

## **Inhaltsprotokoll**

## Öffentliche Sitzung

### **Ausschuss für Mobilität**

10. Sitzung  
31. August 2022

Beginn: 09.04 Uhr  
Schluss: 12.27 Uhr  
Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE)

#### Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

#### Punkt 1 der Tagesordnung

##### **Aktuelle Viertelstunde**

**Kristian Ronneburg** (LINKE) fragt, welche Maßnahmen SenUMVK gemeinsam mit der BVG unternehme, um die Leistungsreduzierungen im Busverkehr um 3 Prozent wieder rückgängig zu machen und das Angebot zu stabilisieren.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) führt aus, die BVG habe im August angekündigt, die Leistungen um 3 Prozent reduzieren zu müssen, da Fahrpersonal fehle. Gründe seien die Pandemie, ein aktuell erhöhter Krankenstand, eine erhöhte Fluktuation sowie Schwierigkeiten, Nachfolger/-innen für ausscheidende Mitarbeitende zu finden. SenUMVK habe ein reduziertes Fahrplanangebot mit der BVG abgestimmt. Gleichwohl würden weiterhin alle Haltestellen angefahren. Es gehe v. a. um doppelte Linienführungen von Express- und normalen Bussen. Dort sollten möglichst große Busse eingesetzt werden, um die Fahrgäste trotzdem transportieren zu können. Sie hoffe, dass diese Maßnahmen, die Ausfälle verhinderten, nur für kurze Zeit gölten. Die Zusammenarbeit und das Controlling sollten verstärkt werden. Der Aufsichtsrat werde das Thema künftig enger begleiten. Die BVG wolle Frühwarnindikatoren aufstellen, damit man von solchen Entwicklungen nicht überrascht werde, und habe mit Qualifizierungs- und Rekrutierungsaktivitäten begonnen. Schienenersatzverkehre, z. B. bei der U 6, sollten ausgeschrieben werden, um externe Dienstleister zu gewinnen.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) begrüßt, dass das Controlling verbessert werden solle, denn die Ankündigung habe schon einige überrascht, obwohl die Probleme, insbesondere beim Busverkehr, bekannt seien. Die Frage sei, wie man bei den Busspuren vorankomme, um die Probleme der BVG im Oberflächenverkehr zu reduzieren. Es sei angekündigt worden, die Zusammenarbeit mit den Bezirken zu verbessern; SenUMVK habe angeordnete Busspuren selbst umsetzen wollen. Wie weit seien die Absprachen hier gediehen?

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) bemerkt, die Verdichtung des Oberflächenverkehrs bringe Stress für die Passagiere und die Fahrer/-innen. SenUMVK unterstütze die Bezirke bei der Umsetzung von Busspuren.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) ergänzt, SenUMVK befinde sich in Abstimmung, welche Bussonderfahrstreifen umgesetzt werden könnten. Angesichts der Freigabe des Haushalts im Juni sei der Vorlauf nicht so groß gewesen. Mit der BVG sei eine Liste der Hotspots vereinbart worden, wo der Oberflächenverkehr für die BVG verbessert werden solle. Diese werde mit Zwischenschritten hinterlegt, um voranzukommen. Mit diesen Maßnahmen könnten die 3 Prozent Reduzierung im Busverkehr jedoch nicht ausgeglichen werden.

**Felix Reifschneider** (FDP) erkundigt sich, bis wann der Senat über den Antrag der Berliner Taxivereinigungen für neue Taxitarife vom Oktober 2021 entscheiden werde.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) berichtet, SenUMVK habe den Taxiverbänden im Mai einen Tarifvorschlag mit einer deutlichen Erhöhung um 20 statt 12 Prozent gemacht, der anstehende Preiserhöhungen und absehbare Mindestlohnanpassungen einkalkuliere. Der gemeinsame Flughafentarif habe getrennt behandelt werden sollen, um schneller voranzukommen, da der Landkreis Dahme-Spreewald zunächst keinen Anpassungsbedarf beim Flughafentarif gesehen habe. Im Juni sei ein Anhörungsverfahren eingeleitet worden. Das Taxigewerbe habe Ende Juni mitgeteilt, dass es die Integration des Flughafentarifs für unumgänglich halte. Fachlich sei dies richtig, weil die Eichung der Taxameter sonst wieder neu erfolgen müsste. Inzwischen habe der Landkreis signalisiert, dass es eine gemeinsame Tarifverabredung geben solle und er offen für eine Weiterentwicklung des Flughafentarifs sei. Insofern erfolge nun ein neuer Aufschlag. Es liege ein Entwurf für einen Flughafentarif vor, der so schnell wie möglich vorangetrieben werden solle.

**Felix Reifschneider** (FDP) stellt die Nachfrage, wann mit dem Inkrafttreten des neuen Tarifs zu rechnen sei, denn die Taxiunternehmen brauchten eine Perspektive. Werde dies noch in diesem Jahr, ggf. in welchem Monat, erfolgen?

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) antwortet, die Dringlichkeit sei SenUMVK bewusst, der Entwurf müsse jedoch mit dem Landkreis abgestimmt werden, bevor das Mitzeichnungsverfahren im Senat beginnen könne. Daher könne sie keinen Termin nennen.

**Oliver Friederici** (CDU) fragt, welche Kosten durch das neue 9-Euro-Ticket ohne die finanzielle Unterstützung des Bundes für das Land Berlin verursacht würden.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) legt dar, im Tarifbereich AB liege der Ausgleichsbedarf zur Kompensation von Mindererlösen bei 60 bis 70 Mio. Euro pro Monat. Das 9-Euro-Ticket sei ein größerer Erfolg gewesen als erwartet, der Fahrgastzuwachs in der Met-

ropolregion Berlin-Brandenburg, insbesondere in Berlin, deutlich größer als im Bundesdurchschnitt. Daher wäre eine dauerhafte Lösung eine große verkehrs- und sozialpolitische Chance. Die bisherige Auswertung zeige, dass auch Neukunden gewonnen worden seien, die sich Mobilität zuvor nicht hätten leisten können. Ein 9-Euro-Ticket könne nicht auf Dauer subventioniert werden, ein bezahlbares Abo hätte aber eine verkehrs- und klimapolitische Wirkung, da Menschen dann längerfristig vom Auto auf den ÖPNV umsteigen würden. Berlin wolle den Druck auf den Bund erhöhen, damit es zu einem Nachfolgeangebot komme. Auf Bundesebene fänden entsprechende Verhandlungen statt; insofern sei sie hier guter Dinge. Zudem wolle Berlin eine Überbrückungsmöglichkeit im Rahmen eines Berliner Entlastungspakets anbieten.

**Oliver Friederici** (CDU) bittet um Auskunft, welche Abstimmungen im Vorfeld dazu stattgefunden hätten oder aktuell mit Brandenburg und dem Verkehrsverbund stattfänden.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) schildert, die Reaktionen aus Brandenburg seien zunächst sehr zurückhaltend ausgefallen, da die brandenburgischen Verkehrsunternehmen zurzeit in einer finanziell schwierigen Situation seien und besorgten, dass die steigenden Energiekosten nicht aufgefangen werden könnten. Die Koalition wolle eine Lösung mit Brandenburg, zumal die Zustimmung des VBB erforderlich sei. Sie habe mit ihrem brandenburgischen Amtskollegen gesprochen, die RBm mit dem brandenburgischen Ministerpräsidenten, denn man brauche auch die Unterstützung der Staatskanzlei. Morgen werde eine virtuelle Runde mit der brandenburgischen Landesregierung, dem VBB und einzelnen Verkehrsunternehmen stattfinden, um verschiedene Modelle zu erörtern.

**Alexander Kaas Elias** (GRÜNE) erkundigt sich, wie der Senat den Erfolg des 9-Euro-Tickets bewerte.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) unterstreicht, dass die Menschen das 9-Euro-Ticket in einer großen Zahl angenommen hätten. 45 Mio. Tickets seien verkauft worden, in Berlin-Brandenburg 7 Mio. In einer Petition an den Senat wünschten sich über 10 000 Menschen eine Fortsetzung. Allerdings hätten nicht alle Menschen das Angebot genutzt. Insofern gebe es verkehrspolitisch ambivalente, aber sozialpolitisch sehr positive Wirkungen. Etwa 3 bis 10 Prozent der Nutzung seien nach bisherigen Zahlen auf einen Umstieg vom MIV zurückzuführen. Wenn man wolle, dass Menschen in ihrem Alltag umstiegen, brauche man ein dauerhaftes Angebot. Dann würden sich auch die Umstiegszahlen erhöhen. Nach Auswertungen des VBB sei die Zufriedenheit der Fahrgäste sehr hoch, obwohl Busse und Bahnen in dieser Zeit deutlich voller gewesen seien. Im bundesweiten Vergleich sei das Angebot in Berlin schon sehr gut. Allerdings hätten ca. 19 Prozent der Stammkunden den ÖPNV weniger genutzt, weil es ihnen zu voll gewesen sei. Das 9-Euro-Ticket habe den Fokus auf den ÖPNV gelenkt, der das Rückgrat einer Verkehrswende sei und mit massiven Investitionen weiter ausgebaut werden solle. Sie plädiere für ein bezahlbares Nachfolgeticket, das allerdings nicht zulasten des weiteren ÖPNV-Ausbaus gehen dürfe, damit man keine Stammkunden verliere. Der Bund müsse die im Koalitionsvertrag vereinbarten Ausbaumittel endlich freigeben.

Man laufe auf einen Krisenwinter zu, in dem die steigenden Energie- und Lebenshaltungskosten für Menschen mit unteren und mittleren Einkommen noch stärker spürbar werden würden. Das 9-Euro-Ticket habe eine große sozialpolitische Wirkung entfaltet; fast die Hälfte der Nutzenden seien Neukunden oder selten Nutzende gewesen, die zuvor kaum mobil hätten sein können. Der Freizeitverkehr habe sich sehr verstärkt, was verkehrspolitisch kritisch betrachtet

worden sei, weil es sich um zusätzlichen Verkehr handele; solange dieser auf der Schiene stattfinde und Menschen Ausflüge ermögliche, die sich diese sonst nicht leisten könnten, halte sie dies sozialpolitisch für positiv. Ein Nachfolgeticket könne nicht mehr im September greifen, wäre aber für Oktober machbar. Auf der Grundlage des Versuchs könnte dieses relativ schnell umgesetzt werden. Ihr Ziel sei ein dauerhaftes Angebot möglichst für alle, aber zumindest für diejenigen, die es dringend brauchten. Wichtige Gesprächspartner seien dabei Brandenburg und der Bund. Andere Maßnahmen im Rahmen eines Berliner Entlastungspakets zu Energiepreisen, die möglichst unbürokratisch, aber auch zielgenau und rechtskonform erfolgen müssten, seien in der Umsetzung schwieriger und aufwendiger.

**Alexander Kaas Elias** (GRÜNE) erklärt, dass er die Ansicht teile, dass das 9-Euro-Ticket ein Beitrag gegen Mobilitätsarmut gewesen sei und sich viele Menschen dadurch Mobilität hätten leisten können. Lt. Berechnungen des VDV habe das 9-Euro-Ticket zu Einsparungen von 1,8 Mio. t CO<sub>2</sub> geführt. Sei dies nicht eine günstige Maßnahme, um CO<sub>2</sub> einzusparen, sodass umso mehr auf eine Nachfolgeregelung zu dringen sei, wenn der ÖPNV-Ausbau nicht darunter leide und zusätzliche Mittel investiert würden?

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) betont, je mehr Menschen, v. a. für längere Strecken, auf den ÖPNV umgestiegen, desto größer seien die klimapolitische Wirkung und der Beitrag zur Erreichung der Klimaziele. Deshalb plädiere sie für ein bezahlbares Abo. Bei der Frage, wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> in den letzten drei Monaten eingespart worden seien, sei sie zurückhaltend, weil die Zahlen noch schwankten, wie viele Leute vom Auto auf den ÖPNV umgestiegen seien. Ein dauerhaft bezahlbares Abo werde nach ihrer Überzeugung einen deutlichen CO<sub>2</sub>-Einspareffekt haben, insbesondere bei längeren Strecken, die sonst nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt würden.

**Stephan Machulik** (SPD) fragt nach dem Sachstand und dem Zeitplan für die Integration der BT Berlin Transport GmbH in die BVG.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) verweist auf die Zuständigkeit der SenWiEnBe, die mitgeteilt habe, dass eine komplette Reintegration der BT in die BVG aktuell nicht geplant sei. Die BT habe im Juni rund 2 000 Beschäftigte gehabt, von denen rund 250 in der Sparte U-Bahn arbeiteten. Aus betrieblichen Gründen sei beschlossen worden, dass die Fahrdienstleistungen der BT im Kleinprofil der U-Bahn ab 1. Januar 2023 durch die BVG erbracht würden. Dies betreffe bis zu 64 Beschäftigte, die dann zur BVG wechselten. Die Fahrdienstleistungen im Großprofil und Busverkehr blieben grundsätzlich unverändert. Größere Leistungsverschiebungen seien lt. SenWiEnBe aktuell nicht geplant.

**Stephan Machulik** (SPD) stellt die Nachfrage, welche Erkenntnisse zu Krankenstand und Fluktuationen bei der BT vorlägen.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) antwortet, die U-Bahn, auch im BT-Bereich, sei nach ihrer Kenntnis davon nicht so stark betroffen wie der Busverkehr.

**Harald Laatsch** (AfD) bittet um Auskunft, für welchen Zeitraum das Ersatzticket für das 9-Euro-Ticket gelten solle.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) teilt mit, sie setze darauf, dass eine Nachfolgeregelung seitens des Bundes in den nächsten Wochen kommen werde. Im Übrigen spreche man von einem Zeitraum von Oktober bis Dezember, denn Berlin könne ein derart günstiges Angebot nicht dauerhaft stemmen. Gleichwohl bleibe das Thema bezahlbare Mobilität auf der Agenda. Wenn vom Bund nichts komme, müsse man sich auf diejenigen fokussieren, die es am dringendsten brauchten.

**Harald Laatsch** (AfD) fragt nach, ob der Senat ein zeitlich oder auf bestimmte Personenkreise begrenztes 9-Euro-Ticket einführen werde, wenn vom Bund nichts komme.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) wiederholt, sie sei davon überzeugt, dass vom Bund ein Angebot kommen werde. Bis Ende Dezember würde Berlin überbrücken. Es handele sich um eine sozialpolitische Entlastungsmaßnahme, die kurzfristig im Oktober umgesetzt werden könnte. Wenn vom Bund nichts käme, würde Berlin neu überlegen müssen, denn der Krisenwinter werde nicht am 31. Dezember enden.

Im Hinblick auf die Proteste von Pflegekräften, insbesondere im Bezirk Mitte, gegen die Einführung von Parkraumbewirtschaftung, die ein bezirkliches Thema sei, habe man in Gesprächen mit dem Bezirk nunmehr eine Lösung gefunden. Der Senat könne sich Ausnahmen für Schichtdienstleistende, nicht für bestimmte Berufsgruppen, vorstellen, Bezirke hätten zu viele Ausnahmen befürchtet. Die Definition ungünstiger Arbeitszeiten werde ausgeweitet; man gehe vom Arbeitsbeginn bis inklusive 6 Uhr morgens aus. Damit einzelne Arbeitnehmer/-innen den Antrag nicht allein mit dem Bezirk verhandeln müssten, werde an Dienststellen angeknüpft, wo nachweisbar sei, dass ungünstige Arbeitszeiten gehäuft aufträten. In diesen Fällen müssten Antragsteller/-innen nur nachweisen, dass sie in einer solchen Stelle arbeiteten. Andere Bezirke würden diese Lösung mittragen.

**Felix Reifschneider** (FDP) fragt, ob die Befreiung von den Parkgebühren auch tagsüber stattfinde, wenn ein regelmäßiger Arbeitsbeginn vor 6 Uhr von Betriebsstätten bestätigt werde, z. B. auch von Bäckereien.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) erklärt, dass man sich an bestimmten Berufsgruppen orientiert habe, aber auch Bäckereimitarbeitende einen Antrag stellen könnten, sofern der Arbeitsbeginn bis 6 Uhr nachweisbar sei. Man erwarte von den größeren Arbeitgebern, dass sie mehr Angebote für betriebliche Mobilität machten, damit weniger Leute einen öffentlichen Parkplatz in Anspruch nehmen müssten, z. B. Jobtickets, Fahrräder, eine Zusammenarbeit mit Jelbi, Nutzung von Parkplätzen auf dem Betriebsgelände durch diejenigen mit ungünstigen Arbeitszeiten. Man werde nach einem Jahr evaluieren, ob es Bewegung in Richtung alternativer Mobilitätsangebote gegeben habe.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) erkundigt sich nach dem Inkrafttreten der Vereinbarung, auch in anderen Bezirken. Sei mit Hürden bei der Abstimmung mit den Bezirken zu rechnen? Welche Maßnahmen plane die Charité beim Mobilitätsmanagement? Unbürokratische Ausnahmen für Schichtdienste seien zu begrüßen.

**Christopher Förster** (CDU) bittet um Auskunft, ob die BVG im Hinblick auf die dreiprozentige Reduzierung beim Busverkehr auch Geld zurückzahle, wenn bestellte Fahrten nicht geleistet würden.

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) bejaht dies. Die BVG lege regelmäßig Berichte über die erbrachten Leistungen vor. Bei starken Abweichungen werde auch Geld zurückgezahlt.

Bezirke, die sich zunächst kritisch geäußert hätten, trügen den Kompromiss mit. Alle Bezirke hätten noch einmal Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Charité habe deutlich gemacht, dass sie sich um Angebote bemühe. Auf dem Gelände sollten Mobilitäthubs von Jelbi errichtet werden. Auch die Polizei habe Parkplätze auf ihrem Gelände.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) ergänzt, die Charité bemühe sich, ein Rundumpaket für die Beschäftigten zu erreichen. – Nicht erbrachte Leistungen beim Busverkehr würden nicht bezahlt. Priorität sei jedoch, dass die vereinbarten Leistungen erbracht würden, zumal insbesondere in den Außenbezirken vielfach Busleistungen gefordert seien.

**Stephan Machulik** (SPD) fragt, wie der Senat in Gesprächen mit der BVG sicherstellen wolle, dass die soziale Infrastruktur in den Außenbezirken mit Bussen angeschlossen bleibe, denn Senioren- oder Blindeneinrichtungen würden in einigen Bezirken nicht mehr so angefahren wie vorher. Weshalb habe die BVG gerade dort den Fahrplan ausgedünnt?

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) teilt mit, dass man sich mit der BVG auf einen Ausnahmefahrplan verständigt habe, um so etwas zu vermeiden. Dieser werde sicherstellen, dass alle Haltestellen angefahren würden. Die Reduzierung werde v. a. bei Parallelstrecken erfolgen.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

#### Punkt 2 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der CDU  
Drucksache 19/0177

**Zweites Gesetz zur Änderung des Berliner  
Straßengesetzes – Vereinfachung des  
Erlaubnisverfahrens für die Einrichtung von  
Baustellen**

[0031](#)  
Mobil  
StadtWohn(f)

**Oliver Friederici** (CDU) führt aus, es gebe Probleme mit der Einrichtung von Baustellen im öffentlichen Straßenland, sodass Bauvorhaben nicht rechtzeitig begonnen und abgeschlossen werden könnten, obwohl die wachsende Stadt dringend Wohnungen benötige. Er verweise auf die Änderungsvorschläge und die Begründung im Antrag.

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal** (SenUMVK) legt dar, aktuell schließe § 11 Abs. 2 Berl-StrG die Baustelleneinrichtung per Genehmigungsfiktion aus. Der Senat halte eine Genehmigungsfiktion in Nebenstraßen mit einer Evaluierung nach zwei Jahren grundsätzlich für denkbar. Dazu müsste § 11 geändert werden. Eine Genehmigungsfiktion könnte zur Beschleunigung führen und den Bauunternehmen Planungssicherheit geben. Andererseits reiche eine Sondernutzungserlaubnis per Fiktion nicht aus, es müsse nach Bundesrecht eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung geben, damit eine Baustelle eingerichtet werden könne. Insofern

müsse man das Gesamtpaket betrachten und sehen, ob dieser Weg de facto zu einer Beschleunigung führe. SenUMVK prüfe derzeit, wie eine Genehmigungsfiktion für Nebenstraßen umgesetzt werden könne. Für die allgemeine Sondernutzung sei die Frist von einem Monat auf drei Monate verlängert worden, weil die Ämter nur noch damit beschäftigt seien, gegen den automatischen Ablauf „anzuarbeiten“, was viele Ressourcen binde. Komme es zu Schadensereignissen durch die Genehmigungsfiktion, gingen diese zulasten der Straßenbaulastträger. Deshalb müsse dies bei der Entscheidung genau abgewogen werden. Die Ämter müssten so ausgestattet werden, dass sie die straßenverkehrsrechtliche Anordnung rasch erteilen könnten. Es werde auch überlegt, die Gebühren zu senken, wenn Bauunternehmen schneller bauten und öffentliches Straßenland kürzer nutzten.

**Stephan Machulik** (SPD) unterstreicht, dass die Koalitionsfraktionen Genehmigungsverfahren beschleunigen wollten, Beschleunigung bedeute aber nicht, dass Genehmigungen einfach durch Zeitablauf erteilt würden. SenUMVK arbeite an einer Novellierung des BerlStrG. Er schlage vor, den Antrag zu vertagen und eine Anhörung mit Vertretern der Bezirke und der Bauwirtschaft durchzuführen, denn eine Novellierung müsse Hand und Fuß haben.

**Katalin Gennburg** (LINKE) vertritt die Ansicht, der Antrag sei Teil einer Deregulierungslogik, die die CDU seit Jahrzehnten vorantreibe. Die Frage sei, wie eine zunehmende Zahl von Bauvorhaben mit einem abgebauten Personalbestand in den Ämtern koordiniert werde. Genehmigungsfiktionen seien zu Recht umstritten. Bei Baugenehmigungsverfahren habe man sich in der letzten Wahlperiode aus guten Gründen davon verabschiedet, denn diese stellten Gemeinwohlbedarfe in Planungsvorhaben nicht sicher. Sie begrüße den Vorschlag einer Anhörung und weise darauf hin, dass der Prüfauftrag im Koalitionsvertrag mit Personalaufwuchs und Ressourcenabsicherung verbunden sei. Genehmigungsfiktionen seien für ihre Fraktion nur diskutabel, wenn der Personalbedarf in den Bezirken gedeckt sei.

**Oliver Friederici** (CDU) erwidert, ideologische Grabenkämpfe hülften nicht weiter. Alle wollten, dass in Berlin beschleunigt gebaut werde. Dazu liege ein Antrag seiner Fraktion vor, denn die Einrichtung von Baustellen sei ein großer Hemmschuh. Eine Bonus-Malus-Regelung zur Beschleunigung habe es bereits bei der Sanierung der Avus gegeben. Dies sollte ein Leitmotiv zumindest für künftige öffentliche Bauvorhaben sein. Der Verkehr im südlichen Berlin werde zurzeit durch viele Baustellen erheblich behindert, auf denen er regelmäßig keine Bauarbeiter sehe. Seine Fraktion schlage im Antrag eine Zweimonatsfrist und eine Einvernehmlichkeitslösung vor, denn viele Baufirmen hätten bereits Erfahrungen mit Baustellen in Berlin. Er sei damit einverstanden, den Antrag weiter zu vertagen, in der nächsten Sitzung eine Anhörung mit dringlichem Wortprotokoll durchzuführen und den Antrag in der darauffolgenden Sitzung wieder zu behandeln, denn das Thema müsse in der politischen Diskussion bleiben. Für die Beschleunigung gebe es viele Stellschrauben. Der Antrag sei ein Ansatzpunkt.

**Felix Reifschneider** (FDP) bemerkt, es sei paradigmatisch für Berliner Diskussionen, über die Beschleunigung von Verfahren immer weiter reden zu wollen. Er begrüße, dass es bei SenUMVK bereits konkrete Vorstellungen gebe, und plädiere für eine zügige Umsetzung, denn in den nächsten Jahren werde es in Berlin sehr viele Baustellen geben. Dabei sei auch an das Personal in den Bezirken zu denken. Seine Fraktion unterstütze den Vorschlag der CDU, um zumindest an einer Stelle anzusetzen; dies hindere die Koalition nicht, weitere Maßnahmen umzusetzen. Mit dem Bürokratieabbau könne man schneller werden. Fristverlängerungsmöglichkeiten für die Verwaltung schüfen einen fairen Ausgleich.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) erinnert daran, dass die Genehmigungsfiktion für öffentliche Versorgungsunternehmen in der letzten Wahlperiode abgeschafft worden sei, was seiner Fraktion nicht eingeleuchtet habe, jedoch habe sie die Einführung der Sondernutzung für Sharingfahrzeuge nicht blockieren wollen. Im Koalitionsvertrag sei vereinbart, Gespräche mit den Leitungsunternehmen zu führen. Es sei richtig, das Thema in einem Gesamtpaket zu behandeln.

**Harald Laatsch** (AfD) führt an, dass der Landkreis Potsdam-Mittelmark Anträge ad hoc innerhalb von zwei Wochen bearbeite, sodass eine beschleunigte Bearbeitung möglich sei. Dass die Koalition sechs Monate nach Antragstellung anfangen wolle, über das Thema zu reden, zeige das Kernproblem in Berlin. Auf diese Weise gehe nichts voran. Die Genehmigungsfiktion entlaste die Behörden, weil sie nur noch kontrollierten und nicht mehr bearbeiteten. Einspruchsmöglichkeiten hätten diese weiterhin. Der Antrag sei sinnvoll, auch wenn er der aktuellen Gesetzeslage nicht entspreche.

**Stephan Machulik** (SPD) signalisiert Einverständnis mit einer Anhörung in der nächsten Sitzung und einem dringlichen Wortprotokoll, um die Beschlussfassung voranzutreiben. Die AfD-Fraktion müsse offenbar von Verwaltungsabläufen, Verantwortlichkeiten und Haftungsfragen zwischen Bund, Land und Bezirken noch viel lernen. Bei der Novellierung von Gesetzen seien verschiedene Dinge zu hinterfragen. Es sei deutlich geworden, dass SenUMVK an einem Entwurf arbeite.

**Oliver Friederici** (CDU) unterstreicht, dass die Anhörung in der Sitzung am 14. September und die Beschlussfassung in der Sitzung am 28. September erfolgen sollten.

Der **Ausschuss** beschließt, den Antrag zu vertagen.

**Vorsitzender Kristian Ronneburg** hält fest, dass die Runde der Sprecher/-innen die weitere Vorgehensweise besprechen werde.

### Punkt 3 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs  
**Unterstützung des Landes bei der Planung und  
Errichtung von Kiezblocks (konzeptionell und  
Ressourcen)**  
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis  
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

[0076](#)  
Mobil

Hierzu: Anhörung

Siehe Wortprotokoll.

#### Punkt 4 der Tagesordnung

- |    |   |                               |
|----|---|-------------------------------|
| a) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs<br><b>Rahmenbedingungen für Carsharing-Angebote in Berlin.</b><br>(auf Antrag der Fraktion der FDP)  | <a href="#">0010</a><br>Mobil |
| b) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs<br><b>Umsetzung des neuen Straßengesetzes – Neue Anforderungen an Mietfahrzeuganbieter</b><br>(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) | <a href="#">0044</a><br>Mobil |
| c) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs<br><b>Potentiale von Sharing-Angeboten für einen Beitrag zur Berliner Verkehrswende</b><br>(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)    | <a href="#">0047</a><br>Mobil |
| d) | Antrag der Fraktion der FDP<br>Drucksache 19/0315<br><b>Berlin zur Hauptstadt des Carsharings machen</b>  | <a href="#">0059</a><br>Mobil |

Vertagt.

#### Punkt 5 der Tagesordnung

##### **Verschiedenes**

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch** (SenUMVK) bittet, den vertagten TOP 4 zeitnah wieder auf die Tagesordnung zu setzen, damit SenUMVK über Verbesserungen und Fortschritte sowie weiteres Vorgehen berichten könne.

Zum weiteren Geschäftlichen siehe Beschlussprotokoll.