Abgeordnetenhaus BERLIN

19. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung
Nichtöffentlich zu TOP 4

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

25. Sitzung
4. Oktober 2023

Beginn: 14.03 Uhr
Schluss: 17.20 Uhr
Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Kristian Ronneburg (LINKE) beantragt, Punkt 4 der Tagesordnung zu vertagen, um das Thema im Rahmen einer Anhörung in der übernächsten Sitzung breiter zu behandeln.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) äußert Verständnis, das Thema in einer Anhörung zu behandeln, allerdings wäre es falsch, den TOP zu verschieben, da der Petent auf Antwort warte.

Johannes Kraft (CDU) unterstreicht, dass das Thema wichtig sei und auch im Rahmen einer Anhörung noch breiter diskutiert werden könne. Die Petition solle heute behandelt werden.

Tino Schopf (SPD) schließt sich dem an.

Kristian Ronneburg (LINKE) zieht den Vertagungsantrag zurück.

Der **Ausschuss** stimmt der Ergänzung der Tagesordnung gemäß Mitteilung zur Einladung zu.

Zum weiteren Geschäftlichen siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Wahl der/des Vorsitzenden

Rolf Wiedenhaupt (AfD) beantragt die Durchführung einer geheimen Wahl.

Der **Ausschuss** führt eine geheime Wahl durch.

Vorsitzender Lars Bocian gibt bekannt, dass der von der AfD-Fraktion für den Vorsitz vorgeschlagene Rolf Wiedenhaupt (AfD) vom Ausschuss mehrheitlich abgelehnt worden sei.

Der **Ausschuss** vertagt den Tagesordnungspunkt.

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Tino Schopf (SPD) fragt, was gegen die Beibehaltung des Taxihalteplatzes am Europaplatz bei gleichzeitiger Erweiterung durch das Jelbi-Angebot spreche und inwieweit bei der Entscheidung, den Taxiausstieg in die Tiefgarage zu verlegen, Sicherheitsaspekte sowie das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste berücksichtigt worden seien.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) antwortet, dass SenStadt derzeit einen Wettbewerb zur Gestaltung des Europaplatzes durchführe, um diesen aufzuwerten. Bislang sei der Europaplatz durch unübersichtliche Wegebeziehungen und sich gegenseitig blockierende Nutzungen gekennzeichnet. Es sei eine Sortierung notwendig, um die Funktion als Umsteigeplatz mit Aufenthaltsqualität zu verbinden. Eine Aufwertung könne nur gelingen, wenn die verschiedenen Anforderungen reduziert würden und eine bessere Orientierung geschaffen werde. Die Erweiterung um ein Jelbi-Angebot sei noch offen, werde aber in die Überlegungen einbezogen. Die Verlagerung der Taxiabstellung ermögliche ein größeres Potenzial für die Verbesserung und eine Reduzierung des Konfliktpotenzials. Die Verwaltung habe sich intensiv mit der Taxiabstellung am Hauptbahnhof beschäftigt und verschiedene Varianten mit den Taxiverbänden besprochen, die ebenfalls für eine Verbesserung der Situation plädierten. Mit SenStadt und dem Bezirk sei vereinbart, den Taxiein- und -ausstieg auf dem Washingtonplatz zu konzentrieren, den Europaplatz zu entlasten, wo künftig erst mal keine Ein- und Ausstiege angeboten werden sollten, und den Ausstieg über die Tiefgarage im Parkhaus zu erreichen. Im Wettbewerbsverfahren würden noch einmal alle Erwägungen überprüft, nachdem sich die Taxiverbände beschwert hätten. SenMVKU werde mit ihnen im Gespräch bleiben.

Hartmut Reupke (SenMVKU) ergänzt, dass die Taxivorfahrt am Europaplatz durch die vielen Baumaßnahmen schwieriger sei als ursprünglich geplant. Allen Beteiligten sei klar, dass Änderungen vorgenommen werden müssten. Die Europameisterschaft im nächsten Jahr sei ein wichtiger Anlass, um zu gucken, ob zu diesem Zeitpunkt bereits Verbesserungen umgesetzt werden könnten. Um Konflikte zu reduzieren, sei eine Überlegung gewesen, die Taxivorfahrt hauptsächlich vor dem südlichen Ausgang zu realisieren. Es sei weiterhin so, dass man nicht im Parkhaus ein- und aussteigen müsse.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bemerkt, wenn eine Konfliktreduzierung erreicht werden solle, erstaune, dass eine Lösung angestrebt werde, die am Flughafen BER zu starken Konflikten führe, weil sich in Leerräumen illegale Abholer sammelten. Wolle SenMVKU Bahnreisende und das Taxigewerbe am Hauptbahnhof benachteiligen und die Möglichkeiten der Absetzung und Abholung von Fahrgästen mit Taxen deutlich verschlechtern? Zu begrüßen sei, dass die Menschen und die Taxifahrzeuge nicht in die Tiefgarage müssten. Allerdings seien die Lade-

leisten im Süden wie im Norden zu kurz bemessen, sodass schon jetzt erhebliche Probleme beim Umstieg der Fahrgäste aufträten. Wie solle das Konfliktpotenzial verringert werden, wenn es künftig nur noch eine Ladeleiste im Süden geben solle?

Tino Schopf (SPD) stellt die Nachfrage, welche Untersuchungen vorab zur Zahl der Fahrgäste des Fernverkehrs und deren An- und Abreise sowie zur Nutzung von E-Bikes, E-Scootern und Mopets angestellt worden seien, denn es handele sich um den größten Kreuzungsbahnhof Europas mit 350 000 Fahrgästen täglich.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) erklärt, dass das Taxigewerbe nicht geschwächt, sondern gestärkt werden solle. Auf der vorderen Seite habe man die Anbindung an die Straßenbahn und den Bus, auf der hinteren Seite nicht. Insofern liege die Überlegung nahe, dort das andere zu konzentrieren.

Hartmut Reupke (SenUMVK) fügt hinzu, das Wettbewerbsverfahren sei von SenStadt und Bezirk ausgelobt worden. Dazu habe es eine Reihe vorbereitender Untersuchungen und Vorgaben, wie im Wettbewerb bestimmte Dinge zu bewerten seien, gegeben. Ziel sei gewesen, am Europaplatz einen größeren Aufenthaltsbereich mit Umsteigemöglichkeiten zum ÖPNV und Sharingangeboten zu schaffen. Das Verfahren werde federführend von SenStadt und Bezirk durchgeführt. Seine Verwaltung bringe ihre Expertise ein, hinsichtlich der Gestaltung liege die Expertise bei den Menschen, die sich mit Stadtplanung befassten.

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, ob der Senat weiterhin die Umsetzung der Verkehrslösung Mahlsdorf in der bisher geplanten Form anstrebe, und wenn nein, warum nicht.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) erläutert, die neue Straßenverbindung An der Schule diene der Entlastung des historischen Ortskerns Mahlsdorf und biete die Möglichkeit für eine notwendige Reorganisation und Belebung des Zentrumsbereichs. Der im Straßenzug Hönower Straße/Hultschiner Damm stattfindende Verbindungsverkehr von Mahlsdorf-Nord nach Mahlsdorf-Süd mit der Verknüpfung zur B 1/B 5 solle zwischen Pestalozzistraße und Hultschiner Damm auf die neu entstehende Trasse verlagert werden. Neben der Beseitigung von Defiziten im Verkehrsfluss werde damit auch die Voraussetzung für einen geplanten Ausbau der Straßenbahn geschaffen. Das Planfeststellungsverfahren sei mit Auslegung der Unterlagen vom 29. August bis 28. September 2023 eingeleitet worden. Die Einwendungsfrist laufe am 30. Oktober ab. Behörden könnten noch bis 30. November Einwendungen vortragen.

Hartmut Reupke (SenUMVK) ergänzt, hinsichtlich der Straßenbahnstrecke habe es Verzögerungen gegeben, sodass die Planfeststellungsverfahren zeitversetzt starten würden. Für die Straßenbahnstrecke sei dies Anfang kommenden Jahres geplant. Der Ausbau solle nach Möglichkeit gemeinsam erfolgen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) stellt die Nachfrage, welche zeitlichen Verzögerungen für die Einführung mit der geänderten Planung verbunden seien.

Hartmut Reupke (SenUMVK) antwortet, die Verzögerung, die sich durch die längere Planungsphase ergeben habe, werde nicht mehr aufzuholen sein. Welche Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu bearbeiten seien, könne man im Moment schwer einschätzen. Es sei geplant gewesen, mit dem Bau 2026 zu beginnen.

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um Auskunft, ob zutreffe, dass der CDU-Bundestagsabgeordnete Mario Czaja und Senatorin Katharina Günther-Wünsch mit SenMVKU im Gespräch seien, um eine Abkehr von der aus ihrer Sicht falschen Verkehrsführung zu erwirken. Er beziehe sich auf einen Artikel im Internetportal alles-mahlsdorf.de, in dem es außerdem heiße, dass dafür ein Neubeginn der Planfeststellungsverfahren in Kauf genommen würde.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) bestätigt, dass sie von Herrn Czaja und Frau Günther-Wünsch darauf angesprochen worden sei. Ansonsten habe sie sich dazu noch keine Meinung gebildet. Dass es ggf. Gesprächsbedarf gebe, habe sie dem genannten Artikel entnommen.

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich, um welche Verzögerung bei der Straßenbahn es sich konkret gehandelt habe. SenMVKU habe in der Antwort auf eine schriftliche Anfrage auf Abstimmungen mit dem Denkmalschutz und Straßen- und Grünflächenamt verwiesen.

Hartmut Reupke (SenUMVK) schildert, dass die BVG ein Planungsbüro beauftragt habe, das die Planungen nicht ausreichend gut erbracht habe. Daher habe der Auftrag zurückgezogen und neu vergeben werden müssen. Dies sei einer der wesentlichen Gründe für die Verzögerung gewesen. Im Nachgang seien weitere Abstimmungen erfolgt, die eigentlich schon in der ersten Planungsphase durch das Planungsbüro hätten erfolgen sollen.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) berichtet, dass der VBB-Aufsichtsrat das 29-Euro-Ticket für den AB-Bereich ohne Übertragbarkeit und Mitnahmemöglichkeit beschlossen habe. Die Mindestvertragsdauer liege bei einem Jahr. Das 29-Euro-Ticket sei nicht jobticketfähig und adressiere in erster Linie Selbstständige, Rentner und Studierende. Bis auf das Berliner Ticket S seien keine Extratickets geplant. Im Haushalt sei eine finanzielle Vorsorge bis zu 300 Mio. Euro pro Jahr getroffen. Der Senatsbeschluss werde für den 10. Oktober angestrebt.

Antje Kapek (GRÜNE) fragt, welche Konzessionen dem Land Brandenburg für die Zustimmung gemacht worden seien und ob das Semesterticket künftig wegfallen werde.

Oda Hassepaß (GRÜNE) erkundigt sich, weshalb der Alternativvorschlag, bei dem Rentner/-innen und Studierende mit deutlich weniger Kosten für das Land deutschlandweit und nicht nur im AB-Bereich unterwegs sein könnten, ausgeschlossen worden sei, wie es um die Konditionen und die Kündbarkeit des 9-Euro-Sozialtickets stehe und ob dieses auch erst Mitte des Jahres eingeführt werde und monatlich oder als Jahresabo gekauft werden könne.

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um Auskunft, wann die Überarbeitung des VBB-Tarifsystems insgesamt geplant sei, welche Gespräche es mit Brandenburg über eine gemeinsame Variante ABC gegeben habe, welche Bereitschaft dazu auf brandenburgischer Seite existiere und ob es Pläne für ermäßigte Deutschlandtickets für Berlinpassinhaber und Schüler gebe.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) legt dar, auf Bundesebene werde diskutiert, ein bundesweites Semesterticket für 29,40 Euro einzuführen. Die Länder wollten diesen Bereich in allererster Linie angehen. Die VBB-Tarife sollten überarbeitet und vereinfacht werden; die VBB-Geschäftsführerin befinde sich mit allen Mitgliedern des VBB in Abstimmung. Geplant sei eine Kombinationsmöglichkeit mit B+R-Parkplätzen und anderen Sharingangeboten. Einen genauen Zeitplan könne sie nicht nennen. Die ABC-Erweiterung sei nicht im Gespräch.

Hartmut Reupke (SenMVKU) ergänzt, das 9-Euro-Sozialticket bleibe eine Monatskarte. Die Tarifbedingungen für das 29-Euro-Ticket gölten ausschließlich für das 29-Euro-Ticket.

Antje Kapek (GRÜNE) fragt, inwieweit und wann mit einer StVO-Novelle zu rechnen sei und ob diese auch die Änderung des § 13 zur Einführung der Scancars beinhaltete.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) berichtet, Berlin habe gemeinsam mit Hamburg und NRW einen Antrag für eine entsprechende Rechtsgrundlage in der StVO gestellt, nachdem es das BMDV abgelehnt habe, dies von sich aus zu machen.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) teilt mit, dass Berlin und Brandenburg im Bundesrat eine Ergänzung zum Planungs- und Beschleunigungsgesetz des Bundes eingebracht hätten, die mit großer Zustimmung angenommen worden sei. Die Umweltverträglichkeitsprüfung solle entfallen, wenn eine zweite Bahntrasse neben die erste gelegt werde. Beim Schienenausbau sollten der erste und zweite Instanzenzug beim Bundesverwaltungsgericht eins sein, sodass man mit Gerichtsverfahren schneller vorankomme. Dieser Beschluss werde dem Bundestag zugesandt, damit er im Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt werden könne.

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich, wann mit der Beschlussfassung im Bundestag zu rechnen sei und welche Beschleunigungsmaßnahmen SenMVKU in eigener Zuständigkeit treffen werde.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) erklärt, dass sie zum Zeitplan des Bundestages keine Auskunft geben könne.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) ergänzt, dass der Bund die Kompetenzen im Bereich Bundesschienenwege habe. Insofern könnten Beschleunigungsmaßnahmen, soweit sie gesetzlicher Natur seien, ausschließlich durch den Bundesgesetzgeber erfolgen.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

a) Petition 0198
Eingabe eines Bürgers aus Berlin Mobil
1. Einführung und Errichtung von Parkplätzen für medizinische Dienste in Berlin
2. Parkplätze auch für Pflegedienste, Sozialdienste, Angehörige therapeutischer Berufe
Der Petitionsausschuss bittet um Stellungnahme.

b) Petition 0199
Eingabe eines Bürgers aus Berlin Mobil
Parkerleichterungen für Pflegedienste
Der Petitionsausschuss bittet um Stellungnahme.

Nichtöffentliche Beratung; siehe nichtöffentliche Anlage.

Punkt 5 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung – 0116
Drucksache 19/0721 Mobil
Neuntes Gesetz zur Änderung des Haupt
Straßenreinigungsgesetzes UK(f)

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) erläutert, mit der Vorlage werde ein Gesetzesvorhaben aus der vorangegangenen Wahlperiode weitergeführt. Die an die BSR durch die Bezirke zu entrichtenden Gebühren für die Reinigung der an öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen liegenden Straßen machten einen erheblichen Anteil des Unterhaltsbudgets der Bezirke für die öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen aus und seien aufgrund der unterschiedlichen Anzahl und Größe der Anlagen ungleich verteilt und durch die Bezirke nicht steuerbar. Mit der seit 2018 erfolgten einheitlichen Ausweisung der Straßenreinigungsaufwendungen in der KLR sei dieses Ungleichgewicht transparenter geworden. Die Prüfung und Abwicklung der nicht anlagenbezogenen Kostenrechnungen und Gebührenbescheide binde in den Straßen- und Grünflächenämtern nicht unerhebliche Kapazitäten. Die Erhebung der Gebühren für die Straßenreinigung anhand der Gebührensätze und jeweiligen Grundstücksflächen führe bei öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen zu einer finanziellen Belastung der Bezirke, die nicht mehr im Verhältnis zu dem aus der Anliegereigenschaft resultierenden Vorteil an der Straßennutzung stehe. Da zur ordnungsgemäßen Reinigung auch der Winterdienst gehöre, müssten die Bezirke als Anlieger außerdem den Winterdienst auf den Gehwegen vor den öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen durchführen und die entsprechenden Kosten tragen.

Zur Lösung der Problematik werde das Straßenreinigungsgesetz geändert. Die Bezirke würden als sog. An- oder Hinterlieger für Grundstücke, die unentgeltlich als öffentliche Grün- und Erholungsanlagen genutzt würden, von der Reinigungspflicht befreit. Die Pflicht zur ordnungsgemäßen Reinigung und zum Winterdienst werde auf die BSR übergehen. Die Gebühren in Höhe von zurzeit 13,9 Mio. Euro für die ordnungsgemäße Reinigung dieser Straßen und die Kosten der Schneebeseitigung in Höhe von rund 915 000 Euro würden künftig durch

das Land Berlin getragen; bei den jährlichen Gebühren gebe es keine Änderung. Die BSR könne den Winterdienst aus technischen Gründen erst zum 1. Oktober 2024 übernehmen.

Des Weiteren werde § 7 Abs. 6 Satz 4 gestrichen, da die Regelung, wonach das Land Berlin die anteiligen Kosten der ordnungsmäßigen Reinigung der Straßen an den entwidmeten Flughafengrundstücken der Flughäfen Tempelhof und Tegel, die im Eigentum des Landes Berlin oder eines von ihm beauftragten Entwicklungsträgers stünden, bis zur Realisierung einer dauernden Nutzungsänderung trage, längstens aber bis zum 31. Dezember 2020, mit Ablauf dieser Frist hinfällig geworden sei.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) geht davon aus, dass es um die Reinigung und den Winterdienst für die Straßen einschließlich der Gehwege gehe. Viele Radschnellwege führten an Parkanlagen vorbei. Würden die betreffenden Radwege in den Winterdienst einbezogen?

Antje Kapek (GRÜNE) signalisiert Zustimmung. Die Reinigung von Radwegen sei inbegriffen. Die BSR habe gezeigt, dass sie diese Aufgabe sehr gut wahrnehmen könne, auch wenn die Reinigung durch die BSR kostenintensiver sei. Die Verlagerung der Kosten dürfe nicht zulasten der bezirklichen Grünbudgets gehen, denn die Mittel würden zur Pflege der Grünanlagen und für Modellparks benötigt.

Oda Hassepaß (GRÜNE) erkundigt sich nach dem Vorrang beim Winterdienst. Wenn Geh- und Radwege Vorrang vor Straßen hätten, sänken gemäß entsprechenden Studien die Kosten infolge von Unfällen. Seien die Prioritäten geregelt?

Johannes Kraft (CDU) unterstreicht, dass es sich um eine Vereinfachung bei der Straßenreinigung und dem Winterdienst handele, die nicht zulasten der Bezirke gehe. Bei der Reinigung des öffentlichen Straßenlandes müsse man auch die technischen Betriebsabläufe der BSR betrachten und die Prioritäten mit der BSR abstimmen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) wendet ein, dass die Prioritäten in den letzten Jahren nicht geregelt gewesen seien. Diese seien aber wichtig für Menschen, die zu Fuß unterwegs seien.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) teilt mit, dass dies nicht Gegenstand dieses Gesetzes sei. Es sei sachgerecht, darüber mit der BSR zu sprechen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bittet SenMVKU um Auskunft, ob Radwege und Radschnellwege an Grünflächen ebenfalls davon betroffen seien.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) antwortet, erfasst seien Straßen, Geh- und Radwege.

Der **Ausschuss** beschließt, die Annahme der Vorlage – zur Beschlussfassung – Drucksache 19/0721 zu empfehlen.

Punkt 6 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung – 0129
Drucksache 19/0852 Mobil
Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes und des Berliner Straßengesetzes

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) schildert, es handele sich um einen Gesetzentwurf der Vorgängerregierung, dem zufolge die Zuständigkeit für Planung, Bau und Instandhaltung von Fahrradstationen und -parkhäusern von den Bezirken auf den Senat übertragen werde. Es handele sich dabei um Fahrradabstellanlagen mit einem berlinweiten Buchungs- und Zugangssystem, Parkhäuser an ÖPNV-Stationen sowie Anlagen auf Flächen im Eigentum der DB. Bei den Bezirken verblieben Anlagen mit Fahrradbügeln sowie Sammelschießanlagen ohne dieses Buchungs- und Zugangssystem. Die Unterhaltung selbstständiger Radschnellverbindungen solle ebenfalls auf die Hauptverwaltung übergehen. Zudem werde ein redaktioneller Fehler bereinigt. Der RdB habe dem Änderungsvorschlag zugestimmt.

Der **Ausschuss** beschließt, dem Plenum die Annahme der Vorlage – zur Beschlussfassung – Drucksache 19/0852 zu empfehlen.

Punkt 7 der Tagesordnung

a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0153
Aktueller Stand der Straßenbahnplanungen Mobil
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0201
Straßenbahnausbau in Berlin: Aktueller Stand und zukünftige Planungen Mobil
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)

c) Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen 0208
Drucksache 19/1154 Mobil
Keine Verzögerungen beim Straßenbahn-Ausbau – Neubau des Straßenbahnnetzes vorantreiben

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um Auskunft, welche Anstrengungen Senat und BVG gemeinsam unternähmen, die Straßenbahnplanungen voranzubringen, und welche Strecken nicht weiterverfolgt würden. Die Koalition habe Prioritäten im Koalitionsvertrag adressiert. Der NVP enthalte Strecken mit dringlichem Bedarf und solle fortgeschrieben werden. Ihn interessiere, wie weit die einzelnen Straßenbahnstrecken seien. Der Senat habe Gelegenheit, Befürchtungen entgegenzuwirken, dass es zu schuldhaftem Verzögern kommen könne.

Tino Schopf (SPD) betont, die Verkehrswende werde nur gelingen, wenn gut ausgebaute und attraktive ÖPNV-Angebote innerhalb und außerhalb des S-Bahn-Rings geschaffen würden. Dazu gehöre auch der Ausbau des Straßenbahnnetzes. Er frage nach dem aktuellen Projektstatus der jeweiligen Maßnahmen, dem Abschluss der jeweiligen Leistungsphasen bzw. der Gesamtplanung und der Zeitschiene für den Realisierungsbeginn und die Fertigstellung. Es wäre zu begrüßen, wenn die einzelnen Strecken mit den entsprechenden Zeitschienen noch in einer Präsentation dargestellt würden, denn das Thema werde den Ausschuss weiter begleiten.

Oda Hassepaß (GRÜNE) schickt voraus, dass man es mit Staus, einer wachsenden Stadt, unerschlossenen Wohngebieten, einer alternden Gesellschaft, begrenzten finanziellen Mitteln und Ressourcen sowie der Notwendigkeit, schnell klimaneutral zu werden, zu tun habe. Der letzte Senat habe sich mit umfangreichen Planungen für den Tramausbau befasst. Man könne mit Blick auf die nächsten 30 oder 50 Jahre Kosten-Nutzen-Analysen für den U-Bahn-Ausbau anstellen, die schnellere und günstigere Variante, um bspw. ein neues Wohnquartier zu erschließen, sei jedoch die Tram. Gleiches gelte für die Barrierefreiheit. Zudem werde die subjektive Sicherheit in einer Straßenbahn als höher eingeschätzt. Um schnell zu hochwertigen Verkehrsanbindungen zu kommen, sei es wichtig, beim Tramausbau nicht auf die Bremse zu treten. Eine Übersicht über die Fortsetzung der einzelnen Projekte wäre sinnvoll.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) unterstreicht, dass der Senat den ÖPNV nach den Richtlinien der Regierungspolitik weiter vorantreiben wolle. Nur durch einen attraktiven ÖPNV könne der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV gelingen. Für SenMVKU seien S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn von hoher Priorität. Bei der Strecke zur Turmstraße, die gerade eröffnet worden sei, habe sich gezeigt, dass die Planungsphasen sehr lang seien, die Bauzeit aber nur zwei Jahre betragen habe. Die Strecke solle im nächsten Schritt bis Jungfernheide fortgeführt werden. Die Verlängerung befinde sich in der Entwurfsplanung und werde für ein Planfeststellungsverfahren im Jahr 2024 vorbereitet. Präferiert würden Strecken mit eigenem Gleisbett, die lt. BVG die sicherste Variante seien. Aktuell befänden sich elf Straßenbahnprojekte mit einer Gesamtlänge von knapp 50 km in unterschiedlichen Planungsstadien. Die Leistungsphasen 1 und 2 bearbeite SenMVKU; danach gingen die Projekte auf die BVG über.

Bei der Anbindung des Knotenpunktes Ostkreuz werde eine dritte Auslegung der Planfeststellungsunterlagen notwendig. Danach sei der weitere Planungsverlauf zu überprüfen. Vorgesehen sei eine Förderung durch die EU. Über den Ausbau in Mahlsdorf sei bereits gesprochen worden. Für das Projekt Pankow–Weißensee habe die Vorplanung in Abstimmung mit dem geplanten Stadtquartier Pankower Tor begonnen; das Planfeststellungsverfahren werde für 2025 erwartet. Lt. Koalitionsvertrag seien drei Projekte zu überprüfen. Das Projekt Alexanderplatz–Potsdamer Platz–Kulturforum befinde sich in der Leistungsphase 3. Die Szenarien der verkehrlichen Auswirkungen seien unter der Prämisse eines vollendeten 17. Bauabschnitts der A 100 berechnet worden. Varianten wie Einbahnstraßensystem, alternative Trassenplanung oder andere Alternativen sehe sich SenMVKU derzeit an. Das Projekt Blankenburger Süden gehe in eine Gesamtbetrachtung des Nordostraums ein. SenMVKU betrachte mit der BVG, welche Straßenbahn-, U-Bahn- und Busverbindungen es gebe und welche S-Bahn-Linien demnächst verlängert würden. Idealziel sei, dass die Straßenbahn nicht durch die Erholungsanlage vor Ort führe. Das Projekt Warschauer Straße–Hermannplatz befinde sich in der Leistungsphase 2. Geprüft werde, ob die Planung im Hinblick auf die Ergebnisse des Sicherheitsgipfels zum Görlitzer Park angepasst werden müsse.

Oda Hassepaß (GRÜNE) bittet, Informationen zu den restlichen Strecken nachzureichen, denn es seien nicht alle elf Projekte dargestellt worden. Unklar sei, warum das Projekt A 100, das in den nächsten Jahren noch nicht realisiert werde, mit der Tramstrecke zum Potsdamer Platz, das direkt realisiert werden könnte, verglichen werde. Nach welchen Kriterien und durch wen würden die Projekte neu bewertet? Auf welche Regelungen für die Sonntagstraße stütze sich das neue Planfeststellungsverfahren für die Anbindung Ostkreuz? Für den Blankenburger Süden bevorzuge Herr Abg. Stettner eine U-Bahn-Anbindung, deren Realisierung deutlich länger dauerte, sodass der Verkehr zunächst mit Bussen aufgefangen werden müsste. Wenn die Kosten-Nutzen-Berechnung für eine U-Bahn-Strecke positiv ausfallen solle, müssten dort statt 5 000 eher 20 000 oder 30 000 Wohnungen gebaut werden. Sei dies das Ziel?

Tino Schopf (SPD) wünscht eine schriftliche Darstellung zum Planungsstand der einzelnen Strecken. Im Hinblick auf einen Ringschluss und die mögliche Anbindung des Botanischen Volksparks interessiere ihn, inwieweit der Senat eine Verlängerung der M 1 bzw. der Linie 50 in Betracht ziehe. Wie werde die Überprüfung der Verlängerung Alexanderplatz–Potsdamer Platz im Detail ausschauen? Was ergebe sich generell für Linien, die eigentlich bis 2026 hätten geplant werden sollen? Welche verkehrliche Anbindung werde für das Wohnungsbauprojekt Michelangelostraße geplant? Lt. NVP solle eine Straßenbahn realisiert werden.

Eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit verbunden mit einem preiswerten Angebot erhöhe die Attraktivität des ÖPNV. Lt. BVG hätten sich die durchschnittlichen Geschwindigkeiten von Bussen und Straßenbahnen in den letzten fünf Jahren negativ entwickelt. 2022 seien für Busse 17,9 km/h und für Straßenbahnen 17,4 km/h ermittelt worden, möglich seien jedoch über 25 km/h bei Bussen, über 21 km/h gölten bei Straßenbahnen als gut. Welche konkreten Maßnahmen würden ergriffen, um diese Geschwindigkeiten zu erreichen? Wie erfolge die Vergütung der Verkehrsleistungen bei Straßenbahnen und Bussen, nach gefahrenen Kilometern oder nach Stunden? Bei langsameren Geschwindigkeiten müssten mehr Fahrzeuge und Personal eingesetzt werden, um einen bestimmten Takt anbieten zu können. Wie viele Busse, Straßenbahnen und Fahrpersonal hätten in den letzten fünf Jahren zusätzlich beschafft bzw. eingestellt werden müssen, weil die Beförderungsgeschwindigkeit gesunken sei, und welche Kosten habe dies verursacht?

Derzeit existierten 1 030 LSA mit Schaltung zur ÖPNV-Priorisierung. Unverständlich sei, dass man nicht wisse, an wie vielen LSA die ÖPNV-Priorisierung funktioniere. Warum liege keine auswertbare Datenbasis vor? Gemäß § 26 Abs. 5 des Mobilitätsgesetzes habe der ÖPNV Vorrang vor dem MIV. Inwieweit seien die aktiven LSA so programmiert, dass sie bei Anmeldung des Fahrzeugs evtl. gerade laufende Grünphasen das kreuzenden Verkehrs zugunsten einer ÖPNV-Freiphase unterbrächen bzw. bevorstehende Grünphasen verschöben?

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) führt aus, im Hinblick auf die künftige Planung werde der NVP derzeit überarbeitet. Der 17. Bauabschnitt der A 100 würde den Verkehr auf der Leipziger Straße erheblich reduzieren, sodass eine Straßenbahn dort kein Problem wäre. Diese Prämisse sei jedoch derzeit nicht gegeben. Täglich seien dort 50 000 Autos unterwegs, sodass eine Straßenbahn den Verkehr in der Engstelle am Bundesrat komplett zum Erliegen brächte. Um nicht sehenden Auges ein Verkehrschaos zu produzieren, werde die Planung überprüft; SenMVKU sehe sich andere Trassenführungen, um die Engstelle zu umgehen, und Möglichkeiten eines Einbahnstraßensystems in der Innenstadt an.

Zum Thema Elisabethaue und Blankenburger Süden solle eine integrierte Betrachtung des Nordostraums erfolgen. Dabei werde alles diskutiert, was im Raum stehe: Verlängerung der M 1 oder der Linie 50 zum Ring, alternative Trassenplanung außerhalb der Erholungsanlage, Relation zu S- und U-Bahn-Planungen, Abstimmung der Zeitschienen. SenMVKU wolle hier zu einer schnellen Entscheidung kommen.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) ergänzt, bei der Anbindung Ostkreuz bestehe eine schwierige Situation in Bezug auf die Erreichbarkeit für die Feuerwehr. SenMVKU stehe im Austausch mit der BVG. Erforderlich sei eine außergewöhnliche Lösung, um das Planfeststellungsverfahren nicht zu gefährden. Die BVG arbeite daran mit Hochdruck.

Hartmut Reupke (SenUMVK) setzt fort, man sei dabei abzuarbeiten, was im letzten ÖPNV-Bedarfsplan enthalten sei. Der NVP werde überarbeitet. Damit werde auch wieder ein stringenter ÖPNV-Bedarfsplan zur Verfügung stehen. Die Anbindung der Michelangelostraße sei keine Schwerpunktmaßnahme gewesen und werde daher zurzeit nicht prioritär bearbeitet.

Herr Dobe (BVG) erklärt, dass er nicht zu betrieblichen Themen – Durchschnittsgeschwindigkeiten, LSA-Verlustzeiten, zusätzliches Fahrpersonal wegen reduzierter Fahrgeschwindigkeiten – Stellung nehmen, aber eine schriftliche Beantwortung in Aussicht stellen könne. Eine Reihe von Projekten sei in Bearbeitung. Dies sei erst jetzt möglich, denn zunächst hätten die Prozesse gestaltet und Personal beschafft werden müssen, was länger als gedacht gedauert habe. Drei Projekte – Mahlsdorf, Verlängerung zum Kulturforum und Turmstraße II – befänden sich in der Entwurfsplanung – Leistungsphase 3 – und damit verbunden in der Vorbereitung der Genehmigungsplanung – Leistungsphase 4 –. Es wäre hilfreich, wenn die BVG damit wie bisher geplant fortfahren könnte, um zügig in die Planfeststellung zu kommen.

Bei der Anbindung Ostkreuz habe man die dritte Auslegung noch vor sich. Die Planung habe man aufgrund der Novelle des Feuerwehrmerkblatts überarbeiten müssen. Zurzeit werde eine automatische Schneidevorrichtung für die Oberleitung entwickelt. Diese Lösung werde noch eine gewisse Zeit brauchen. Daher ließen sich die weiteren Zeitabläufe nicht einschätzen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) begrüßt, dass der U-Bahn-Ausbau, der über Jahre vernachlässigt worden sei, nun zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV vorangetrieben werde, denn die Kapazitäten der Straßen seien begrenzt; alles, was man darüber und darunter legen könne, helfe weiter. Die Straßenbahnstrecke Alexanderplatz–Potsdamer Platz–Kulturforum sei eine aberwitzige Idee gewesen und würde die Leipziger Straße als wichtige Ost-West-Verbindung lahmlegen. Seine Fraktion fordere, das Projekt einzustellen oder so kreativ zu gestalten, dass die Leipziger Straße in ihrer Funktionsfähigkeit nicht eingeschränkt werde. Nicht angesprochen worden sei die Verbindung Rathaus Spandau–Gartenfeld–UTR/Kurt-Schumacher-Platz, gegen die große Bedenken bestünden, weil Hunderte von Bäumen gefällt und drei Gartenkolonien in Saatwinkel sowie ein Strandabschnitt beseitigt werden müssten. Sei dieses Projekt zurückgestellt worden? Wenn nicht, frage er nach dem Stand der Dinge.

Kristian Ronneburg (LINKE) nimmt Bezug auf die Strecke Warschauer Straße–Hermannplatz, die hinsichtlich der geplanten Einzäunung des Görlitzer Parks überprüft werde. Wie wolle der Senat vorgehen? Bis wann werde die Frage der Einzäunung geklärt? Seien dafür Vorkehrungen im Haushalt getroffen worden? Im Übrigen lehne Die Linke in Friedrichshain-Kreuzberg die Zerschneidung des Görlitzer Parks ab.

Die Straßenbahn biete Potenziale, Ost und West intelligent miteinander zu verknüpfen. Er nenne die Strecken Potsdamer Platz– Steglitz und Johannisthal–Johannisthaler Chaussee, die im NVP mit vordringlichem Bedarf adressiert seien, sowie die Strecke Schöneweide–Potsdamer Platz, denn die überlastete Buslinie M 41 bedürfe der Ablösung durch eine leistungsfähige Straßenbahnverbindung. Treffe zu, dass für die Anbindung Ostkreuz eine neue Lösung erforderlich sei, um dort Bäume zu retten, und wann sei mit dieser Lösung zu rechnen? Die anstehende dritte Auslegung der Planfeststellungsunterlagen sei nicht nachvollziehbar und ein Armutszeugnis. Bei der Verkehrslösung Mahlsdorf habe er den Verdacht, dass der Senat seinerzeit im Abghs nicht korrekt geantwortet habe, denn Ende dieses Jahres hätten die Planfeststellungsverfahren für die Straße An der Schule und für die Straßenbahn eröffnet werden sollen. Insofern sei der Hinweis auf den Wechsel des Planungsbüros nicht überzeugend. Thema für eine der nächsten Sitzungen könne die Bevorrechtigung der Straßenbahn sein, die nicht funktioniere, denn die Straßenbahn sei zu langsam. Senat und BVG müssten das Thema entschiedener angehen. Welche Planungsbeschleunigungsmaßnahmen wären möglich, um bei der Planung schneller voranzukommen?

Antje Kapek (GRÜNE) plädiert dafür, alle Anstrengungen zu unternehmen, um zu mehr Straßenbahnplanungen zu kommen. Es müsse um weitere Strecken gehen und nicht um Streichungen, die eine Reihe prominenter CDU-Politiker gefordert habe. Wenn die Senatorin ankündige, dass die Tramstrecke zum neuen Stadtquartier Blankenburger Süden nicht durch Kleingartenanlagen führen dürfe, bedeute dies, dass dort in den nächsten Jahren keine Tramverbindung realisiert werde. Die Diskussion über Varianten habe in den vergangenen Jahren bereits stattgefunden. Bei der angekündigten Neubetrachtung durch SenMVKU müsse der Fokus auf dem Vorantreiben der Planungen und nicht auf dem Verhindern liegen. Gleiches gelte für Mahlsdorf. Welche Projekte gingen als nächste in die Beteiligung? An welchen Stellen werde man das von der Senatorin angekündigte Mehr bekommen?

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, wann die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Turmstraße aufgehoben werde, ob es schon Termine für Beteiligungsveranstaltungen gebe, wie es um die Verlängerung vom Potsdamer Platz zum Zoo und die Lückenschlüsse in Marzahn-Hellersdorf stehe und wie viel Zeit einer Lösung für die Anbindung Ostkreuz gegeben werden solle.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) teilt mit, dass für die Verbindung Jungfernheide–UTR/Kurt-Schumacher-Platz im Moment noch die Grundlagenuntersuchung laufe. Wenn der Görlitzer Park abgeschlossen werde, könne trotzdem eine Straßenbahn durchfahren. In der Diskussion mit der Innenverwaltung gehe es zunächst darum, wie die Kriminalitätsbelastung im Görlitzer Park eingedämmt werden könne. Die Trassenführung werde auch ein Thema sein. Für eine Verbindung Potsdamer Platz–Steglitz wäre zunächst ein Anschluss am Potsdamer Platz erforderlich. Im Moment befasse man sich mit der Strecke Alexanderplatz–Potsdamer Platz. Im Nordostraum gehe es um alternative Trassenplanungen, die die Bevölkerung vor Ort in der Erholungsanlage weniger störten. Zum Lückenschluss Marzahn-Hellersdorf werde SenMVKU schriftlich berichten. Die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Turmstraße sei eine Auflage für den Beginn gewesen. Beschleunigungsaspekte würden in regelmäßigen Runden mit der BVG erörtert. Die Straßenbahnplanungsabteilung sei in den letzten Jahren ausgebaut worden; auch bei der BVG seien Kapazitäten geschaffen worden. Im Moment konzentriere sie sich darauf, welche Maßnahmen als nächste umgesetzt werden könnten.

Hartmut Reupke (SenUMVK) fügt hinzu, die Geschwindigkeitsbegrenzung sei eine Auflage der Technischen Aufsichtsbehörde zu Beginn des Betriebes gewesen, was bei neuen Strecken üblich sei. Es werde regelmäßig beobachtet, ob es weitere Probleme gebe. Ein konkretes Datum für die Rücknahme der Geschwindigkeitsbegrenzung könne er im Moment nicht nennen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erkundigt sich nochmals nach der Verbindung Jungfernheide–Rathaus Spandau.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) antwortet, dass dafür ebenfalls die Grundlagenuntersuchung laufe.

Oda Hassepaß (GRÜNE) erinnert an die Beantwortung ihrer Fragen. Die Frage des Herrn Abg. Ronneburg nach Johannisthal sei ebenfalls noch nicht beantwortet worden.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) teilt mit, dass dort ebenfalls die Grundlagenuntersuchung laufe. Sie bitte um Nachsicht, dass jetzt nicht alle Details zu fast 25 Strecken präsent seien. Da ohnehin ein schriftlicher Bericht vorgelegt werde, schlage sie vor, die Fragen zu den einzelnen Strecken dort zu beantworten, ggf. unter Hinweis darauf, wo im Rahmen der Haushaltsberatungen bereits ausführlich berichtet worden sei.

Tino Schopf (SPD) betont, dass eine Gesamtübersicht wichtig sei, wie sie der Ausschuss in der letzten Wahlperiode im Rahmen einer Präsentation erhalten habe.

Oda Hassepaß (GRÜNE) vertritt die Ansicht, dass es bislang an Antworten mangele, sodass die zahlreichen Nachfragen nicht verwunderlich seien.

Antje Kapek (GRÜNE) schließt sich dem an. Es gehöre zu den demokratischen Rechten der Opposition, die Verwaltung zu kontrollieren. Daher sei zu kritisieren, wenn Fragen nicht beantwortet würden. Die ehem. Senatorin Jarasch sei schneller auskunftsfähig gewesen. Es sei auch für SenMVKU effizienter, wenn einmal umfassend berichtet werde.

Johannes Kraft (CDU) plädiert dafür, dass SenMVKU einen Gesamtüberblick in Form einer Präsentation in einer der nächsten Sitzungen gebe.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) äußert, dass die ehem. Senatorin Jarasch schnell sprechfähig gewesen sei, aber Dinge einseitig gesehen habe, weshalb sie von den Berlinern abgewählt worden sei. Seine Fraktion begrüße, dass dieser Senat nicht diese Einseitigkeit habe, Komplexität erkenne und prüfe. Es sei richtig, dass SenMVKU eine Zusammenstellung vorlegen solle.

Herr Dobe (BVG) schildert, in Bezug auf Mahlsdorf habe man bis Ende dieses Jahres in die Planfeststellung gehen wollen, was im Hinblick auf Detailfragen zur Entwässerung, zu Gleichrichterwerkstandorten u. Ä. nicht der Fall sei. Vorgesehen sei dies nun zum zweiten Quartal 2024. Die gewünschte Lösung zur Anbindung Ostkreuz solle, sobald neue Erkenntnisse vorlägen, gemeinsam mit SenMVKU im Hinblick auf die Umsetzbarkeit bewertet werden. Es handele sich nicht um eine Planung der BVG hinter verschlossenen Türen.

Der **Ausschuss** erwartet einen Bericht des Senats (vgl. Beschlussprotokoll) und vertagt den Tagesordnungspunkt.

Punkt 8 der Tagesordnung

a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0136
Wie geht es weiter mit dem 29-Euro-Ticket – welche Konzepte plant der Senat umzusetzen? Mobil
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0143
Tarifperspektiven in Berlin unter den Bedingungen des 49 Euro-Tickets Mobil
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)

Oda Hassepaß (GRÜNE) plädiert für Ermäßigungen für bestimmte Nutzer/-innen auf Basis des Deutschlandtickets, denn für Rentner/-innen, Studierende, Schüler/-innen und Sozialticketempfänger/-innen, die auch mal außerhalb von AB unterwegs sein wollten, sei noch nichts getan worden; sie könnten vom 29-Euro-Ticket, für das bis zu 300 Mio. Euro jährlich im Haushalt geplant seien, nicht profitieren. Der Vorschlag ihrer Fraktion hätte demgegenüber nur ein Zehntel der Kosten betragen, aber eine deutschlandweite Nutzung beinhaltet. Seien 300 Mio. Euro für 2024 realistisch, wenn das 29-Euro-Ticket erst im Sommer komme? Wie beurteile SenMVKU den Mehrwert für die ganze Stadt?

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) berichtet, es werde ein 29-Euro-Ticket im Geltungsbereich AB eingeführt. Der genaue Zeitpunkt sei noch in der Diskussion mit der BVG, die Technik und Vertrieb vorbereiten müsse. Ziel sei ein Angebot im ersten Halbjahr 2024. Der Senatsbeschluss solle kurzfristig, voraussichtlich am 10. Oktober, erfolgen. Die Mindestvertragslaufzeit betrage zwölf Monate. Damit grenze sich das 29-Euro-Ticket vom Deutschlandticket ab. Es sei personengebunden, nicht übertragbar, habe keine Mitnahmemöglichkeit und falle nicht unter die Firmenticketregelungen, sodass Jobticketinhaber gut beraten seien, beim Deutschlandjobticket zu bleiben. Das 29-Euro-Ticket sei ein gutes Angebot für andere Gruppen in Berlin, z. B. Rentner/-innen, Hausmänner/-frauen, Selbstständige. Der VBB habe die Weiterführung des 9-Euro-Tickets S beschlossen. Weitere Sondertickets werde es nicht geben. Das letzte Wort habe der Haushaltsgesetzgeber, der die vom Senat getroffene Vorsorge bis zu 300 Mio. Euro noch beschließen müsse. Das 29-Euro-Ticket werde bis zu 250 Mio. Euro kosten. Der Betrag sei realistisch kalkuliert, hänge aber davon ab, wann das Ticket angeboten und wie viele Nutzer/-innen es geben werde.

Kristian Ronneburg (LINKE) konstatiert, dass das Deutschlandticket, die alte Umweltkarte und das 29-Euro-Ticket Berlin AB in der nächsten Zeit miteinander konkurrieren würden. Seine Fraktion könne sich vorstellen, dass das 49-Euro-Ticket bundesweit günstiger angeboten werden könnte; alles, was über diesem symbolischen Wert liege, sei schwierig. Städte, Kommunen und Verkehrsverbünde diskutierten deutschlandweit, mit Angeboten auf das Deutschlandticket aufzusetzen und das Deutschlandticket besser zu nutzen. Die SPD habe sich zunächst mit ihrer Wahlkampfforderung eines 29-Euro-Tickets durchgesetzt. Dennoch stelle sich die Frage, ob die Koalition künftig mit Angeboten für bestimmte Gruppen auf das Deutschlandticket aufsetzen wolle. Das Deutschlandticket werde von vielen geschätzt; angesichts der finanziellen Forderungen des Bundes an die Länder kämpften viele um seine Erhaltung in der Zukunft. Es wäre wünschenswert gewesen, wenn der Senat ein Zeichen für das Deutschlandticket gesetzt und versucht hätte, die Vorteile für alle Berliner/-innen herauszu-

kitzeln. In Brandenburg könnten die Schüler/-innen mit dem Deutschlandticket fahren; einige Kommunen böten dies kostenlos an. Warum gehe dies in Berlin nicht? Werde der Senat einen Bericht zu den Haushaltsberatungen vorlegen? Im Etatentwurf stünden etwas über 300 Mio. Euro. Einige Vergünstigungen sollten entfallen, sodass der Kreis der Nutzer/-innen vielleicht überschaubarer werde und die Kosten sänken. Welche Prognosen hätten Senat und BVG?

Daniel Wesener (GRÜNE) schickt voraus, es sei bekannt, was seine Fraktion vom 29-Euro-Ticket halte. Man könne sich des Eindrucks nicht erwehren, dass SenMVKU und die brandenburgischen Landräte möglichst viel daran gesetzt hätten, das 29-Euro-Ticket AB möglichst unattraktiv zu machen. Er finde, dass sich hier nicht die SPD durchgesetzt habe, denn es handele sich nicht um ein 29-Euro-Ticket, wie man es kenne, sondern die CDU mit ihrer ursprünglichen Idee eines Jahrestickets für 365 Euro. Neu und anders sei, dass das Ticket nicht mehr monatlich kündbar, sondern ein Jahresticket sei. Damit werde es für große Teile der potenziellen Nutzer/-innen unattraktiv. Für die genannten Gruppen gäbe es sicherlich bessere Lösungen. Die Fahrradfahrer/-innen könne man schon einmal herausrechnen, denn diese würden sich sehr gut überlegen, ob sie für ein Jahresticket zahlen wollten. SenMVKU sei ursprünglich von bis zu 300 Mio. Euro ausgegangen, nunmehr von bis zu 250 Mio. Euro jährlich. Wie komme SenMVKU auf diese Zahlen? Im Übrigen sei „bis zu“ ein weites Feld. Die Kosten könnten auch deutlich darunter liegen. Absehbar sei, dass hier Haushaltsreste entstehen würden. Interesse der Verkehrsverwaltung und der Verkehrspolitiker/-innen müsse sein, einen realistischen Ansatz zu bilden und Mittel ggf. zugunsten anderer mobilitätspolitischer Leistungen umzuschichten. Er bitte, dass SenMVKU den Betrag von bis zu 250 Mio. Euro pro Jahr plausibilisiere, ggf. in einem Bericht im Rahmen der Haushaltsberatungen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) verweist darauf, dass sich andere Bundesländer auf das Deutschlandticket konzentrierten und schon Lösungen bspw. für die kostenlose Mitnahme von Kindern gefunden hätten. Darum hätte sich der Senat bereits kümmern können. Gleiches gelte für Menschen mit weniger Geld, die dann auch nach Brandenburg fahren könnten. Zudem würden Pendler/-innen bei der AB-Lösung nicht berücksichtigt. Beim Deutschlandjobticket verzeichne man große Zahlen an Nutzerinnen/Nutzern. Das 29-Euro-Ticket werde nicht wie angekündigt umgesetzt; in einigen Zeitungen sei von einer SPD-Abo-Falle die Rede gewesen. Die Frage sei, wie viele Leute das 29-Euro-Ticket in Konkurrenz zum Deutschlandticket nutzen würden und ob das Deutschlandticket für bestimmte Nutzer/-innen noch verändert werde.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) betont, dass der Senat zum 49-Euro-Ticket stehe, sich auf Bundesebene gemeinsam mit den anderen Ländern weiter dafür einsetzen werde und das 29-Euro-Ticket als Ergänzung betrachte.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) ergänzt, eine Abtarifierung des 49-Euro-Tickets auf 29 Euro für alle Berliner/-innen wäre im Bund und in den Ländern als Absage an das 49-Euro-Ticket aufgefasst worden und nicht sachgerecht gewesen. Der Auftrag aus dem Koalitionsvertrag und den Richtlinien der Regierungspolitik sei ein 29-Euro-Ticket für alle Berliner/-innen als ergänzendes Angebot. Diesen Auftrag habe man erfüllt, und zwar mit einem durchaus attraktiven Angebot, das bis zu 250 Mio. Euro pro Jahr koste. Die Vorsorge im Haushalt betrage 300 Mio. Euro, aber die Berechnung für das AB-Ticket 250 Mio. Euro. Die Herleitung werde im Rahmen der Haushaltsberichterstattung dargelegt. Im Übrigen handele es sich nicht um Konkurrenzprodukte, weil sie jeweils andere Personen ansprächen. Der Senat setze sich für ein Studierenden-Deutschlandticket als gruppenspezifisches Ticket

ein, gleichermaßen für die Fortführung des 49-Euro-Tickets und die Erhaltung des Deutschlandjobtickets. Ihr sei nicht bekannt, dass alle Schüler/-innen in Brandenburg im Rahmen des Deutschlandtickets kostenlos fahren könnten; es gebe kostenlose bzw. vergünstigte Tickets in der Uckermark und in Potsdam. Dass Schüler/-innen in Berlin umsonst fahren könnten, sei etwas Besonderes, aber kein Angebot im Rahmen des Deutschlandtickets. Dafür sehe SenMVKU auch keine Notwendigkeit, da bereits ein sehr gutes Angebot existiere.

Kristian Ronneburg (LINKE) wendet ein, dass diverse Städte und Gemeinden eine Subventionierung des 49-Euro-Tickets in unterschiedlichen Varianten anböten, z. B. Sozialtickets für 29 Euro in Leipzig, kostenlose bzw. stark reduzierte Deutschlandtickets für Schüler/-innen in Ostprignitz-Ruppin und Oberhavel. Insofern sei der Schluss nicht nachvollziehbar, dass eine Abtarifierung in Berlin eine Absage an das Deutschlandticket wäre.

Antje Kapek (GRÜNE) wiederholt die Frage, was Brandenburg als Gegenleistung für das 29-Euro-Ticket Berlin AB erhalten habe. Sie vermute, dass es sich um die Erhöhung der Preise für Einzelfahrscheine handele, für die verschiedene Landräte schon länger einträten. Dies hätte große Auswirkungen auf Menschen, v. a. in den Außenbezirken, für die sich ein Jahresabo nicht lohne, die sich aber teurere Einzelfahrscheine nicht leisten könnten.

Oda Hassepaß (GRÜNE) begrüßt, dass sich der Senat bundesweit für das Deutschlandticket und ein Studierendenticket einsetze. Sie appelliere an SenMVKU, sich auch für die kostenlose Mitnahme von Kindern einzusetzen, die ein großes Anliegen von kinderreichen bzw. sozialschwachen Familien sei. Im Rahmen des Deutschlandtickets gebe es dazu noch keine Lösung.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) hält entgegen, dass es im Rahmen des Deutschlandtickets kein abtarifiertes Angebot für alle Bewohner einer Stadt oder eines Bundeslandes gebe. Die kostenlose Mitnahme von Kindern sei bereits mit dem Bund diskutiert worden. Sie wäre wünschenswert, man müsse aber den Diskussionsstand betrachten. Man setze sich gegenüber dem Bund v. a. für den Fortbestand des 49-Euro-Tickets und ein Studierendenticket ein, was schon sehr anspruchsvoll sei. Es gebe keine Gegenleistung, die Brandenburg für das 29-Euro-Ticket bekommen habe. Der Aufsichtsrat habe sich mit üblicherweise zum Jahresende anstehenden Entscheidungen zu Tariferhöhungen und einem besonderen Potsdam-Ticket S befasst. Für Bedürftige sei die Weiterführung des 9-Euro-Tickets S in Berlin beschlossen worden.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob das Indexverfahren bei der Tarifanpassung für alle Tickets gleichermaßen angewendet worden sei oder es andere Erwägungen im Aufsichtsrat gegeben habe.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) erklärt, der Index führe nicht dazu, dass jedes Einzelprodukt automatisch um diesen Prozentsatz steige. Vielmehr gebe es weitere Berechnungsverfahren, die wie beim letzten Mal angewendet worden seien.

Daniel Wesener (GRÜNE) erkundigt sich, wie sich das 49-Euro-Ticket auf die Inanspruchnahme der Welcome-Card auswirken werde. Die Einnahmen aus der Welcome-Card kämen dem Tourismus bzw. „visitBerlin“ zugute. Er bitte, dazu Zahlen ggf. nachzuliefern.

Hartmut Reupke (SenUMVK) berichtet, dass dazu aktuell keine Zahlen vorlägen. Die Welcome-Card sei auch kein Produkt der Verkehrsunternehmen oder des VBB. Neben deutschen Touristen, die mit einem Deutschlandticket nach Berlin kämen, gebe es auch viele ausländische Besucher/-innen, die dieses Angebot weiterhin nutzen könnten. Die Effekte blieben abzuwarten; die Frage sei ggf. mit „visitBerlin“ zu klären.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab.

Punkt 9 der Tagesordnung

a)	Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **Berlin auf dem Weg zur Vision Zero** (auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)	0184 Mobil
b)	Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **Vision Zero: wie wird Berlins Verkehr für alle sicherer?** (auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)	0161 Mobil
c)	Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke Drucksache 19/1017 **Verkehrssicherheit erhöhen – Geschwindigkeitskontrollen ausweiten**	0189 Mobil InnSichO(f)

Vertagt.

Punkt 10 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.