

Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung

Protokoll

33. (öffentliche) Sitzung (Sondersitzung)

11.11.2022 von 09.11 Uhr bis 13.04 Uhr

Gemeinsam mit dem Ausschuss für Mobilität
des Abgeordnetenhauses von Berlin

Landtag Brandenburg

Alter Markt 1

14467 Potsdam

Vorsitz:

Daniel Münschke (AfD, AIL Brandenburg)
Clemens Rostock (B90/GRÜNE, AIL Brandenburg)
Kristian Ronneburg (DIE LINKE, AM Berlin)

Protokoll:

Dr. Daniel Krüger

Anwesende Mitglieder

AIL Brandenburg:

Helmut Barthel (SPD)
Julian Brüning (CDU)
Andreas Büttner (DIE LINKE)
Ricarda Budke (B90/GRÜNE)
Peter Drenke (AfD)
Daniel Freiherr von Lützow (AfD)
Britta Kommesser (SPD)
Daniel Münschke (AfD)
Volker Nothing (AfD)
Clemens Rostock (B90/GRÜNE)

Datum der Ausgabe: 20.01.2023

Sebastian Rüter (SPD)
Isabelle Vandre (DIE LINKE)
Nicole Walter-Mundt (CDU)
Dr. Philip Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER)

Anwesende Mitglieder**AM Berlin:**

Katalin Gennburg (DIE LINKE)
Werner Graf (B90/GRÜNE)
Oda Hassepaß (B90/GRÜNE)
Ellen Hausdörfer (SPD)
Alexander Kaas Elias (B90/GRÜNE)
Antje Kapek (B90/GRÜNE)
Johannes Kraft (CDU)
Harald Laatsch (AfD)
Stephan Machulik (SPD)
Felix Reifschneider (FDP)
Roman Francesco Rogat (FDP)
Kristian Ronneburg (DIE LINKE)
Niklas Schenker (DIE LINKE)
Mathias Schulz (SPD)
Dunja Wolff (SPD)

Tagesordnung:

- 1 Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg in Verbindung mit dem Investitionsprogramm i2030 der Länder Berlin und Brandenburg und des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB)**

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz; Erörterung

Hierzu eingeladen:

Jeweils eine Vertreterin bzw. ein Vertreter des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) und des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB)

ggf. Verständigung über eine Unterrichtung an die Parlamentarische Konferenz in Vorbereitung ihrer 3. Sitzung am 20. Januar 2023

- 2 Pendlerverflechtungen (Kfz-Verkehr, Förderung des Umweltverbundes insbesondere Busverkehre, Radschnellwege, Förderung von Multimodalität wie Park+Ride, Bike+Ride)**

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz; Erörterung

ggf. Verständigung über eine Unterrichtung an die Parlamentarische Konferenz in Vorbereitung ihrer 3. Sitzung am 20. Januar 2023

- 3 Ausblick und ggf. Verständigung (u.a. Verstetigung der Zusammenarbeit)**
- 4 Verschiedenes**

**TOP 2 Pendlerverflechtungen (Kfz-Verkehr, Förderung des
Umweltverbundes insbesondere Busverkehre,
Radschnellwege, Förderung von Multimodalität wie
Park+Ride, Bike+Ride)**

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz; Erörterung

ggf. Verständigung über eine Unterrichtung an die Parlamentarische Konferenz in Vorbereitung ihrer 3. Sitzung am 20. Januar 2023

Aus der Beratung:

Der **Vorsitzende Ronneburg** (DIE LINKE, AM Berlin) eröffnet den Tagesordnungspunkt und führt aus, dass die Pendlerverflechtungen eine besondere Herausforderung darstellten. Gerade die Pendlerverflechtungen zwischen Berlin und Potsdam seien sehr stark gewachsen. Insofern sei dieser Besprechungspunkt berechtigt. Er erteilt Staatssekretär Genilke (MIL) das Wort.

Staatssekretär Genilke (MIL) führt aus, dass 300 000 Menschen täglich zwischen Berlin und Brandenburg pendelten. Er habe gelesen, dass Berlin und Brandenburg damit nicht den ersten Platz einnehmen, sondern andere Städte weitaus stärkere Pendlerbewegungen aufwiesen. Insofern könnten Berlin und Brandenburg von anderen lernen, seien aber gleichzeitig selbst gefordert. Dazu diene auch das Investitionsprogramm i2030. Bestimmte Themen seien bereits im Tagesordnungspunkt 1 angesprochen worden. Wichtig seien die Gestaltung von Bahnhöfen und Bahnhofsvorplätzen sowie die Schaffung von Sichtbeziehungen, wenn von der Bahn auf den Bus oder vom Auto auf die Bahn umgestiegen werde. Es gehe letztendlich auch um die Ausweisung bedarfsgerechter Parkplätze. Ebenfalls sei heute bereits über Fahrradabstellanlagen gesprochen worden, wozu sich Berlin und Brandenburg bereits verständigt hätten. Landesweit müssten zusätzlich 21 500 Radabstellplätze und 8 800 Parkplätze geschaffen werden, wie die Studie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung aufgezeigt habe. Das könne jedoch nur mit den Kommunen umgesetzt werden, denn letztendlich handele es sich um kommunale Entscheidungen, Projekte umzusetzen. Das Land könne Anreize schaffen, um Fördermittel für die Planung und den Bau in Anspruch zu nehmen. Dafür gebe es mit der Bahnhofskompetenzstelle des VBB Unterstützung bei der Beratung vor Ort.

Mit der Unterzeichnung des Vertrags zwischen Berlin und Brandenburg zu Park+Ride und Bike+Ride am 3. November 2022 sei ein weiterer wichtiger Meilenstein in der

Zusammenarbeit der Hauptstadtregion erreicht worden. Darin regelten beide Länder die Mitfinanzierung durch Berlin an den Pkw- und Fahrradstellplätzen und schufen attraktive Fördersätze für die Kommunen. Durch die Mitfinanzierung Berlins in Kombination mit Mitteln des Bundes und des Sonderprogramms Stadt und Land könnten die Kosten der Kommunen zu 90 Prozent gefördert werden. Staatssekretär Genilke bedankt sich bei Senatorin Jarasch (SenUMVK) und Staatssekretärin Dr. Niedbal (SenUMVK) sowie beim Bund für die Unterstützung, mit der Brandenburg die Möglichkeit erhalte, Umsteigemöglichkeiten und verlässliche Parkmöglichkeiten zu schaffen, um das Umsteigen zu ermöglichen.

Die Unterstützungsmöglichkeiten sollten auch für die Gestaltung von Bahnhofsvorplätze genutzt werden. Menschen müssten sich wohlfühlen, das Umsteigen müsse leicht und verständlich seien. Es müssten Beschilderungen und WC-Möglichkeiten vorhanden seien und auf Barrierefreiheit geachtet werden. An den Bahnhöfen in Michendorf, Hohen Neuendorf und Eichwalde würden die gemeinsam finanzierten Projekte im Sinne der integrierten Mobilitätswende bereits beginnen. Weitere Vorhaben, z. B. in Werder (Havel), Mühlenbecker Land oder Zossen, stünden auf der Potenziilliste, die gemeinsam fortgeschrieben werde. Ergänzend zum Auf- und Ausbau von Verknüpfungsstellen sollten darüber hinaus qualitativ hochwertige Radverkehrsverbindungen und ein attraktives Angebot für die grenzüberschreitenden Pendlerverkehre der Hauptstadtregion geschaffen werden. Dazu habe es bereits Gespräche mit Berlin gegeben. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung habe im Sommer dieses Jahres ein Gutachten veröffentlicht, welches systematisch und gesamthaft die Potenziale für Radschnellverbindungen untersucht habe. Dabei seien die Verflechtungen zu Berlin mitberücksichtigt worden. Im Ergebnis des Gutachtens seien sechs grenzüberschreitende Korridore für Radschnellverbindungen identifiziert worden, die über ein Potenzial von mehr als 2 000 Radfahrenden pro Tag verfügten. Derzeit werde mit Berlin ein Lenkungskreis für die Radschnellverbindungen vorbereitet, um mit den betroffenen Brandenburger Kommunen über die weitere Umsetzung gemeinsam zu diskutieren. Es mache keinen Sinn, wenn Berlin mit Radschnellverbindungen im Osten beginne und Brandenburg im Westen und diese am Ende nicht zusammenkämen. Sinnvoller sei ein gemeinsames Vorgehen.

Auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg unterstütze das Land die kommunalen Aufgabenträger mit den pauschalisierten Zuweisungen, die ein Höchstmaß an Flexibilität gewährleisten. Das sei insbesondere in der Corona-Pandemie bewiesen worden, beispielweise mit der vorzeitigen Auszahlung der ÖPNV-Mittel. Die Höhe der Zuwendungen werde jährlich auf der Grundlage von dynamischen Schlüsseln ermittelt, die sowohl die Struktur als auch den Aufwand und Erfolg im jeweiligen Verantwortungsbereich des kommunalen Aufgabenträgers berücksichtigten. Das Land Brandenburg unterstütze die kommunalen Aufgabenträger derzeit mit circa 86 Millionen Euro jährlich. Zusätzlich erhielten die kommunalen Aufgabenträger mit Straßenbahnen oder O-Bussen weitere fünf Millionen Euro pro Jahr. Das Land habe ferner die Fortschreibung der finanziellen Unterstützung für Plus-Busse und Investitionen in die Barrierefreiheit in Höhe von acht Millionen Euro jährlich über 2022 hinaus für den Doppelhaushalt angemeldet, weshalb er um die Unterstützung durch die Abgeordneten in den Haushaltsberatungen bitte. Ebenso sei eine Dynamisierung der nicht-investiv zu verwendenden Zuweisungen nach dem ÖPNV-Gesetz ein

Paradigmenwechsel, sodass es jetzt eine stufenweise Erhöhung der Dynamisierung geben könne. Die Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger trage letztlich dazu bei, den Umweltverbund zu stärken. Aufgrund der derzeitigen Energiepreissteigerungen liege darin das Hauptaugenmerk in den nächsten Monaten.

Senatorin Jarasch (SenUMVK) führt aus, dass ein Finanzierungsvertrag für die Park+Ride- sowie Bike+Ride-Parkhäuser, die entlang der Schienenstrecken errichtet würden, in der letzten Woche unterzeichnet worden sei. Auch wenn Berlin kein Geld zu verschenken habe, liege es im Interesse des Landes, dass die Pendlerinnen und Pendler den SPNV nach Berlin nutzen. Es handele sich um ein Projekt, was laufend aktualisiert werden könne. Eine Aktualisierung der Projektliste sei ebenfalls möglich, wenn eine Kommune bereits weiter vorangeschritten sei als eine andere, sodass Veränderungen daran vorgenommen werden könnten. Es gebe momentan 1 800 Fahrradparkplätze und 750 Autoparkplätze, die gebaut würden. Ein gutes Beispiel sei das in Holzbauweise errichtete Fahrradparkhaus in Eberswalde, von dem ihr Minister Beermann (MIL) stets berichte. Sie freue sich, dass Brandenburg das Vorhandensein eines Radpendelverkehrs über lange Strecken erkannt habe, der mit dem Finanzierungsvertrag gemeinsam ermöglicht werde.

Bei der Umsetzung von Radschnellverbindungen sei Berlin einen Schritt voraus, was an der Gründung einer eigenen Projektgesellschaft, der infraVelo GmbH, liege. Die infraVelo GmbH sei an die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz angegliedert und habe einen neuen Geschäftsführer, der über große Erfahrungen im Bereich Radplanungen verfüge. Die infraVelo GmbH sei mit der Planung von Radschnellverbindungen befasst. Die Ost-West-Route sei dabei am weitesten fortgeschritten, die von Spandau bis nach Marzahn-Hellersdorf führe. Zu den Berliner Radschnellverbindungen, die an der Berliner Landesgrenzen enden sollten, gebe es Gespräche. Manche dieser Gespräche fänden bislang nur mit dem ADFC statt, was nicht genügen werde. Andere Gespräche würden mit kommunalen Gesprächspartnern an der Landesgrenze stattfinden. Um diese Projekte voranzubringen, brauche es ein gemeinsames Engagement beider Länder, damit über eine Verlängerung nach Falkensee oder von Marzahn-Hellersdorf nach Märkisch-Oderland eine gemeinsame Landesplanung betrieben werde.

Abgeordneter **Kraft** (CDU, AM Berlin) führt aus, dass der länderübergreifende Austausch wichtig sei, wie im Tagesordnungspunkt 1 deutlich geworden sei. Es sei über die Themen Bike+Ride, Park+Ride und Multimobilität in Zusammenhang mit den Pendlerverkehren gesprochen und aufgezeigt worden, dass erhebliche Pendlerströme im Stadt-Umland-Verkehr vorhanden seien. An Herrn Arm (VBB) richtet er die Frage, wie er die Abschaffung der Tarifzone C bewerte, um die Attraktivität der multimodalen Verknüpfung zwischen Auto und ÖPNV sowie Fahrrad und ÖPNV weiter zu steigern.

Abgeordneter **Dr. Zeschmann** (BVB/FW, AIL Brandenburg) erinnert an seine Fragen im Tagesordnungspunkt 1 und fragt darüber hinaus, wie, mit welchen Mitteln und bis wann die Planungen realisiert würden, um die bereits gewachsenen und weiter anwachsenden Pendlerströme zwischen Berlin und Brandenburg zukünftig zu bewältigen. Er wolle dabei

den Blick auf alle Verkehrsarten, außer Fußverkehr, lenken. Zudem weist er darauf hin, dass die Fahrradparkhäuser nur an wenigen zentralen Bahnhöfen gebaut würden. An den S-Bahnhöfen Berlin-Friedrichshagen und Berlin-Rahnsdorf bewege sich in dieser Hinsicht seit mindestens 20 Jahren nichts. Deshalb bestehe dort ein dringender Handlungsbedarf.

Abgeordnete **Kapek** (B90/GRÜNE, AM Berlin) führt aus, dass bei der Diskussion über die Verflechtungen zwischen Berlin und Brandenburg zur Kenntnis genommen werden müsse, dass diese Metropolregion noch deutlich mehr Potenzial habe, als nur einen zweiten S-Bahn-Ring oder einen Regionalbahnring. Sie glaubt, dass nicht nur einzelne Menschen mit dem Fahrrad pendelten, sondern das Potenzial deutlich größer sei. Allein Tesla ließe sich durch eine Radschnellverbindung erschließen. Sie wolle nicht ständig nach Kopenhagen oder Amsterdam schauen. Vielmehr sollten Berlin und Brandenburg der Nabel der innovativen Verkehrsplanung sein, was ihrer Auffassung nach möglich sei. Sie fragt, wo eine künftige Siedlungsentwicklung in Brandenburg vorhanden sei. Wenn über einen zweiten S-Bahn-Ring oder einen Regionalbahnring nachgedacht und gefragt werde, wo die Siedlungen der Zukunft entstünden, dann müsse ebenfalls darüber nachgedacht werden, wo die Park+Ride- oder Bike+Ride-Infrastruktur und wo mehr Verflechtungen benötigt würden. Sie merkt an, dass zudem die Sharing-Angebote in diese Richtung weitergedacht werden müssten. Es gebe genug Siedlungsstrukturen, bei denen Brandenburg nach Berlin oder Berlin nach Brandenburg hineinwachse. Dass es ein großes Potenzial im Bereich neuer Mobilität gebe, darüber sei man sich hoffentlich einig. Da sei ein Rufbus-System ein Anfang, aber das Potenzial sei deutlich größer und werde die Region insgesamt massiv stärken. Mit Blick auf die Ortsumfahrung Ahrensfelde erkundigt sie sich, wie Brandenburg mit dieser konkret umgehen wolle und wann die entsprechenden Unterlagen ausgelegt würden.

Abgeordnete Kapek trägt außerdem vor, dass es einen identifizierten Bedarf an P+R- sowie B+R-Plätzen gebe. Ihrer Ansicht nach sei das nur ein Anfang und es müssten mehr Flächen identifiziert werden. Sie fragt, wo die Orte der Zukunft lägen, in denen diese multimodalen Mobilitätshubs oder P+R-Stationen entstehen könnten. In diesem Zusammenhang wirft sie die Frage auf, ob es über das, was Berlin und Brandenburg gemeinsam vereinbart hätten, bereits Gedanken zu weiteren Planungsschritten gebe.

Staatssekretärin Dr. Niedbal (SenUMVK) führt auf die Frage des Abgeordneten Kraft (CDU, AM Berlin) zur Abschaffung der Tarifzone C aus, dass mit der Einführung des 49-Euro-Tickets jegliche Tarifzone abgeschafft werde. Es sei der Sinn dieses Tickets, dass nicht mehr in Tarifzonen gedacht werden müsse, weshalb das Potenzial des 49-Euro-Tickets groß sei. Heutzutage beinhalte die Tarifzone C einen deutlichen Preissprung und gleichzeitig wisse man, dass die Tarifzone C die meisten Pendlerverkehre zwischen Brandenburg und Berlin aufweise. Deshalb sei es gut, dass das 49-Euro-Ticket beschlossen sei.

Auf die Frage des Abgeordneten Dr. Zeschmann (BVB/FW, AIL Brandenburg) zu den Planungen erläutert sie, dass die ersten 16 Standorte beim Thema P+R sowie B+R fixiert seien und die Projekte ab 2023 bis 2026 umgesetzt würden. Grundlage sei eine Studie des VBB, die Potenziale für zahlreiche Standorte aufgezeigt habe. Die 16 Projekte seien ein

Anfang, die Berlin und Brandenburg gemeinsam voranbrächten. Es sei gut, dass die Finanzierungsmöglichkeit jetzt vorhanden und der Vertrag geschlossen sei, um die Intermodalität vor Ort voranbringen zu können. Auch sie als Pendlerin könne aus eigener Erfahrung bestätigen, wie wichtig die Intermodalität sei.

Zur Ortsumfahrung Ahrensfelde trägt sie vor, dass die Federführung für das Verfahren in Brandenburg liege und Staatssekretär Genilke (MIL) dazu ausführen könne.

Staatssekretär Genilke (MIL) führt auf die Frage der Abgeordneten Kapek (B90/GRÜNE, AM Berlin) aus, dass Brandenburg unabhängig von Radschnellschnellwegen auch den Radwegebau forcieren und dabei die Landkreise einbeziehen. Es gebe Prioritätenlisten von Radwegen, die durch die kommunalen Parlamente der jeweiligen Landkreise ebenfalls priorisiert worden seien. Für die Landkreise spiele die Sicherung von Schulwegen eine wichtige Rolle. Zudem sei der Radwegebau in Brandenburg aufgeteilt. Für touristische Radwege sei das für den Tourismus zuständige Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie zuständig und das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung sei für den Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen zuständig. Darüber hinaus gebe es kommunale Radwege, deren Bau durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung mit Mitteln des kommunalen Straßenbaus gefördert werde.

Rufbus-Systeme gebe es seit einigen Jahren im Land Brandenburg. Des Weiteren gebe es die Möglichkeit der PlusBus-Verbindungen, mit denen die Zwischenräume zwischen den großen Bahnlinien bedient würden. Jedes Jahr würden neue Linien in Betrieb genommen, wobei die Landkreise gefördert würden. Erstmals gebe es eine länderübergreifende PlusBus-Linie bei der regiobus Potsdam Mittelmark GmbH, die bis nach Lutherstadt Wittenberg führe, um dort den ICE zu erreichen.

Auf die Frage der Abgeordneten Kapek zur Ortsumfahrung Ahrensfelde legt Staatssekretär Genilke dar, dass die Bundesstraße B158 in der Baulast des Bundes liege. Zudem finanziere der Bund die Maßnahme. Dazu gebe es eine Planung, die bis zur Planfeststellung vorangetrieben und anschließend ausgesetzt worden sei, weil der Bund mit der Möglichkeit des Baus einer Troglösung nicht einverstanden gewesen sei und diese nicht finanziert hätte. Berlin und Brandenburg hätten sich daraufhin verpflichtet, die Zwischenfinanzierung in Höhe von jeweils zehn Millionen Euro selbst sicherzustellen. Für Straßen, deren Baulast das Land nicht innehatte, sei dieses Vorgehen absolut unüblich. Derzeit befinde man sich in der Planfeststellung und Brandenburg plane für Berlin mit. Insofern liege das Verfahren beim Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV), welches eine nachgeordnete Behörde des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung sei. Das LBV handele im Rahmen der Planfeststellung völlig frei von Einflussnahmen und erarbeite die Planfeststellungsunterlagen, die anschließend ausgelegt würden. Die Planfeststellungsbehörde nehme sich so viel Zeit, wie dies für ein ordentliches Verfahren notwendig sei. Er wisse, dass es eine zeitliche Verzögerung gebe. Da es sich, ähnlich wie bei der unter dem Tagesordnungspunkt 1 erwähnten Gorkistraße, um einen dicht besiedelten Raum handele, sei es umso wichtiger, dass die Planfeststellungsunterlagen rechtssicher erarbeitet würden.

Abgeordnete **Hassepaß** (B90/GRÜNE, AM Berlin) bedankt sich für die gemeinsame Sitzung beider Ausschüsse und führt aus, dass ihr in der bisherigen Debatte besonders das Markenzeichen Berlin-Brandenburg gefallen habe. Das klinge nach einem Qualitätssiegel. Wichtig sei ihr hervorzuheben, dass das Pendeln nicht nur den ÖPNV beinhalte, sondern außerdem den Radverkehr einbeziehe. Es gebe bereits einige Potenzialuntersuchungen für Radschnellverbindungen. Ihr liege die Radschnellverbindung Pankow-Buch-Bernau besonders am Herzen, bei der nach der Potenzialanalyse im Winter ein Potenzial von 25 Prozent und im Sommer bis zu 50 Prozent Pendlerverkehr vorhanden sei. Sie fragt, wie die Zwischenergebnisse der Potenzialanalyse genutzt würden, um die Radschnellverbindungen beziehungsweise die Verlängerung des Panke-Trails zu verwirklichen.

Abgeordneter **Reifschneider** (FDP, AM Berlin) erkundigt sich nach den Flächen der 16 Potenzialstandorte und fragt, ob die Flächen bereits definiert seien, wo die P+R-Anlage stehen solle, welche Eigentümerstruktur vorhanden sei und ob die Flächen bereits gesichert beziehungsweise reserviert worden seien. Weiterhin wirft er die Frage auf, wann weitere Standort identifiziert und entsprechende Flächen in der Innenstadt oder bahnhofsnahe gesichert würden. Bei den 16 Standorten rede man von circa 8 000 bis 10 000 Kfz-Stellplätzen, wenn pro Standort 500 bis 600 Kfz-Stellplätze unterstellt würden. Deshalb seien Berlin und Brandenburg noch weit entfernt von dem, was der VBB an Pkw-Stellplätzen identifiziert habe, die bis 2030 gebaut werden müssten. Dort sei die Rede von 21 500 Stellplätzen gewesen. Dass Brandenburg sechs Millionen Euro und Berlin zwei Millionen Euro aufwendeten, sei gut. Allerdings sei man, wenn das bis 2030 hochgerechnet werde, noch weit entfernt von den identifizierten 150 Millionen Euro. Er fragt, über welche eigene mittelfristige Finanzplanung Berlin und Brandenburg verfügten und welche Steigerungen jeweils vorgesehen seien.

Weiterhin interessiert ihn zu erfahren, wie die Elektromobilität bei der Planung der Pkw-Stellplätze berücksichtigt werde. Derzeit gebe es relativ wenige Ladestationen. Am S-Bahnhof Bernau-Friedenstal befänden sich im Außenbereich der P+R-Anlage drei Ladesäulen mit jeweils zwei Stellplätzen. Bezogen auf die insgesamt vorhandenen 600 Stellplätze sei das dürftig, obwohl eine P+R-Anlage ein geeigneter Ort sei, um die Batterie über den Tag mit geringer elektrischer Leistung aufzuladen.

Mit Blick auf die Vernetzung der Radschnellwege führt er aus, dass Berlin derzeit Radschnellwege plane, die an der Landesgrenze endeten. Das einzige, ihm bekannte Beispiel, bei dem eine Planung bis zur Berliner Landesgrenze vorhanden sei und auch Brandenburg über eine Planung verfüge, befinde sich in Wannsee. Er fragt, ob es noch weitere Planungen gebe, bei denen die Radschnellwege von Berlin mit denen in Brandenburg verknüpft würden. Er denke beispielsweise an den Pankower Raum.

Außerdem wolle er wissen, wie Buslinien geplant würden, die über die Landesgrenze hinausführten und welche Konsequenzen das für den Tarif und für die Finanzierung habe. Er fragt, welche Bedarfe hinsichtlich der Straßen- und Brückensanierung für den

bestehenden Pendlerverkehr bestünden und ob aufgrund der wachsenden Metropolregion Berlin-Brandenburg ein Bedarf an Straßenneubau gesehen werde, um Pendlerverkehre besser abwickeln zu können. Er bittet um Erläuterungen zur Verkehrslenkung und -steuerung, um die Menschen durch gezielte Verkehrsinformationen an mögliche Staus vorbeizuleiten.

Abschließend führt er aus, dass es in Berlin eine politische Debatte um die City-Maut gegeben habe, die Kfz-Halterinnen und Kfz-Halter zur Zahlung verpflichten sollte, wenn sie in die Stadt beziehungsweise in den S-Bahn-Ring einfahren wollten. Derzeit sei die Debatte in der Berliner Koalition etwas beruhigt. Er fragt, wie das Land Brandenburg zur City-Maut stehe und wie diese mit Blick auf die Verflechtungen zwischen Berlin und Brandenburg beurteilt werde.

Der **Vorsitzende Ronneburg** (DIE LINKE, AM Berlin) erinnert an die Frage des Abgeordneten Dr. Zeschmann (BVB/FW, AIL Brandenburg) zu P+R, die er im Tagesordnungspunkt 1 aufgeworfen habe.

Abgeordnete **Wolff** (SPD, AM Berlin) führt aus, dass gerade darüber nachgedacht worden sei, welcher Ausdruck für den Pendlerverkehr genutzt werden könne. Sie habe in ihrem Wahlkreis zahlreiche Binnenpendlerinnen und -pendler, die von Rahnsdorf, Hessenwinkel und Wilhelmshagen nach Erkner müssten, dort den Regionalexpress nutzten und anschließend nach Pankow führen. Hier stelle sich das Tarifproblem, da die Tarifzone C gezahlt werden müsse. Der Bedarf an Fahrradabstellplätzen und Pkw-Stellplätze sei im Außenbereich groß. Sie habe gehört, dass Erkner ein P+R-Parkhaus errichten wolle, könne jedoch nicht sagen, ob das stimme. Ihr Anliegen sei, an jene Pendlerinnen und Pendler zu erinnern, die die Tarifzone C nutzen müssten und gleichzeitig über keine Abstellplätze verfügten. Sie regt an, Möglichkeiten für Binnenpendler zu schaffen und B+R-Lösungen mitzudenken.

Abgeordneter **Dr. Zeschmann** (BVB/FW, AIL Brandenburg) erkundigt sich im Zusammenhang mit Tesla nach dem Stand der Westanbindung der Autobahnausfahrt Freienbrink nach Berlin. Die Landesregierung Brandenburg führe aus, dass Berlin kein Interesse daran habe, die Strecke südlich des Müggelsees zu ertüchtigen und den Anschluss herzustellen. Das führe dazu, dass die Verkehrsbelastung in Erkner, wo beide Verkehrsströme aus nördlicher und südlicher Richtung des Müggelsees zusammenträfen, völlig kollabiere.

Er stimmt dem Wortbeitrag der Abgeordneten Wolff (SPD, AM Berlin) zu und führt aus, dass 90 Prozent der Einwohner von Schöneiche und ein großer Anteil der Einwohner von Woltersdorf nach Berlin pendelten. Diese müssten für die ersten einhundert Meter ein Ticket für den Tarifbereich C lösen, weshalb viele versuchten, mit dem Auto oder dem Fahrrad zum Bahnhof zu gelangen. Dort gebe es nur wenige Parkplätze.

Abgeordneter **Ronneburg** (DIE LINKE, AM Berlin) führt aus, dass Staatssekretär Genilke (MIL) zum Planungsprozess zur Ortsumfahrung Ahrensfelde ausgeführt habe, wie er sich fachlich darstelle. Er wolle auf die politische Perspektive aufmerksam machen. Der Berliner Koalitionsvertrag sehe vor, dass es einen Beirat zur Ortsumfahrung Ahrensfelde geben solle, denn sowohl auf der Berliner als auch auf der Brandenburger Seite sei Unmut über die Trassenfindung und die Ausformung der Trasse in Form des gedeckelten Trogs festzustellen. Mittlerweile gebe es Forderungen aus der Gemeinde Ahrensfelde, dass die entsprechende Trassierung mit der Vorzugsvariante als Tunnel erfolgen solle. Andererseits gebe es in Marzahn die Diskussion, dass eine andere Trassenführung berücksichtigt werden solle, da die momentane Trasse den Stadtteil zerschneide. Er fragt, wie das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung dazu stehe, noch einmal in eine informelle Beteiligung mit der Gemeinde Ahrensfelde und dem Bezirk Marzahn-Hellersdorf zu gehen. Weiterhin möchte er wissen, ob Brandenburg die Möglichkeit sehe, Änderungen an der Trassenvariante oder der Ausformung vorzunehmen.

Staatssekretärin Dr. Niedbal (SenUMVK) führt zur Verknüpfung der Radschnellverbindungen aus, dass zwei Radschnellverbindungen ausgemacht worden seien, zu denen es bereits Gespräche gebe. Dabei handele es sich um die Teltowkanal-Route und den Kronprinzessinnenweg. Berlin habe zudem die bisherigen Planungen Brandenburgs vorliegen, sodass auch geschaut werde, wo der jeweilige Radweg aus Brandenburg auf Berliner Gebiet treffe, damit beide aufeinanderträfen und eine zeitliche Abstimmung zwischen beiden Ländern erfolge. Wie Senatorin Jarasch (SenUMVK) bereits erwähnt habe, habe auch die infraVelo GmbH großes Interesse daran, weil damit die Attraktivität der gesamten Verbindung sowohl für den Berufs- als auch für den Freizeitverkehr steige.

Auf die Fragen des Abgeordneten Reifschneider (FDP, AM Berlin) führt sie aus, dass die detaillierte Flächenplanung jetzt vorgenommen werde, aber Flächen grundsätzlich vorhanden seien und die Prüfung stattgefunden habe. Wenn der Bedarf vorhanden sei, der mit der Potenzialanalyse aufgezeigt worden sei, dann könne sie sich eine Verstärkung vorstellen. Jetzt gehe es zunächst um die Realisierung der 16 Projekte. Zudem werde die Elektromobilität mitgedacht und dem Bedarf entsprechend gebaut. Bei den in Rede stehenden Standorten sei davon auszugehen, dass die jeweiligen Pkw-Besitzer Ladesäulen zuhause hätten. Deshalb werde nicht jeder Parkplatz mit einer Ladesäule ausgestattet, sondern beim Ausbau bedarfsgerecht vorgegangen.

Zu der Frage des Abgeordneten Dr. Zeschmann (BVB/FW, AIL Brandenburg) zur Ertüchtigung der Strecke südlich des Müggelsees führt Staatssekretärin Dr. Niedbal aus, dass ihr dazu momentan keine Informationen vorlägen.

Staatssekretär Genilke (MIL) führt aus, dass ihm nicht zustehe, Aussagen im Berliner Koalitionsvertrag zu bewerten. Fakt sei, dass derzeit die Plangenehmigung stattfinde. Im Tagesordnungspunkt 1 sei auf die Länge von Planungsverfahren aufmerksam gemacht und die Frage erörtert worden, warum es lange Planungsverfahren gebe und man sehr lange in der Leistungsphase 2 stecke. Das sei genau die Phase, in der es Beiratsbildungen gebe

und über Trassen gesprochen werde. Irgendwann sei sich auf eine Variante geeinigt worden, mit der man in die Planfeststellung gehe. Jetzt sei die Zeit der Verwaltung. Nunmehr einen Beirat zu installieren, gehe nur, indem ein Verfahrensbeteiligter sage, dass die Planfeststellung erneut ausgesetzt werden solle. Davon rate er ab, da der Planungsprozess bereits sehr lange andauere. Eine Straße bedeute immer Restriktionen für den einen oder anderen. Eine einvernehmliche Lösung werde es nie geben. Jetzt würden die Einlassungen geprüft und gegebenenfalls Änderungen vorgenommen. Ein Beirat könne zum gegenwärtigen Zeitpunkt keinen Einfluss auf das Verfahren nehmen. Sonst müsse das Verfahren erneut begonnen werden. Das sei nicht die richtige Antwort auf die Problemlagen auf der B158. Auch vor Ort gebe es die Herangehensweise, endlich eine Lösung zu präsentieren, die der Sache gerecht werde. Wie diese Lösung am Ende aussehe, werde die Planfeststellung zeigen müssen.

Auf die Frage der Abgeordneten Wolff (SPD, AM Berlin) merkt Staatssekretär Genilke an, dass er das Problem der Tarifbereiche nachvollziehen könne. Auch wenn sich das Problem mit dem 49-Euro-Ticket lösen werde, werde es bei der Ziehung von Tarifgrenzen immer eine Person geben, die die Frage aufwerfe, warum die Grenze nicht im nächsten Ort gezogen werde. Unterschiedliche Tarifbereiche gebe es aufgrund der Einnahmenaufteilung. Wenn Grenzen verändert würden, dann ergäben sich ebenfalls Änderungen in der Einnahmenaufteilung für die Landkreise und die Verkehrsunternehmen. Deshalb sei der mit dem 49-Euro-Ticket verknüpfte Ansatz, auf Tarifgrenzen keine Rücksicht zu nehmen. Zukünftig sei es egal, wo Fahrgäste zustiegen. Es gebe einen Preis.

Staatssekretär Genilke teilt auf die Frage des Abgeordneten Dr. Zeschmann (BVB/FW, AIL Brandenburg) mit, dass für die verkehrliche Anbindung im Bereich Tesla ein Genehmigungsverfahren durchlaufen worden sei, in dem alle Fragen beantwortet worden seien. Gestern habe die Task Force Tesla getagt. Derzeit beschäftige Tesla 7 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, von denen viele ebenfalls aus Berlin kämen. Das Land werde das Monitoring fortsetzen.

Auf die Frage des Abgeordneten Reifschneider (FDP, AM Berlin) zur City-Maut führt er aus, dass er sich an die mit Berlin geführte Diskussion zu Tarifen erinnere. Letztendlich gehe es um die dritte Finanzierungssäule, zu der es Gutachten auch auf Brandenburger Seite gegeben habe. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung habe die Einführung einer City-Maut in größeren Städten als keinen lohnenswerten Ansatz betrachtet. Die Situation in den Oberzentrum Brandenburgs sei eine andere als in Berlin. Deshalb stehe ihm ein Urteil zur Einführung einer City-Maut in Berlin nicht zu. Allerdings sei es nicht akzeptabel, dass für die Brandenburgerinnen und Brandenburger, die nach Berlin hineinpendelten, eine Maut fällig werde. Andererseits müsse geschaut werden, wo Lenkungswirkungen erzielt werden könnten, was über Geld funktioniere. Das setze allerdings ein Angebot voraus, weshalb in diesem Tagesordnungspunkt die Parkmöglichkeiten diskutiert würden. Ob eine Lenkungswirkung durch eine City-Maut erreicht werde, müsse beurteilt werden. Wichtig sei, Maß und Mitte zu wahren, denn viele Brandenburger, die in Berlin arbeiteten, seien auf den Arbeitsplatz angewiesen und nähmen mitunter dafür weite Wege auf sich. Deshalb dürfe nicht nur der engere Verflechtungsraum

betrachtet werden, weil eine solche Maßnahme auch weit nach Brandenburg hineinwirken würde.

Weiterhin berichtet Staatssekretär Genilke, dass Brandenburg vor allem beim Straßenbau auf den Erhalt der Landesstraßen achte. Straßenneubaumaßnahmen gebe es derzeit nicht, jedoch werde sowohl der Straßen- als auch der Brückenerhalt vorangetrieben. So werde beispielsweise in Fürstenberg/Havel eine Behelfsbrücke errichtet und in Brandenburg an der Havel sei eine vorhandene Brücke komplett abgerissen worden. Er sei deshalb mit den gestrigen Beratungen zum Entwurf des Haushaltsgesetzes 2023/2024 im Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung zufrieden, weil benötigte Haushaltsmittel für entsprechende Maßnahmen zur Verfügung gestellt würden. Brandenburg habe zudem ein Brücken-Monitoring eingerichtet, sodass jederzeit Informationen über den Zustand von Brücken vorhanden seien und ein Brückeneinsturz wie in Genua kein Brandenburger Problem werde.

Der **Vorsitzende Ronneburg** (DIE LINKE, AM Berlin) schlägt für den Ausschuss für Mobilität vor, dass der Tagesordnungspunkt 2 vertagt werde und die Parlamentarische Konferenz Berlin-Brandenburg über den Verlauf der Beratungen mit einem Schreiben der Vorsitzenden unterrichtet werde. Er stellt für den Ausschuss für Mobilität Einvernehmen fest und erteilt dem Vorsitzenden Münschke (AfD, AIL Brandenburg) das Wort.

Der **Vorsitzende Münschke** (AfD, AIL Brandenburg) verweist auf seine Ausführungen im Tagesordnungspunkt 1 zu diesem Verfahren, welches auch für den Tagesordnungspunkt 2 angewendet werde. Sodann schließt er den Tagesordnungspunkt.