen. Weitere Änderungen nehme man nicht vor; letztlich stelle auch die Finanzierung eine Grenze für weitere Maßnahmen in der Gegenwart dar.

Der **Ausschuss** beschließt, die Annahme des Antrags – Drs 15/866 – einschließlich der von Abg. Gaebler beantragten Streichung im ersten Satz – zu empfehlen. Der Dringlichkeit stimmt er ebenfalls zu.

### **Punkt 7 der Tagesordnung**

Antrag der Fraktion der FDP über  
EU-Erweiterung perspektivisch nutzen –  
Bahnstrecken ausbauen  
- Drs 15/802 -

0091

**Abg. von Lüdeke (FDP)** erklärt, im Rahmen der EU-Erweiterung erhielten der Ausbau der Strecke Berlin – Frankfurt/Oder, der Stettiner Bahn, der Ostbahn nach Küstrin und der Dresdner Bahn, der zweigleisige Ausbau der Görlitzer Bahn sowie die optimierte Anbindung des Flughafens Schönefeld besondere Bedeutung. Ein hauptstadtbezogenes Fernbahnnetz werde die wirtschaftlichen Grundlagen Berlins und damit auch die Einnahmesituation verbessern.

**Herr Debuschewitz (DB AG)** führt aus, bis Ende 2004 baue man die Strecke nach Hamburg aus, die dann mit 230 km/h befahren werden könne – Fahrzeit nach Hamburg: 1 Stunde, 35 Minuten. Die Strecke nach Rostock werde in Abstimmung mit Mecklenburg-Vorpommern und der Bundes-

regierung für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h und eine Achslast von 25 Tonnen ausgebaut; dort wolle man eine Fahrzeit unter 2 Stunden erreichen. Das Gleiche gelte für die Strecke nach Stralsund. Der Abzweig von Anklam nach Stettin sei mit in der Planung und werde auf 160 km/h ausgelegt; die Elektrifizierung solle bis in den Bahnhof von Stettin hineinreichen. Stettin sei ca. dreimal so groß wie Rostock und liege wesentlich näher an Berlin, so dass sich ein großes Verkehrspotential ergebe.

Die Strecke nach Frankfurt/Oder werde im Jahr 2006 in dem Teil ab Erkner für 160 km/h und eine Achslast von 25 Tonnen – und damit auch für Schwerverkehre - ausgelegt sein. Damit ergäbe sich dann eine Fahrzeit von 36 Minuten, während sie derzeit 65 Minuten betrage. – Die Strecke nach Cottbus werde man auch noch „anpacken“.

Zur Strecke nach Küstrin bzw. Kietz gebe es keine Planung, doch sei auch nichts verbaut, um gegebenenfalls diese Strecke aufzurüsten. Er verweise hierbei auf die Verlängerung zwischen Lichtenberg und Ostkreuz. – Mit den polnischen Kollegen werde man verfolgen, was die EU-Erweiterung im Einzelnen bringe. Er verweise z. B. auf die Ausbaumaßnahmen nach Stettin und die Weiterführung bis Warschau. Die Polnische Eisenbahn PKP habe mit EU-Mitteln ihre Strecke fast durchgehend für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausbauen können – ca. 480 km. Wenn die DB AG ihre Maßnahmen beendet habe, könnte die Fahrzeit nach Warschau ca. 5 Stunden betragen.

**Abg. Cramer (Grüne)** betont, die schwarz-gelbe Bundesregierung habe nach 1989 lediglich die Zulaufstrecken nach Berlin berücksichtigt und versäumt, ein Konzept für den Verkehr nach Osteuropa zu entwickeln. Polen habe hingegen die betreffenden Anträge bei der EU gestellt. – Warum nenne der FDP-Antrag weder die Stammbahn noch die Nordbahn? – Bei Punkt c) sollte die Formulierung „zwischen Berlin und Grenze“ folgendermaßen präzisiert werden: „zwischen Berlin-Stadtbahn und Grenze“.

**Abg. Over (PDS)** hält den Antrag insgesamt für sinnvoll. – Allerdings sollte die Bezeichnung „DB Netz AG“ durch „DB AG“ ersetzt werden; damit sei klar der Konzern selbst und nicht eine Einheit innerhalb des Konzerns angesprochen.

**Abg. von Lüdeke (FDP)** erklärt, er übernehme diese Änderungen. – Die Stammbahn sei nicht erwähnt, weil der Antrag auf die EU-Erweiterung hin formuliert sei.

Der **Ausschuss** beschließt, die Annahme des FDP-Antrags – Drs 15/802 – einschließlich der von Abg. Cramer bzw. Abg. Over vorgetragenen Änderungen zu empfehlen.

#### **Punkt 2 der Tagesordnung - zurückgestellt -**

Besprechung gemäß § 21 Abs. 5 GO Abghs über  
Erforderlichkeit und Konsequenzen eines  
Bahntunnels in Lichtenrade und aktueller  
Sachstandsbericht zum Vorhaben  
(auf Antrag der Fraktion der FDP)

0024

**Herr Debuschewitz (DB AG)** berichtet zum aktuellen Sachstand, man habe im Rahmen des Verfahrens den Auftrag bekommen, den betreffenden Einwendungen und Anregungen Rechnung zu tragen, bevor ein Planfeststellungsbeschluss ergehe. So habe man u. a. geprüft, wieviel ein Bahntunnel in Lichtenrade kosten würde. Dabei habe man wegen der neuen Tunnelrichtlinie die Kostenmasse nochmals durchgehen müssen. Ein Tunnel unter 1000 m bzw. nun 500 m könne zweigleisig geführt, ein längerer Tunnel hingegen müsse getrennt geführt werden. Die technische Möglichkeit, mehrere 500 m lange Tunnelteile aneinanderzureihen – mit entsprechenden Öffnungen nach oben –, entspreche wohl nicht dem Ansinnen der Betroffenen. Es ergebe sich eine Kostenanhebung, die Wirtschaftlichkeitsrechnungen seien allerdings noch im Gange.

Die DB AG habe ihre Planung mit einer ebenerdigen Lösung eingereicht. Die DB AG würde die Kosten in dieser Höhe selbst tragen, aber alles, was darüber hinausgehe, nicht übernehmen können. Gleichwohl habe man die angeführten Untersuchungen durchgeführt. Nach Vorlage beim Vorstand werde man darüber im Einzelnen zu reden haben. Gegenwärtig könne er zu den Kosten



nichts Weiteres sagen, weil sie noch nicht gänzlich geprüft seien. – Die DB AG habe ein Interesse daran, dass die gesamte Angelegenheit so schnell wie möglich zum Abschluss komme.

**Vors. Dr. Heide** geht davon aus, dass bei der Kostengegenüberstellung auch das neue Urteil zum Lärmschutz mit einfließe. Dadurch ergäben sich wohl erheblich höhere Aufwendungen als nach der ursprünglichen Planung.

**Herr Debuschewitz (DB AG)** stellt klar, dass keine Tunnellösung vorgesehen sei, wo alle Gleise unter der Erde geführt würden. Das Gleisfeld bleibe oberirdisch in seinem gegenwärtigen Zustand; lediglich der Fernverkehr werde in den Tunnel geführt, unterirdisch – quasi unter der S-Bahn – geleitet und dann an der Landesgrenze wieder auf die normale Ebene geführt.

**Abg. Cramer (Grüne)** sieht gute Chancen, in Lichtenrade die Tunnellösung sowohl aus Gründen der Stadtverträglichkeit wie des Lärmschutzes durchzusetzen. Insofern müsste der Betreiber – hier: DB AG bzw. Bundesregierung – die entsprechenden Kosten übernehmen. Leider habe es das Land Berlin in dem Planfeststellungsverfahren nicht auf eine solche Entscheidung ankommen lassen und sich zur Übernahme der Kosten für den Tunnel bereit erklärt. Nun sei ohnehin ein neues Planfeststellungsverfahren nötig; hierzu bitte er Herrn Debuschewitz um eine Stellungnahme. Könne man wenigstens eine Größenordnung für die Kosten angeben? – Die von Herrn Debuschewitz genannte Variante halte er insgesamt für am sinnvollsten.

**Abg. Gaebler (SPD)** entgegnet, die Schilderung von Abg. Cramer treffe nicht zu: Der Senat habe keineswegs erklärt, er verzichte auf das Planfeststellungsverfahren und zahle freiwillig für die Tunnellösung. Es bestehe im Übrigen das Risiko, dass die Planfeststellung die oberirdische Lösung vorsehe und das Land Berlin dann für einen Tunnel weit mehr zu zahlen hätte. Insofern suche man in diesem langen Diskussionsprozess nach einer Variante, die allen gerecht werde und den Berliner Landeshaushalt nicht zusätzlich belaste. Es sei dabei eigentlich Aufgabe der DB AG, für eine Streckenführung nach neuestem Stand der Technik mit entsprechendem Lärmschutz und mit Berücksichtigung der Stadtverträglichkeit zu sorgen. – Wo lägen Beginn und Ende des Tunnels nach der letzten Variante?

**Abg. Kaczmarek (CDU)** betont, es gehe nicht nur um den Lärmschutz, für den die DB AG bereits 5 m hohe Schallschutzwände vorgesehen habe. Ein Bahnstrecke mit solchen Schallschutzwänden würde den Ort Lichtenrade regelrecht zerschneiden. – Der frühere Senat habe sich bis an die Grenzen des rechtlich Verträglichen für die Interessen der dortigen Bevölkerung eingesetzt, und das sollte man ihm nun nicht zum Vorwurf machen. – Welche Haltung nehme der Senat jetzt in dieser Frage ein? Habe der Senat Vorsorge für eine Finanzierung getroffen?

**Frau StS Krautzberger (SenStadt)** teilt mit, der Senat habe in diesem Jahr eine Finanzierungsoption eröffnet. Gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium habe man ein Verfahren eingeleitet, die S 21 förderfähig nach GVFG zu machen, und sei optimistisch, dass dies gelingen werde. Insofern würden Mittel aus dem BschwAG-Programm frei. Mit dem Bund und der DB AG habe man intensiv darüber verhandelt, dass man die – bisher nicht bezifferten – Mehrkosten für einen Tunnel aus den eingesparten Mitteln für die S 21 finanzieren könne. Es fehlten noch die abschließenden Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen der DB AG, auf die man dringend warte; die DB AG habe die Verzögerungen u. a. mit dem Einsatz der Planungskapazitäten für die Beseitigung der Hochwasserschäden begründet. Die Wirtschaftlichkeitsberechnung solle nun in Kürze vorliegen.

Zur Frage, ob das Land Berlin auf dem Gerichtsweg mit einem Erfolg rechnen könne: Aufgrund der neuen Rechtsprechung im Zusammenhang mit der Stettiner Bahn habe sich keine wesentlich veränderte rechtliche Situation in Bezug auf die Dresdner Bahn ergeben. Es handele sich um die Erneuerung einer bestehenden Trasse, wo insoweit keine Veränderungen stattfänden, während bei der Stettiner Bahn ein zusätzliches Gleis hinzukomme. – Deshalb habe man gewissermaßen einen Weg auf der sicheren Seite gewählt, um möglichst realistische Voraussetzungen für die Maßnahme zu haben.

**Herr Debuschewitz (DB AG)** betont, dass der Tunnel im Auftrag des Senats geplant werde. Zur Lage des Tunnels: Die Streckenführung beginne mit Schichauweg – Hochlage – und ende mit der Landesgrenze zu Brandenburg. Der Tunnel würde in einer steilen Rampe unter die jetzige Gleishöhe geführt und etwa auf der Höhe des jetzigen S-Bahnhof beginnen. Die S-Bahn würde dann wieder darüber geführt; der Bahnübergang bleibe. An der Landesgrenze würde der Tunnel dann

wieder auftauchen. Es wäre ein zweigleisiger Tunnel für die Fern- und Regionalbahn. – Die DB AG habe eine Planfeststellungsunterlage in die Planung gegeben, die bundesweit standhalte. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens folge man dem, was zur Untersuchung vorgesehen worden sei, damit es in die Bewertung des Planfeststellungsbeschlusses mit eingehe. Wenn jemand zur Mitfinanzierung bereit sei, würde man eine entsprechende Änderung vornehmen – vorher aber nicht.

**Abg. Ueckert (CDU)** stellt fest, dass in der heutigen Sitzung keine neuen Lösungswege aufgezeigt worden seien. Zu Recht verweise die DB AG auf ihren Kostenrahmen, aber andererseits suchten alle Seiten – insbesondere auch SenStadt – nach einer verträglichen Lösung für die betroffenen Menschen in Lichtenrade, und diesen Bemühungen sollte man Rechnung tragen. Insgesamt müsse auch eine Verhältnismäßigkeit gewahrt bleiben: Beispielsweise habe man für den Schutz der Treppe an der ICE-Strecke bei Rathenow umgerechnet 1,365 Mio DM pro Treppe bezahlt. – Wenn die Trassenführung für den Tunnel erst am Schichauweg beginne und bereits an der Landesgrenze wieder die Ebene 0 erreicht sei, handle es sich um eine Notlösung, die mit weiteren Einschränkungen verbunden sei. Angesichts dieser Alternative sollte man besser auf die Strecke verzichten.

**Vors. Dr. Heide** erklärt den Tagesordnungspunkt für erledigt.

#### **Punkt 8 der Tagesordnung**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen über  
attraktiver Pariser Platz mit Aufenthalts-  
Qualität ohne Autos  
- Drs 15/360 - 0037

in Verbindung mit

#### **Punkt 9 der Tagesordnung**

Antrag der Fraktion der FDP über  
Freie Fahrt durchs Brandenburger Tor  
- Drs 15/436 - 0056

und

#### **Punkt 10 der Tagesordnung**

Antrag der Fraktion der CDU über  
Verkehrskonzept statt Blumenkübel  
für das Brandenburger Tor  
- Drs 15/706 - 0080

und

#### **Punkt 11 der Tagesordnung**

Antrag der Fraktion der FDP über  
Brandenburger Tor – erst testen,  
dann entscheiden  
- Drs 15/881 - 0106

**Abg. Cramer (Grüne)** begrüßt, dass der Senat nun endlich für das Brandenburger Tor eine angemessene und z. B. von seiner Fraktion seit Jahren geforderte Regelung einführe. Der Antrag seiner Fraktion solle deshalb folgende Fassung erhalten: „Das Abgeordnetenhaus nimmt die Drucksache 15/894 zustimmend zur Kenntnis, nach der das Brandenburger Tor vom motorisierten Individualverkehr freigehalten und der Pariser Platz zu einem begegnungsfreundlichen Platz umgestaltet wird.“ – Der CDU-Antrag – Drs 15/706 – beziehe sich auf die Französische Straße; diesen Antrag lehne er ab, denn es gehe hierbei nicht um eine Verkehrslösung. – Im Übrigen werde der Wegfall der Durchfahrtsmöglichkeit durch das Brandenburger Tor für die Verkehrsführung auf der Westseite eine deutliche Erleichterung bringen.

**Abg. von Lüdeke (FDP)** erklärt, der etwas ältere FDP-Antrag – Drs 15/436 – sei nach wie vor aktuell. Die ideale Lösung für das Brandenburger Tor sei die Freigabe des motorisierten Individualverkehrs in beiden Richtungen. – Er räume ein, dass die völlige Sperrung des Brandenburger Tors derzeit einer allgemeinen Begeisterung für dieses Bauwerk entgegen komme. Zu befürchten sei allerdings, dass das örtliche Gewerbe durch die verkehrlichen Einschränkungen starke Einschnitte hinnehmen müsse. Deshalb sollte man das Brandenburger Tor tatsächlich ein Jahr lang völlig für den Verkehr schließen und im Folgejahr für beide Fahrtrichtungen öffnen. Der Busverkehr sollte allerdings nicht durch das Brandenburger Tor führen, denn technisch füge er dem Bauwerk den größten Schaden zu. – Nach dieser Testphase von zwei Jahren sollte man zu einer endgültigen, abgesicherten und objektiven Entscheidung kommen.

**Abg. Kaczmarek (CDU)** hebt hervor, dass Sen Strieder seine Auffassung zur Verkehrsregelung am Brandenburger Tor bereits mehrfach geändert habe. Der Senat habe in seiner Vorlage vom 23. 8. 02 auf die Französische Straße verwiesen, die in absehbarer Zeit zunehmende Fahrzeugströme aufnehmen könne. Hier nehme man Sen Strieder beim Wort: Um das Brandenburger Tor herum müsse eine leistungsfähige Verkehrslösung gefunden werden. Das Brandenburger Tor selbst könne hierzu tatsächlich relativ wenig beitragen, aber die Französische Straße und die Dorotheenstraße. Über die dauerhafte Nutzung der Dorotheenstraße für den Durchgangsverkehr sei mit dem Bund eine neue, verbindliche Vereinbarung zu treffen. – Im Übrigen könne man z. B. im nächsten Jahr auch die Bürger selbst befragen, welche Verkehrslösung sie wünschten.

**Abg. Over (PDS)** merkt in Bezug auf Abg. von Lüdekes Beitrag an, dass man am Brandenburger Tor bereits jetzt auf eine 10jährige Testphase zurückblicken könne. – Er stimme der vom Senat vorgelegten Lösung zu. Der Verkehr könne über die Dorotheen- und die Behrenstraße geführt werden. Nun gehe es darum, auch die Aufenthaltsqualität auf der Straße Unter den Linden zu verbessern. – Dem geänderten Antrag der Grünen – Drs 15/360 – schließe er sich an.

**Abg. Gaebler (SPD)** stimmt dem geänderten Antrag der Grünen – Drs 15/360 – ebenfalls zu. Mit der jetzigen Lösung könne man leben, obwohl er persönlich auch einen Versuch mit der Durchfahrt für Busse und Taxen für sinnvoll gehalten habe. – Zur Französischen Straße sei kein Beschluss erforderlich. Hinsichtlich der Nutzung der Dorotheenstraße sei allein das Land Berlin zuständig; eine frühere Vereinbarung mit dem Bund sei ihm nicht bekannt. – Zur Verkehrsregelung am Brandenburger Tor gebe es bereits eine Vielzahl von Umfragen, die sicherlich repräsentativer als eine beliebige Befragung seien. – Eine Öffnung des Brandenburger Tores für beide Richtungen mache verkehrstechnisch keinen Sinn.

**Frau StS Krautzberger (SenStadt)** erklärt, bei der Entscheidung für eine vollständige Schließung des Brandenburger Tores sei es am Ende weniger um verkehrliche Probleme, sondern vor allem um die Erlebnisqualität am Pariser Platz gegangen. – Es gebe eine umfassende und immer noch ausreichende Untersuchung zur Leistungsfähigkeit des Straßennetzes, deren Ergebnisse im Wesentlichen bekannt seien. Demnach könne der Verkehr unter Einbeziehung der Dorotheenstraße – auch ohne die Französische Straße – abgewickelt werden. Die Planung für die Französische Straße habe man aber keineswegs aufgegeben, sondern der betreffende Bebauungsplan befinde sich im Verfahren. Die öffentliche Auslegung habe stattgefunden, und nun befinde er sich hausintern in der Prüfung. Die Realisierung des Durchbaus der Französischen Straße sei auch abhängig von den Baumaßnahmen für das Holocaust-Denkmal und dem Umbau der Behrenstraße. – Zur Dorotheenstraße gebe es – auch nach Gesprächen mit der Bundestagsverwaltung – einvernehmlich eine dauerhafte Lösung: Öffnung für den Straßenverkehr, wobei auch aus Sicherheitsgründen ein dauerhaftes Lkw-Fahrverbot zugesagt und umgesetzt sei.

Der **Ausschuss** beschließt, die Annahme des Antrags der Grünen – Drs 15/360 – in der von Abg. Cramer vorgetragenen Fassung sowie die Ablehnung der beiden FDP-Anträge – Drs 15/436 und Drs 15/881 – und des CDU-Antrags – Drs 15/706 – in der vorliegenden Fassung zu empfehlen. Er beschließt zudem die Dringlichkeit.

## **Punkt 12 der Tagesordnung**

Verschiedenes

siehe Beschlussprotokoll.

. . . . .