Abgeordnetenhaus BERLIN

19. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Wortprotokoll zu Kapitel 0730 Titel 54060, Titel 68213 und Kapitel 0740 Titel 72776

Öffentliche Sitzung

Hauptausschuss

47. Sitzung
18. Oktober 2023

Beginn: 10.06 Uhr
Schluss: 17.42 Uhr
Vorsitz: Stephan Schmidt (CDU)

Kapitel 0730 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Verkehr –
Titel 54060 – Aufwendungen für das Deutschlandticket –

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! – Es geht mir um den Titel 54060. Das sind die Aufwendungen für das Deutschlandticket. Zwei Fragen dazu: Wir sehen ja, dass die Ansätze 2023, 2024 und 2025 ungefähr gleich sind. Auf der anderen Seite hat das Deutschlandticket aber erst im Mai 2023 begonnen. Das heißt, aus unserer Sicht hätten die Ansätze 2024 und 2025 schon deshalb höher sein müssen, weil mehr Monate zu finanzieren sind. Insofern ist die erste Frage, ob das vor diesem Hintergrund auskömmlich ist.

Das Zweite: In der Diskussion darüber, dass Sonderaufwendungen nicht mit dem Bund geteilt werden können beziehungsweise der Bund sagt: Sonderaufwendungen sind nicht unser Ding, das müssen die Länder alleine finanzieren –, wäre für die Jahre 2024 und 2025 die Frage, ob vor diesem Hintergrund dann nicht erst recht die Ansätze zu niedrig sind.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Herr Schulze, bitte!

André Schulze (GRÜNE): Meine Frage geht in eine ähnliche Richtung, nämlich wie der Stand der Verhandlungen zwischen Bund und Ländern über die Fortführung des Deutschlandtickets ist und welche Finanzierungsrisiken sich für diesen Titel oder für diesen Haushalt daraus ergeben.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Zur Beantwortung bitte, Frau Staatssekretärin!

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU): Zum Stand der Verhandlungen mit dem Bund kann ich sagen, dass die Bundesländer mit dem Bund in der Verkehrsministerkonferenz letzte Woche sehr ausgiebig verhandelt haben. Alle Länder waren sich einig, dass auch der Bund seine Verantwortung, seinen Anteil dafür übernehmen muss. Es gab aber kein Ergebnis, und deswegen ist davon auszugehen – das war auch ein Wunsch aller Länder –, dass das dann Thema der nächsten Ministerpräsidentenkonferenz des Bundeskanzlers mit den Ministerpräsidenten und Regierenden Bürgermeistern werden wird.

Guido Schötz (SenMVKU): Sie fragten nach dem Ansatz für 2023. Der ist ja im letzten Jahr quasi gebildet worden. Im letzten Jahr war noch nicht ganz klar, wann das Deutschlandticket starten wird. Das ist dann erst im laufenden Jahr gewesen, das war der Zeitpunkt. Insofern ist der Ansatz erklärbar, warum im folgenden Jahr – – Frau Dr. Stutz hat es gerade schon gesagt: Wir sind in Verhandlungen mit dem Bund, aber momentan ist die Konstellation noch so, dass man sagt, der Bund packt 1,5 Milliarden Euro ran respektive die Länder den anderen Teil, und insofern kommt man eben erst mal auf diesen Ansatz, wo jetzt Kostenerhöhungen – was heißt, noch nicht berücksichtigt sind, aber da ist ja noch eine offene Frage, wie dieses Geld geteilt wird.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Herr Schulze, bitte!

André Schulze (GRÜNE): Dann hätte ich gerne einen Bericht zur zweiten Lesung, wie der aktuelle Stand der Verhandlungen mit dem Bund ist und wie die Gesamtkosten geschätzt werden. Sie haben ja gerade aufgemacht: Die bisherige Position des Bundes ist, seinen Teil unverändert zu lassen. Wenn das so bliebe, wie hoch wäre dann der Anteil der Länder und der Anteil Berlins?

Vorsitzender Stephan Schmidt: Dann ist der Bericht so ausgelöst. – Herr Wiedenhaupt, bitte!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Und ebenfalls in diesem Zusammenhang einen Bericht des Ist 2023: Inwieweit ist dieser Titel ausgeschöpft? –, um erkennen zu können, ob das 2024 dann auskömmlich sein kann.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Auch die Erweiterung ist entsprechend erfasst. Ich komme zu den Seiten 150, 151, 152 und 153. – Herr Wiedenhaupt, bitte!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Es gibt zum Titel 54081 eine vertrauliche Vorlage an den Fachausschuss. Die hätten wir gerne auch hier in den Hauptausschuss bekommen.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Das wird dann entsprechend so aufgenommen und veranlasst. – Seite 154 – Herr Schulze, bitte!

André Schulze (GRÜNE): Sie haben beim Titel 54220 – Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr – im Fachausschussbericht ausgeführt, dass die Umsetzbarkeit der Verlängerung der U 2, U 3, U 6, U 9, U 10 und U 11 im Rahmen der Fortschreibung des laufenden ÖPNV-Bedarfsplans beziehungsweise des Nahverkehrsplans erfolgt und erst im

Haushalt 2026/2027 zusätzliche finanzielle Absicherungen erfolgen. Das heißt, ich kann daraus schließen, dass in diesem Haushalt keine zusätzlichen Maßnahmen im U-Bahn-Bereich vorgesehen sind über die hinaus, die bereits unter Ihren beiden Vorgängerinnen vorgenommen wurden, nämlich die Schaffung zweier zusätzlicher Vollzeitäquivalentstellen und die verstärkte Aufnahme der Planung von U-Bahn-Maßnahmen?

Vorsitzender Stephan Schmidt: Zur Beantwortung, bitte schön, hat die Senatsverwaltung das Wort.

Dr. Inke Steinmeyer (SenMVKU): Wir haben nach meinem Verständnis im Ausschuss gesagt, dass die Kosten für zusätzlichen U-Bahn-Bau in diesem anstehenden Doppelhaushalt nicht zum Tragen kommen werden, weil wir die entsprechenden Voruntersuchungen und die entsprechenden Untersuchungen und Grundlagen für ein Planfeststellungsverfahren noch nicht haben. Das heißt, nach meinem Verständnis ist die Aussage: In den Investitionskosten müssen wir keine Vorsorge im jetzt anstehenden Doppelhaushalt treffen. In den Mitteln, die wir hier drin haben, haben wir Vorsorge getroffen für die Untersuchungen, die jetzt zeitnah anstehen, sowohl für die auf dem NVP aufbauenden Straßenbahnmaßnahmen als auch für die U-Bahn-Maßnahmen.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Herr Schulze, bitte!

André Schulze (GRÜNE): Dann habe ich den Bericht anders verstanden. Dass allen bekannt ist, dass in diesem Haushalt keine U-Bahn gebaut wird, erschien mir naheliegend. Vielleicht können Sie dann noch mal auflisten, für welche U-Bahn-Linien welche konkreten Planungsschritte aus diesem Titel finanziert werden sollen im Laufe des Haushalts.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Wird dann schriftlich erledigt. – Herr Kollege Goiny, bitte!

Christian Goiny (CDU): Wir hätten gerne zur zweiten Lesung – ich knüpfe das jetzt an diesen Titel an, aber Sie können es auch gerne woanders andocken, wenn es aus Ihrer Sicht mehr passt – ein Konzept, wie hinsichtlich der Umsetzung und des Zeitfahrplans zumindest ein Probebetrieb des Personenverkehrs auf der Goerzbahnstrecke vorgenommen werden kann.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Herr Wiedenhaupt, bitte!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Auch zum Titel 54240, und zwar zur Nummer 2 in der Tabelle der Maßnahmen: Da hätten wir gerne einen schriftlichen Bericht über die Ist-Ausschöpfung per 30. September im Ansatz 2023, und zwar bitte maßnahmengenau für die einzelnen hier aufgeführten Maßnahmen.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Vielen Dank! – Dann ist auch dieser Bericht vorgemerkt zur zweiten Lesung. – Ich komme dann zu den Seiten 155 und 156. – Herr Schulze, bitte!

André Schulze (GRÜNE): Ich hätte auf der Seite 155 noch mal beim Titel 54223 – Vorbereitungskosten für den Straßenbau – eine Frage. Der hat ja einen relativ starken Anwuchs bei einem gleichzeitig relativ niedrigen Ist 2022. Wodurch kommt der starke Anwuchs dieses Titels zustande, oder was ist damit geplant?

Vorsitzender Stephan Schmidt: Vielen Dank! – Zur Beantwortung geht das Wort an die Senatsverwaltung. – Bitte schön!

Dr. Imke Steinmeyer (SenMVKU): Auch da gilt, dass wir 2022 vor dem Hintergrund der vorläufigen Haushaltswirtschaft natürlich nur begrenzt Untersuchungen angehen konnten in dem Sinne. Die jetzt unterstellten Steigerungen für diesen Titel beruhen darauf, dass wir im

Kontext bestimmter Wohnungsbauvorhaben, bestimmter Grundsatzüberlegungen, die wir treffen müssen zu Wohnungsneubau, künftig mehr Untersuchungen angehen müssen und das mit dem aktuellen Personalkörper derzeit auch erwarten.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Vielen Dank! – Ich sehe zur Seite 154 keine weiteren Wortmeldungen.

Titel 68213 – Zuschuss an die BVG für sonstige betriebsfremde Lasten und an die Jobcenter –

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Es geht mir um den Titel 68213. Dahinter verbirgt sich ja das 29-Euro-Ticket. Wir haben, Frau Staatssekretärin, von Ihnen ja im Fachausschuss gehört, dass die 300 Millionen Euro, die hier eingestellt sind, zu hoch sein werden. Es werden bei aller Unklarheit, wo es genau landet, maximal 250 Millionen Euro sein. Nun haben wir ja von der BVG und dem VBB gehört, dass das 29-Euro-Ticket aus technischen Gründen erst zur Mitte des Jahres starten kann. Das hieße, wenn man 250 Millionen Euro zugrunde legt, round about die Hälfte im Jahr 2024, weil eben erst späterer Start. Dann wäre nach Haushaltswahrheit und -klarheit die Frage, ob Sie nicht der Meinung sind, dass dieser Titel für das Jahr 2024 deutlich zu hoch angesetzt ist.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Frau Klein, bitte!

Hendrikje Klein (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich habe zu dem gleichen Titel eine Frage, die wir uns schön öfter gestellt haben, nämlich warum der Senat das 29-Euro-Ticket nicht aufsattelt auf das 49-Euro-Ticket, sondern ein Parallelangebot macht, das derzeit noch dasjenige, welches sein soll. Ich würde mich freuen, da mal ein paar Argumente zu hören. Ansonsten interessiert mich ebenso, wie die Kalkulation jetzt aktualisiert werden kann, und fordere dazu schon mal einen Folgebericht für die zweite Lesung.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Dann ist der Folgebericht schon mal ausgelöst. – Herr Schulze, bitte!

André Schulze (GRÜNE): Ich kann mich der Frage der Kollegin Klein zur Runterrabattierung anschließen, insbesondere da Sie im Bericht an den Fachausschuss ja ausgeführt haben, dass eine solche Runterrabattierung 240 Millionen Euro kosten würde, also weniger als die avisierten 250 Millionen Euro. Ich würde mich auch den Ausführungen des Kollegen Wiedenhaupt insofern anschließen, als ich gerne eine Kostenkalkulation für das 29-Euro-Ticket, die Sie zugrunde legen, aufgeliefert hätte mit den Annahmen zur Inanspruchnahme und auch: Woher kommen die Nutzer dieses Tickets? Inwiefern sind das neue Nutzerinnen und Nutzer, oder wandern die vom Deutschlandticket ab? –, und das auch verbunden mit 2024 unter Berücksichtigung des wahrscheinlichen Beginns des 29-Euro-Tickets erst zur Mitte des Jahres.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Vielen Dank! – Dann wird der Bericht entsprechend erweitert. Möchte die Senatsverwaltung noch direkt antworten? – Bitte schön, Frau Staatssekretärin!

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU): Ich glaube, auf die Frage kann ich schon antworten, dass die Richtlinien der Regierungspolitik ja ein Ticket für jeden Berliner,

jede Berlinerin vorsahen. Insofern ist die Situation grundlegend anders als in anderen Bundesländern, in denen von der Runterrabattierung Gebrauch gemacht wird. Richtig ist, dass beruhend auf dem jetzigen Preis des Deutschlandtickets die Kosten bei 240 Millionen Euro wären, aber in einem etwaigen Fall – danach war ja auch gefragt worden im Fachausschuss –, dass das Deutschlandticket teurer werden würde, hätte ein runterrabattiertes Ticket entsprechend deutlich höhere Kosten, weit über 300 Millionen Euro, zur Folge. Ansonsten ist es so, dass wir den Rest gerne auch schriftlich beantworten.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Frau Kollegin Hassepaß, bitte!

Oda Hassepaß (GRÜNE): Ich wollte jetzt noch mal ganz kurz nachhaken. Herr Schulze hat es auch gerade schon gesagt: Wenn wir das Deutschlandticket für alle Berlinerinnen und Berliner runterrabattieren würden, dann wären wir bei einer günstigeren Lösung, als wenn es nur für AB gilt. Das muss man sich mal vor Augen führen, dass ein Deutschlandticket, deutschlandweit gültig für alle Berlinerinnen und Berliner, eine günstigere Lösung wäre als nur für AB, und das war ja nicht mal das, was wir gefordert hatten. Wir hatten ja gesagt, das soll für bestimmte Bezugsgruppen runterrabattiert werden, und dann würden wir bei 50 Millionen Euro landen. Dann hätten wir 250 Millionen Euro gespart, die man sicherlich im Haushalt gut an anderer Stelle einsetzen könnte. Deshalb würden wir auch gerne wissen, warum. Sie hatten ja vorhin zum Semesterticket geantwortet, dass die Studierenden jetzt einfach auf das Deutschlandticket zurückgreifen können, weil im nächsten Jahr irgendwann das 29-Euro-Ticket kommt – also die Studierenden, deren Unis das nicht weiter abgeschlossen haben. Aber es wäre ja auch möglich gewesen, zum jetzigen Zeitpunkt einfach zu sagen: Okay, wir schauen uns die Richtlinien der Regierungspolitik noch mal an – wie Sie vorhin zur Leipziger Straße gesagt haben: bei Lichte betrachtet – und schauen mal: Was ist denn für die Studierenden, die Sozialticketempfängerinnen, für die Familien gerade besser? –, und bei Lichte betrachtet werten wir das noch mal um und machen eine Rabattierung auf Basis des Deutschlandtickets.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Frau Kollegin Klein, bitte!

Hendrikje Klein (LINKE): Ich muss zugeben, ich habe noch nicht verstanden, warum ein Parallelticket, ein 29-Euro-Ticket, favorisiert wird, anstatt das Deutschlandticket zu rabattieren. Sie hatten irgendwas gesagt mit: für alle Berlinerinnen und Berliner. Vielleicht können Sie es einfach noch mal deutlicher ausführen.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Vielen Dank! – Dann zur Beantwortung Frau Staatssekretärin Dr. Stutz, bitte!

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU): Ich kann ganz konkret auf die Frage sagen: Ja, für alle Berlinerinnen und Berliner im VBB. Also wenn Sie ein Ticket kaufen, wäre die Nachweispflicht schwierig, sehr aufwendig bis eventuell gar nicht möglich. Darauf hat uns auch die BVG hingewiesen. Das ist also eines der Argumente. Im Übrigen hat das Deutschlandticket ja auch mit der Variante Jobticket eine sehr attraktive Möglichkeit, auch für die Brandenburger, die das heute nutzen. Insgesamt ist es ja auch unser Ziel, die Attraktivität des Deutschlandtickets nicht zu reduzieren, das heißt, gerade diese Deutschlandticket-Jobticket-Variante attraktiv zu halten. Bei dem 29-Euro-Ticket AB ist es ja so, dass Sie dann im Bereich AB fahren können, aber gerade eine Jobticketfähigkeit nicht haben. Es ist also auch

ein qualitativer Unterschied in der Sache, und insofern haben wir mehrere Aspekte zu berücksichtigen. Wir setzen uns im Bund mit allen anderen Ländern für die Fortsetzung ein, und deswegen ist es auch für uns wichtig, dass das Deutschlandticket als solches attraktiv bleibt.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Frau Kollegin Hassepaß, bitte!

Oda Hassepaß (GRÜNE): Uns ist es auch ganz wichtig, dass das Deutschlandticket attraktiv wird, und wir stimmen Ihnen total zu, dass das nicht in Konkurrenz zum 29-Euro-Ticket gehen sollte. Die Frage stellt sich nur, warum wir hier 300 Millionen Euro eingeplant haben für ein Produkt, das nicht so attraktiv ist wie eine Rabattierung oder ein Jobticket auf Basis des Deutschlandtickets. Das ist meine Frage.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Vielen Dank! – Dann erhält zur Beantwortung die Frau Staatssekretärin das Wort. – Bitte schön!

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU): Ich glaube, dass ich von den Argumenten her jetzt alles entweder vorhergehend oder eben schon gesagt habe. Vielleicht doch noch ein Punkt, weil das noch offengeblieben ist, zu den Studierenden: Es ist gleichsam so, dass wir uns weiterhin auch für ein Deutschlandticket, das Studierendenticket, im Bund einsetzen. Das ist auch etwas, wo wir weiter hinterher sind.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Vielen Dank! – Herr Zillich, bitte!

Steffen Zillich (LINKE): Ein Argument, das Sie angeführt haben, war die Nachweispflicht. Ich verstehe das mit der Nachweispflicht nicht, wenn es etwas ist, das für alle gelten soll. Insofern sehe ich nicht, welche erhöhten Nachweispflichten es dort geben soll, die schwierig umzusetzen sind. Man braucht auch für das 29-Euro-Ticket eine gesonderte Nachweispflicht, geht ja gar nicht anders, und weshalb das nicht gehen soll, wenn man ein 49-Euro-Ticket runterrabattiert, das müssten Sie noch mal erläutern.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Frau Kollegin Hassepaß, bitte!

Oda Hassepaß (GRÜNE): Zu der Nachweispflicht: Das betrifft übrigens die Semestertickets auch immer. Also die Studierenden müssen ja auch immer angeben, dass sie aus der entsprechenden Stadt kommen, sonst könnte man ja auch jetzt einfach als Berliner Studierende oder Studierender in Bayern ein 29-Euro-Deutschlandticket kaufen und damit dann rabattiert durch Deutschland fahren.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Dann erhält zur Beantwortung das Wort Frau Staatssekretärin – bitte schön! – Sie gibt die Frage weiter. – Bitte schön!

Guido Schötz (SenMVKU): Was das 29-Euro-Ticket betrifft: Das ist ja ein VBB-Produkt. So soll es sein, das heißt, es kann jedermann erwerben, der es braucht, insofern keine Nachweispflicht. Ein für Berlinerinnen und Berliner runterrabattiertes Deutschlandticket würde ja voraussetzen – – Also wir zahlen dann einen Zuschuss an Landeskinder, und damit immer gewährleistet ist, dass der Zuschuss auch beim Richtigen ankommt und nicht jemand einen Vertrag bei der BVG hat und gegebenenfalls nach Hamburg verreist – um dieses Beispiel zu nehmen –, müsste ja laufend kontrolliert werden, dass die vertragshaltenden Kundinnen und Kunden immer noch Berliner Landeskinder sind. Das heißt, die Verkehrsunternehmen müssten permanent abprüfen, ob diese Voraussetzungen noch gegeben sind.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Es gibt weitere Wortmeldungen. – Frau Kollegin Hassepaß, bitte!

Oda Hassepaß (GRÜNE): Dann habe ich jetzt tatsächlich eine große Nachfrage, denn versprochen wurde mit dem 29-Euro-Ticket ja ein Ticket für alle Berlinerinnen und Berliner. Sie sagen gerade, das gilt gar nicht für alle Berlinerinnen und Berliner, sondern für alle, die es wollen. Also dann kann jeder, der nach Berlin kommt, sich ein 29-Euro-Ticket kaufen und im Bereich AB fahren. Richtig?

Vorsitzender Stephan Schmidt: Herr Kollege Schulze, bitte!

André Schulze (GRÜNE): Zum einen hätte ich gern für diesen Titel und die Diskussion hier ein Wortprotokoll, und zum anderen würde ich doch gerne noch mal einen Auflistung, wahrscheinlich dann schriftlich in einem Bericht, zu den Kosten einer solchen Nachweispflicht haben, die daraus entstehen, denn ich bezweifle immer noch, dass es uns teurer kommt, diese Nachweispflicht im Rahmen eines rabattierten Deutschlandtickets zu haben als hier einen 300-Millionen-Ansatz für ein zusätzliches Ticket.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Dann ist der Bericht ausgelöst, das Wortprotokoll wird erstellt, und der Herr Kollege Schlüsselburg hat das Wort. – Bitte schön!

Sebastian Schlüsselburg (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich möchte auch noch mal zu den Ausführungen, die Sie eben getätigt haben, zu der Problematik der Nachweispflicht nachhaken, denn das war aus meiner Sicht nicht substanziiert genug, um zu einer Überzeugung der Kritikerinnen und Kritiker zu führen. Bei Vertragsschluss dürfte es ja darstellbar sein, das zu regeln.

Das wird dann möglicherweise eine Anwesenheitspflicht voraussetzen, weil bei der Antragstellung dann ein Ausweisdokument mit Meldeadresse gezeigt werden soll. Wenn es dafür eine Digitalisierungsmöglichkeit gibt, wäre das natürlich schön, dafür gibt es inzwischen auch Tools, aber fahren wir mal kurz den konservativen Ansatz: Diejenigen, die das möchten, die ein rabattiertes 49-Euro-Ticket, ein 29-Euro-Ticket, aber mit dem entsprechenden Leistungsplus des 49-Euro-Tickets, haben wollen, werden das dann wohl machen, das ist jedenfalls meine Prognose, weil sie ja dafür auch etwas Entsprechendes bekommen.

Dann bleibt eigentlich nur noch ein Rest, ein Kontrollrest, übrig, den Sie gerade dargelegt haben im Sinne von: Da müsste jemand dann mit betrügerischer Absicht bei dem Erwerb und Nachweis mit seiner Meldeadresse zum Zeitpunkt des Abschlusses die Voraussetzungen erfüllen, um dann – in Anführungszeichen – unmittelbar danach seinen ersten Wohnsitz zu verlagern, nur um diesen – in Anführungszeichen – geldwerten und Leistungsvorteil zu erhalten. Ich wage jetzt erst mal zu prognostizieren, dass dieses Aufkommen im Promillebereich liegen sollte. Selbst wenn das geschieht, stellen sich die von Herrn Schulze gerade adressierten Kostenvergleichsfragen. Es werden ja auch nach wie vor, auch seitdem wir die Ticketrevolution – so will ich es mal nennen – im ÖPNV haben, Kontrollen durchgeführt. Bei diesen Kontrollen werden jetzt schon Ausweisdokumente bei der Kontrolle verlangt oder im Nachhinein, wenn die nicht beigeführt werden. Dann kann man ja an dieser Stelle nachvollziehen, ob ein tatsächliches Problemaufkommen existieren sollte. Aus der Perspektive der Sparsamkeit bei der Verwendung von öffentlichen Mitteln – an der Stelle wäre die Rabattierung für den Haushalt ja nicht nur sparsamer, sondern die Kunden hätten gleichzeitig noch ein Plus an Leistungen – wäre es aus meiner Sicht durchaus vertretbar zu sagen, wir gucken uns das bei der Kontrollgeschichte an und gucken, ob wir überhaupt eine Signifikanz an der Stelle haben. Aus meiner Sicht laufen Sie bei dem, was Sie hier machen, mit Ansage mindestens in eine Schwerpunktprüfung des Rechnungshofes rein.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Herr Kollege Zillich, bitte!

Steffen Zillich (LINKE): Hat sich erledigt!

Vorsitzender Stephan Schmidt: Dann zur Beantwortung bitte Frau Staatssekretärin Dr. Stutz!

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU): Ich schlage vor, dass wir den zahlreichen Nachfragen schriftlich nachkommen.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Gut, dann wird das alles schriftlich beantwortet. – [Zuruf] – Das Wortprotokoll ist schon beantragt. – Herr Kollege Heinemann, bitte!

Sven Heinemann (SPD): Für das Protokoll möchte ich schon noch mal festhalten, dass wir, wie wir es auch im Koalitionsvertrag vereinbart haben, ein Ticket für alle im Einvernehmen mit unseren Partnern in Brandenburg, mit dem VBB, wollten. Das war mit dem 29-Euro-Ticket möglich. Das haben wir jetzt als eines der ersten Versprechen umgesetzt, und das ist eine enorme Entlastung für alle Berlinerinnen und Berliner, ohne dass sie umfangreiche Anträge stellen müssen. Wir haben alle die Diskussionen beim Deutschlandticket verfolgt, und wir hoffen wahrscheinlich alle, dass es dieses Jahr noch mal bei 49 Euro bleibt. Es ist aber schon abzusehen, dass dieser Preis steigen wird und dass das dann auch Auswirkungen auf

unseren Haushalt hätte. Deswegen ist das 29-Euro-Ticket der richtige und unkomplizierte Weg, und der kann dann auch günstige Mobilität mindestens bis zum Ende dieser Legislaturperiode garantieren. Das ist ein Versprechen, das die Koalition gegeben hat und auch umsetzt.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Vielen Dank, Herr Kollege! – Ich habe jetzt noch zwei Wortmeldungen. Um 14 Uhr tagt übrigens auch der Mobilitätsausschuss, nur als kleiner Hinweis am Rande. – Herr Kollege Zillich, bitte!

Steffen Zillich (LINKE): Das ist bestimmt auch für den Mobilitätsausschuss ein spannendes Thema, aber wir sind ja der Hauptausschuss, deswegen geht es so ein bisschen um die Frage: Das politische Ziel, günstige Mobilität für alle herzustellen, ist ja vollkommen in Ordnung. Es ist doch aber nicht klug, sich nicht die Frage zu stellen, wie man das am günstigsten schaffen kann. Genau darum geht es ja, nämlich dass wir uns hier die Frage stellen wollen, wie man das am günstigsten schaffen kann, obendrein noch mit dem besten Effekt für die Berlinerinnen und Berliner, weil ja auch das Leistungsangebot ein anderes wäre.

Die Frage, wie günstig das ist, ist eine Frage, die uns hier als Hauptausschuss bewegt. Die Frage des Leistungsangebotes ist eine, die man politisch bewerten muss. Trotzdem, sage ich jetzt mal, haben wir als Parlament die Pflicht, einen solchen Vergleich einzufordern, auch wenn sich die Regierungsparteien darauf festgelegt haben, einen solchen Vergleich nicht vornehmen zu wollen. Ihre Abwägungseinschränkung, die Sie politisch verabredet haben, ist das eine, aber die Frage, haushaltspolitische Alternativen aufzumachen und auch diskutierbar zu machen, ist das andere. Darum geht es hier gerade. Es geht um die Frage: Gibt es eine Möglichkeit, mit weniger Aufwand und einem besseren Ergebnis das, was man mit dem 29-Euro-Ticket haben will, zu erreichen? – Wir finden unabhängig von den Richtlinien der Regierungspolitik, dass die Landesregierung in der Verantwortung ist, genau eine solche Abwägung oder die Daten und Berechnungen für eine solche Abwägung vorzulegen. Wir gehen jetzt mal davon aus, dass das bis zur zweiten Lesung stattfindet, und dann wird man das bewerten müssen. Es gibt ja dazu Aussagen, die in eine bestimmte Richtung gehen, die uns dazu verpflichten, dem noch mal nachzugehen.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Frau Kollegin Hassepaß, bitte!

Oda Hassepaß (GRÜNE): In dem Bericht an den Fachausschuss ist das ja schon ganz gut dargestellt. Daher kommen ja auch die 240 Millionen Euro für alle auf der Basis des Deutschlandtickets im Vergleich zu den 300 Millionen Euro für das 29-Euro-Ticket.

Zu Herrn Heinemann muss ich jetzt noch mal ganz kurz sagen: Das ist ein ziemlich teures Versprechen, das da eingelöst worden ist, für ziemlich wenig Leistung, aus meiner Sicht. Es ist ja genau so, dass es nicht mit dem VBB zusammen ein Angebot gibt, sondern dass es eine Insellösung in Berlin AB ist und nicht berlin- und brandenburgweit. Sie haben außerdem gesagt, man muss keine zeitaufwendigen Anträge ausfüllen. – Wenn Sie sich ein Deutschlandticket kaufen, können Sie das online auf der BVG-Seite machen. Das sind drei Klicks, da braucht es auch keine umfangreichen Anträge. Das können Sie gern ausprobieren. – Vielen Dank!

Vorsitzender Stephan Schmidt: Vielen Dank!

Kapitel 0740 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Tiefbau –
Titel 72776 – Technische Erneuerung der Überbauung Schlangenbader Straße (ÜBS) –

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Wie nicht anders zu erwarten, komme ich auf den Schlangenbader Tunnel zurück. Wir haben uns ja vorhin darauf verständigt, dass in diesem Titel die Maßnahmen hinterlegt sind, die jetzt durchgeführt werden müssen; 2,5 Millionen Euro für 2024 und 2025 sind dort jeweils hinterlegt. Ihren eigenen Aussagen im letzten Mobilitätsausschuss zufolge werden wir mit 30 Millionen bis 50 Millionen Euro rechnen müssen, sodass sich für mich jetzt die Frage stellt: Möchten Sie diese erwarteten Summen dann aus einem anderen Titel finanzieren, oder kann ich die hier hinterlegten Summen so werten, dass an eine Erneuerung und Instandsetzung des Schlangenbader Tunnels gar nicht gedacht ist?

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Wir sind, wie auch schon im Mobilitätsausschuss beschrieben, im Prozess des Abgleichs der bestehenden Situation, die nämlich auch die in der Machbarkeitsstudie festgestellte generelle Verkehrszunahme im Verkehrsnetz, die fehlende Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten und die Zunahme von Lärmbelastungen deutlich macht, und sind dabei, uns das auch noch mal mit einer Verkehrszählung anzugucken. Alles weitere ist abhängig von der Entscheidung dazu, wie es damit weitergeht. Wenn es zu einer Sanierung des Tunnels käme, wäre das aufgrund der dafür erforderlichen Vorbereitungen ohnehin erst in späteren Jahren außerhalb des Doppelhaushalts 2024/2025.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Herr Wiedenhaupt, bitte!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Zum einen hätte ich gern zu diesem Punkt ein Wortprotokoll. Zweitens die Nachfrage, Frau Staatssekretärin: Kann ich das als verbindliche Aussage werten, dass selbst wenn die Erneuerung des Schlangenbader Tunnels verkehrlich notwendig ist, sich dieser Senat in zwei Jahren nicht in der Lage fühlt, diese sechs Punkte, die dort verbessert werden müssen, durchzuführen?

Vorsitzender Stephan Schmidt: Vielen Dank! – Dann wird zu diesem Titel ein Wortprotokoll angefertigt. – Zur Beantwortung erteile ich das Wort der Senatsverwaltung und hier Herrn Adam. Bitte schön!

Lutz Adam (SenMVKU): Wir haben ja an der Stelle einen Ansatz von 23 Millionen Euro im Haushalt drin. Das sind ältere Zahlen; tatsächlich haben wir im Mobilitätsausschuss gesagt, dass für die grundhafte und vollständige Erneuerung der Tunnelanlage entsprechend der RABT ein Kostenrahmen von 40 Millionen Euro zu veranschlagen ist, sodass die Ansätze 2024 und 2025 die ersten Ansätze sind und wie Frau Dr. Stutz das gesagt hat die tatsächliche Erneuerung erst in den Folgejahren stattfinden kann. Es sind umfangreiche Planungsarbeiten erforderlich, es ist die Bestellung einer neuen Mittelspannungsstation notwendig, die auszulösen ist und sehr kostenintensiv, sodass wir nach derzeitiger Einschätzung mit den großen Maßnahmen erst im Jahre 2026 tatsächlich starten können.

Vorsitzender Stephan Schmidt: Vielen Dank! – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen.