

15. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Inhaltsprotokoll

Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr

59. Sitzung
19. Oktober 2005

Beginn: 15.05 Uhr
Ende: 18.10 Uhr
Vorsitz: Abg. Dr. Heide (CDU)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Abg. Nelken (Linkspartei.PDS) verweist auf Presseberichte über Konflikte zwischen dem Baustellenbetrieb an der Alexanderstraße und den dortigen Anwohnern. Treffe es zu, dass SenStadt die Ausnahmegenehmigung verlängert und auf Sonn- und Feiertage ausgeweitet habe? Inwieweit seien dabei die Belange der Anwohner und der anliegenden Sozialeinrichtungen beachtet worden? Habe SenStadt Erkenntnisse darüber, dass die genehmigten Lärmemissionen nachts extensiv überschritten würden?

Frau StS Krautzberger (SenStadt) führt aus, zu den beiden Anträgen auf Ausweitung der Bauarbeiten auf Wochenenden und Abendstunden hätten Anhörungen der Anwohner stattgefunden. In der Baugrube „Alexa“ dichte man mit dem HDI-Verfahren die Baugrube gegen eintretendes Wasser ab. Dieses Verfahren müsse aus technischen Gründen kontinuierlich durchgeführt werden, und dieser Notwendigkeit habe SenStadt mit der Erlaubnis für nächtliche Bauarbeiten Rechnung getragen.

Aufgrund der zunehmenden Beschwerden habe man am 21. 9. 05 Messungen durchgeführt; mit dem festgestellten Mittelungspegel von 60,5 Dezibel sei noch der Tolerierungsspielraum erreicht worden. Man habe zusätzliche Auflagen wie z. B. die Einhausung von Pumpen erlassen. Aufgrund des immer noch schwierigen Baugrunds werde ein Wochenendbetrieb erforderlich; derzeit liege ein Antrag vor, diese Arbeitszeit bis zur 47. Kalenderwoche zuzulassen.

Abg. Nelken (Linkspartei.PDS) fragt, ob die dortige Wohnungsbaugesellschaft tatsächlich den Mietern Mietnachlasse gewähre und auf einen Ausgleich dieser Belastung durch SenStadt vertraue.

Frau StS Krautzberger (SenStadt) erklärt, das sei ihr so nicht bekannt. Die Wohnungsbaugesellschaft habe ihres Wissens einer Mietminderung zugestimmt; die Mietminderungskosten müsste gegebenenfalls der Bau-träger übernehmen.

Abg. Niedergesäß (CDU) teilt mit, dass es am Ende der Autobahn A 113 – Adlershof – täglich zwischen 16.00 und 18.00 Uhr zu einem 3 bis 4 km langen Stau komme. Frau Sen Junge-Reyer habe den Ausfall einer Induktionsschleife als Grund hierfür angegeben. Müsse man weiterhin mit diesem Stau rechnen?

Frau StS Krautzberger (SenStadt) erklärt, in den ersten Tagen nach Eröffnung des neuen Autobahnteil-stücks sei eine Induktionsschleife gestört gewesen. Dieser Mangel sei inzwischen behoben. Man beobachte die Situation rund um die Auffahrt zur A 113 und versuche, über eine Feinsteuerung nachzubessern. Nach ihren Informationen habe sich die Situation dort entspannt. Doch werde sie dem Hinweis von Abg. Nieder-gesäß nachgehen.

Abg. Niedergesäß (CDU) stellt klar, dass es nicht um die Auffahrt, sondern um die Abfahrt von der A 113 gehe.

Frau Abg. Hämmerling (Grüne) nimmt Bezug auf die von den Taxiverbänden beantragte Erhöhung der Beförderungsentgelte. Seien höhere Taxipreise in Anbetracht der wirtschaftlichen Verhältnisse der Berliner Bevölkerung angemessen? Komme es damit nicht eher zu Verlusten für die Taxiunternehmen? Wäre es nicht sinnvoller, über eine Bundratsinitiative zu einer Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zu kommen, um dann z. B. Sammeltaxis zuzulassen?

Frau StS Krautzberger (SenStadt) erklärt, bisher habe erst ein Taxiverband einen solchen Antrag gestellt, während der andere Taxiverband bei einer Preiserhöhung eher Verluste befürchte. Am 1. November werde man mit beiden Taxiverbänden ein erstes Gespräch zu diesem Thema führen. – Eine Änderung des Perso-nenbeförderungsgesetzes werde kurzfristig den Problemen des Taxigewerbes in Berlin nicht helfen.

Frau Abg. Hämmerling (Grüne) fragt, wann man abschließend den Antrag zu den veränderten Kontroll-bedingungen für Taxiunternehmen beraten könne. Wann werde SenStadt seinen Anteil hierzu leisten?

Frau StS Krautzberger (SenStadt) erklärt, es obliege dem Ausschuss einen entsprechenden Tagesord-nungspunkt festzusetzen.

Vors. Dr. Heide erklärt die Aktuelle Viertelstunde für beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

Vorlage - zur Beschlussfassung -

[0470](#)

Entwurf des Bebauungsplans I-B4d vom 18. Juli 2003 für das Gelände zwischen Grunerstraße, Alexanderstraße, Voltairestraße und Stadtbahn sowie Abschnitte der Grunerstraße zwischen Stadtbahn und Alexanderstraße, der Voltairestraße zwischen Stadtbahn und Alexanderstraße und der Alexanderstraße im Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte
Drs 15/4212

Vors. Dr. Heide teilt mit, der UA Bebauungspläne habe in seiner heutigen Sitzung mehrheitlich mit SPD, Linkspartei.PDS, CDU und FDP gegen Grüne die Annahme der Vorlage – Drs 15/4212 – empfohlen.

Der **Ausschuss** beschließt ohne Aussprache, die Annahme der Vorlage – Drs 15/4212 – zu empfehlen.

Punkt 3 der Tagesordnung

Vorlage - zur Beschlussfassung -
Entwurf des Bebauungsplans 1-15a für das Gelände zwischen der
Voßstraße, der Wilhelmstraße, der Leipziger Straße, dem Leipziger
Platz und der Ebertstraße mit Ausnahme der Grundstücke Leipziger
Platz 13/Voßstraße 24 - 25, Leipziger Platz 12/Leipziger Straße 131 -
137/Voßstraße 26 - 30, Voßstraße 31 - 32 im Bezirk Mitte, Ortsteil
Mitte, vom 8. November 2004
Drs 15/4238

[0471](#)

Vors. Dr. Heide teilt mit, der UA Bebauungspläne habe in seiner heutigen Sitzung einstimmig mit SPD, Linkspartei.PDS, CDU und FDP bei Enthaltung Grüne die Annahme der Vorlage – Drs 15/4238 – empfohlen.

Der **Ausschuss** beschließt ohne Aussprache, die Annahme der Vorlage – Drs 15/4238 – zu empfehlen.

Punkt 4 der Tagesordnung

Besprechung gem. § 21 Abs. 3 GO Abghs
Öffentliche Straßenbeleuchtung in Berlin
(auf Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der Linkspartei.PDS)

[0474](#)

Frau Abg. Matuschek (Linkspartei.PDS) führt aus, dass der 1999 geschlossene Vertrag zum Betrieb der öffentlichen Straßenbeleuchtung jetzt auslaufe. Nach diesem Vertrag sei das Bezirksamt Mitte mit dem Controlling beauftragt worden. Wie sei der Zustand der öffentlichen Straßenbeleuchtung nun einzuschätzen? Wie habe sich die Gesamtzahl der Leuchten verändert?

Das Abghs habe ausdrücklich gewünscht, dass die Gasbeleuchtung in ihrer Gesamtheit möglichst erhalten bleibe und nur in Einzelfällen aus wirtschaftlichen Gründen ein Austausch möglich sein solle. Wie habe sich die Zahl der Gasleuchten und elektrischen Leuchten entwickelt? – Wie hätten sich Energieverbrauch und Störanfälligkeit verändert? Wo gebe es noch Quersilberdampfleuchten, von denen ökologische Gefahren ausgingen? Wie sei die Standsicherung insbesondere der 36 000 Betonmasten in der Vertragslaufzeit erfolgt?

Voraussetzung für einen neuen Vertrag sei sicherlich ein Beleuchtungskonzept, das das Bezirksamt Mitte erstellen müsse. Wie sei der aktuelle Stand in dieser Frage? – In der öffentlichen Diskussion sei von dem Vorhaben die Rede, die gesamte Gasbeleuchtung – mit Ausnahme von 5 000 Gasleuchten – flächendeckend auszutauschen. Sie erinnere allerdings an den politischen Willen des Abghs, die Gasbeleuchtung flächendeckend zu erhalten.

Frau Dubrau (BA Mitte; Baustadträtin) teilt mit, dass sie im Folgenden zu diesen Fragen eine Darstellung in Form einer Powerpoint-Präsentation geben werde. Die betreffenden Unterlagen stelle sie dem Ausschuss gern zur Verfügung.

Der Betreiberwechsel von AT.Lux zur Berliner Stadtlicht GmbH sei am 1. 12. 03 erfolgt. Am 1. 7. 05 habe man einen Übergangsvertrag abgeschlossen, um die weiteren Verfahren realisieren zu können. Für das BA Mitte ständen vier Teilprojekte unter dem Thema „Verträge nach VOF und VOL“ an: 1. Vertrag mit dem Beschaffungsberater nach VOF – 2. Vertrag über die öffentliche Beleuchtung in Berlin ab 2007 nach VOL – 3. Umstellung der öffentlichen Beleuchtung vom Energieträger Gas auf Elektroenergie – 4. Umstellung der öffentlichen Beleuchtung von der Tonfrequenzsteuerung auf die Funkfrequenzsteuerung.

Zu 1. – Vergabe von Leistungen der Beschaffungsberatung für die öffentliche Beleuchtung in Berlin: Dieses Verfahren sei extrem kompliziert; deshalb habe man sich mit den Senatsverwaltungen abgestimmt, es in der dargestellten Richtung durchzuführen. Hierbei handele es sich um ein Verhandlungsverfahren mit vorheriger Vergabebekanntmachung. Rechtsgrundlage dafür sei das Gesetz gegen die Wettbewerbsbeschränkung in

Verbindung mit der Vergabeverordnung und der Verdingungsordnung für freiberufliche Leistungen. Es gehe dabei um einen Auftragswert von mehr als 200 000 €.

Zur Ausgestaltung des Verfahrens: Man habe mit einer Bekanntmachung im Supplement des EU-Amtsblattes begonnen. Die Beschaffungsberatung solle verschiedene Beratungsleistungen umfassen. Danach erfolge der Teilnehmerwettbewerb mit der Prüfung der grundsätzlichen Eignung anhand von Teilnahmeanträgen. Dann folge die Auswahl und Aufforderung an eine begrenzte Anzahl von Bewerbern zu entsprechenden Verhandlungen mit Abgabe eines konkreten Angebots. Anschließend nehme man die Prüfung und Wertung der verschiedenen Angebote vor. Nach Verhandlungen mit einem oder mehreren Bewerbern werde man den Vertrag mit dem Bewerber abschließen, der die bestmöglichen Leistungen erwarten lasse.

Zur vorgesehenen Leistung für die Beschaffungsberatung: In der ersten Phase sei eine Analyse des Ist-Zustandes, die Darstellung möglicher Modelle, eine erste Markterkundung und die wirtschaftliche Bewertung vorgesehen. Vorschläge sollten bis zum 30. 3. 06 unterbreitet werden. – Die zweite Phase betreffe die Begleitung des Auftraggebers bei der Entscheidung über das Modell, voraussichtlich bis zum 31. 7. 06. – Die dritte Phase schließe sich mit der Vertragsgestaltung, der Erstellung von Vergabeunterlagen sowie der rechtlichen und betriebswirtschaftlichen Unterstützung bei der Vergabe an. Dieses solle bis spätestens 31. 12. 06 abgeschlossen sein, damit die Betriebsaufnahme des Hauptauftragnehmers zum 1. 1. 07 gewährleistet sei.

Zum bisherigen Verlauf des Verfahrens: Man habe im Sommer 2004 mit dem Verfahren begonnen. Das Vergabeverfahren sei mit einem Interessenbekundungsverfahren verbunden – nach § 7 LHO. Vier Nachprüfungsverfahren seien eingegangen. Die Vergabekammer des Landes Berlin habe die Aufhebung und einen Neubeginn empfohlen, um langwierige und kostenintensive Klageverfahren zu vermeiden. Diese Aufhebung sei vom Bezirksamt mit Datum vom 25. 5. 05. durchgeführt worden. Das neue Verfahren sei sofort vorbereitet worden – mit neuer Bekanntmachung am 21. 6. 05 wiederum im Supplement des EU-Amtsblattes. Nach Auswertung der Teilnahmeanträge und der Aufforderung zur Angebotsabgabe an insgesamt fünf Bewerbergemeinschaften habe die Angebotsfrist am 30. 9. 05 geendet. Nun befinde man sich in der Auswertung.

Ausblick: Nun seien die anhängigen Nachprüfungsverfahren abzuschließen. Ohne diesen Abschluss könne der Vertragsabschluss nicht erfolgen. Parallel dazu erfolge die Prüfung und Wertung der Angebote. Die Präsentationen und Vertragsverhandlungen fänden im Oktober 2005 statt. Der Vertragsabschluss mit der Bewerbergemeinschaft, die die bestmögliche Leistung biete, solle rechtzeitig vor Beginn der eigentlichen Leistung zum 1. 1. 06 erfolgen.

Zu 2. – Vertrag für die öffentliche Beleuchtung 2007: Ziele seien dabei ein Finanzierungsplan, ein Wirtschaftlichkeitskonzept, die Prüfung der Rechtsformen, ein Masterplan für die öffentliche Beleuchtung inklusive eines Konzepts bezüglich der Anstrahlung der öffentlichen Gebäude und die Erneuerung der elektrischen Straßenbeleuchtung.

Zu 3. – Umrüstung der öffentlichen Beleuchtung vom Energieträger Gas auf Elektroenergie: Die Gasbeleuchtung Berlins sei stark überaltert. Sie stelle durch die hohe Störanfälligkeit und die damit verbundene Unfallgefahr ein Sicherheitsrisiko für Menschen und Eigentum dar. Das Ausbrennen der Aufsätze und der unkontrollierte Gasaustritt seien hierfür wichtige Indizien. Aufgrund der Verkehrssicherungspflicht des Landes Berlin sei man gezwungen, hierbei Abhilfe zu schaffen. Die erforderliche Sanierung des Bestandes der Gasbeleuchtung würde nach ihren Berechnungen eine Summe von 52 Mio € erfordern, womit noch kein effektiverer Energieeinsatz erreicht sei. – Sie zeige nun das Photo einer ausgebrannten Aufsatzleuchte, wie man sie immer wieder finde.

Frau Abg. Matuschek (Linkspartei.PDS) fragt, wo das betreffende Photo aufgenommen worden sei.

Frau Dubrau (BA Mitte; Baustadträtin) erklärt, für das vorliegende Photo könne sie das im Moment nicht angeben. Sie reiche aber gern eine Liste mit Photos ausgebrannter Aufsatzleuchten und der jeweiligen Fundstellen nach. Sie habe Dutzende solcher Photos. – Es komme auch vor, dass ausgebrannte Leuchten auf die Straße fielen, was eine Gefährdung darstelle.

Ausgehend von dem Arbeitspreis im ersten Halbjahr 2005 und einem Verbrauch von 215 Mio kWh beliefen sich die Kosten für die 44 000 gasbetriebenen Leuchten in Berlin auf ca. 6,857 Mio €. Nach einer Umstellung auf den Energieträger Elektro werde der Verbrauch auf ca. 10,7 Mio kWh – also 5 % des Verbrauchs bei gasbetriebenen Leuchten – sinken. Ausgehend von dem derzeitigen Arbeitspreis errechneten sich demnach Kosten von 1,1 Mio € für den Betrieb dieser 44 000 Lampen. Die mögliche Einsparsumme betrage also 5,758 Mio € jährlich.

Durch die extrem hohe Störanfälligkeit und den um ein Vielfaches höher liegenden Wartungsaufwand im Vergleich zur elektrisch betriebenen Straßenbeleuchtung ergebe sich ein weiteres Einsparpotential von 1,769 Mio € pro Jahr. Insofern betrage die Einsparsumme insgesamt jährlich 7,5 Mio €. – Hierzu verweise sie auch auf die entsprechende Graphik.

Die geschätzten Baukosten für die Umrüstung der Straßenbeleuchtung auf Elektroenergie beliefen sich inklusive Planung, Projektmanagement und Nebenkosten auf 83 Mio €. Die Sanierung der bestehenden Anlagen unter Beibehaltung der Gasleuchten beliefen sich – wie ausgeführt – bereits auf 52 Mio €. In dieser Berechnung seien die Kapitalkosten nicht enthalten; diese müsse man hinzurechnen. – In der Bewertung seien auch die ökologischen Effekte zu berücksichtigen wie der Wegfall von thoriumhaltigen Gasglühkörpern und die Vermeidung von 42 700 t Kohlendioxid und 700 000 Kubikmeter Methangas pro Jahr. – Man gehe davon aus, dass künftig Natrium-Hochdrucklampen eingesetzt würden, die wegen ihrer Strahlung im gelben und roten Spektrum im Blick auf den Artenschutz – insbesondere der Insekten – positiv zu bewerten seien.

Das Abghs habe am 4. 12. 1992 beschlossen, dass dann, wenn Wirtschaftlichkeitsberechnungen eindeutig gegen eine Gasbeleuchtung sprächen, die Umstellung auf Elektroleuchten unter Berücksichtigung stadtbildpflegerischer Gesichtspunkte vorzunehmen sei. Die Wirtschaftlichkeitsberechnung habe eindeutig ergeben, dass eine Komplettsanierung unter Beibehaltung der Gasleuchten keinen Sinn mache. Deshalb habe man den Auftrag zur Entwicklung einer neuen Leuchte für den elektrischen Energieträger erteilt, die im Outfit und in der Farbe weitestgehend der Gasbeleuchtung entspreche.

Das vorgelegte Bildmaterial illustriere, dass der Unterschied minimal bleibe. Für denkmalgeschützte Bereiche würden sogar die Glühstrümpfe 1:1 nachgebildet. An anderen Stellen könne man eine etwas preiswertere Lampe einsetzen, die zwar das gleiche Outfit, aber einen etwas anderen Glühkörper im inneren Bereich habe. Diese sei hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht, d. h. der Ausleuchtung der Straße, noch viel besser. – Bei der Reihenleuchte wüssten viele sicherlich nicht, dass sie mit Gas betrieben sei. Hierbei sei die Umrüstung wohl unstrittig, da einerseits ein hohes Störpotential und andererseits eine geringe Lichtausbeute – unten auf der Straße – gegeben sei.

Zu 4. – Umstellung der öffentlichen Beleuchtung von der Tonfrequenz- auf die Funkfrequenzsteuerung: Dabei gehe es um die technische Möglichkeit, die Lampen an- bzw. auszustellen. Das geschehe derzeit über einen Schaltvertrag mit der Bewag. Die dafür nötigen 64 000 Tonfrequenzrundsteuerungsanlagen würden 2008 von der Bewag stillgelegt; die Bewag habe diesen Vertrag mit Datum vom 1. 7. 05 gekündigt. Die Bewag führe seitdem diese Leistung für ein erhöhtes Entgelt vorläufig fort – statt 700 000 € nun 1,47 Mio €. Diese Steuerungsanlagen müsse man ersetzen; die Kosten dafür lägen bei ca. 10,2 Mio €. Mit der Umrüstung der Tonfrequenzanlagen auf Funkfrequenz entfalle allerdings die Vorhaltung von 52 000 Umspannwerk-Speisegebieten durch die Bewag. Das führe bei den Betriebskosten zu einer Einsparung von 1,129 Mio €.

Auch hierbei solle – wie bei der Gasbeleuchtung – ein PPP-Modell zur Anwendung kommen, wie es von den Energiepartnerschaften an anderen Stellen in Berlin bekannt sei, und ein europaweit ausgeschriebenes Verfahren durchgeführt werden. Die Kosten der gesamten Baumaßnahme solle über die Einsparung der Energiekosten refinanziert werden. Auch hierbei seien die Kapitalkosten hinzuzurechnen. Nach Zustimmung von SenFin werde man diese Verfahren sehr zügig durchführen.

Man rechne damit, dass die Bauarbeiten für die Umstellung von Gas- auf Elektroleuchten ca. zweieinhalb Jahre dauerten. Für die Umstellung auf die Funkfrequenzsteuerung benötige man ca. ein Jahr.

Herr Kraft (Deutsche Vereinigung des Gas- und Wasserfaches e. V. – DVGW –; unabhängiger Gaslichtexperte) weist darauf hin, dass er in der Zeit von 1990 bis 2000 bei der GASAG als Abteilungsleiter für die öffentliche Gasstraßenbeleuchtung zuständig gewesen sei. Auch er habe eine Powerpoint-Präsentation vorbereitet und verweise zudem auf seine bereits verteilten schriftlichen Unterlagen.

Die von Frau Dubrau vorgetragene Zahlen müsse man als „abenteuerlich“ bezeichnen. Auch die gezeichnete „Horrorvision“ in Bezug auf die Gasstraßenbeleuchtung könne man so nicht stehen lassen. Der entscheidende Einwand laute, dass kein Bedarf für die Elektrifizierung bestehe, weil die Gasbeleuchtung langfristig kostenneutral zu betreiben sei.

Während bei der Gasbeleuchtung überhaupt kein Investitionsbedarf bestehe, ergebe sich hingegen für die Elektrobeleuchtung ein akuter Handlungsbedarf, weil die 36 000 Betonmasten „vor sich hinbröselten“, die abgesägten Leuchten auf der Karl-Marx-Allee zu ersetzen seien, noch 2 000 Holzlichtmasten existierten und die Tonfrequenzschaltung erneuert werden müsse. Auch die normale Nutzungsdauer einer Vielzahl von Stahllichtmasten im Bereich der Elektrobeleuchtung sei überschritten. Bei der Elektrobeleuchtung bestehe deshalb ein dringender Investitionsbedarf von mindestens 55,7 Mio €.

Ein „Masterplan Licht“ sei sinnvoll. Dieser müsse die Grundlage für die Modernisierung der Elektrobeleuchtung, für die Elektrifizierung der gasbelegten Hauptstraßen, für den Bestandsschutz der Gasbeleuchtung in den Nebenstraßen und für das gesamte künftige Beleuchtungsmanagement sein. Vor der Verabschiedung eines Masterplans und der Vergabe des Managements sollten keine separaten Elektrifizierungsmaßnahmen stattfinden.

Aus der Abrechnung für 2004 ergebe sich, dass bei der Gasbeleuchtung 209 € und bei der elektrischen Beleuchtung 87 € pro Lichtpunkt erforderlich seien. Die Zahlengrundlage von Frau Dubrau enthalte einen eklatanten Fehler, denn das BA Mitte habe versäumt, die Erdgassteuerbefreiung für die Gasbeleuchtung – 0,55 Cent pro kWh – zu beantragen. Damit sei z. B. der rückerstattbare Betrag für 2004 in Höhe von 1,17 Mio € nicht zurückgefordert worden. Er bitte Frau Dubrau, dieses Geld beim Hauptzollamt Berlin zu beantragen und einzutreiben. Die Beträge für die früheren Jahre seien bereits verloren.

Das von Frau Dubrau errechnete Einsparpotential in Höhe von 5,75 Mio € und mehr bewerte er kritisch. Nach seiner Rechnung betrage es lediglich 3,75 Mio €. Der Bestandsschutz für die Gasstraßenbeleuchtung würde bei einer Ersetzung durch Elektroleuchten verloren gehen. Der Lichtmastabstand für Gasleuchten sei deutlich höher als der für Elektroleuchten. Nach den Normen, die abhängig vom Verkehrsaufkommen, von der Art der Straße oder vom Straßenbelag die Beleuchtung genau regeln, seien anstelle einer Gasleuchte durchschnittlich 1,3 Elektroleuchten erforderlich. Somit käme zu dem Ersatz von 39 115 Gasleuchten der Neubau weiterer 11 735 Elektroleuchten hinzu, so dass der Investitionsaufwand 95 Mio € betrage. Wie in seinen Unterlagen im Detail nachzulesen sei, könne man diese Investitionssumme nicht in Form einer Energiepartnerschaft refinanzieren.

In der von Frau Dubrau angegebenen Bauzeit von zweieinhalb Jahre seien die Gasleuchten aus technischen Gründen nicht zu ersetzen; in ihren bisherigen Vorträgen habe sie sogar lediglich eine Bauzeit von 2 Jahren unterstellt. Pro Leuchte benötige man allerdings drei Baugruben, die auch angemessen gesichert werden müssten. Insgesamt ergebe sich eine Zahl von ca. 140 000 Baugruben, und bei einer Bauzeit von 2 Jahren müsste man pro Arbeitstag ca. 100 Lichtmasten auf einer Strecke von 3 000 m elektrifizieren. Nach der gegenwärtigen Rechtsprechung werde unter dem Aspekt der Zumutbarkeit für den Bürger auch eine Ersatzbeleuchtung erforderlich sein. Da die 39 000 Gasleuchten, die für eine Elektrifizierung vorgesehen seien, in 2 500 Straßen ständen und gemäß DIN EN 13201 für jede Straße ein Beleuchtungsprojekt erforderlich sei, müssten also 2 500 Beleuchtungsprojekte erstellt werden. Zudem müssten mindestens 120 km stillgelegter Gas-Lichtmast-Anschlussleitungen ausgebaut werden.

Völlig absurd sei die Behauptung, dass die Gasbeleuchtung überaltert und marode sei. Im Unterschied zur Elektrobeleuchtung entstehe kein Rost, weil sich das Erdgas direkt in den Masten befinde. Ein Gaslichtmast aus Stahl halte mindestens 100 Jahre; damit habe es weder in Berlin noch in Deutschland oder Europa je ein Problem gegeben. Bei der Elektrobeleuchtung – bedingt durch die Mastklappe und die Art und Weise des

Bauens – rosteten hingegen die Maste von innen nach außen. Das könne man nicht kontrollieren; die normative Nutzungsdauer bei Elektrolichtmasten liege bei ca. 40 Jahren. – Auch die Störquote bei der Gasbeleuchtung sei keineswegs dramatisch. Wie die Zahlen zeigten, betreue die Stadtlicht GmbH vielmehr eine perfekte Anlage, wo noch nicht einmal ansatzweise ein Grund für eine Erneuerung gegeben sei. – Wie den Unterlagen im Detail zu entnehmen sei, beständen keine Beschaffungsprobleme für die Glühkörper.

Die angeblichen Gefährdungen durch radioaktive Belastungen seien nicht gegeben. Die durchschnittliche Strahlungsaktivität eines Glühstrumpfes liege bei maximal 750 Bq, und dies sei nichts Besonderes; für ein Kilo Kaffee betrage dieser Wert z. B. 1 000 Bq. – Auch der von Frau Dubrau hergestellte Zusammenhang mit der Klimakatastrophe gehe an der Sache vorbei. So betrage der Anteil der Gasbeleuchtung am gesamten Berliner CO₂-Ausstoß lediglich 0,17 %. Die mehrfach geäußerte Behauptung von Frau Dubrau, die CO₂-Emission der Berliner Gasbeleuchtung entspreche dem CO₂-Ausstoß einer Stadt mit 200 000 bis 300 000 Einwohnern sei absurd. Wie eine einfache Rechnung ergebe, sei höchstens der Vergleich mit einer Gemeinde von 4 000 Einwohnern erlaubt.

Neben den vorgetragenen Aspekten sollte nicht vergessen werden, dass die Berliner Gasbeleuchtung als flächenhaftes Ensemble ein weltweit einmaliges Kulturgut darstelle. Der Abghs-Beschluss vom 4. 12. 1992 schütze im Übrigen die Gasbeleuchtung insgesamt; Frau Dubrau habe diesen Beschluss nicht richtig interpretiert. – Bisher sei es regelmäßig zu vehementen Protesten der Berliner Bürger gegen eine Umrüstung der Gaslaternen gekommen. Ohnehin könnte Berlin wie London mit der Gasbeleuchtung auch touristisch werben. – Sicherlich sei es richtig, einen Teil der Gasbeleuchtung zu elektrifizieren; aber zuvor müsse man prüfen, wo dies auch wirtschaftlich sinnvoll sei.

Frau Abg. Matuschek (Linkspartei.PDS) kritisiert, dass Frau Dubrau ihre Frage zum Zustand des Systems der öffentlichen Straßenbeleuchtung nicht beantwortet, sondern vor allem „Elektroprobleme“ erörtert habe. In den vergangenen Jahren seien die Ansätze für Betrieb und Instandsetzung nicht ausgeschöpft worden. Daraus müsse man folgern, dass der Bestandserhalt vernachlässigt worden sei, obwohl er Inhalt des Managementvertrags sei. Auch die vor kurzem in einer Vorlage beantragte Nachzahlung sei mit Energiekosten – aber nicht mit Gaskosten – begründet worden.

Habe es Unfälle bzw. Unfälle mit Personenschäden durch Gasleuchten gegeben? Wenn ja, wann und wo? – Nach dem, was ihr durch Beschwerden der Bürger bekannt sei, lägen die Probleme nach wie vor hauptsächlich bei der Elektrobeleuchtung. – Offenbar gehe es nicht nur um einen Vertrag, sondern um die Vorbereitung von vier Verträgen. Die Ausgabe von 83 Mio bzw. 95 Mio € für das Ersetzen eines funktionierenden Beleuchtungssystems durch ein anderes sei insbesondere in einem Land mit Haushaltsnotlage ein abstruses Vorhaben. – Frau Dubrau habe im Übrigen den Beschluss des Abghs aus dem Jahr 1992 falsch interpretiert. Bei Ersatzmaßnahmen für die Gasbeleuchtung gehe es grundsätzlich nur um Einzelfälle. Am 8. 3. 00 sei noch einmal ausdrücklich festgestellt worden, dass ein planmäßiger Austausch der Gas- gegen eine Elektrobeleuchtung nicht vorgesehen sei. Es fehle der politische Wille für einen solchen Schritt, und sie könne nur dazu raten, „die Finger davon zu lassen“.

Abg. Kaczmarek (CDU) erklärt, der vom Bezirksamt Mitte vorgetragene Kostenvergleich sei nicht seriös, weil man die 60 Jahre alte Anlage für die Gasbeleuchtung mit einer rundum sanierten Elektroanlage vergleichen habe. Vernünftigerweise müsse man eine rundum sanierte Elektroanlage mit einer rundum sanierten Gasanlage vergleichen, sofern überhaupt ein derart hoher Sanierungsbedarf bestehe. Wenn allerdings – wie von Herrn Kraft dargestellt – ein solcher Sanierungsbedarf nicht bestehe, stimmten die Zahlen ohnehin nicht. Gebe es einen solchen Vergleich zwischen sanierten Elektro- und Gasanlagen? – Die LHO schreibe solche Investitionsrechnungen und Kosten-Nutzen-Rechnungen vor.

Frau Abg. Oesterheld (Grüne) fragt, welche Lehren man aus den großen Problemen bei der ersten Vertragsvergabe gezogen habe. Inwieweit sei die Möglichkeit eingeplant, die Aufgabe an mehrere Anbieter zu vergeben und hierfür das Berliner Stadtgebiet in mehrere Teilbereiche aufzuteilen? – Die Gasbeleuchtung sei gerade in Teilen erneuert worden; es mache wohl keinen Sinn, diese jetzt durch eine elektrische Beleuchtung zu ersetzen. In welchem Umfang sei die Gasbeleuchtung tatsächlich marode und grundsätzlich erneuerungsbedürftig? Wie groß sei der Erneuerungsbedarf bei der elektrischen Straßenbeleuchtung? – Welche anderen

Städte hätten noch eine Gasbeleuchtung? Welche Erfahrungen mache man dort? Wie gehe man dort mit diesem Bestand um? In welchen Bereichen werde sie dort gegebenenfalls ersetzt? – Sie bitte um einen genaueren Zeitplan hinsichtlich der nächsten Schritte.

Abg. Radebold (SPD) stellt fest, die beiden Vorträge hätten sich in wesentlichen Punkten so stark widersprochen, dass in der heutigen Sitzung keine abschließende Beurteilung möglich sei. Insofern wäre es auch bedenklich, wenn man das BA Mitte so „weitemarschieren“ ließe, ohne die vorgetragenen Einwendungen abzuwägen. Dem im Blick auf die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit erforderlichen Erneuerungsbedarf werde man Rechnung tragen; auch die kulturellen Aspekte seien zu berücksichtigen.

Vors. Dr. Heide betont, dass man diese Aufgabe dem BA Mitte übertragen habe. Lediglich der Hauptausschuss könne „die Bremse anziehen“, da er gegebenenfalls die Mittel zur Verfügung stellen müsse. Die Bewertung der Wirtschaftlichkeit sei wohl nicht Aufgabe des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr.

Abg. Hillenberg (SPD) bezweifelt, dass das BA Mitte mit seinen Kapazitäten überhaupt in der Lage sei, die private Firma, die für die Beleuchtung zuständig sei, wirksam zu kontrollieren. Sei die Abschichtung dieser Aufgabe an den Bezirk auch als Beitrag zur Konsolidierung des Bezirkshaushalts genutzt worden?

Abg. Nelken (Linkspartei.PDS) geht davon aus, dass das Management für die Durchführung der Beleuchtung und die Wartung der Beleuchtungsanlagen an die Bezirke abgeschichtet worden sei. Die Erstellung eines Gesamtkonzepts für die städtische Beleuchtung einschließlich der Beleuchtung der öffentlichen Gebäude zähle aber nicht dazu. Sehe das BA Mitte das auch als seine Aufgabe an? – Das Gesamtkonzept solle Grundlage für die weitere Arbeit sein. Wie könne man in einer solchen Situation einen angemessenen Vertrag abschließen? – Die einzelnen Schritte und der Terminplan seien nicht deutlich geworden.

Abg. Niedergesäß (CDU) verweist auf das komplizierte Findungsverfahren. Nach welchen Kriterien werde hierbei die Bewertung vorgenommen? – Hinsichtlich der Frage: „Gas- oder Elektrobeleuchtung“ fühle er sich überfordert. Sicherlich habe man mit einem einheitlichen System – d. h. nur Elektrobeleuchtung – wohl auf Dauer weniger Probleme, andererseits sei die Gasbeleuchtung auch ganz ansprechend. Die vorgetragenen Zahlen könne er angesichts der großen Widersprüche in der Darstellung so noch nicht bewerten.

Abg. von Lüdeke (FDP) stimmt Abg. Nelken zu, dass eine Entscheidung über die Gas- oder Elektrobeleuchtung letztlich vom Abghs im Zusammenhang mit einem Konzept für die städtische Beleuchtung zu treffen sei. Grundsätzlich sei wohl der Elektrobeleuchtung der Vorzug zu geben, während die Gasbeleuchtung eher nostalgischen Bedürfnissen entgegen komme. Mit der Ausschreibung müsse man zu einer einheitlichen, ressourcenschonenden und den neuen technischen Gegebenheiten angepassten Beleuchtung für Berlin kommen. – Zur Lichtausbeute und zum Abstand der Lichtmasten bitte er um eine nähere Erläuterung. – Das BA Mitte könne wohl kaum eine so umfassende Aufgabe bewältigen. Ein gesamtstädtisches Konzept müsse dem Abghs vorgelegt werden.

Frau Abg. Matuschek (Linkspartei.PDS) betont, das vorhandene und funktionierende System der Gasbeleuchtung werde man ebenso wenig zugunsten einer Elektrobeleuchtung umrüsten wie eine funktionierende Stahlbrücke zugunsten einer Spannbetonbrücke. – Wer arbeite an dem gesamtstädtischen Beleuchtungskonzept? – Wer habe in den letzten Jahren die Beleuchtungskonzepte für einzelne prominente Orte in Berlin erarbeitet? Welche Kosten seien dafür angefallen? Wie viele spezielle Beleuchtungskonzepte seien bereits erstellt worden oder noch in Arbeit? – In städtebaulichen Verträgen verweise man Investoren an das Unternehmen AT.Lux bzw. Stadtlicht GmbH und an das BA Mitte, wenn es um die Straßenbeleuchtung gehe. Wie sei hierbei die Koordinierung mit einem gesamtstädtischen Beleuchtungskonzept gesichert?

Frau StS Krautzberger (SenStadt) erklärt, nach dem AZG sei die Aufgabe „Öffentliche Beleuchtung“ insgesamt auf den Bezirk abgeschichtet. Das betreffe auch das Beleuchtungskonzept. – Sie bitte Frau Dubrau um eine Erläuterung, wie dies konkret realisiert werde.

Frau Dubrau (BA Mitte) betont, dass man sich um eine öffentliche Beleuchtung bemühe, die letztlich am sparsamsten für das Land Berlin sei. Dennoch versuche man auch, die Anforderungen der Stadtbildpflege und des Denkmalschutzes zu erfüllen.

Auch bei den elektrischen Leuchten bestehe ein großer Sanierungsbedarf. Die größten Schäden zeigten sich allerdings eindeutig bei der Gasbeleuchtung; hier bestehe auch das größte Einsparpotential. – In der Antwort auf die Kleine Anfrage 15/12788 habe man viele der Detailfragen von Frau Abg. Matuschek bereits beantwortet.

Zu der Frage, warum nicht sofort ein Schwerpunkt bei der Elektrobeleuchtung gelegt werde: Man erwarte für die nächsten Jahre einen technischen Fortschritt im Bereich der Elektroleuchten. Deshalb werde man ab 2007 die Möglichkeit einer Umstellung prüfen. – Für den Bereich der Gasleuchten sei ein solches Abwarten wegen der stark anwachsenden Kosten nicht möglich.

Der Masterplan für die öffentliche Beleuchtung sei letztlich eine Aufgabe des Bezirks. Dafür erhalte der neue Betreiber ab dem Jahr 2007 laut Vertrag einen Auftrag. Dieser Auftrag sei jedoch nicht Inhalt des Vertrags mit dem jetzigen Betreiber. Insofern bestehe auch keine Möglichkeit, ihm im nachhinein diese Aufgabe ohne zusätzliche Kosten zu übertragen. – Der für 2007 vorgesehene Auftrag werde mit SenStadt besprochen und auch dem Abghs dargestellt, damit das Abghs informiert sei und auch zusätzliche Vorschläge unterbreiten könne.

Die Befreiung von der Erdgassteuer sei nicht Aufgabe des Bezirks. Für die Rückforderung sei die Energieleitstelle zuständig, die die betreffende Forderung auch beantragt habe. – Bei der Umstellung von Gas- auf Elektrobeleuchtung gehe der Bestandsschutz nicht verloren.

Die notwendigen Baumaßnahmen könnten in zweieinhalb Jahren abgeschlossen werden. Dabei werde man selbstverständlich mehrere, parallel arbeitende Firmen heranziehen. Man gehe davon aus, dass normalerweise ein bis zwei Baugruben für eine Leuchte erforderlich seien und die Umstellung einer Leuchte jeweils nur einen Arbeitstag erfordere, so dass am Ende des Tages das neue Licht zur Verfügung stehe und keine weiteren Sicherungsmaßnahmen erforderlich seien. – Die dargestellten Kosten bezögen sich insbesondere auf die Aufbauten, die an vielen Stellen wegen ihres extrem schlechten Zustands erneuerungsbedürftig seien. Bisher sei im Bereich der Gasbeleuchtung noch keine grundsätzliche Erneuerung erfolgt; es hätten lediglich Reparaturarbeiten stattgefunden.

Zu den Störungen: Bei den 44 000 Gasleuchten seien pro Jahr 60 000 Störungen zu verzeichnen, während es bei den 187 000 Elektroleuchten lediglich 12 000 Störungen gegeben habe. – Sicherlich würde die Zahl der Störungen bei einer Sanierung der Gasleuchten sinken, aber nicht in einem großen Umfang, weil die Technik der Gasbeleuchtung in den letzten Jahrzehnten nicht vorangeschritten sei. – Bei den Gasleuchten seien keine Personenschäden, aber diverse Sachschäden zu verzeichnen. Eine entsprechende Statistik habe sie bereits zugesagt.

Die Einfuhrgenehmigung für Gasglühkörper aus Indien sei zeitlich befristet. Sie halte es für problematisch, dies dauerhaft vorzusehen. – Zur Schädlichkeit der Gasglühkörper: Dabei habe man es nicht mit einer natürlichen, sondern einer künstlichen Radioaktivität zu tun. Den CO₂-Ausstoß sollte man reduzieren, wo immer es möglich sei. – Dem kulturellen Aspekt messe man große Bedeutung bei. Bei der Umstellung werde möglichst viel von den alten Lampen verwendet; insbesondere blieben die gusseisernen Masten stehen.

Der bisherige Vertrag zwischen dem Land Berlin und der Firma AT.Lux bzw. Stadtlicht GmbH biete dem Unternehmen die Möglichkeit, eingesparte Gelder auch aus der Instandsetzung hälftig als Gewinn abzurechnen. Damit seien Konflikte hinsichtlich der Instandhaltung vorprogrammiert.

Der Bezirk nutze selbstverständlich nicht die Mittel für diese Aufgabe, um den Bezirkshaushalt aufzubessern. Das habe man bereits im Hauptausschuss dargestellt. Vielmehr müsse man immer wieder zusätzliche Mittel beantragen. Beispielsweise habe sich in diesem Jahr für die 187 000 Elektroleuchten aufgrund der

erhöhten Strompreise ein zusätzlicher Bedarf von 2,03 Mio € und für die 44 000 Gasleuchten eine Mehrausgabe von 1,8 Mio € ergeben. Darin sei die jetzige Erhöhung um 10 % noch nicht enthalten.

Bei SenStadt seien 15 Mitarbeiter für die betreffende Aufgabe zuständig gewesen, während nun der Bezirk nach der Abschichtung 5 Mitarbeiter dafür zu Verfügung habe. Diese 5 Mitarbeiter seien dafür verantwortlich, alles zu kontrollieren, was mit dem Thema Beleuchtung in Berlin zu tun habe. Es gehöre jedoch nicht zu ihren Aufgaben, vor Ort zu kontrollieren, ob einzelnen Reparaturarbeiten durchgeführt worden seien. Dies habe auch zuvor bei der Senatsverwaltung nicht zu deren Aufgaben gehört. Mit einer Mitarbeiterzahl dieser Größenordnung wäre eine solche Kontrolle ohnehin nicht möglich. – Mit der neuen Firma seien deutlich bessere Serviceleistungen zu verzeichnen. – Das Störungsmanagement habe man seit 2003 überarbeitet; die gemeldeten Störungen würden nun deutlich schneller bearbeitet.

Zu den Beschwerden: Die Zahl der Beschwerden sei gegenüber dem Stand von 2002 oder 2003 zurückgegangen. Es gebe sechs mal mehr Beschwerden zur Gasbeleuchtung als zur Elektrobeleuchtung. – Von den Bürgern habe man zu den im Sommer vorgestellten Plänen ziemlich viel Zustimmung und keine Beschwerden bekommen.

Die Beleuchtung einzelner Gebäude sei nicht Aufgabe des Bezirks und auch nicht Bestandteil des Vertrags. Man sei lediglich für die Straßenbeleuchtung und damit die Verkehrssicherungspflicht zuständig. Die Beleuchtungen für das Rote Rathaus und das Brandenburger Tor – mit Hilfe unterschiedlicher Sponsoren – seien Good-Will-Aktionen, die man geleitet, durchgeführt und intensiv mit den Nutzern der Gebäude abgestimmt habe. Aufgrund des positiven Ergebnisses werde man weiter in dieser Richtung arbeiten.

Herr Kraft (Deutsche Vereinigung des Gas- und Wasserfaches e. V. – DVGW –; unabhängiger Gaslichtexperte) erklärt, angesichts der fortgeschrittenen Zeit verzichte er, auf die vorgetragene Argument einzugehen. Er verweise auf die Ausführungen und Daten in den von ihm zur Verfügung gestellten Unterlagen. Das BA Mitte habe leider Zahlen genannt, die völlig „daneben“ seien. Er sei früher 11 Jahre lang als Abteilungsleiter für die Gasbeleuchtung zuständig gewesen und wundere sich, was seitdem in der kurzen Zeit passiert sein solle. In seiner gesamten Zeit dort habe es z. B. nur einen Sachschaden – Schadensbetrag 2 600 DM – gegeben. Der Zustand der Anlage, der Maste und Leuchten sei im Vergleich zur Elektrobeleuchtung sehr gut; es gebe dort keinen Sanierungsbedarf. Allerdings seien für die laufende Wartung und Unterhaltung die angemessenen Mittel zu verwenden.

Zur Situation in anderen Städten: Wo die Gasbeleuchtung noch eine Bedeutung habe, werde sie beibehalten, geschützt und als Kulturgut gepflegt. Als besondere Beispiele seien Düsseldorf, Baden-Baden, Dresden und Frankfurt-Sachsenhausen zu nennen.

Herr Büttner (BA Mitte) erklärt, dass die Anlagen der Gasbeleuchtung mittlerweile verbraucht seien. Die Wartungs- und Instandhaltungskosten für die Gasbeleuchtung – mit 44 000 Leuchten – und für die Elektrobeleuchtung – mit 187 000 Leuchten – seien dennoch etwa gleich hoch. – Zur Lumen-Watt-Zahl bzw. zur Lichtstärke, die tatsächlich am Boden ankomme: Bei der Gasbeleuchtung betrage dieser Wert 1,8 Lumen/Watt und bei der Elektrobeleuchtung 100 Lumen/Watt.

Auch bei der Elektrobeleuchtung gebe es einen Erneuerungsbedarf. Doch gehe es an dieser Stelle um eine Prioritätensetzung: Wo erziele man eine größere Einsparsumme? Wie komme man ohne eine zusätzliche Belastung des Haushalts weiter? – Hierzu biete man die vorgestellte Lösung an.

Herr Dr. Stockmann (Rechtsbeistand für das BA Mitte) hebt hervor, dass man den Mastabstand bei einer Umstellung von Gas- auf Elektrobeleuchtung beibehalten könne. Das Berliner Straßengesetz benutze in diesem Zusammenhang die Formulierung „im Rahmen der Leistungsfähigkeit“. Insofern fehle dem Zahlenwerk von Herrn Kraft die Grundlage.

Zur Frage von Abg. Niedergesäß: Die Kriterien für den späteren Vertrag, der auf den jetzigen Management-Vertrag folge, ständen heute noch nicht fest, weil das betreffende Modell noch nicht feststehe. Es solle nicht der jetzige Vertrag mit der Stadtlicht GmbH in gleicher Form noch einmal abgeschlossen werden, sondern

eine Phase des Nachdenkens zwischengeschaltet sein – Stichwort: Suche nach dem besten Modell. In dieser Phase würden auch die Kriterien festgelegt.

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

Punkt 5 der Tagesordnung

- a) Besprechung gem. § 21 Abs. 3 GO Abghs [0475](#)
Ausbauplanungen am Flughafen Tegel
(auf Antrag der Fraktion der SPD)

in der Beratung verbunden mit

- b) Antrag der Fraktion der CDU [0367](#)
Kerosintransporte auf die Schiene
Drs 15/3332

Vors. Dr. Heide verweist auf den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen zum CDU-Antrag – Drs 15/3332 –.

Abg. Gaebler (SPD) erklärt, in der heutigen Sitzung solle die Flughafengesellschaft Berlin – FBS – die Abgeordneten direkt über die weiteren Planungen informieren. Es sei wenig hilfreich, wenn zunächst Journalisten über diese Planungen informiert würden und die Abgeordneten dann ohne dieses Wissen auf Zeitungsberichte oder Journalistenfragen reagieren müssten.

Wenn gestiegene Sicherheitsanforderungen zu Engpässen bei der Abfertigung führten, wären Umbauten im Flughafen Tegel auch für die „Restlaufzeit“ vertretbar. Warum sei aber vorgesehen, bei einem solchen Umbau gleichzeitig die Abfertigungskapazität des Flughafens insgesamt zu erhöhen? – Nach den bisherigen Darstellungen liege die jetzige Verkehrsanbindung bereits an der Kapazitätsgrenze. Wie gehe man damit um? – Welche Auswirkungen habe ein solcher Ausbau für das laufende Klageverfahren vor dem Gericht in Leipzig?

Nach der politischen Zielsetzung sollte die Belastung durch die innerstädtischen Flughäfen möglichst schnell reduziert bzw. begrenzt werden. Die vorgesehenen Ausbauten brächten hingegen eine erhebliche Zunahme der Belastungen insbesondere für die Anwohner in Pankow, Reinickendorf und Spandau. Die FBS solle noch einmal darüber nachdenken, ob das in den Medien dargestellte Konzept insgesamt sinnvoll sei.

Herr Kleinert (Flughafen Berlin Schönefeld GmbH) führt aus, dass der nach wie vor großen Nachfrage für den Flughafen Tegel schrumpfende Kapazitäten gegenüberständen, und zwar aufgrund der in den letzten Monaten gestiegenen Sicherheitsanforderungen an die Flughäfen. Im Wesentlichen gehe es dabei um die EU-Verordnungen 1138 und 2320. In den letzten neun Monaten habe man ca. 10 % an nomineller Kapazität verloren, die man gegenwärtig dadurch kompensiere, dass man einen Servicestandard zugrundelege, der in den Spitzenzeiten nicht mehr adäquat bzw. den Fluggästen auf Dauer nicht zumutbar sei.

Im Blick auf das große Ziel BBI müsse man die Berliner Flughäfen so weit ertüchtigen, dass man bis 2011 die bestehenden Aufgaben erfüllen könne. Dazu gehöre, dass der Flughafen Tegel das jetzige Niveau verlässlich halten könne. Hierzu als Beispiel: Der Durchlass einer Fluggastkontrollschleuse in Tegel habe vor neun Monaten ca. 180 Passagiere pro Stunde betragen. Aufgrund der EU-weiten Sicherheitsanforderungen liege der Durchlass jetzt nur noch bei 100 bis 120 Passagieren. – Eine solche Reduktion könne man in Tegel nicht beliebig kompensieren. Deshalb sei die einzig vernünftige Alternative, ein kleines Leichtbau-Terminal aufzustellen, um diese Kapazitäten aufzufangen und einen Puffer für sicherlich weiterhin steigende Sicherheitsauflagen zu schaffen.

Frau Abg. Matuschek (Linkspartei.PDS) fragt, welche Auswirkungen der Bau dieses Leichtbau-Terminals auf die Flughafenentgelte habe. Wie sei der aktuelle Sachstand des Klageverfahrens gegen den Schließungsbescheid? Seien die Kläger besondere Nutznießer einer Kapazitätsverbesserung in Tegel?

Abg. Kaczmarek (CDU) stellt fest, dass die Ausführungen von Herrn Kleinert keine Informationen enthielten, die über die Zeitungsinformation hinausgingen. – Auf den erfreulichen Anstieg des Flugverkehrs, aber auch auf gestiegene Sicherheitsanforderungen müsse man reagieren, und zwar auch schon in der Zwischenzeit bis zur Inbetriebnahme des Flughafens BBI. Dabei zeige sich aber ein hausgemachtes Problem, weil man aus politischen Gründen zwanghaft vorschreibe, ohne den Flughafen Tempelhof zu planen, und dafür sogar Fluggesellschaften nach Tegel abgeworben habe. Warum arbeite man nicht weiter mit dem Flughafen Tempelhof, bis der neue Flughafen BBI in allen Details funktionstüchtig sei?

Vor anderthalb Jahren sei sein Hinweis, angesichts der Entwicklung im Berliner Flugverkehr werde man noch in Tegel ein Leichtbau-Terminal errichten, als absurde Idee abgetan worden. Er bitte um eine nähere Erläuterung zur Beschaffenheit dieses nun vorgesehenen Leichtbau-Terminals. Zu welchem Anteil gleiche dieses Terminal die Kapazitätsverluste infolge der neuen Sicherheitsvorschriften aus? Wie hoch sei der Anteil neuer, zusätzlicher Kapazitäten? Inwiefern könne man diese Kapazitäten faktisch nutzen – Stichwort: Zahl der Slots?

Frau Abg. Hämmerling (Grüne) findet es unverständlich, dass Abg. Kaczmarek den betriebswirtschaftlich unsinnigen Flughafen Tempelhof in das Gespräch bringe, der bekanntlich nur rote Zahlen verursache. – Auch die FBS wolle den Senatsbeschluss zum Single-Airport durchsetzen, der eine Schließung der Flughäfen Tempelhof und Tegel vorsehe. Warum arbeite man nicht an einer Kapazitätserweiterung für den Flughafen Schönefeld? Seien die Firmen, die gegen den Schließungsbeschluss für den Flughafen Tempelhof klagten, Profiteure des neuen Terminals in Tegel? Warum baue man dieses Terminal nicht zusätzlich in Schönefeld, um z. B. der Zunahme der Verstöße gegen das Nachtflugverbot in Tegel zu begegnen?

Abg. Gaebler (SPD) merkt an, dass der Beitrag von Herrn Kleinert leider noch nicht einmal die Zahlenangaben enthalte, die in der Presse genannt worden seien. Wie viele zusätzliche Kapazitäten würden durch das Leichtbau-Terminal geschaffen? – Träfen Gerüchte zu, wonach die Fluggesellschaft Air Berlin, die auffallend häufig gegen das Nachtflugverbot verstoße und zu den „Schönefeld-Boykotteuren“ zähle, jetzt auch noch mit diesem neuen Terminal „belohnt“ werde? – Seien weitere Ausbaumaßnahmen in der straßenseitigen Anbindung geplant?

Abg. von Lüdeke (FDP) betont, dass die Zunahme des Flugverkehrs in Berlin grundsätzlich erfreulich und als positives Zeichen zu werten sei. Die Ertüchtigung der bestehenden Flughäfen sei insofern notwendig. Er verweise auf die FDP-Initiative, vor allem auch die Kapazitäten in Tempelhof zu nutzen. Die Senatspolitik bringe hingegen die FBS in massive Schwierigkeiten. Wie viele Kapazitäten müsse die FBS in Tegel zusätzlich aufbauen, um den Flughafen Tempelhof schließen zu können?

Viele Flughafengesellschaften benötigten den Flughafen Tegel und seien wegen der zurzeit noch schlechten Verkehrsanbindung des Flughafens Schönefeld nicht ohne Weiteres zu einem Wechsel dorthin bereit. Air Berlin biete reine City-Flüge an, bei denen es darauf ankomme, dass der Flughafen stadtnah liege und zeitlich optimal erreichbar sei. Angesichts des bestehenden Bedarfs sollten die Kapazitäten in Tegel erhöht werden. In welchem Maß sei dies noch möglich?

Herr Kleinert (Flughafen Berlin Schönefeld GmbH) teilt mit, die bisherige Passagierkapazität des Flughafens Tegel – Stand: Beginn des Jahres 2005 – habe bei ca. 13 Millionen gelegen. Bei Zugrundelegung der gleichen Planungsmaßstäbe sei ein Kapazitätsverlust von ca. 1,5 Millionen eingetreten; derzeit liege die Passagierkapazität also bei 11,5 Millionen. Das neue Terminal werde ca. 140 m breit und ca. 50 bis 60 m tief sein und nominell ca. 2,5 Millionen Passagiere aufnehmen können – nach den Planungskriterien, nach denen auch die Kapazitäten für den Flughafen BBI festgelegt würden. Es ergebe sich also eine Passagierkapazität von ca. 14 Millionen am Flughafen Tegel.

Ob die Fluggesellschaft Air Berlin dem Flughafen in der Vergangenheit Probleme bereitet habe, spiele in diesem Zusammenhang keine Rolle. Air Berlin sei mit ca. 2 Millionen Passagieren ein bedeutender Kunde und habe – anders als z. B. Easy-jet oder German Wings – die Base in Berlin. Operativ habe man mit Air Berlin immer gut zusammengearbeitet; als Home-Carrier habe Air Berlin z. B. die gesamte technische Wartung, Lager, Büros und Ähnliches in Berlin bzw. in Flughafennähe Tegel untergebracht. Insofern könne man

Air Berlin auch nicht kurzerhand nach Schönefeld umsetzen. Das neue Terminal baue man allerdings nicht für Air Berlin, sondern um möglichst preiswert verlorene Kapazitäten auszugleichen. Insofern werde dieses Terminal z. B. keine Fluggastbrücken haben und in seiner gesamten Auslegung den Anforderungen von Low-Cost-Carriern entsprechen. Man werde die gesamten Low-Cost-Verkehre in Tegel dort konzentrieren; im Übrigen sei der Low-Cost-Verkehr am Flughafen Tegel in absoluten Zahlen immer noch größer als der in Schönefeld.

Die Flughafenentgelte würden sich durch den Bau des neuen Terminals nicht verändern, da man durch moderne Retailflächen die Möglichkeit erhalte, zusätzliche Erlöse zu generieren. Dies sei ein guter Weg für die Refinanzierung. – Zum Klageverfahren könne er nichts Näheres mitteilen.

Die Verkehrsanbindung des Flughafens Tegel werde zwar vielfach kritisiert, sei aber im Vergleich mit vielen anderen Flughäfen in Deutschland erträglich. Die Situation in Bezug auf die Taxis habe sich deutlich verbessert. Da man zunächst einmal den jetzigen Verkehr am Flughafen Tegel konsolidieren und qualitativ auf ein besseres Niveau heben wolle, seien keine größeren Probleme hinsichtlich der Anbindung zu erwarten. Das neue Terminal werde für den Privatreisenden über einen Kurzzeitparkplatz zu erreichen sein; für die Taxis werde es nach dem jetzigen Planungsstand eine Vorfahrt geben, an der sie Passagiere aufnehmen könnten. Der eigentliche Engpass sei der Innenring bzw. die Durchfahrt unter der Brücke; dieser werde den Belastungen bis zu einer Zahl von 14 oder 15 Millionen Passagieren in jedem Fall standhalten.

Insgesamt werde sich die Slot-Situation – d. h. die Anzahl der Flugzeuge, die in einem Zeitfenster von 60 Minuten in Tegel starten und landen wollten – nicht ändern. Lediglich die Größe der Flugzeuge, die auf diesen Slots eingesetzt würden, habe sich in den letzten Jahren deutlich geändert. So kaufe z. B. Air Berlin derzeit Air-Busse, die für mehr als 200 Plätze bestuhlt werden könnten. – Auf Nachfrage von **Abg. Gaebler** (SPD) stellt er ausdrücklich fest, dass die Anzahl der Flugbewegungen durch das neue Terminal erst einmal nicht ansteige.

Zur Frage von Abg. von Lüdeke: Bei einer Schließung des Flughafens Tempelhof müsse man eine Kapazität von mindestens 500 000 Passagieren pro Jahr zusätzlich am Standort Schönefeld oder Tegel vorhalten. Als Besonderheit sei die größere General-Aviation-Tätigkeit – d. h. allgemeine Luftfahrt; Klein- bzw. Privatfliegerei – am Flughafen Tempelhof zu berücksichtigen, für die gegenwärtig weder in Tegel noch Schönefeld die entsprechenden Kapazitäten vorhanden seien.

Frau Abg. Hämmerling (Grüne) weist darauf hin, dass bei einer solchen Veränderung an diesem Flughafen das Planfeststellungsverfahren anzupassen sei – einschließlich einer Bürgerbeteiligung. Am Flughafen Tegel seien auch die Kapazitäten der Tanklager deutlich vergrößert worden. Welche Erweiterungen oder Veränderungen im Betrieb ständen als Folge dieses neuen Terminals noch an?

Abg. von Lüdeke (FDP) fragt, wohin die Klein- und Privatfliegerei bei einer Schließung des Flughafens Tempelhof verlagert werde.

Herr Kleinert (Flughafen Berlin Schönefeld GmbH) erklärt, bei einer Schließung des Flughafens Tempelhof müssten für die allgemeine Luftfahrt am Standort Tegel oder Schönefeld – oder an beiden zu bestimmten Teilen – entsprechende Einrichtungen geschaffen werden. Durch die Schließung des Flughafens Tempelhofs erwarte man keine überaus großen Veränderungen. Idealerweise wäre die allgemeine Luftfahrt am Flughafen Schönefeld unterzubringen.

Zur Frage von Frau Abg. Hämmerling: Es komme zu einem besseren Kundenservice im Flughafen selber, weil sich die Passagiermenge entzerre. Ansonsten ergäben sich keine betrieblichen oder operativen Auswirkungen.

Abg. Kaczmarek (CDU) kritisiert, dass in dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen zum CDU-Antrag „Kerosintransporte auf die Schiene“ – Drs 15/3332 – leider von der Schiene oder auch von Wasserwegen keine Rede mehr sei. Der dort formulierte Prüfauftrag sei „Augenwischerei“ und diene nur dazu, den Transport über die Straße festzuschreiben. In diesem Zusammenhang sei daran zu erinnern, dass Anlass für den

CDU-Antrag ein entsprechender Lkw-Unfall gewesen sei. Die entscheidende Frage sei also, wie man solche Kerosin-Transporte sicherer und umweltfreundlicher gestalten könne. Die Flughäfen Tempelhof und Tegel verfügten über Gleisanschlüsse, die seit einiger Zeit nicht mehr genutzt würden. Welcher Aufwand wäre für deren Reaktivierung erforderlich?

Dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen könne er nicht zustimmen. Zumindest ein Hinweis auf die Nutzung von Schienen- und Wasserwegen müsste aufgenommen werden.

Vors. Dr. Heide fragt, ob Herr Kleinert bezüglich der funktionsfähigen Schienenanschlüsse an den beiden Berliner Flughäfen informieren könne. Treffe es zu, dass es am Flughafen Tegel eine Anlegestelle für Binnenschiffe bzw. eine entsprechende Leitungsverlegung gebe, die sogar ein Betanken über Binnenschiffe ermöglichen würde?

Herr Kleinert (Flughafen Berlin Schönefeld GmbH) erklärt, dass ihm eine solche Anlegestelle nicht bekannt sei. Die im nördlichen Teil des Flughafens Tegel gelegene Schienenanlage sei seines Wissens völlig verrottet und wohl nicht mehr in Betrieb zu nehmen.

Frau Abg. Matuschek (Linkspartei.PDS) stellt fest, dass in Bezug auf das Anliegen des CDU-Antrags sicherlich Einvernehmen bestehe. Anlass für den Antrag sei ein Unfall auf der Straße gewesen, und deshalb habe man in dem Änderungsantrag den Fokus auf die Sicherung der Straßentransporte bzw. auf eine geeignetere Straßenroute gelegt. – Am Flughafen Schönefeld werde eine umfangreiche Schienenanlage gebaut, und man gehe davon aus, dass darüber die Kerosin-Transporte erfolgten.

Die Hinweise von Abg. Kaczmarek nehme sie auf. Der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen solle folgendermaßen abgeändert werden: In der Überschrift seien die Worte „zum Flughafen Tegel“ durch die Worte „zu den Berliner Flughäfen“ zu ersetzen. Im ersten Spiegelstrich seien die Worte „des Flughafens Tegel“ durch die Worte „der Berliner Flughäfen“ zu ersetzen. Zudem solle ein dritter Spiegelstrich angefügt werden: „zu prüfen, welche Transporte auf Schienen- und Wasserwege verlagert werden können.“

Frau Abg. Hämmerling (Grüne) erklärt, sie teile das Anliegen des CDU-Antrags. Angesichts der vorgesehenen Schließung des Flughafens Tegel machten allerdings ein aufwändiges Verfahren und große Investitionen für die Realisierung eines Schienentransportes dorthin wenig Sinn. Der angeführte Unfall spreche vor allem dafür, die innerstädtischen Flughäfen zu schließen bzw. bereits jetzt die großen Flugzeuge nach Schönefeld zu verlagern. – Auch dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen könne sie wegen des „schwammigen“ Prüfauftrags nicht zustimmen.

Abg. von Lüdeke (FDP) weist darauf hin, dass sich die spektakulärsten Unfälle mit Kerosin oder anderen Gefahrgütern gerade auf der Schiene ereigneten. Gebe es Untersuchungen bezüglich der unterschiedlichen Risiken bei Schienen- und Straßentransporten? – In dieser Frage müssten unbedingt auch die Kosten berücksichtigt werden.

Abg. Kaczmarek (CDU) findet den Beitrag von Frau Abg. Hämmerling vor allem in Anbetracht der sonstigen Positionen der Grünen zu Schienenverbindungen merkwürdig. Bis zur Schließung des Flughafens Tegel, die ohnehin mit einigen Unwägbarkeiten behaftet sei, ergebe sich mindestens ein Übergangszeitraum von fünf bis sechs Jahren. Insofern sei es unverständlich, dass Kerosintransporte von vornherein aus Kostengründen z. B. weiter auf Pankows Straßen unterwegs sein sollen. – Die Risiken von Gefahrentransporten auf der Straße seien eindeutig größer; das sei auch statistisch belegt.

Zu der Frage der Kosten habe man bisher keine konkreten Aussagen erhalten. Der Flughafen Tegel verfüge über einen Gleisanschluss an die Kremmener Bahn. Das Land Berlin habe in diesem Fall die direkte Möglichkeit, für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu sorgen. Nun sollten die Kosten für eine Reaktivierung dieser Strecke ernsthaft geprüft werden, um dann die Grundlage für eine Entscheidung zu haben. Um diese zu verdeutlichen, sollten an den von Frau Abg. Matuschek vorgetragene(n) dritten Spiegelstrich nach „verlagert werden können“ noch folgende Worte angefügt werden: „welche Maßnahmen dazu erforderlich und welche Kosten damit verbunden wären.“

Frau Abg. Matuschek (Linkspartei.PDS) erklärt, sie übernehme diese Formulierung.

Abg. von Lüdeke (FDP) fragt, inwiefern Kerosintransporte auf den Schienenwegen im Stadtgebiet eine Gefahr darstellten. Bei einem Unfall habe man es z. B. sofort mit einer sehr viel größeren Menge dieses Gefahrenstoffes zu tun.

Frau StS Krautzberger (SenStadt) erklärt, man könne statistisch mit Sicherheit davon ausgehen, dass der Kerosintransport auf der Schiene auch im Stadtgebiet ein höheres Maß an Sicherheit biete. Im vorliegenden Fall sei die entscheidende Frage, mit welchem finanziellen Aufwand ein Transport auf dem Schienenweg realisiert werden könne und ob dieser für einen Übergangszeitraum angemessen sei. Letztlich werde sich wahrscheinlich ein Finanzierungsproblem stellen, das man wohl schwerlich bewältigen könne.

Frau Abg. Hämmerling (Grüne) stellt in Bezug auf den Beitrag von Abg. Kaczmarek klar, dass es nicht nur um die Kosten, sondern auch um die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens gehe. Dieses gesamte Verfahren würde am Ende wohl länger dauern als die fünf oder sechs Jahre bis zur Schließung des Flughafens Tegel. – Der CDU-Fraktion gehe es mit diesem Antrag offenbar mehr darum, den Flughafen Tegel offen zu halten. – Bei der Abstimmung über den CDU-Antrag werde sie sich der Stimme enthalten.

Vors. Dr. Heide stellt fest, der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen liege nun in folgender Fassung vor:

„Das Abgeordnetenhaus beauftragt den Senat

- darzustellen, aufgrund welcher Vorschriften die Belieferung der Berliner Flughäfen über welche Straßen erfolgt und
- zu prüfen, welche Varianten bestehen, durch Routenvorgaben und / oder die Veränderung von Vorschriften bzw. die Gewährung von Ausnahmegenehmigungen, Gefahren für dichtbesiedelte Wohngebiete zu mindern,
- zu prüfen, welche Transporte auf Schienen- und Wasserwege verlagert werden können, welche Maßnahmen dazu erforderlich und welche Kosten damit verbunden wären.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis 31.12.05 zu berichten.“

Der **Ausschuss** stimmt diesem Änderungsantrag zu und beschließt mit den Stimmen aller Fraktionen, die Annahme des CDU-Antrags in der so geänderten Fassung zu empfehlen.

Punkt 6 der Tagesordnung

Vorlage - zur Beschlussfassung -
Drittes Gesetz zur Änderung des Gesetzes
zur Ausführung des Baugesetzbuches
Drs 15/4253

[0477](#)

Vors. Dr. Heide teilt mit, dass der mitberatende Ausschuss für Stadtentwicklung und Umweltschutz von einer Stellungnahme abgesehen habe, weil offen geblieben sei, inwiefern es eine Zustimmung oder Bedenken seitens der betreffenden Bezirke gebe. – Wie sich mittlerweile gezeigt habe, sähen die Baustadträte in diesem Gesetz lediglich die Anpassung an das Bundesrecht.

Frau Abg. Hämmerling (Grüne) hebt hervor, dass nach § 29 b Abs. 3 – Stichwort: Soziale Stadt – die für das Bauwesen zuständige Senatsverwaltung die Maßnahmen nach § 171 e Abs. 5 Baugesetzbuch auf die Bezirke übertragen könne. Diese Kann-Bestimmung solle durch eine Soll-Bestimmung ersetzt werden, damit man nicht auf zwei Ebenen dafür Personal vorhalten müsse.

Frau StS Krautzberger (SenStadt) merkt an, dieser Punkt sei im Rat der Bürgermeister strittig geblieben. Die anderen Anregungen aus dem Rat der Bürgermeister habe man aufgegriffen, doch die nun von Frau Abg. Hämmerling erneut vorgetragene Änderung wäre nicht zielführend. Die Auswahl und Festlegung der betreffenden Gebiete und die Benennung von Kriterien bedürften weiterhin einer gesamtstädtischen Zuständigkeit;

das verlange im Übrigen auch der Bundesgesetzgeber. Bei einer anderen Regelung hätte man zudem erhebliche Probleme in Bezug auf die Fördersystematik des Bundes. – Die vorgesehene Regelung erfolge analog zu der Regelung für die Sanierungsgebiete.

In der Vergangenheit habe der Senat hierbei eher eine Rahmenkompetenz ausgeübt. Im Einzelfall sei mit den Bezirken konsensual darüber verhandelt worden, welche Maßnahmen auf die Bezirke übertragen werden sollten. Es habe insofern keine inhaltlichen Probleme in dieser Frage gegeben.

Frau Abg. Hämmerling (Grüne) entgegnet, in Abs. 3 gehe es nicht um die Festlegung – die bereits in Abs. 1 geregelt sei –, sondern um die Erstellung und Umsetzung von Entwicklungskonzepten. Das sei aber nicht Aufgabe eines Ministeriums, sondern der Behörden vor Ort. Insofern sollte man in diesem Punkt den Wünschen des Rats der Bürgermeister folgen.

Frau StS Krautzberger (SenStadt) erklärt, dass SenStadt beabsichtige, wie bereits in der Vergangenheit das, was möglich sei, auf die Bezirke zu übertragen. Die Kann-Regelung sei erforderlich, um die Entwicklungskonzepte in einem gesamtstädtischen Kontext zu formulieren und eine gewisse Angleichung für die gesamte Stadt zu erreichen. Andernfalls wäre dies in die Beliebigkeit der Bezirke gestellt, was große Nachteile mit sich bringen würde.

Der **Ausschuss** beschließt, die Annahme der Vorlage – Drs 15/4253 – zu empfehlen. Die Dringlichkeit wird ebenfalls empfohlen.

Punkt 7 der Tagesordnung

- a) Besprechung gem. § 21 Abs. 3 GO Abghs [0399](#)
Steglitzer Kreisel - wie entkommt Berlin der Kostenfalle?
(auf Antrag der Fraktion der FDP)
- b) Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen [0457](#)
Steglitzer Kreisel sinnvoll sanieren
Drs 15/4081

vertagt.

Punkt 8 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.

.