Abgeordnetenhaus BERLIN

19. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

26. Sitzung
18. Oktober 2023

Beginn: 14.05 Uhr
Schluss: 19.17 Uhr
Vorsitz: Lars Bocian (CDU)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Antje Kapek (GRÜNE) fragt, welche Erkenntnisse SenMVKU zu der Behauptung der Senatorin vorlägen, dass eine Tram in der Leipziger Straße den Verkehr komplett zum Erliegen brächte, obwohl die Fachbereiche der SenMVKU laut Medienberichten zu dem Schluss kämen, dass diese Aussage falsch sei.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) antwortet, dass die Senatorin in der letzten Sitzung ausführlich über den Straßenbahnausbau berichtet habe. In diesem Kontext seien die getroffenen Aussagen zu sehen. Es gehe darum, diese Straßenbahnverbindung daraufhin zu prüfen, ob die Leistungsfähigkeit der Straße, insbesondere an den Engstellen, mit Blick auf Fahrrad-, Fußverkehr und MIV weiterhin gegeben wäre. Diese Prüfung dauere an.

Antje Kapek (GRÜNE) konstatiert, dass SenMVKU auf die Interessen des MIV abstelle, während die Tram noch keinen Platz in der Leipziger Straße habe. Sie frage, warum SenMVKU die aktuellen Verkehrszahlen für die Leipziger Straße ignoriere und stattdessen die Zahl von 50 000 Kfz pro Tag aus dem Jahr 2009 heranziehe.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) äußert, es gehe darum, im Lichte heutiger Erkenntnisse zu gucken, ob die Planung, möglicherweise mit Alternativen, fortgeführt werden sollte.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) spricht an, dass auf dem Europaplatz Betonblöcke aufgestellt worden seien, sodass der Taxiverkehr dort nicht mehr be- und entladen könne. Welchen Sinn habe die Aufstellung dieser Betonblöcke?

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) erklärt, dass sie dazu nichts sagen könne, da der Umbau des Platzes nicht in ihrer unmittelbaren Zuständigkeit liege.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) bittet um Bestätigung, dass SenMVKU die Aufstellung demzufolge nicht beauftragt habe.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) teilt mit, dass sie darüber keine Kenntnis habe.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) berichtet über die letzte Verkehrsministerkonferenz. Zum Thema Schiene habe es eine Reihe von Anträgen der Länder gegeben. Der Nachtzugverkehr solle verbessert werden. Diskutiert worden sei über Hochleistungsnetze und eine gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft der Bahn. Wichtig sei für die Länder, dass die aktuellen Aus- und Neubauvorhaben sowie Ersatzinvestitionen weiterliefen. Der Schienengüterverkehr solle gestärkt werden; es gebe Aktivitäten im BMDV zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs.

Ein weiteres Thema sei die StVO-Novelle gewesen. Es solle Erleichterungen für die Anordnung von Bussonderfahrstreifen und Tempo 30 geben. Tempo 30 solle auch im Umfeld von Schulen und Spielplätzen erleichtert werden. Diskutiert worden sei, wie das Umfeld genau definiert werde. Das BMDV sei gebeten worden, dies zu konkretisieren.

Die Fortsetzung des Deutschlandtickets sei im Endeffekt ohne Ergebnis diskutiert worden. Die Länder hätten festgehalten, dass das Deutschlandticket ein Erfolg sei und damit mehr Menschen zum ÖPNV gebracht werden könnten. Die Kostenteilung für Mehrkosten im laufenden Jahr sei noch nicht verbindlich geklärt. Die Länder wollten das Deutschlandticket fortführen und ihren Beitrag dazu leisten. Zum Beitrag des Bundes habe der Bundesverkehrsminister kein Commitment gegeben, sodass das Thema in der nächsten Ministerpräsidentenkonferenz mit dem Bundeskanzler behandelt werden solle.

Die Länder hätten die Ankündigung des Bundes begrüßt, mehr Mittel für die Radverkehrsinfrastruktur bereitzustellen.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, wie sich der Senat zum Preis des Deutschlandtickets in den weiteren Verhandlungen positioniere. Seine Fraktion halte es für wichtig, dass der Preis von 49 Euro für die nächsten Jahre stabilisiert werde. Könne die Staatssekretärin ein Zeitfenster für die Behandlung in der MPK nennen? Ab wann würde die weitere Finanzierung des Deutschlandtickets kritisch?

Erleichterungen bei der Anordnung von Tempo 30 im Rahmen der StVO-Novellierung begrüße er. Sehe es auch der jetzige Senat als aktive Gestaltungsaufgabe, dies nach der Novellierung sehr zügig gemeinsam mit den Bezirken als Straßenbaulastträger umzusetzen?

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) teilt mit, dass die nächste MPK nach ihrer Kenntnis am 6. November stattfinden werde. Alle Länder einschließlich Berlin hätten betont, dass es wichtig sei, zu einer Einigung zu kommen. Ziel sei, an einem attraktiven Preis, erst einmal weiter 49 Euro, festzuhalten. Wie sich dies in den nächsten Jahren im Hinblick auf die Preisentwicklung und die Bereitschaft des Bundes zu Zugeständnissen gestalten werde, werde man sehen müssen. Konkret gehe es um die Aufrechterhaltung des 49-Euro-Tickets im nächsten Jahr.

Es bleibe abzuwarten, wie das Verfahren zur StVO konkret ausgehen werde und wie die beschlossenen Formulierungen zu Tempo 30 auszulegen seien. Alles Weitere kläre sich dann nach den Zuständigkeiten von Land und Bezirken. SenMVKU werde sich dazu eng mit den Bezirken austauschen.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 3 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung – Drucksache 19/1100 **Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans von Berlin für die Haushaltsjahre 2024 und 2025 (Haushaltsgesetz 2024/2025 – HG 24/25)** **Hier: Einzelplan 07 Kapitel 0700, 0705, 0730, 0732, 0740 (alle Titel mit Bezug zu Mobilität und Verkehr), 0770 sowie** **Einzelplan 27 Kapitel 2707 – Aufwendungen der Bezirke – Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (alle Titel mit Bezug zu Mobilität und Verkehr)** – 2. Lesung –	0200 Mobil Haupt(f)

In die Beratung wird einbezogen:

Sammelvorlage SenUMVK 0200-2
– Z F 1 – vom 05.10.2023 Mobil
Beantwortung der Berichtsanträge aus der 1. Lesung des Ausschusses für Mobilität und Verkehr am 20. September 2023
Haushaltsberatung 2024/2025 – Ausschuss Mobil

Vorsitzender Lars Bocian teilt mit, dass in der vorliegenden Synopse sämtliche vorab eingegangenen Änderungsanträge und beschlossenen Berichtsaufträge aufgeführt seien. Er konstatiere Einvernehmen des Ausschusses, die Synopse unter der Vorgangs-Nr. 0200-3 auf der Abghs-Webseite zu veröffentlichen. Ein weiterer Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen sei nachgereicht worden. Im Anschluss an die Generalaussprache erfolge die Beratung anhand der Synopse. Die Berichtsaufträge aus der ersten Lesung gölten nach Aufruf als erledigt und die entsprechenden Berichte der Sammelvorlage als zur Kenntnis genommen.

Johannes Kraft (CDU) bittet, für die Generalaussprache das Eintreffen der Senatorin, die sich noch im Hauptausschuss befinde, abzuwarten.

[Unterbrechung der Sitzung von 14.28 bis 14.38 Uhr]

Generalaussprache

Johannes Kraft (CDU) führt aus, im Etatentwurf seien die Schwerpunkte nach den Richtlinien der Regierungspolitik und den Inhalten des Koalitionsvertrages abgebildet. Dies betreffe das Thema Schiene mit i2030 und anderen Maßnahmen, die Leistungen der BVG und die barrierefreie Umgestaltung. Es sei danach geschaut worden, welche Ansätze realistisch seien und tatsächlich umgesetzt werden könnten. Ziel sei im Hinblick auf die gesetzten Prämissen, alles, was möglich sei, so schnell wie möglich zu bauen. In den Änderungsanträgen der Koalitionsfraktionen werde das Thema Verkehrssicherheit an verschiedenen Stellen in den Vordergrund gestellt. Dies betreffe die Unfallkommission, Querungshilfen, Fußgängerüberwege und Gehwegvorstreckungen auch temporärer Art, die Schulwegsicherheit mit Dialogdisplays und Fußgängerüberwegen vor den entsprechenden Einrichtungen. Der Fußverkehr sei ein wichtiges Anliegen und in der Vergangenheit zu kurz gekommen. Er verweise auf Barrierefreiheit, Bordsteinabsenkungen, Sanierung und Neubau von Gehwegen. Baustellenkoordinierung im Zusammenhang mit der Leistungsfähigkeit der Verkehrswege werde adressiert. Gleiches gelte für den Wirtschaftsverkehr und verschiedene Pilotprojekte, um die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege für alle Verkehrsteilnehmer zu steigern, z. B. intelligente LSA.

Die Koalition wolle den Umweltverbund stärken. Man habe sich mit dem Thema Sicherheit und Sauberkeit im ÖPNV beschäftigt. Möglichst viele BVG-Haltestellen sollten barrierefrei gestaltet werden. ÖPNV-Angebote in weniger gut erschlossenen Gebieten sollten deutlich verbessert werden. Er nenne Kiezbusse und andere Zubringerverkehre zu ÖPNV-Haltestellen. Die mittel- und langfristigen Planungen beim SPNV – Straßenbahn und U-Bahn – sollten schneller vorangebracht werden, denn die wachsende Stadt habe schon jetzt in bestimmten Bereichen massive Defizite, denen mit dem Ausbau des ÖPNV zu begegnen sei.

Die Sanierung von Straßen gehöre nicht zum Einzelplan 07. Es sei nicht sinnvoll, solche Gelder im Zuge einer auftragsweisen Bewirtschaftung durch die Bezirke zu verbauen. Das Schlaglochsonderprogramm habe nicht gut funktioniert. Daher hätten sich die Koalitionsfraktionen darauf verständigt, den Bezirken im Kapitel 2729 über eine Basiskorrektur in Höhe von 10 Mio. Euro Reparatur- und Ausbaumaßnahmen zu ermöglichen.

Tino Schopf (SPD) betont, der größte Hebel zur Reduzierung des Autoverkehrs und Stärkung des Klimaschutzes seien die Erhaltung und der massive Ausbau des ÖPNV. Für die Mobilität der Zukunft seien heute die entsprechenden Weichen zu stellen. Der ÖPNV müsse attraktiv gestaltet werden; sein Angebot müsse so leistungsstark, zuverlässig, sicher, sauber, barrierefrei und preiswert sein, wie es die Fahrgäste von morgen und übermorgen brauchten. Nur dann werde die Mobilitätswende gelingen. Die Koalition wolle einen intelligenten Ausbau des U-Bahn-Netzes in Kombination mit einem Ausbau des Tramnetzes. Diese Schwerpunkte spiegele der vorliegende Etatentwurf wider. Er verweise auf Zuschüsse für Tunnelsanierungen im U-Bahn-Netz, für Grundsanierungen des U-Bahn- und Straßenbahnnetzes, für den barrierefreien Ausbau und den Ausbau der Straßenbahnnetzes. Die Umstellung der Busflotte auf elektrische Antriebe sei berücksichtigt worden; entsprechende Anpassungen für Mehrleistungen habe man aufgenommen. Für den Abschluss von Verkehrsverträgen im S-Bahn- und Regionalbahnverkehr seien Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von rund 20 Mrd. Euro eingeplant, insbesondere für den S-Bahn-Verkehr ab 2027.

Beim Radverkehr setze Schwarz-Rot fort, was unter Rot-Grün-Rot begonnen worden sei. Hier mache man keine Rückschritte. Der Finanzrahmen sei in seiner Größenordnung verstetigt worden. Ziel seien der Ausbau der Radinfrastruktur sowie die Entwicklung und Qualifizierung der bestehenden Routennetze. Dazu wolle man auch Bundesmittel in Anspruch nehmen. Der Bund nehme den Radverkehr stärker in den Blick und werde Finanzmittel bereitstellen.

Aufwüchse gebe es insbesondere beim ÖPNV. Absenkungen ergäben sich vor allem aufgrund des allgemeinen Konsolidierungsdrucks. Der Koalition sei es wichtig gewesen, Ansatzkürzungen zurückzunehmen, ausgleichende Akzente zu setzen und Haushaltstitel zu konkretisieren, wo dies nötig gewesen sei. Die Verkehrssicherheit beim Fußverkehr werde gestärkt, indem Mittel für weitere Fußgängerüberwege, Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln bereitgestellt würden. Das Bordsteinabsenkungsprogramm werde umgesetzt, das Pilotprojekt Abstellflächen als Ordnungsmaßnahme für Mikromobilität fortgeführt und erweitert.

Parkraum bleibe in Berlin ein knappes Gut. Deshalb mache man sich stark für eine Kooperation mit Betreibern von Sammelanlagen in Bezug auf Parkhäuser, Parkplätze vor Supermärkten und die Verlagerung von Anwohnerparkplätzen aus dem öffentlichen Raum. Die Koalition stelle Mittel zur Verfügung, um Verbesserungen an P+R-Anlagen vorzunehmen und die Umsteigebeziehungen attraktiver zu gestalten. In der Beziehung zu Polen setze die Koalition auf die Fortführung des Kulturzuges Berlin–Breslau sowie den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Ostbahn. Bushaltestellen sollten barrierefrei ausgebaut und Kiezbuslinien eingeführt werden. Darüber hinaus werde die Erstellung eines Gesamtkonzepts Mobilitätssicherung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen angegangen; dabei würden die Betroffenengruppen beteiligt.

Beim Straßenverkehr würden die Bereiche Verkehrsberuhigung und innovative Mobilität schwerpunktmäßig weiterverfolgt, Maßnahmen zur Verkehrserziehung und Aufklärung ge-

stärkt. Dies beinhalte auch Zuschüsse an gemeinnützige Träger und Organisationen. Der Schwerpunkt liege bei besonders gefährdeten Personengruppen wie Kinder, Jugendliche und Ältere. Außerdem würden im Etatentwurf die Voraussetzungen für temporäre Spielstraßen, die Verbesserung der Schulwegsicherheit und die Entwicklung eines Mobilitätsmanagements für Schulen und Kitas geschaffen. Die Koalition halte am Leitbild Vision Zero fest und werde die Mittel für die Maßnahmen der Unfallkommission verstärken.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU) legt dar, trotz der notwendigen Konsolidierungsmaßnahmen sei es gelungen, im Haushalt 2024/25 eine solide Basis zu schaffen, um bei den gesetzten Zielen voranzukommen. Beim ÖPNV gebe es starke Zuwächse. Langfristig gehe es um eine bessere Anbindung der Außenbezirke. Neben der weiteren Straßenbahnplanung nehme man den U-Bahn-Ausbau in den Blick. Die Zusammenarbeit mit Brandenburg beim Projekt i2030 sei sehr eng; es erfolgten massive Investitionen in den Schienenverkehr, um insbesondere für die Pendler/-innen ein attraktives, zuverlässiges und klimaschonendes Angebot zu schaffen. Es würden 349 Mio. Euro mehr investiert.

Im Haushalt werde deutlich, dass man alle Verkehrsteilnehmer im Blick habe. Auch ein weiterer Ausbau des Fahrradverkehrs gehöre zu den festen Vorhaben. Das Thema Verkehrssicherheit werde adressiert. Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit hätten im Sinne der Vision Zero absoluten Vorrang. Geh- und Radwege seien an vielen Stellen in einem schlechten Zustand, sodass man die Notwendigkeit von Sanierungen nicht aus dem Blick verlieren werde. Gleiches gelte für die gesamte Straßen- und Wegeinfrastruktur.

Der Bereich Wirtschaftsverkehr bekomme im Interesse der wirtschaftlichen Prosperität und Versorgung der Stadt große Aufmerksamkeit und Zuwendung. Die Themen Lieferzonen, geeignete Rahmenbedingungen für Pflegekräfte und Handwerker etc. habe man auf dem Schirm. Für die Ladeinfrastruktur würden erhebliche Mittel aufgewendet.

Das Prinzip der Haushaltswahrheit und -klarheit sei wichtig. SenMVKU habe einen soliden Haushalt aufgestellt und sich das Ist der Vorjahre angeschaut, denn es nütze nichts, Ansätze immer weiter zu erhöhen; man müsse betrachten, was realistisch sei.

Oda Hassepaß (GRÜNE) hebt hervor, ihre Fraktion wolle ein gutes Mobilitätsangebot für die Menschen, mehr Verkehrssicherheit und mehr Klimaschutz. An Lösungen mangele es nicht, das Geld für die Umsetzung müsse nun eingestellt werden. Man wisse aus vielen anderen Metropolen, was zukunftsweisende Mobilität ausmache: sichere, breite Fuß- und Radwege und ein gut ausgebauter, barrierefreier ÖPNV. Ihre Fraktion kritisiere die massiven Kürzungen des Senats in den Bereichen ÖPNV, Fußverkehr und Schulwegsicherheit. Dies seien Kürzungen an falscher Stelle. Die Koalitionsfraktionen versuchten, die schlimmsten Wunden im Bereich Verkehrssicherheit notdürftig zu heilen. Ihre Fraktion vermisse den Anschwung für einen besseren ÖPNV. Allein das 29-Euro-Ticket beanspruche 300 Mio. Euro. Die AB-Insellösung sei nicht wirtschaftlich und nicht sozial. Ihre Fraktion fordere eine kostengünstige Lösung für das Semesterticket und das Sozialticket auf Basis des Deutschlandtickets und die kostenlose Mitnahme von Kindern. Es würden 250 Mio. Euro pro Jahr mehr verausgabt, als von ihrer Fraktion vorgeschlagen. Dafür fehlten Mittel für den Schutz der Schwächsten und die Fortsetzung der Mobilitätswende. Es wären 2024 und 2025 140 Mio. Euro mehr erforderlich. Die Mittel für die Straßenbahn und die Radwege seien nicht auskömmlich, um den Nahverkehrsplan bzw. den Radverkehrsplan umzusetzen; hier werde auf der einen Seite geprüft

und blockiert und auf der anderen Seite gekürzt und gestrichen. Dies sei keine lösungsorientierte Mobilität für alle. Der erfolgreiche Titel Maßnahmen für die Stadtverschönerung, der in den Bezirken für Klimaanpassungsmaßnahmen wie Entsiegelung, Bänke und Bäume üppig genutzt worden sei, werde komplett gestrichen und nicht fortgeführt. Zu begrüßen sei, dass die SPD an einigen Stellen Kürzungen zurückgenommen habe, z. B. beim barrierefreien Ausbau an Bushaltestellen sowie bei Verkehrsberuhigung und temporären Spielstraßen. Insgesamt reiche der Etat nicht aus, um die Verkehrswende zum Wohle der Berliner und zum Schutz des Klimas ausreichend voranzutreiben. Menschen, die zu Fuß oder mit dem ÖPNV unterwegs seien, würden nicht bedacht, wenn Politik nur für Autos gemacht werde.

Antje Kapek (GRÜNE) ergänzt, dass unklar bleibe, wie die absehbaren pauschalen Minderausgaben aufgelöst werden sollten, sodass Kostenklarheit und -wahrheit nicht gegeben seien. Zugleich seien die Ansätze in vielen Bereichen, die angeblich Schwerpunkte seien, gekürzt worden, z. B. bei der Verkehrssicherheit. Insgesamt seien die Ansätze zu gering. Statt neue Infrastruktur zu planen und auf den Weg zu bringen, stehe SenMVKU für einen Stopp. Sie verweise auf den Stopp beim Radwegeausbau zu Beginn der Amtsperiode sowie beim Tramausbau. Die Überprüfungen durch SenMVKU in den letzten Monaten hätten zu Verunsicherung, Ärger und Polarisierung in der Stadt geführt. Die Koalitionsfraktionen hätten ebenfalls erheblichen Bedarf erkannt, den Etatentwurf zu reparieren. Ihre Fraktion werde viele Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen unterstützen. Ohne ÖPNV-Ausbau werde es keine zukunftsweisende Verkehrsinfrastruktur geben. Die Stadt brauche Planungssicherheit und keinen Stopp. Sie sei skeptisch, v. a. wenn es um die Umsetzung des Haushalts gehen werde.

Kristian Ronneburg (LINKE) vertritt die Auffassung, dass es sich nicht um einen soliden Haushaltsentwurf handele. Problematisch am Gesamthaushalt sei, dass die schwarz-rote Koalition alle Rücklagen plündere. Der Finanzsenator habe bereits massive Einschnitte im nächsten Doppelhaushalt angekündigt. Die Koalition drücke sich davor, politische Prioritäten zu setzen, und agiere verantwortungslos. SenMVKU wolle die Rücklagen für neue S-Bahn-Fahrzeuge – 200 Mio. Euro – sowie für schienengebunden Verkehr und ÖPNV – 71 Mio. Euro – auflösen und darüber hinaus Entnahmen aus den Rücklagen nach § 62 LHO – 24 Mio. Euro – sowie für Verstärkungsmittel – 29,5 Mio. Euro – vornehmen. Zudem müsse SenMVKU eine pauschale Minderausgabe von 10 Mio. Euro auflösen und einen zentralen Anteil der PMA von 900 Mio. Euro übernehmen. Damit sei dieser Haushalt das Gegenteil von Haushaltsklarheit und -wahrheit. Seine Fraktion werde vorschlagen, bestimmte Rücklagen zu erhalten, denn es werde auch Regierungen nach dieser Koalition geben. SenMVKU habe deutliche Kürzungen und Verschiebungen vorgenommen, z. B. bei Fußverkehr, Verkehrssicherheit und Radverkehr, die die Koalitionsfraktionen wieder zurücknehmen wollten. Dem werde seine Fraktion zustimmen, auch wenn dies an der einen oder anderen Stelle nicht ausreichend sei.

Man müsse darüber hinaus Weichenstellungen in den Blick nehmen, die wichtig seien, aber nicht viel kosteten. Das Gesamtkonzept Mobilitätssicherung für Menschen mit Behinderung habe der Senat verschoben. Er danke den Koalitionsfraktionen, dass sie diesen Fehler korrigieren wollten. Es könne nicht sein, dass man sich seit Jahren darüber streite, wer die Federführung für dieses Konzept habe, und dies in den Einzelplan 27 zu den Bezirken verschiebe. Viele Ansatzreduzierungen sollten rückgängig gemacht werden, z. B. bei der Verkehrsberuhigung. Beim Thema Barrierefreiheit an Bushaltestellen wisse die Koalition nicht, was sie machen wolle, denn der Haltestellenkataster für den Bus sei gestrichen worden. In absehbarer Zeit würden die Bushaltestellen in Berlin nicht barrierefrei ausgebaut werden. Empörend sei,

dass der Senat keine Fragen zu den Prioritäten bei Rad- und Fußverkehr und zur Anbindung neuer Stadtquartiere beantworten könne.

Seine Fraktion trete für mehr und sicheren Fußverkehr sowie neue Gehwege ein, schlage ein Bänkeprogramm für die Bezirke in Höhe von 1 Mio. Euro vor, wolle die Mittel für temporäre Spielstraßen und Kiezblocks erhöhen, setze Akzente für einen sicheren und bequemen Radverkehr, wolle, dass der Senat Verantwortung für das Großprojekt Radbahn U 5 übernehme, mehr Geld für ein neues kostenloses Bikesharingsystem, das auf alle Bezirke ausgedehnt werde, schlage beim Thema Barrierefreiheit Pilotprojekte für Sensorik vor, um bspw. Falschparker und die Fehlbelegung von Behindertenparkplätzen schneller digital erfassen zu können, wolle mehr öffentliche Toiletten an Mobilitätsknotenpunkten und Umsteigebahnhöfen, fordere die Nachrüstung mit Aufzügen auf dem östlichen Teil der U 5, wolle den Schienenverkehr stärken, die Planungsmittel für die Straßenbahn erhöhen, i2030 einem Update unterziehen, die Ostbahn und die Schienen-TVO aufnehmen, werde im Hauptausschuss VE für mehr BVG-Bahnhofsaufsichten sowie für die Ausschöpfung der Bestellung neuer U-Bahn-Wagen bei Stadler vorschlagen, wolle die Vorteile des Deutschlandtickets zielgerichtet nutzbar machen und schlage 100 Mio. Euro für gezielte Ermäßigungen für Berlinpassberechtigte, Schüler/-innen, Azubis und Studierende vor.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) konstatiert, dass sich dieser Haushaltsentwurf angenehm von den Vorgängerhaushalten unterscheide, bei denen man die Ideologie hinter jedem Kapitel gesehen habe und der Hass gegen den Autofahrer hervorgesprungen sei. Dieser Haushalt sei deutlich ausgeglichener und stelle alle Mobilitätsträger eher auf eine gleiche Stufe. Die AfD wolle eine mobile Stadt, in der die Berlinerinnen und Berliner bequem, sicher und flüssig unterwegs seien. Man müsse den Schwerpunkt auf einen attraktiven ÖPNV setzen, wenn man wolle, dass Menschen vom Auto auf den ÖPNV umsteigen könnten. Dazu gehöre die Barrierefreiheit; die jetzigen Planungen, mit denen man Ende der Dreißigerjahre zur Barrierefreiheit bei den Tramhaltestellen komme, seien nicht tragbar. Seine Fraktion wolle mehr Mittel für die Barrierefreiheit sowie für Sicherheit und Sauberkeit im ÖPNV einsetzen, denn viele Menschen fühlten sich abends auf den Bahnhöfen nicht sicher. Da die Tram nicht ressourcenschonend sei, wolle seine Fraktion den U-Bahn-Bau verstärken und habe Änderungsanträge zur Infrastrukturverbesserung der U-Bahn-Planung eingebracht.

Der Haushalt sei risikobehaftet, weil beim 49-Euro-Ticket keine Einigung mit dem Bundesverkehrsminister über die in den nächsten Jahren zu erwartenden Zusatzkosten bestehe. Die Hoffnung auf eine Konferenz im November entspreche nicht dem Prinzip der Haushaltsklarheit und -wahrheit. Für das 49-Euro-Ticket sei im Haushalt Vorsorge zu treffen. Es treffe zu, dass eine radikale Rücklagenplünderung festzustellen sei. Man sehe Kreditaufnahmen, die am Haushalt vorbeigeschleust würden, und eine PMA, die realistisch nicht auflösbar sei. Mehr als die Hälfte der BzBm habe im Hauptausschuss erklärt, dass sie die PMA nicht erbringen könnten. Genauso werde es im Haushalt der SenMVKU sein. Die Mittel für das 29-Euro-Ticket seien mit 300 Mio. Euro falsch angesetzt. Die Staatssekretärin habe erklärt, dass pro Jahr mit bis zu 250 Mio. Euro zu rechnen sei. Der VBB und die BVG gingen davon aus, dass man nicht vor Mitte 2024 starten werde, sodass man 2024 auf 125 bis 150 Mio. Euro kommen werde. Die entsprechenden Mittel hätten besser ausgegeben werden müssen.

Es müsse mehr für die Brückensanierung getan werden. Im Interesse der Menschen rund um die Schlangenbader Straße müssten bereits 2024/25 Mittel für die Tunnelsanierung eingestellt

werden. Die Planungsmittel für den 17. Bauabschnitt der A 100, den seine Fraktion für richtig und wichtig halte, hätte er gerne im Haushalt gesehen. In den Änderungsanträgen spreche seine Fraktion das Thema Radinfrastruktur an, weil Radwege richtig und wichtig seien, allerdings nicht in vielen Bereichen von Hauptverkehrsstraßen. Der Schwerpunkt müsse auf Radwegen in parallelen Straßen zu Hauptverkehrsstraßen liegen, sodass Radfahrer sicher und bequem fahren könnten, man aber auch leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen habe.

Einzelplan 07 – Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt –

Kapitelübergreifende Fragen

Bericht Nr. 1 der Sammelvorlage
auf Antrag der Fraktionen der CDU, der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, warum für Fahrradbarometer ab 2025 keine SIWA-Mittel mehr vorgesehen seien und ob es dann keine neuen Anschaffungen geben werde. Irritierend sei, dass keine Aussage getroffen werden könne, wie viele Kilometer Radwege umgesetzt worden seien. Wann könne der Senat dazu Aussagen machen? Wann werde klar sein, welche Radwege 2024/25 gebaut werden sollten? Wie sei der zeitliche Horizont? SenMVKU könne nicht beantworten, wie teuer die Umsetzung des Radverkehrsplans sein werde, spreche aber davon, dass Haushaltsmittel allokiert würden. Welche müssten das dann sein? Sehe SenMVKU einen Schwerpunkt bei der Personalbesetzung? Mit dem nächsten Doppelhaushalt müsste fast eine Verdoppelung der Stellen beim Land und in den Bezirken stattfinden. Welche Vorkehrungen würden dafür getroffen?

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) antwortet, dass die Radverkehrsprojekte eng mit den Bezirken abgestimmt würden, denn die Bezirke müssten diese umsetzen, sodass man die Kapazitäten in den Bezirken im Blick haben müsse. Lt. Aussage von Bezirken seien die umsetzenden Firmen und Planer der große Bottleneck. SenMVKU erarbeite derzeit ein Priorisierungskonzept, das zeitnah finalisiert werden solle. Bis dahin liefen die in der Umsetzung befindlichen Planungen fort. Der Mittelabfluss sei 2023 bisher überschaubar. Vieles befinde sich gerade noch in der Umsetzung. Die Kilometerzahl werde mitgeteilt, sobald diese vorliege.

Lutz Adam (SenMVKU) teilt mit, Erstellung und Betrieb der Fahrradbarometer seien im Sechsertitel der infraVelo veranschlagt. Bislang seien in einem geringen Umfang SIWA-Mittel ausgereicht worden. Ab 2025 laufe dies direkt über den Sechsertitel der infraVelo.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt die Nachfrage, was der Radverkehrsplan am Ende finanziell bedeuten werde, welche Überlegungen es gebe, den Personalaufwuchs strategisch vorzubereiten, und ob die neuen Stellen bei SenMVKU auch für Radverkehr vorgesehen seien.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) erklärt, dass die Bezirke bereits Personalzuwachs hätten, es aber Probleme gebe, Personal zu finden. Ähnliche Stellenbesetzungsprobleme habe die infraVelo, auch wenn sich dies insgesamt positiv entwickelt habe. SenMVKU habe zu Beginn der Legislaturperiode einen erheblichen Personalaufwuchs verzeichnet. Es sei nicht beabsichtigt, weitere Personalstellen in dem Bereich vorzusehen.

Bericht Nr. 2 der Sammelvorlage
auf Antrag der Fraktionen der CDU, der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke

Kristian Ronneburg (LINKE) greift auf, dass die Maßnahmen zum Fußverkehr gemäß den Richtlinien der Regierungspolitik und vorzunehmender Priorisierungen abgestimmt würden. In welchem Abstimmungsprozesses befinde sich SenMVKU hinsichtlich der Umsetzung der Mittel?

Dr. Imke Steinmeyer (SenMVKU) schildert, verschiedene Titel zahlten auf den Fußverkehr ein. Die Frage sei, inwiefern das Pilotprojekt Ordnungsrahmen bei bestimmten Fragestellungen in den Titeln noch zum Tragen komme. Bei den anderen Sachverhalten gehe es um Priorisierungen der Einzelmaßnahmen, die fallweise in Abstimmung mit den Beteiligten noch zu leisten seien, analog zum Vorgehen beim Radverkehr.

Bericht Nr. 4 der Sammelvorlage
auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Daniel Wesener (GRÜNE) bittet, dem Ausschuss im Januar 2024 unaufgefordert über die Auflösung der PMA im Einzelplan 07 zu berichten.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) sagt zu, über die Auflösung der PMA unaufgefordert zu berichten, sobald dazu Aussagen gemacht werden könnten.

Bericht Nr. 5 der Sammelvorlage
auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Daniel Wesener (GRÜNE) fragt, ob alle Maßnahmen aus dem IFF in den Einzelplan übertragen worden seien oder es im IFF noch Restmittel gebe, ggf. in welcher Höhe und für welche Maßnahmen. Was passiere, wenn es bei diesen investiven Maßnahmen nicht gelinge, die Mittel innerhalb des jeweiligen Haushaltsjahres auszuschöpfen? Komme es zu einer Restebildung, oder sei eine überjährige Bewirtschaftung möglich?

Matthias Schaarschmidt (SenMVKU) antwortet, grundsätzlich seien alle Mittel aus dem IFF in die Ansätze 2024/25 übertragen worden. An zwei, drei Stellen seien 2026/27 noch Mittel im IFF vorgesehen. Bei IFF-Mitteln flössen nicht verausgabte Mittel in die Rücklage zurück und seien damit der Jährlichkeit entzogen.

Daniel Wesener (GRÜNE) stellt die Nachfrage, ob die genannte Rücklage den IFF oder den Einzelplan 07 betreffe. – [Matthias Schaarschmidt (SenMVKU): IFF!]

Bericht Nr. 9 der Sammelvorlage
auf Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke und AfD-Fraktion

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, warum dem Senat die Machbarkeitsstudien zur Parkraumbewirtschaftung nicht vorlägen und warum eine zentrale Vereinnahmung der Parkgebühren beim Land, um sie einem bestimmten Zweck zuzuführen, nicht möglich sei.

Dr. Imke Steinmeyer (SenMVKU) verweist darauf, dass die Einführung der Parkraumbewirtschaftung den Bezirken obliege. Insofern sei es ihre Verantwortung, Machbarkeitsstudien zu erarbeiten. Diese seien für die Arbeit der SenMVKU nicht zwingend erforderlich.

Matthias Schaarschmidt (SenMVKU) ergänzt, die Bezirke bedienten sich eines LHO-Betriebs; ein Teil der Wirtschaftspläne seien die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung. Eine zentrale Veranschlagung sei aufgrund der Zuständigkeit kein Thema.

Bericht Nr. 24 der Sammelvorlage
auf Antrag der Fraktion Die Linke

Kristian Ronneburg (LINKE) spricht an, dass zehn Flugreisen aufgrund familiärer Verpflichtungen viel seien. Habe es sich um eine oder mehrere Personen gehandelt? Was seien die konkreten Hintergründe gewesen?

Jörg Pietsch (SenMVKU) erläutert, es habe sich um Reisen verschiedener Leute gehandelt, die nach dem Reisekostenrecht genehmigt und abgerechnet worden seien. Bahnreisen hätten zeitlich nicht gepasst, sodass Flugreisen genehmigt worden seien.

Bericht Nr. 29 der Sammelvorlage
auf Antrag der Fraktion Die Linke

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich, in welchem Zusammenhang mit rechtlichen Auseinandersetzungen das Gutachten zur A 100 stehe.

Dr. Jürgen Krafczyk (SenMVKU) teilt mit, dass das Gutachten noch von der alten Hausleitung beauftragt worden sei und rechtliche Fragen und unterschiedliche Rechtspositionen in Bezug auf den Weiterbau der A 100 betroffen habe.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt die Nachfrage, ob es um den Weiterbau oder das Verkehrskonzept gegangen sei.

Dr. Jürgen Krafczyk (SenMVKU) antwortet, dass es um Rechtsfragen im Zusammenhang mit dem Weiterbau gegangen sei.

Kapitel 0700 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Politisch-Administrativer Bereich und Service –

Titel 54003 – Geschäftsprozessoptimierung –

Änderungsantrag Nr. 1 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Ansatz 2024: 1 194 000 +/- 0
Ansatz 2025: 1 194 000 +/- 0

b) Titelerläuterung / verbindliche Erläuterungen für den Haushaltsplan:

Es wird ein neuer Satz am Ende hinzugefügt. „Die Mittel sind u.a. für ein Bonus-Malus-System vorgesehen."

Antje Kapek (GRÜNE) fragt, was mit dem Bonus-Malus-System gemeint sei.

Johannes Kraft (CDU) erläutert, es solle die Möglichkeit bestehen, bei Beauftragungen durch das Land Berlin oder die Bezirke ein Bonus-Malus-System einzuführen, mit dem Ziel, die Baumaßnahmen deutlich effizienter, kostengünstiger und schneller durchzuführen.

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Kapitel 0705 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Grundsatz –

Titel 11133 – Sonstige Entgelte –

Änderungsantrag Nr. 1 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 234 000 - 234 000
Ansatz 2025: 200 000 - 200 000

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Weniger, da öffentliche Toiletten für alle, also auch für Frauen*, kostenlos nutzbar sein sollen.

Antje Kapek (GRÜNE) plädiert dafür, das Pilotprojekt in Pankow auf alle Angebote auszuweiten und allen Menschen, die die Kabine nutzen müssten, eine kostenlose Nutzung zu ermöglichen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) signalisiert Zustimmung.

Kristian Ronneburg (LINKE) schließt sich dem an. Es handele sich um einen richtigen Ansatz zur Herstellung von Gleichstellung, Barrierefreiheit und Teilhabe. In anderen europäischen Städten funktioniere dies sehr gut. Probleme konzentrierten sich auf einige Hotspots in der Innenstadt, wo man einen Umgang mit Fehlnutzungen brauche.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Titel 54083 – Leistungen für die öffentlichen Toilettenanlagen –

Änderungsantrag Nr. 2 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 16 671 000 + 6 500 000
Ansatz 2025: 15 722 000 + 6 500 000

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr zur Umsetzung der vollständigen kostenlosen Nutzbarkeit der öffentlichen Toiletten, um auch Frauen* kostenlose Toilettennutzung zu ermöglichen. Bisher sind nur die Pissoirs für Männer flächendeckend kostenlos nutzbar.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erklärt, dass seine Fraktion einer vollständigen kostenlosen Nutzbarkeit öffentlicher Toiletten nicht zustimmen könne, weil dies eine falsche Pauschalierung wäre.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 1 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 16 671 000 +/- 0
Ansatz 2025: 15 722 000 + 1 500 000
VE 2024: +/- 0
VE 2025: + 8 500 000
VE 2025 in Jahresscheiben:
2026: 3 500 000
2027: 550 000
2028: 550 000
2029: 550 000
2030 ff: 3 350 000

a) Mehr für Kauf und Betrieb von weiteren öffentliche Toiletten an Mobilitätsknotenpunkten und Bahnhöfen für die Absicherung von Mobilitätsketten und Sicherung von Teilhabe.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)*

c) Sperrvermerk:

Ausgaben in Höhe von 1.500.000 Euro in 2025 sowie die Verpflichtungsermächtigungen sind gesperrt. Die Aufhebung der Sperre bedarf der Einwilligung des Hauptausschusses des Abgeordnetenhauses.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) signalisiert Zustimmung. In einer älter werdenden Gesellschaft sei es wichtig, mehr Toilettenanlagen an Mobilitätsknotenpunkten und Bahnhöfen anzubieten.

Kristian Ronneburg (LINKE) erklärt, dass sich seine Fraktion auf den Ausbau von Toilettenstandorten an oder in Bahnhöfen fokussiere, wo die Abdeckung derzeit bei 44 Prozent liege. Da der Senat keine Vorkehrung getroffen habe, beantrage seine Fraktion die Erhöhung der Mittel.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

Kapitel 0730 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Verkehr –

Titelübergreifende Fragen

Bericht Nr. 48 der Sammelvorlage
auf Antrag der Fraktion Die Linke

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob SenMVKU keinen Überblick über den Stand der Verkehrsplanung bei den Neubaugebieten habe, da auf SenStadt verwiesen werde.

Dr. Imke Steinmeyer (SenMVKU) antwortet, es werde auf die förmliche Zuständigkeit von SenStadt für die Planungen verwiesen. Selbstverständlich stehe SenMVKU in engem Austausch zu den Standorten und den Herausforderungen bei der Erschließung. Die Bedarfe seien unterschiedlich. Ein Großteil der Sachverhalte aus den Abstimmungen sei im Einzelplan 07 enthalten. Für die Verlängerung der Paulsternstraße wären die grundlegenden Untersuchungen aus 54223 zu finanzieren, alle darauf folgenden Sachverhalte aus der I-Planung, sollte es zu einer Umsetzungsentscheidung kommen. Die Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung für eine Straßenbahnverlängerung zur Elisabethaue erfolge aus dem Titel 54220, alle Folgesachverhalte kämen aus 68235 und den entsprechenden Achtertiteln. Für die Entwicklung der verschiedenen Teilräume gebe es Taskforces.

Oda Hassepaß (GRÜNE) knüpft an, dass Senator Gaebler und Senatorin Schreiner im Hauptausschuss in Aussicht gestellt hätten, dass die Konzeptliste zu gegebener Zeit vorgelegt werde. Senator Gaebler habe erklärt, dass der Betriebsbahnhof der Straßenbahn im Blankenburger Süden an zwei Stellen untersucht werde, was nicht heiße, dass das Straßenbahnkonzept infrage gestellt werde.

Bericht Nr. 49 der Sammelvorlage
auf Antrag der Fraktion Die Linke

Kristian Ronneburg (LINKE) greift auf, dass der Baubeginn für die U-3-Verlängerung zum Mexikoplatz 2026 erfolgen solle. Wie seien die Meilensteine, um dieses Ziel zu erreichen? Wie positionierten sich das Land Brandenburg und die Landkreise aktuell zur U-7-Verlängerung zum BER?

Dr. Imke Steinmeyer (SenMVKU) schildert, zur U-3-Verlängerung gebe es ein Pilotvorhaben mit der BVG Projekt GmbH, um Beschleunigungen zu erreichen; bestimmte Vorplanungsüberlegungen und Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit seien parallelisiert worden. Im nächsten Frühjahr solle der Senatsbeschluss zur Weiterführung erfolgen. Darauf aufbauend würden die Planrechtsunterlagen finalisiert, ein Planfeststellungsbeschluss solle ergehen, sodass es 2026 zu einer Umsetzung kommen könne, sofern keine unvorhergesehenen Sachverhalte und Klageverfahren aufträten.

Zur U-7-Verlängerung sei mit der Gemeinde und dem Land Brandenburg die Erarbeitung und Finanzierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung vereinbart worden. Auf Basis der Finanzierungsvereinbarung befinde man sich in der Ausschreibung der Nutzen-Kosten-Untersuchung, für die SenMVKU die Federführung übernommen habe.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt die Nachfrage, wie es um die perspektivische Finanzierung des Projekts stehe.

Dr. Imke Steinmeyer (SenMVKU) erklärt, dass es nach der Nutzen-Kosten-Untersuchung weitere Gespräche geben werde.

[Unterbrechung der Sitzung von 16.00 bis 16.14 Uhr]

Titel 35918 – Entnahme aus der Rücklage Schienengebundener Verkehr und schienengebundener ÖPNV –

Änderungsantrag Nr. 2 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 1 000 +/- 0
Ansatz 2025: 71 000 000 - 35 000 000

a) Geringere Entnahme aus der Rücklage für die Sicherung künftiger Schienenausbauprojekte

Kristian Ronneburg (LINKE) kritisiert, dass die Rücklagen komplett entleert würden. Eine geringere Entnahme aus der Rücklage für den SPNV wäre möglich, um künftige Schienenausbauprojekte abzusichern.

Oda Hassepaß (GRÜNE) teilt mit, dass der Hauptausschuss einen Bericht über die konkreten Maßnahmen angefordert habe.

Johannes Kraft (CDU) erkundigt sich nach der Gegenfinanzierung der Linken.

Kristian Ronneburg (LINKE) verweist auf weitere Änderungsanträge. Zum Beispiel sei es aufgrund der Kostenprognosen möglich, bei dem Titel zu den Tarifen erhebliche Beträge herauszunehmen.

Johannes Kraft (CDU) fragt, ob Die Linke bei den Leistungen für die BVG kürzen wolle.

Kristian Ronneburg (LINKE) antwortet, dass seine Fraktion bei den Titeln zum ÖPNV nicht kürze.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) macht geltend, dass der Titelansatz zum 29-Euro-Ticket viel zu groß sei, weil er zumindest 2024 nicht genutzt werde. Eine Summe von rund 150 Mio. Euro könne für andere Projekte verwendet werden. Seine Fraktion sei grundsätzlich gegen dieses Ausbluten des Landes Berlin.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

Titel 52108 – Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs –

Bericht Nr. 59 der Sammelvorlage
auf Antrag aller Fraktionen

Kristian Ronneburg (LINKE) spricht an, dass der vorliegende Datenbestand nicht geeignet wäre, die geforderten Informationen aufzubereiten, und viele Informationen zu einzelnen Projekten bei den Bezirken lägen. Wie könne dies sein? Denn man rede über eine zentralisierte Datenbank. Was liege nicht vor? Wolle der Senat Abhilfe schaffen, dass die entsprechenden Detailinformationen auch zentral vorlägen?

Dan Orbeck (SenMVKU) verweist auf umfangreiche Informationen in den Anlagen, z. B. zur Führungsform des Radverkehrs. Es sei aber nicht jedes einzelne Schlagwort in der Kürze der Zeit aufzubereiten gewesen, z. B. das konkrete Datum des Beginns einer Entwurfsplanung.

Änderungsantrag Nr. 3 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 7 500 000	**+ 7 500 000**
Ansatz 2025: 7 500 000	**+ 7 500 000**
VE 2024: 7 500 000	**+ 7 500 000**
VE 2025: 7 500 000	**+ 7 500 000**

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr zur Umsetzung der im Radverkehrsplan vorgesehenen Ausbauziele des Radnetzes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs.

Oda Hassepaß (GRÜNE) konstatiert, dass es bei den Aufwüchsen des Radverkehrsplans bleiben solle und die eingestellten Mittel dafür nicht ausreichten. Daher beantrage ihre Fraktion einen Aufwuchs.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 3 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 7 500 000	**+ 2 500 000**
Ansatz 2025: 7 500 000	**+ 2 500 000**
VE 2024: 7 500 000	
VE 2025: 7 500 000	

a) Erhöhung, um mehr Maßnahmen für den Radverkehr umsetzen zu können.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ohne Aussprache ab.

Titel 52121 – Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit –

Bericht Nr. 62 der Sammelvorlage
auf Antrag aller Fraktionen

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, wann mit der abgestimmten Maßnahmenliste für die Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten zu rechnen sei.

Dan Orbeck (SenMVKU) antwortet, aus dem Titel würden vornehmlich Fußgängerüberwege oder allgemeine Querungsanlagen finanziert. Eine Reihe von Maßnahmen laufe bereits. Eine Reihe von Maßnahmen sei bereits straßenverkehrsbehördliche angeordnet, bislang aber noch nicht umgesetzt. Genau diese sollten hilfsweise für die Bezirke umgesetzt werden. Dazu sei eine Rahmenvereinbarung mit den Bezirken geschlossen worden. Die Maßnahmenliste sei im Prinzip zwischen Bezirken und Senat abgestimmt, soweit sich die Maßnahmen aus den AG-Sitzungen ergäben. Hinzu kämen täglich neue Standortvorschläge, die jeweils in den AG-Sitzungen geprüft würden. Nach Prüfung kämen sie ggf. auch auf die Liste.

Änderungsantrag Nr. 4 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 1 000 000 + 5 000 000
Ansatz 2025: 1 000 000 + 5 000 000
VE 2024: 500 000 + 2 500 000
VE 2025: 500 000 + 2 500 000

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere der Einrichtung von mehr sicheren Fahrbahnquerungen wie Fußgängerüberwegen, Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen und Abbau des bestehenden Antragsstaus bei den Bezirken für diese Maßnahmen.

Antje Kapek (GRÜNE) äußert, es sei ungeheuerlich, dass die Senatorin erkläre, dass Verkehrssicherheit für sie absolute Priorität habe, und die Titelansätze gleichzeitig relevant kürze. Die Koalitionsfraktionen sähen dies offenbar ähnlich, ihre Fraktion wähle aber einen signifikant höheren Ansatz, weil Maßnahmen zur Verkehrssicherheit nicht in Sondervermögen oder SIWA verschoben werden sollten. Man müsse Sicherheit für Fußgänger/-innen durch Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen, Bordsteinabsenkungen etc. schaffen; viel helfe viel.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 4 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 1 000 000 + 3 000 000
Ansatz 2025: 1 000 000 + 3 000 000
VE 2024: 500 000
VE 2025: 500 000

a) Mehr Mittel für die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Kristian Ronneburg (LINKE) erklärt, seine Fraktion sehe ebenfalls die Notwendigkeit, den Titelansatz zu erhöhen. Offenbar bestehe darüber auch Konsens.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

Änderungsantrag Nr. 2 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Ansatz 2024: 1 000 000 + 3 000 000
Ansatz 2025: 1 000 000 + 3 000 000
VE 2024: 500 000
VE 2025: 500 000

a) Mehrbedarf

b) Nach dem Satz „Es handelt sich insbesondere um den Bau zusätzlicher Fußgangüberwege (Weiterführung des sog. „Zebrastreifenprogramms“) und die Einrichtung anderer Querungshilfen (z.B. Mittelinseln und Gestaltung frei einsehbarer Kreuzungen, sog. Gehwegvorstreckungen).“ wird folgender neuer Satz ergänzt:

„Insbesondere sollen die von den Bezirken im Zuge einer Rahmenvereinbarung an die Senatsverwaltung übertragenen Umsetzungen bereits angeordneter Querungshilfen in einem Umfang von ca. 150 Stück (Stand: Oktober 2023) sowie auch temporäre Fußgängerüberwege finanziert werden.“

Rolf Wiedenhaupt (AfD) begrüßt die Erhöhung um 3 Mio. Euro. Seine Fraktion merke kritisch an, dass mit Blick auf das Ist 2022 die Gefahr bestehe, dass die Mittel nicht ausgegeben werden könnten. SenMVKU müsse sich dann bemühen, den hohen Ansatz umzusetzen.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) verweist darauf, dass 11,2 Mio. Euro in der Umwidmung von SIWA-Mitteln zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgesehen seien. Gleichwohl begrüße SenMVKU den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen, denn dem FGÜ-Programm seien erstmalig alle Bezirke beigetreten, was sich aber erst nach der Haushaltsaufstellung ergeben habe.

Antje Kapek (GRÜNE) hält entgegen, dass der Änderungsantrag lediglich eine Ansatzkorrektur sei. Diese Korrektur sei richtig, denn es gebe einen Unterschied zwischen einer SIWA-Liste und einem Haushaltsentwurf, der vom Haushaltsgesetzgeber verabschiedet werde. Nicht nachvollziehbar sei, dass die Koalitionsfraktionen die Änderungsanträge der Opposition abgelehnt hätten, zumal die Liste der angemeldeten Maßnahmen täglich länger werde und Bedarf bestehe. Dies gelte insbesondere für den Antrag der Linken, die denselben Erhöhungsbetrag beantragt hätten.

Johannes Kraft (CDU) macht geltend, dass zwischen dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen und dem Änderungsantrag der Linken bei den verbindlichen Erläuterungen ein erheblicher Unterschied bestehe. Diese seien den Koalitionsfraktionen wichtig, denn sie wollten, dass es mit der Verkehrssicherheit deutlich schneller und effizienter vorangehe. Mit den Bezirken solle eine Rahmenvereinbarung geschaffen werden, die dafür sorge, dass die Mittel verausgabt werden könnten. Der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen gehe weiter.

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, ob temporäre Gehwegvorstreckungen auch hierrunter fielen und was unter temporären Gehwegvorstreckungen zu verstehen sei.

Johannes Kraft (CDU) antwortet, an besonders neuralgischen Punkten vor Kitas, Schulen, Senioren- und Pflegeeinrichtungen solle das Verfahren mit schnellen und kostengünstigen Lösungen beschleunigt werden, z. B. mit Fahrbahnmarkierungen oder vorgefertigten Gehwegvorstreckungen anstelle aufwendiger baulicher Maßnahmen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) stellt die Nachfrage, ob „temporär“ zeitliche Begrenzungen der Geltungsdauer meine.

Johannes Kraft (CDU) verneint dies.

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 52122 – Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs –

Änderungsantrag Nr. 5 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 3 900 000	**+ 2 100 000**
Ansatz 2025: 3 900 000	**+ 2 100 000**
VE 2024: 2 500 000	**+ 1 000 000**
VE 2025: 2 500 000	**+ 1 000 000**

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr zur beschleunigten Umsetzung von Fußverkehrsmaßnahmen und des Fußverkehrsplans, aber auch zur verstärkten Umsetzung von neuen Jelbi-Stationen in den Bezirken zur Entlastung der Fußwege von behindernd abgestellten eScootern und Leihrädern.

Oda Hassepaß (GRÜNE) konstatiert, dass die Mittel in den Vorjahren zu 95 Prozent abgeflossen seien. Wenn man die Verkehrssicherheit beim Fußverkehr erhöhen wolle, sollten die Mittel hier aufgestockt werden.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 5 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 3 900 000	**+ 2 000 000**
Ansatz 2025: 3 900 000	**+ 2 000 000**
VE 2024: 2 500 000	
VE 2025: 2 500 000	

a) Mehr für die Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur insbesondere neue Gehwege, Erreichung der Ziele des Fußverkehrsplans, barrierefreie Räume sowie Bordsteinabsenkungen insbesondere für Rollatoren, Rollstühle und Kinderwagen.

Kristian Ronneburg (LINKE) plädiert dafür, mehr Mittel zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen, denn einige Titel seien in der Vergangenheit sehr gut ausgeschöpft worden. Die Mittel sollten vor allem für neue Gehwege und Bordsteinabsenkungen eingesetzt werden, um Mobilität und Barrierefreiheit zu sichern. Darüber hinaus solle Vorsorge für die Realisierung des Fußverkehrsplans getroffen werden, der derzeit erarbeitet werde.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

Änderungsantrag Nr. 3 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Ansatz 2024: 3 900 000 + 1 000 000
Ansatz 2025: 3 900 000 + 1 000 000
VE 2024: 2 500 000
VE 2025: 2 500 000

a) mehr für Verstärkung des Bordabsenkungsprogramms

Änderungsantrag Nr. 4 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Ansatz 2024: 3 900 000 + 500 000
Ansatz 2025: 3 900 000 + 500 000
VE 2024: 2 500 000
VE 2025: 2 500 000

a) mehr für Ausweitung des Pilotprojekts „Abstellflächen als Ordnungsrahmen für Mikromobilität“

Antje Kapek (GRÜNE) geht davon aus, dass mit „Abstellflächen als Ordnungsrahmen für Mikromobilität“ Jelbi-Punkte gemeint seien. Sei dies alles, was für die Neueinrichtung von Jelbi-Standorten angesetzt werde, oder gebe es weitere Planungen?

Dr. Imke Steinmeyer (SenMVKU) erläutert, Jelbi sei im Kern im BVG-Verkehrsvertrag bis zur Revision des Verkehrsvertrages enthalten. Hier handele es sich um ergänzende Mittel zum Pilotprojekt Ordnungsrahmen. Damit sei die Schaffung von Abstellanlagen gemeint. Bestandteil sei auch die Jelbi-Integration in die App u. Ä.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) begrüßt die Verstärkung des Bordsteinabsenkungsprogramms. Die Summe sei angemessen. Gleiches gelte für die klare Ausweisung von Abstellflächen. Wann sei mit dem Gesetzentwurf zur Neuen Mobilität, die auch E-Roller etc. umfasse, zu rechnen?

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) erklärt, dass man „dazu dran“ sei. Ihr sei nicht erinnerlich, dass dafür ein spezieller Gesetzentwurf vorgesehen werde.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) stellt die Nachfrage, ob zur Regelung dieser Frage noch in diesem Jahr ein Vorschlag der SenMVKU zu erwarten sei.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) bejaht, dass dazu etwas zu erwarten sei.

Johannes Kraft (CDU) kündigt an, dass die Koalitionsfraktionen noch in diesem Jahr einen entsprechenden Regelungsrahmen in Zusammenarbeit mit SenMVKU vorschlagen würden.

Der **Ausschuss** stimmt den Änderungsanträgen Nrn. 3 und 4 der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 52512 – Verkehrserziehung –

Änderungsantrag Nr. 6 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 80 000	**+ 70 000**
Ansatz 2025: 80 000	**+ 70 000**
VE 2024: 150 000	**+ 150 000**
VE 2025: 150 000	**+ 150 000**

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr für Ausweitung des Angebots und breitere Wahrnehmung in allen Bezirken.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ohne Aussprache ab.

Titel 52609 – Thematische Untersuchungen –

Bericht Nr. 67 der Sammelvorlage
auf Antrag der Fraktionen der CDU, der SPD, Die Linke und AfD-Fraktion

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich nach der Zeitschiene für das Verkehrskonzept für den 16. Bauabschnitt der A 100.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) schildert, von der Autobahngesellschaft des Bundes lägen bereits weitreichende Ausführungen vor. Es gehe jetzt vor allem darum, die Inbetriebnahme, die in gut einem Jahr erfolgen solle, im Austausch mit der Autobahngesellschaft faktisch vorzubereiten, falls noch Anpassungsbedarfe in der Stadt bestünden, z. B. hinsichtlich der Einrichtung eines Ein- oder Zweiradverkehrs in einer Straße.

Kristian Ronneburg (LINKE) stellt die Nachfrage, wann das Konzept von Bund und Land definitiv vorliegen werde.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) antwortet, es handele sich um einen iterativen Prozess. Jede Maßnahme komme zu dem Zeitpunkt, wenn man so weit sei. Es werde nicht ein Tag X abgewartet, zu dem ein Konzept vorliege. Man wolle rechtzeitig vor der Inbetriebnahme mit allem durch sein.

Änderungsantrag Nr. 7 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 805 000	**+ 300 000**
Ansatz 2025: 705 000	**+ 300 000**

VE 2024: 750 000 + 200 000
VE 2025: 500 000 + 200 000

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr zur Absicherung der umfassenden Erstellung der Verkehrskonzepte Nord-Ost, Süd-Ost und weiterer sich ergebender Untersuchungsbedarfe.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) signalisiert Zustimmung. Es gebe ein Defizit in der Frage, wie der Verkehrsfluss geregelt werde, wenn der 16. Bauabschnitt fertig sei. Es sollten mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden, um Ängste abzubauen und klarere Lösungen zu bekommen.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 6 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 805 000 + 100 000
Ansatz 2025: 705 000 + 100 000
VE 2024: 750 000
VE 2025: 500 000

a) Erhöhung der Aufenthaltsqualität

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)*

Mehr für Untersuchung zum Rückbau des Tunnels am Bundesplatz.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) wendet sich gegen den Änderungsantrag, da der Tunnel eine wichtige Verkehrsverbindung sei und nicht zurückgebaut werden solle.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

Änderungsantrag Nr. 5 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Ansatz 2024: 805 000 +/- 0
Ansatz 2025: 705 000 +/- 0
VE 2024: 750 000
VE 2025: 500 000

a) Ergänzung Titelerläuterung für Studie Kiezparkhäuser

b) Nach dem Satz „Darüber hinaus sollen gemäß Drucksache 19/0400 Untersuchungen für übergreifende verkehrliche Untersuchungen, z.B. in den Räumen Nord-Ost und Süd-Ost, sowie das Verkehrskonzept 16. Bauabschnitt A 100 durchgeführt werden.“ wird folgender Satz ergänzt:

„Zudem soll untersucht werden, ob und wie in Kooperation mit Betreibern von Sammelanlagen (Parkhäuser u. a.) die Verlagerung von Anwohnerparkplätzen vom öffentlichen Raum ermöglicht werden kann.“

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich nach der Intention einer weiteren Studie zu Kiezparkhäusern. Fahrzeughalter könnten Stellplätze in bereits existierenden Parkhäusern anmieten. Gehe es der Koalition um Kooperationen des Landes, um verbesserte Konditionen zu erwirken? Offenbar gehe es nicht um die Errichtung neuer Parkhäuser. Sollten in diesem Zuge auch Parkplätze abgebaut werden?

Mathias Schulz (SPD) äußert, es gebe viele unterausgelastete Parkhäuser und zugleich einen hohen Parknutzungsdruck im öffentlichen Raum, den man reduzieren wolle, indem Anwohnerparken in unterausgelasteten Parkhäusern ermöglicht werde, wodurch möglicherweise auch Parkflächen frei würden. Wie dies genau funktionieren könne, solle das Gutachten ergeben; es würden keine Maßnahmen vorweggenommen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erklärt, seine Fraktion wolle in den Kiezen Parkplätze für die Menschen vor Ort haben und keine Lösungen in Parkhäusern, die weiter entfernt seien. Viele Menschen seien darauf angewiesen, einen Parkplatz vor der Haustür zu haben. Seine Fraktion lehne Kiezparkhäuser und damit auch den Änderungsantrag ab.

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 54010 – Dienstleistungen –

Bericht Nr. 72 der Sammelvorlage
auf Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke und AfD-Fraktion

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, was die Datenmanagementplattform für Sharingangebote können solle, wann die Vergabe für das Fahrradleihsystem erfolgen solle und ob konzeptionell an dem Thema Überblick und Management von Barrierefreiheit an Bushaltestellen gearbeitet werde, nachdem der Bushaltestellenkataster verworfen worden sei, oder ob der barrierefreie Ausbau dem Zufall bzw. den nächsten Generationen überlassen werde.

Dr. Imke Steinmeyer (SenMVKU) antwortet, bei der Datenplattform sei das Problem die Nachvollziehbarkeit der Angebote, Eingriffe und Bedarfe. Ziel sei, Daten von den Anbietern zu bekommen, um Angebotsdaten zu erkennen, im Hinblick auf den Bedarf nachsteuern und beurteilen zu können, wo und wie viele Abstellflächen man brauche. – Der aktuelle Vertrag zum Leihfahrradsystem laufe im nächsten Sommer aus. SenMVKU befinde sich in konzeptionellen Überlegungen und habe Personalergänzungen zur Unterstützung beim Thema Ausschreibungsverfahren bekommen. Dieser Prozess werde mindestens ein halbes Jahr dauern. Wann der Vergabezuschlag erfolgen könne, hänge von verschiedenen Randbedingungen ab.

Guido Schötz (SenMVKU) ergänzt, der Haltestellenausbau sei eine bezirkliche Aufgabe. Der Haltestellenkataster habe ursprünglich eine Steuerung der Rang- und Reihenfolge gemeinsam mit den Bezirken ermöglichen sollen. Dieser Steuerungszweck könne aktuell nicht erreicht werden, weil die Bezirke beim Haltestellenausbau personell nicht hinterherkämen.

Änderungsantrag Nr. 1 AfD-Fraktion

Ansatz 2024: 2 500 000 - 530 000
Ansatz 2025: 2 500 000 - 610 000
VE 2024: 1 500 000
VE 2025: 1 500 000

a) Einige überhöht dotierte Positionen wurden reduziert, 22. und 24. wurde gestrichen, da das die Verwaltung selbst erledigen kann.
Kürzung bei 3. 4. 9. und 15.

b) 2024 und 2025
3. 10 000 und 10 000
4. 10 000 und 10 000
9. 50 000 und 50 000
15. 150 000 und 150 000
22. – entfällt –
24. – entfällt –

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der AfD-Fraktion ohne Aussprache ab.

Änderungsantrag Nr. 7 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 2 500 000 + 100 000
Ansatz 2025: 2 500 000 + 200 000
VE 2024: 1 500 000
VE 2025: 1 500 000

a) Um die Ziele des Radverkehrsplans zu erreichen, brauchen Senat und Bezirke zwingend mehr Personal. Mit einer zielgerichteten Kampagne soll die Stellenbesetzungslage für Radverkehrsplanungen in Berlin verbessert werden, auch wenn dies nur ein Mosaikstein sein kann.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)*
neuer Teilansatz
Personalgewinnungskampagne Radverkehr
2024: 100 000
2025: 200 000

Kristian Ronneburg (LINKE) hebt hervor, dass der Senat dafür Sorge tragen müsse, dass die finanzierten Stellen besetzt würden. Gemessen am Ausbaubedarf sei noch mehr Personal erforderlich. In vielen Bezirken seien aktuell keine Personalstellen für den Radverkehr besetzt. Daher seien gezielte Werbekampagnen notwendig, damit deutlich werde, dass Berlin in den nächsten Jahren Radverkehrsinfrastruktur umsetzen wolle, und man Leute einlade, am Ausbau des Radverkehrs mitzuwirken.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

Änderungsantrag Nr. 6 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Ansatz 2024: 2 500 000 + 20 000
Ansatz 2025: 2 500 000 +/- 0
VE 2024: 1 500 000
VE 2025: 1 500 000

a) Mehrbedarf und Titelerläuterung

b)
– TA 13: Umsetzung von Maßnahmen des Radverkehrsplans…
2024: 200 000
2025: 200 000

– TA 25: Baustellenkoordinierung östliche Innenstadt – Maßnahmenerfassung und -abstimmung
Der Teilansatz-Titel wird wie folgt neu gefasst:
„Strategische Planung von Infrastrukturmaßnahmen“

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um Erläuterung, was mit der Änderung bei Teilansatz 25 gemeint sei.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erklärt, dass es sinnvoll sei, für Baustellenkoordinierung Geld auszugeben, weil Baustellen nicht koordiniert würden. Was sei unter einer „strategischen Planung von Infrastrukturmaßnahmen“ zu verstehen?

Johannes Kraft (CDU) unterstreicht, dass Baustellenkoordinierung ein wichtiges Thema sei, dass auch an anderen Stellen finanziell unterlegt werde. Strategische Planung von Infrastrukturmaßnahmen habe weniger mit der Koordinierung kleiner Maßnahmen zu tun; es gehe hier um Maßnahmen mit langen Planungsvorläufen, z. B. Brückensanierung, Eisenbahnüberführungen, Tunnelbauwerke. Es solle bspw. sichergestellt werden, dass nicht parallel an zwei Brücken gebaut werde, um ein Verkehrschaos zu vermeiden.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob damit die Baustellenkoordinierung in der östlichen Innenstadt entfalle.

Johannes Kraft (CDU) verneint dies. Die Baustellenkoordinierung solle deutlich effizienter erfolgen, indem eine zentrale Plattform für die Einrichtung von Baustellen verpflichtend genutzt werden müsse, auf der Anträge nur digital gestellt werden könnten und digital bearbeitet werden sollten. Die strategische Planung solle nicht getrennt in Ost und West erfolgen. Beides finde sich im Haushalt an unterschiedlichen Stellen wieder.

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 54045 – Leistungen des innerstädtischen ÖPNV –

Bericht Nr. 73 der Sammelvorlage
auf Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke und AfD-Fraktion

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, wie es darum stehe, die Seilbahn in Marzahn-Hellersdorf in den VBB-Tarif zu integrieren oder an die BVG zu übergeben, vor dem Hintergrund, dass die Koalition weitere Seilbahnlinien prüfen wolle.

Guido Schötz (SenMVKU) antwortet, die Seilbahn werde von Grün Berlin betrieben und müsse nicht in die BVG integriert werden; es reichte aus, wenn VBB-Fahrausweise bei der Nutzung der Seilbahn anerkannt würden und die Finanzierung bei Grün Berlin entsprechend aufgestockt würde.

Kristian Ronneburg (LINKE) wendet ein, dass es keine automatische Ticketanerkennung gebe, sodass Personal vorhanden sein müsste. Sei bei Grün Berlin geplant, ein solches System zu entwickeln?

Guido Schötz (SenMVKU) erklärt, Personal würde nicht im Kapitel 0730, sondern im entsprechenden Kapitel der Umweltverwaltung veranschlagt werden. Insofern könne hierzu im vorliegenden Bericht keine Aussage getroffen werden.

Änderungsantrag Nr. 8 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 796 192 000	**+ 30 000 000**
Ansatz 2025: 845 126 000	**+ 30 000 000**
VE 2024: 10 000 000 000	**+ 100 000 000**
VE 2025: 10 000 000 000	**+ 100 000 000**

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr für Angebotsverbesserungen im ÖPNV, insbesondere in unterversorgten Ortsteilen durch zusätzliche Buslinien, dichtere Takte, längere Bedienzeiten.

Antje Kapek (GRÜNE) betont, es sei wichtig, Angebotsverbesserungen im ÖPNV zu finanzieren. Sie sehe erheblichen Nachfinanzierungsbedarf für Taktverdichtungen, längere Bedienzeiten und mehr Buslinien, insbesondere im Südosten und Norden. 20-Minuten-Takte seien für einen Umstieg auf den ÖPNV nicht attraktiv. Es sei sicherzustellen, dass Busse mindestens alle zehn Minuten kämen und S- und U-Bahn-Linien durch Buslinien verknüpft würden. Sie nenne beispielhaft die Buslinien 140, 190, 220, 222, 322, 246, 248 und eine neue Busverbindung zwischen Frohnau und Heiligensee.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) begrüßt Angebotsverbesserungen insbesondere in Reinickendorf. Die Buslinie 222 habe gute Takte, komme aber oft verspätet oder falle aus. Dies sei ein häufiges Problem in den Außenbezirken. Man müsse in den Außenbezirken Taktverdichtungen und eine höhere Zuverlässigkeit erreichen. Seine Fraktion stimme dem Änderungsantrag zu.

Johannes Kraft (CDU) merkt an, dass die Diskussion über einzelne Buslinien den Zeitrahmen sprengte.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 2 AfD-Fraktion

Ansatz 2024: 796 192 000 + 18 000 000
Ansatz 2025: 845 126 000 + 18 000 000
VE 2024: 10 000 000 000
VE 2025: 10 000 000 000

a) Anpassung des Verkehrsvertrages mit der BVG erforderlich: Mehr Sicherheit und Kundenfreundlichkeit durch zusätzliches Aufsichtspersonal vor Ort an hochfrequentierten U-Bahnhöfen und Umsteigebahnhöfen. So wird Sicherheit und Sauberkeit und damit Kundenfreundlichkeit an den Bahnhöfen verbessert. So fahren mittelfristig mehr Berliner mit der BVG, deren Image und auch Einnahmesituation sich verbessert.

Zügiger Umbau der noch nicht behindertengerechten Tramhaltestellen um Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) begrüßt, dass nicht nur seine Fraktion Kundenfreundlichkeit und Sicherheit als wichtig für einen attraktiven ÖPNV ansehe. Daher erwarte er Zustimmung.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der AfD-Fraktion ab.

Änderungsantrag Nr. 7 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Ansatz 2024: 796 192 000 +/- 0
Ansatz 2025: 845 126 000 +/- 0
VE 2024: 10 000 000 000
VE 2025: 10 000 000 000

a) Ergänzung Titelerläuterung

b) Nach dem vierten Anstrich „Tarifersatzleistungen für das VBB-Abo Azubi“ werden zwei neue Anstriche hinzugefügt:

– „Maßnahmen zur Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen“
– „Einführung von Kiezbuslinien, u. a. in Blankenburg“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD ohne Aussprache zu.

Titel 54053 – Veranstaltungen –

Änderungsantrag Nr. 8 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Ansatz 2024: 190 000 +/- 0
Ansatz 2025: 180 000 +/- 0
VE 2024: 70 000
VE 2025: 70 000

a) Ergänzung Titelerläuterung

b) TA 2 wird wie folgt neu gefasst:

Veranstaltungen/Workshops im Rahmen verkehrspolitischer Zielsetzungen, nach Bedarf (z.B. Tag der Schiene, Sharing-Anbieter oder andere Themen)

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD ohne Aussprache zu.

Titel 54059 – Leistungen zur Errichtung und den Betrieb von Infrastruktur für die Elektromobilität –

Bericht Nr. 76 der Sammelvorlage
auf Antrag aller Fraktionen

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob und wann das Laternenladeprojekt noch einmal evaluiert werden solle, warum dem Senat keine Angaben zur Zahl der Nutzenden vorlägen und ob der Senat die Laternenladepunkte auf jeden Fall weiter betreibe.

Dr. Imke Steinmeyer (SenMVKU) antwortet, dass SenMVKU das Vorhaben als Teil des Forschungskonsortiums beurteile und begleite und mit der Projektbeantragung eine Verpflichtung zur Weiterführung der Sachverhalte eingegangen sei.

Änderungsantrag Nr. 3 AfD-Fraktion

Ansatz 2024: 4 392 000 - 3 000 000
Ansatz 2025: 5 312 000 - 3 900 000
VE 2024: 3 000 000
VE 2025

a) Die Einrichtung von Ladepunkten. Laternenladepunkten und Forschungsprojekten benötigt nicht dermaßen hohe Millionenbeträge. Das Ist 2022 zeigt das realistisch erreichbare Volumen auf. Hier reichen 30% Aufwuchs für Ausweitung und mögliche Kostensteigerungen. Weitgehend werden solche Ladepunkte von der freien Wirtschaft bedarfsorientiert errichtet. Punktuelle Förderung durch das Land mit Bundeshilfe soll möglich bleiben, deshalb lediglich starke Kürzung der Ansätze.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der AfD-Fraktion ohne Aussprache ab.

Titel 54080 – Leistungen des Regionalbahnverkehrs –

Änderungsantrag Nr. 8 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 114 622 000 +/- 0
Ansatz 2025: 120 793 000 +/- 0
VE 2024: 141 108 000
VE 2025: 9 377 000

a) Das Projekt soll erhalten bleiben.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)*

Ebenfalls ist in diesem Titel die Finanzierung des Kulturzugs Berlin-Breslau enthalten.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ohne Aussprache ab.

Änderungsantrag Nr. 9 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Ansatz 2024: 114 622 000 +/- 0
Ansatz 2025: 120 793 000 +/- 0
VE 2024: 141 108 000
VE 2025: 9 377 000

a) Ergänzung Titelerläuterung

b) Finanzierung des Kulturzugs Berlin-Breslau (derzeit) mit 800.000 €, Federführung 2025 beim Land Berlin (jährlich im Wechsel mit Brandenburg). (verbindliche Erläuterung)

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD ohne Aussprache zu.

Titel 54081 – Leistungen des S-Bahnverkehrs –

Änderungsantrag Nr. 9 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 613 988 000 + 30 000 000
Ansatz 2025: 624 744 000 + 30 000 000
VE 2024: 20 000 000 000 + 100 000 000
VE 2025: 20 000 000 000 + 100 000 000

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr für Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn durch dichtere Takte, Verstärkungsfahrten zu Hauptverkehrszeiten, Einsatz von zusätzlichen Wagen.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ohne Aussprache ab.

Änderungsantrag Nr. 10 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Ansatz 2024: 613 988 000 +/- 0
Ansatz 2025: 624 744 000 +/- 0
VE 2024: 20 000 000 000
VE 2025: 20 000 000 000

a) Ergänzung der Titelerläuterung

b) Vor dem Satz „Außerdem berücksichtigt sind im Jahr 2024 die Kosten einer Verkehrserhebung im S-Bahn-Netz über 1 Mio. Euro.“ wird folgender Satz neu eingefügt:

„Der Leistungsumfang umfasst zudem Maßnahmen zur Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen.“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD ohne Aussprache zu.

Titel 54220 – Vorbereitungskosten für den schienengebundenen Nahverkehr –

Änderungsantrag Nr. 10 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 4 200 000 + 1 000 000
Ansatz 2025: 4 450 000 + 1 000 000
VE 2024: 2 500 000 + 500 000
VE 2025: 2 500 000 + 500 000

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr zur Kompensation der Kürzung der Planungsmittel bei der Straßenbahn im Vergleich zum Ansatz 2023.

b) Titelerläuterung:

Ergänzung der Erläuterung unter der Nr. 1 in der Tabelle unter Träger/Projekt: Straßenbahnmaßnahmen u.a. gemäß dem jeweils gültigem NVP (z.B. Jungfernheide – Urban Tech Republic – Schumacher Quartier, Spandau I (Rathaus Spandau – Gartenfeld – Urban Tech Republic mit Stichstrecken Paulsternstraße und Daumstraße), Spandau II (Rathaus Spandau – Falkenhagener Feld; Rathaus Spandau – Heerstraße Nord), Potsdamer Platz – Rathaus Steglitz, Johannisthal – Johannisthaler Chaussee, Spittelmarkt – Mehringdamm, Warschauer Straße – Ostbahnhof, Potsdamer Platz – Zoologischer Garten, Rathaus Pankow – Wollankstraße – Prinzenstraße – Osloer Straße, Lückenschluss Mahlsdorf – Hellersdorf, Marzahn – Hohenschönhausen (Wuhletalstraße)

Oda Hassepaß (GRÜNE) fordert, die Tramlinien in der Titelerläuterung anzuführen.

Daniel Wesener (GRÜNE) knüpft an, dass derzeit diverse Straßenbahnplanungen infrage gestellt oder gecancelt würden. Die Frage sei, warum die Koalition nicht angebe, für welche Strecken die Mittel vorgesehen würden. Transparenz sei hier geboten. Seine Fraktion wolle die Planungen beschleunigt fortführen.

Johannes Kraft (CDU) verweist auf den Koalitionsvertrag und die Richtlinien der Regierungspolitik. Dort sei zu sehen, welche Strecken wie zu behandeln seien.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 4 AfD-Fraktion

Ansatz 2024: 4 200 000	**+ 1 150 000**
Ansatz 2025: 4 450 000	**+ 1 000 000**
VE 2024: 2 500 000	**-**
VE 2025: 2 500 000	**-**

a) Aufstockung der Position 3 für i2030 um je 800 000 Euro, um dieses für Berlin und die Anbindung an Brandenburg wichtige Projekt zügig voranzubringen.

Auch der U-Bahnausbau muss vorankommen, mit Grundlagenermittlung und Wirtschaftlichkeitsanalysen

b) 2. Jeweils 1 500 000 für 2024 und 2025
3. Jeweils 2 000 000 für 2024 und 2025
4. Jeweils 300 000 für 2024 und 2025

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der AfD-Fraktion ohne Aussprache ab.

Änderungsantrag Nr. 9 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 4 200 000	**+ 1 100 000**
Ansatz 2025: 4 450 000	**+ 1 100 000**
VE 2024: 2 500 000	
VE 2025: 2 500 000	

a) Mehr Mittel für die schnellere Planung von Straßenbahnprojekten. Rückkehr auf vorherigen Ansatz.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)*
Erhöhung des Teilansatzes 1 auf:
2024: 2 100 000
2025: 2 100 000

Kristian Ronneburg (LINKE) betont, es sei wichtig, dass der Senat genügend Planungsmittel für die Straßenbahn vorsehe. Bei einigen Strecken gebe es laut NVP einen dringlichen Bedarf. Man dürfe nicht nachlassen, diese Straßenbahnstrecken voranzubringen.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

Änderungsantrag Nr. 11 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Ansatz 2024: 4 200 000 + 200 000
Ansatz 2025: 4 450 000 + 300 000
VE 2024: 2 500 000
VE 2025: 2 500 000
a)
- Mehrbedarf in Leistungsphase 0 und 1
- Änderung der Titelbeschreibung

b) TA 1: Straßenbahnmaßnahmen…
2024: 1 100 000
2025: 1 150 000

TA 2: U-Bahn-Maßnahmen…
2024: 1 100 000
2025: 1 150 000

- In dem Satz „Außerdem für Untersuchungen entsprechend Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI – Vorplanung für Verkehrsanlagen (u. a. Untersuchungen von Lösungsmöglichkeiten mit Einfluss auf bauliche und konstruktive Gestaltung, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen unter Beachtung der Umweltverträglichkeit), zur Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen.“ wird die Formulierung „entsprechend Leistungsphasen 1 und 2“ in „entsprechend Leistungsphasen 0 und 1“ geändert.

Es wird ein neuer letzter Satz nach dem bisherigen letzten Satz ergänzt:
„Ab Leistungsphase 2 werden die Mittel in Kapitel 0730 Titel 68253 nachgewiesen.“

Johannes Kraft (CDU) erklärt, dass der vergleichsweise geringe Aufwuchs ausreiche, denn hier gehe es nur um die Leistungsphasen 0 und 1.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) unterstreicht, dass Berlin beim Thema Straßenbahn im Verhältnis zu anderen Städten schneller werden müsse, sodass Änderungsbedarf bestehe. Die Mittel würden ab Leistungsphase 2 in einem anderen Titel nachgewiesen.

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 54223 – Vorbereitungskosten für den Straßenbau –

Änderungsantrag Nr. 10 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 580 000 +/- 0
Ansatz 2025: 600 000 +/- 0
VE 2024: 300 000
VE 2025: 300 000

a)

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)*

In dem Titel sind Mittel zur Unterstützung von Straßenbauvorhaben zur Umsetzung des Kleinbusprojekts Blankenburg enthalten.

Johannes Kraft (CDU) teilt mit, dass die Koalitionsfraktionen den Änderungsantrag ablehnten, obwohl das Kleinbusprojekt Blankenburg im Koalitionsvertrag stehe und dringend benötigt werde, jedoch habe der Bezirk Pankow die letzte Investitionsplanung nicht beschlossen. SenMVKU eruiere Möglichkeiten, das Projekt mit kleineren Fahrzeugen abzuwickeln, sodass sich die Frage der Straßensanierung, die das Projekt weiter verzögerte, nicht mehr stellte.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

Änderungsantrag Nr. 12 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Ansatz 2024: 580 000 +/- 0
Ansatz 2025: 600 000 +/- 0
VE 2024: 300 000
VE 2025: 300 000

a) Ergänzung Titelerläuterung

b) Der Anstrich „Grundlagenermittlungen für den Ausbau und Umbau von Straßen (Machbarkeitsstudien) und Vorplanungen für Verkehrsanlagen (Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI)“ wird wie folgt ergänzt:

„, u.a. Machbarkeitsstudie für die Sanierung und Umgestaltung der Berliner Allee (B2).“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD ohne Aussprache zu.

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

Bericht Nr. 88 der Sammelvorlage
auf Antrag aller Fraktionen

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob es in der VBB-Aufsichtsratssitzung ein Commitment gegeben habe, dass Berlin nach der Einführung des 29-Euro-Tickets weitere Vergünstigungen in nächster Zeit ausschließe.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) antwortet, dass Berlin für eine bundesweite Verabredung über ein Studierendenticket offen sein müsse. Er gehe davon aus, dass die brandenburgische Landesregierung und die Gemeinden dann nicht dagegen wären. Deshalb wollten die Koalitionsfraktionen an den Mitteln erst mal nichts ändern. Wenn dies noch Mittel erfordere, sollten Mittel dafür da sein; er gehe davon aus, dass dies ggf. ein geringer Betrag sein werde.

Kristian Ronneburg (LINKE) geht davon aus, dass anscheinend in der VBB-Aufsichtsratssitzung eine Beschlussfassung herbeigeführt worden sei, die über das Sozialticket hinaus weitere Ermäßigungen ausschließe. Es sei bemerkenswert, dass sich Berlin darauf eingelassen habe. Seine Fraktion hätte sich vom Senat mehr Transparenz gewünscht, damit deutlich werde, zu welchem Preis er das 29-Euro-Ticket Berlin AB im VBB erwirkt habe.

Änderungsantrag Nr. 11 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 300 000 000 - 250 000 000
Ansatz 2025: 300 000 000 - 250 000 000

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Weniger aufgrund geringeren Bedarfs bei Rabattierung des Deutschlandtickets für bestimmte Zielgruppen wie Studierende, Senior*innen, Transferleistungsempfänger*innen statt der Bezuschussung eines eigenständigen 29-Euro-Tickets für den Tarifbereich Berlin AB für alle Berliner*innen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) erklärt, 250 Mio. Euro seien angesichts der Sparsamkeitsverpflichtung sehr viel Geld für eine Insellösung AB. Mit einer Rabattierung auf Basis des Deutschlandtickets für Studierende, für die kostenlose Mitnahme von Kindern, für Menschen mit wenig Geld wäre man mit weniger Mitteln sehr viel weiter gekommen. Das 29-Euro-Ticket sei nicht sinnvoll, wirtschaftlich und sozial. Deshalb fordere ihre Fraktion, dies wieder zurückzunehmen. Zumindest müsste im Haushalt ein Übertragbarkeitsvermerk angebracht werden, damit das Geld für andere Maßnahmen zur Verfügung stehe, wenn schon jetzt klar sei, dass dieses Geld nicht abfließen werde, weil dies erst in der zweiten Jahreshälfte anlaufen werde.

Kristian Ronneburg (LINKE) wirft ein, dass 250 Mio. Euro für die vorgeschlagenen Vergünstigungen nicht ausreichten. Deshalb könne seine Fraktion dem Änderungsantrag nicht zustimmen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) verweist auf die Berechnungen im Bericht. Ihre Fraktion wolle Lösungen für Studierende, Sozialticketnutzer, eine kostenlose Mitnahme und ein reduziertes Deutschlandticket für Schüler/-innen. Auf dieser Grundlage könnten 250 Mio. Euro abgezogen werden. Ein deutschlandweites Angebot für alle Berliner/-innen hätte nur 240 Mio. Euro gekostet. Hier bekomme man wenig Leistung für sehr viel Geld, was nicht vernünftig sei.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 5 AfD-Fraktion

Ansatz 2024: 300 000 000 - 169 100 000
Ansatz 2025: 300 000 000 - 44 100 000

a) Das geplante 29-Euroticket soll ausweislich der Informationen der StS im Verkehrsausschuss bei Kosten von höchstens 250 Mio. €/Jahr liegen. Nach Aussagen von VBB und BVG kann die Einführung 2024 erst zur Jahresmitte erfolgen, d.h. statt 250 Mio. in 2024 nur 125 Mio. €. Zuzüglich 5,9 Mio. € für Jobcenterzuschüsse errechnen sich die benannten Kürzungen

b) Tarifersatzleistungen, um Preisabsenkungen für das geplante 29-Euro-ÖPNV-Ticket AB zu ermöglichen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erklärt, dass seine Fraktion das 29-Euro-Ticket nur für Berlin AB ablehne. Es handele sich um ein Wahlgeschenk der Koalition an die SPD. Es sei verkehrspolitisch falsch, den C-Bereich nicht hereinzunehmen. Selbst wenn man das 29-Euro-Ticket so zugrunde lege, seien die Zahlen deutlich zu hoch angesetzt. Grundansatz wären 250 statt 300 Mio. Euro. Zudem hätten VBB und BVG erklärt, dass sie dies nicht vor Mai, Juni, Juli schafften. Der Änderungsantrag seiner Fraktion trage zur Haushaltsklarheit und -wahrheit bei.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der AfD-Fraktion ab.

Änderungsantrag Nr. 11 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 300 000 000 - 16 630 000
Ansatz 2025: 300 000 000 - 54 730 000

a) weniger aufgrund geringeren Bedarfs.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)*

In dem Titel sind 100 Millionen Euro im Jahr für gezielte Ermäßigungen des Deutschlandtickets vorgesehen, beispielsweise für Berlin-Pass-Berechtigte, Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende und Studierende.

Kristian Ronneburg (LINKE) plädiert dafür, 100 Mio. Euro für gezielte Ermäßigungen für Berlinpassberechtigte, Schüler/-innen, Azubis und Studierende zu reservieren. Das 29-Euro-Ticket Berlin AB sei erst mal Realität, auch wenn seine Fraktion dieses kritisiere.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

Titel 68234 – Zuschüsse für Planungsleistungen –

Änderungsantrag Nr. 12 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 1 400 000 +/- 0
Ansatz 2025: 1 600 000 +
VE 2024: 3 000 000 +/- 0
VE 2025: 2 500 000 +

a) Zur Vorbereitung des barrierefreien Ausbaus der Bahnhöfe der U5 durch Nachrüstung von Aufzügen.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)*

Darüber hinaus sind in dem Titel Mittel für die Erteilung eines Planungsauftrags an die BVG zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an den Bahnhöfen der U5 durch die Nachrüstung von Aufzügen enthalten.

Kristian Ronneburg (LINKE) führt aus, es solle verbindlich erläutert werden, dass in diesem Titel auch die vollständige Herstellung der Barrierefreiheit auf den östlichen Bahnhöfen der U 5 erfolge, damit der Planungsauftrag an die BVG ergehe. Laut SenMVKU solle dies ohne Zeitangabe im Rahmen einer Grundinstandsetzung geschehen, was nicht ausreiche.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

Titel 68235 – Zuschuss an die Deutsche Bahn AG aus Finanzierungsvereinbarungen für Neubauvorhaben –

Änderungsantrag Nr. 13 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 59 169 000 +/- 0
Ansatz 2025: 64 958 000 +/- 0
VE 2024: 143 800 000
VE 2025: 86 500 000
a) Aufnahme von Ostbahn und NVT in i2030 für beschleunigte Planung.
b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)*
Einfügung folgender weiterer Spiegelstriche in den Erläuterungen:
– Ostbahn
– südliche Nahverkehrstangente (Schienen-TVO)

Kristian Ronneburg (LINKE) teilt mit, dass seine Fraktion den Änderungsantrag im Hinblick auf den neuen Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen zurückziehe.

Änderungsantrag Nr. 13 (neu) Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Ansatz 2024: 59 169 000 +/- 0
Ansatz 2025: 64 958 000 +/- 0
VE 2024: 143 800 000
VE 2025: 86 500 000
a) Ergänzung Titelerläuterung
b)
– Der Anstrich „Investitionsprogramm i2030 der Länder Berlin und Brandenburg mit der DB AG“ wird wie folgt ergänzt: „ (u. a. S75)“
– Es wird ein neuer zweiter Anstrich ergänzt: „zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Ostbahn.“ Die bisherigen Anstriche 2 und 3 werden zu den Anstrichen 3 und 4.

(neu:) Es wird ein neuer Anstrich ergänzt: „südliche Nahverkehrstangente (Schienen-TVO).“ Die bisherigen Anstriche verschieben sich entsprechend.

Tino Schopf (SPD) weist darauf hin, dass der neue Änderungsantrag den bisherigen Änderungsantrag ergänze.

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD und der Ergänzung zu.

Titel 68253 – Zuschüsse an die BVG für die Planung von Neubauvorhaben –

Änderungsantrag Nr. 12 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 12 000 000 + 1 900 000
Ansatz 2025: 19 000 000 + 2 000 000
VE 2024: 37 600 000
VE 2025: 75 600 000

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr zur Absicherung eines schnellen Planungsfortschritts zum Ausbau des ÖPNV, insbesondere von Straßenbahnneubaustrecken, hier u.a.: Alexanderplatz – Potsdamer Platz/Kulturform, Turmstraße – Jungfernheide, Warschauer Straße – Hermannplatz, Pankow – Heinersdorf – Weißensee, Blankenburger Süden.

b) Titelerläuterung:

Ergänzung der Erläuterung „Straßenbahnneubauvorhaben abhängig vom Projektfortschritt, u.a.: Alexanderplatz – Potsdamer Platz/Kulturform, Turmstraße – Jungfernheide, Warschauer Straße – Hermannplatz, Pankow – Heinersdorf – Weißensee, Blankenburger Süden“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ohne Aussprache ab.

Änderungsantrag Nr. 6 AfD-Fraktion

Ansatz 2024: 12 000 000 + 600 000
Ansatz 2025: 19 000 000 + 950 000
VE 2024: 37 600 000
VE 2025: 75 600 000

a) Die Voruntersuchungen und Vorplanung der Verlängerung der U8 in das Märkische Viertel als U-Bahnnetzergänzung muss zügig angegangen werden, ebenso die Verlängerung der U7 zum BER. Daher sind entsprechende Vorabsprachen mit der BVG sowie eine moderate Erhöhung des Ansatzes um jeweils 5% erforderlich.

Weiter sollte die Möglichkeit der Einrichtung von O-Buslinien z.B. in Spandau weiter geprüft und mit Vorplanungen untersetzt werden.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der AfD-Fraktion ohne Aussprache ab.

Änderungsantrag Nr. 14 Fraktion der CDU und Fraktion der SPD

Ansatz 2024: 12 000 000 +/- 0
Ansatz 2025: 19 000 000 +/- 0
VE 2024: 37 600 000
VE 2025: 75 600 000

a) Ergänzung Titelerläuterung

b) Der dritte Anstrich „Straßenbahnneubauvorhaben abhängig vom Projektfortschritt“ wird gestrichen und durch folgende Formulierung ersetzt:

„Für folgende Aus- und Neubauprojekte werden die begonnenen Planungen vorangetrieben und die Einleitung der Planfeststellungsverfahren angestrebt: Mahlsdorf (62), Turmstraße-Jungfernheide (M5, M8, M10), Weißensee (Pasedagplatz)–Heinersdorf–S-Bhf. Pankow (12), Jungfernheide–Urban Tech Republic–Schumacher Quartier. Nach erfolgreicher Überprüfung gilt dies auch für die Strecken: Alexanderplatz–Potsdamer Platz, Warschauer Straße–Hermannplatz (M10) sowie die Verlängerung nach Blankenburger Süden (M2).“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD ohne Aussprache zu.

Titel 68353 – Maßnahmen zur Förderung eines öffentlichen Leihfahrradsystems –

Änderungsantrag Nr. 13 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 1 500 000 + 2 000 000
Ansatz 2025: 1 500 000 + 2 000 000
VE 2024: 7 500 000
VE 2025: -

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr zur räumlichen und quantitativen Verbesserung des Angebots an öffentlich geförderten Leihfahrrädern mit einem dichteren Stationsnetz, Ausweitung in alle Bezirke und Ortsteile Berlins.

Antje Kapek (GRÜNE) spricht sich für die Ausweitung des Leihfahrradsystems aus. Leihfahrräder müssten auch in allen Außenbezirken verfügbar sein. Ihre Fraktion sei jedoch nicht für kostenlose Dienste.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 14 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 1 500 000 +/- 0
Ansatz 2025: 1 500 000 + 1 500 000
VE 2024: 7 500 000 + 10 000 000
VE 2025: - +/- 0
VE plus 2024 in Jahresscheiben:
2025: + 2 000 000
2026: + 2 000 000
2027: + 2 000 000
2028: + 2 000 000
2029: +2 000 000

a) Mehr für die deutliche Ausweitung des Leihfahrradsystems auf ganz Berlin inklusive der Außenbezirke und ein kostenloses Zeitkontingent für Alle.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)*

c) Sperrvermerk:

Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 10.000.000 Euro sind gesperrt. Die Aufhebung der Sperre bedarf der Zustimmung des Hauptausschusses.

Kristian Ronneburg (LINKE) plädiert dafür, Vorsorge für die nächste Vergabe eines Leihfahrradsystems im Hinblick auf den Ausbau bestimmter Qualitätskriterien – mehr Räder, mehr Abdeckung in den Außenbezirken, Integration von Lastenrädern, kostenlose Zeitkontingente für Nutzer/-innen, Verdichtung in der Beziehung zu den brandenburgischen Landkreisen und Gemeinden – zu treffen. Im Bericht werde deutlich, dass der Ansatz zu gering gewählt sei. Damit das nächste Leihradsystem ein Erfolg werde, seien mehr Mittel einzuplanen.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

[Unterbrechung der Sitzung von 17.55 bis 18.04 Uhr]

Titel 68357 – Förderung des Wirtschaftsverkehrs –

Änderungsantrag Nr. 14 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 2.100.000 + 1.000.000
Ansatz 2025: 2.100.000 + 1.800.000
VE 2024: 1.500.000
VE 2025: 1.500.000

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr zur Erhöhung der Förderung von Lastenrädern aufgrund der steigenden Nutzung von Lastenrädern von Unternehmen zur Abwicklung von Lieferungen und Logistikzwecken.

b) Titelerläuterung:

Erhöhung des Teilansatzes 1. Anteilige Förderung zur Beschaffung von gewerblich genutzten (elektrisch unterstützten) Lastenrädern auf je 3.000.000 in 2024 und 2025.

Antje Kapek (GRÜNE) kritisiert, der Senat werde dem Anspruch, mehr für den Wirtschaftsverkehr zu tun, nicht gerecht, sodass eine Titelverstärkung nötig sei.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 15 Fraktionen der CDU und der SPD

Ansatz 2024: 2.100.000 + 0
Ansatz 2025: 2.100.000 + 300.000
VE 2024: 1.500.000
VE 2025: 1.500.000

a) mehr für Lastenradförderprogramm und Titelerläuterung

b) TA 1: Anteilige Förderung zur Beschaffung von gewerblich genutzten (elektrisch unterstützten) Lastenrädern.

2024: 2.000.000
2025: 1.500.000

- TA 2 wird wie folgt neu gefasst:

„Neue Ansätze nachhaltiger Mobilität, u.a. Studie zum Schienengüterverkehr“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 68569 – Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zwecke im Inland –

Änderungsantrag Nr. 16 Fraktionen der CDU und der SPD

Ansatz 2024: 12.048.000 - 3.050.000
Ansatz 2025: 13.906.000 - 2.950.000
VE 2024: 2.630.000
VE 2025: 2.690.000

Nr. 2 Parkletförderprogramm

2024: 150.000
2025: 150.000

Nr. 3 Tag des guten Lebens

2024: 280.000
2025: 280.000

Nr. 5 Förderung für stationsbasiertes Carsharing

2024: 0
2025: 100.000

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, warum die Koalition das Projekt zur Förderung stationsbasierten Carsharings zurückfahren wolle. Gebe es andere Überlegungen, es zu fördern?

Johannes Kraft (CDU) erwidert, 2024 würden die Vorbereitungen laufen; dafür brauche es kein Geld, und es solle 2025 losgehen. Das Ziel der Koalition sei aber nicht, nicht gut funktionierende Businesscases mit Steuergeld zu unterstützen, wenn es gleichzeitig ein großes Angebot von free-floating Carsharing gebe. Im suburbanen Raum bzw. am Stadtrand gebe es keinen Bedarf für stationsbasiertes Carsharing, weil es viele kleine Autovermieter oder Autowerkstätten gebe, an denen man sich immer problemlos ein Mietauto besorgen könne.

Kristian Ronneburg (LINKE) entgegnet, bei diesen Modellen gehe es nicht z. B. um zehnminütiges oder halbstündiges Ausleihen. Die Senatorin habe vor einigen Monaten gesagt, dass sie mit Sharinganbietern in den Dialog gehen wolle. Habe der Senat konkrete Ideen, um Anbieter von free-floating Carsharing, ihre Bediengebiete weiter in die Außenbezirke zu verlagern?

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 72016 – Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr –

Änderungsantrag Nr. 15 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 6.000.000 + 6.000.000
Ansatz 2025: 6.500.000 + 6.000.000
VE 2024: 6.500.000 + 6.000.000
VE 2025: 6.500.000 + 6.000.000

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr zur Umsetzung der im Radverkehrsplan vorgesehenen Ausbauziele des Radnetzes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs.

Oda Hassepaß (GRÜNE) mahnt, dieses Geld sei dringend nötig, um die Ausbauziele des Radverkehrsplans einzuhalten.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 7 AfD-Fraktion

Ansatz 2024: 6.000.000 + 1.000.000
Ansatz 2025: 6.500.000 + 500.000
VE 2024: 6.500.000
VE 2025: 6.500.000

a) Die Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr kommt nur schleppend voran, ein gut durchdachtes Parallelnetz zum konfliktarmen und flüssigen Radverkehr in der Stadt ohne Interimslösungen benötigt auch eine solide Finanzierung. Deshalb Aufstockung auf jeweils 7 Mio. p.a.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der AfD-Fraktion ab.

Titel 72018 – Verbesserung der Umsteigebeziehungen im ÖPNV –

Änderungsantrag Nr. 17 Fraktionen der CDU und der SPD

Ansatz 2024: 200.000 +/- 0
Ansatz 2025: 200.000 +/- 0
VE 2024: 200.000
VE 2025: 200.000

a) Titelbeschreibung wird neu gefasst:

Die bisherige textliche Titelbeschreibung wird gestrichen und wie folgt neu gefasst:

„Die Mittel dienen der Finanzierung der Überdachung des Umsteigebereichs zwischen S-Bahnhof Charlottenburg und U-Bahnhof Wilmersdorfer Straße am Stuttgar-

ter Platz. Zukünftig werden Maßnahmen zur Verbesserung der Umsteigebeziehung im ÖPNV im Kapitel 0730, Titel 89102 ausgewiesen."

Kristian Ronneburg (LINKE) merkt an, seine Fraktion sehe in diesem Titel keinen Ansatz für die Umsteigebeziehung ÖPNV, sodass sich der Antrag nicht erschließe. Wo werde es finanziert? Es sei zudem eingrenzend, den Titel auf den Stuttgarter Platz zu beschränken.

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 72019 – Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen –

Änderungsantrag Nr. 18 Fraktionen der CDU und der SPD

Ansatz 2024: 0	**+ 1.000**
Ansatz 2025: 0	**+ 1.000**
VE 2024	
VE 2025	

a) Rücknahme Wegfall des Titels

b) Der Satz „Es ist vorgesehen, die weitere Ausstattung der Bushaltestellen mit „Kasseler Borden", Blindenleiteinrichtungen und Buskaps aus Mitteln des Sondervermögens Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) fortzuführen." wird gestrichen und wie folgt neu gefasst:

„Es stehen zudem Mittel aus dem Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) zur Verfügung."

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 72020 – Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr –

Änderungsantrag Nr. 16 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 3.000.000	**+ 3.000.000**
Ansatz 2025: 3.000.000	**+ 3.000.000**
VE 2024: 2.500.000	**+ 2.500.000**
VE 2025: 2.500.000	**+ 2.500.000**

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr zur beschleunigten Umsetzung von Fußverkehrsmaßnahmen und des Fußverkehrsplans, u.a. zum verstärkten Neubau von Gehwegen und zur beschleunigten und qualitativ hochwertigeren Umsetzung der bezirklichen Modellprojekte für den Fußverkehr, wie beispielsweise der Vorbereitung und Umsetzung von Kiezblocks.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Titel 81279 – Geräte, technische Einrichtungen, Ausstattungen –

Änderungsantrag Nr. 15 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 100.000 + 1.000.000
Ansatz 2025: 100.000 + 1.000.000
VE 2024: 200.000

a) neue Pilotprojekte

- App-gestützte Hilfe für Menschen mit Behinderung bei der Suche nach freien Parkplätzen. (500.000 im Jahr)

- Bessere Ahnung von Falschparkern in sensiblen Kreuzungsbereichen (500.000 im Jahr)

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)*

In dem Titel sind jeweils 500.000 Euro im Jahr für Pilotprojekte für Sensoren zur Information über die Belegung von Behindertenparkplätzen sowie Sensoren zur Meldung von Falschparkern in sensiblen Kreuzungsbereichen enthalten.

Die Ausgaben können den Bezirken zur auftragsweisen Bewirtschaftung übertragen werden.

Kristian Ronneburg (LINKE) weist darauf hin, es gebe Beispiele aus Kommunen in Deutschland dafür, mithilfe von Sensorik Parkraum besser zu überwachen und monitoren. So könnten Menschen mit Behinderung auch appgestützt nach freien Parkplätzen suchen. Es gebe auch die Möglichkeit, Falschparker mit Sensorik besser zu ahnden, um sie an sensiblen Kreuzungsbereichen ausfindig zu machen und abzuschleppen.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

Änderungsantrag Nr. 19 Fraktionen der CDU und der SPD

Ansatz 2024: 100.000 + 100.000
Ansatz 2025: 100.000 - 100.000
VE 2024: 200.000
VE 2025

a) mehr Bedarf bei Dialog-Displays und Ergänzung Titelerläuterung

b) Nach der bisherigen Titelerläuterung werden folgende Sätze ergänzt:

„Die Mittel können den Bezirken zur auftragsweisen Bewirtschaftung übertragen werden. Der Titel wird in 2024 erhöht, um mehr Dialog-Displays zu beschaffen. Ab 2025 werden die Mittel für Dialog-Displays im Kapitel 2707, Titel 81279 ausgewiesen.“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 89102 – Zuschüsse für Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs –

Änderungsantrag Nr. 8 AfD-Fraktion

Ansatz 2024: 227.250.000 + 2.000.000
Ansatz 2025: 255.750.000 + 2.000.000
VE 2024: 150.000.000
VE 2025: 150.000.000

a) Leichte Erhöhung der Mittel mit ergänzter Schwerpunktsetzung:

2. U-Bahn, Infrastrukturverbesserung zur Leistungserhöhung jeweils 2024 und 2025 + 1 Mio.

Barrierefreier Ausbau von U-Bahnhöfen jeweils 2024 und 2025 + 1 Mio.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der AfD-Fraktion ab.

Titel 89112 – Anteil Berlins am zweigleisigen Ausbau der Stettiner Bahn zwischen Angermünde und Stettin –

Änderungsantrag Nr. 20 Fraktionen der CDU und der SPD

Ansatz 2024: 10.000.000 - 4.000.000
Ansatz 2025: 15.000.000 - 6.000.000
VE 2024
VE 2025

a) weniger aufgrund Förderzusage

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 89211 – Zuschuss für Investitionen zur barrierefreien Querung der Spree am Spreetunnel (Friedrichshagen) –

Bericht Nr. 117 der Sammelvorlage
auf Antrag der Fraktion Die Linke

Kristian Ronneburg (LINKE) erkundigt sich, welche Lösung der Senat beim Spreetunnel Friedrichshagen sehe. Solle der Bezirk über das weitere Vorgehen entscheiden?

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU) weist darauf hin, es habe dazu kürzlich eine parlamentarische Anfrage gegeben. Darüber hinaus habe sie keine Informationen.

Antje Kapek (GRÜNE) wirft ein, die schriftliche Anfrage sei nicht so ausführlich gewesen wie der schriftliche Bericht zum Haushalt. Die Antwort sei gewesen, dass es nicht weiterverfolgt werde. Der Bericht verweise darauf, dass es keine Übereinkunft mit privaten Grund-

stücksbesitzern gebe. In der Antwort auf die schriftliche Anfrage stehe, dass es zu umständlich sei, den Weg unter der Spree zu wählen, und der jetzige Weg barrierefrei genug sei.

Der jetzige Weg sei allerdings nicht richtig barrierefrei. Im Bericht klinge es zumindest so, dass der Senat oder der Bezirk versucht habe, Gespräche zu führen, und an den privaten Grundstücksverhältnissen gescheitert sei.

Kapitel 0740 – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – Tiefbau –

Titel 54027 (neu) – Entwurfs- und Bauleitungskosten –

Änderungsantrag Nr. 11 AfD-Fraktion

Ansatz 2024: - + 20.000.000
Ansatz 2025: - + 20.000.000

a) Entwurfs- und Bauleitungskosten BAB A 100 17. BA, die vom Bund anteilig pauschal ersetzt werden.

b) Sperrvermerk: Die Ausgaben sind im 1. und 2. Planjahr gesperrt.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) vertritt den Standpunkt, Berlin brauche den 17. Bauabschnitt, auch zur Entlastung der Treptow-Köpenicker, die nach dem 16. Bauabschnitt Belastungen erführen. Ein Weiterbau bringe mehr Ruhe in Wohnstraßen und gleichzeitig leistungsfähigeren Verkehr.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der AfD-Fraktion ab.

titelübergreifend – Brücken –

Bericht Nr. 119 der Sammelvorlage
auf Antrag der Fraktion Die Linke

Kristian Ronneburg (LINKE) unterstreicht, ca. 50 personalbedingt zeitlich verschobene Sanierungen oder Neubauten sei eine eklatante Menge. Welche Vorkehrungen treffe der Senat, um Abhilfe zu leisten? Welche Maßnahmen betreffe es konkret?

Lutz Adam (SenMVKU) stellt in Aussicht, dass sie den Instandsetzungsrückstau mit einem Priorisierungskonzept angingen und ihn nicht größer werden lassen wollten. Über das Priorisierungskonzept arbeiteten sie die Bauwerke bevorzugt ab, die erhebliche verkehrliche Auswirkungen auch auf den ÖPNV und die gesamte Stadt hätten. Andere Brückenbauwerke schöben sie nach hinten. Es gebe eine Liste der Bauwerke, deren Sanierungsbedarf oder Ersatzneubau sie noch nicht bearbeiten könnten. Er selbst gehe davon aus, dass sie im Zuge der Personalverstärkung Abhilfe schaffen könnten.

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet darum, dem Ausschuss Informationen zu konkreten Maßnahmen zukommen zu lassen. Gebe es zudem schon Erkenntnisse, ob ein Ersatzneubau der Bitterfelder Brücke notwendig sei?

Lutz Adam (SenMVKU) informiert, die Nachrechnung und die Ertüchtigungsnachrechnung seien noch nicht abgeschlossen, sodass noch nicht klar sei, ob sie sie instand setzen oder einen Ersatzneubau errichten würden. Im Augenblick sei eine Instandsetzung wahrscheinlicher.

Titel 68228 – Zuschüsse zur Koordinierung, Vorbereitung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten –

Änderungsantrag Nr. 21 Fraktionen der CDU und der SPD

Ansatz 2024: 3.495.000 +/- 0
Ansatz 2025: 3.495.000 +/- 0
VE 2024: 7.495.000
VE 2025: 4.000.000

a) Ergänzung Titelerläuterung

b) Es wird nach dem letzten Anstrich „Betrieb und Unterhalt von Fahrradzählstellen“ ein neuer achter Anstrich ergänzt:

„Herstellung einer Veloroute in der Hufelandstraße/Bötzowstraße (Pankow) (1.000.000 Euro) und Sanierungsmaßnahme des Radwegs in der Transvaalstraße (Mitte)“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 68569 – Sonstige Zuschüsse für konsumtive Zwecke im Inland –

Änderungsantrag Nr. 22 Fraktionen der CDU und der SPD

Ansatz 2024: 600.000 + 50.000
Ansatz 2025: 600.000 + 150.000
VE 2024: 450.000
VE 2025: 450.000

a) Verstärkung der Maßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung

Antje Kapek (GRÜNE) erkundigt sich, was damit gemeint sei, auch mit Blick auf das Thema des Kapitels, Tiefbau.

Lutz Adam (SenMVKU) antwortet, es seien Zuwendungsmittel an Antragstellende für Verkehrserziehungsmaßnahmen. Abteilung V als Stelle, die zentral Zuwendungen und Zuwendungsbescheide erteilen könne, erteile die Zuwendungsbescheide für Maßnahmen der Verkehrserziehung nach Vorprüfung der Abteilung IV.

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 72014 – Neubau von elektrischen Straßenbeleuchtungsanlagen –

Änderungsantrag Nr.17 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 10.000.000 + 10.000.000
Ansatz 2025: 10.000.000 +10.000.000
VE 2024: 25.000.000 + 25.000.000
VE 2025: 25.000.000 + 25.000.000

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr zur beschleunigten Umrüstung der Straßenbeleuchtung auf energiesparende und klimafreundliche LED-Technik.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 23 Fraktionen der CDU und der SPD

Ansatz 2024: 10.000.000 + 479.000
Ansatz 2025: 10.000.000 + 599.000
VE 2024: 25.000.000
VE 2025: 25.000.000

a) Mehrbedarf

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 72715 – Neubau der Elsenbrücke –

Änderungsantrag Nr.9 AfD-Fraktion

Ansatz 2024: 1.700.000 + 500.000
Ansatz 2025: 1.700.000 + 500.000
VE 2024: -
VE 2025: -

a) Die Elsenbrücke muss so schnell wie möglich erneuert werden. Hier ist Tempo in die Planung zu bringen durch Einbindung externen Sachverstandes durch private Planungsbüros mit knappen Terminketten und Zuschlägen für zügigem Planungs- und damit Baufortschritt. Daher Erhöhung des Ansatzes um 30%

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der AfD-Fraktion ab.

Titel 72733 – Ersatzneubau der Hellersdorfer Brücken im Zuge der Eisenacher Straße in Berlin Marzahn-Hellersdorf –

Bericht Nr. 144 der Sammelvorlage
auf Antrag der Fraktion Die Linke

Kristian Ronneburg (LINKE) weist darauf hin, in den Berichten sei ein Widerspruch zu finden. Sei der Baubeginn 2024 oder 2025?

Lutz Adam (SenMVKU) merkt an, der Bericht verweise auf umfangreiche Darstellungen im Internet, weil Fragen hinsichtlich der Straßenbaumaßnahme Eisenacher Straße gekommen seien. Die Hellersdorfer Brücke befinde sich im Zuge der Eisenacher Straße. Sie gingen davon aus, dass sie die Haushaltsansätze 2025 nach § 24 Abs. 3 LHO veranschlagten. Sie erstellten unter Druck die Bauplanungsunterlagen, voraussichtlich bis zum ersten Quartal 2024, um die Ausschreibungsplanung zu beginnen und einen Baubeginn Anfang 2025 mit einer Bauzeit von zweieinhalb bis drei Jahren zu erzielen.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, ob eine Vollsperrung der Straße erforderlich sei.

Lutz Adam (SenMVKU) antwortet, sie befänden sich nicht in der finalen Abstimmung, wie sie den Verkehr aufrecht erhalten könnten. Ein Problem sei, dass es eine schmale und eine Einfeldbrücke sei, sodass es zwei Möglichkeiten gebe: totale Sperrung oder provisorischer Ersatzbrücke. Dabei hätten sie Probleme mit dem Umfeld, weil es sich direkt im Wuhletal befinde. Es gebe noch finale Abstimmungsgespräche mit dem Bezirksamt, insbesondere mit den Umweltbehörden des Bezirksamts.

Titel 72776 – Technische Erneuerung der Überbauung Schlangenbader Straße (ÜBS) –

Änderungsantrag Nr. 10 AfD-Fraktion

Ansatz 2024: 2.500.000 + 47.500.000
Ansatz 2025: 2.500.000 + 7.500.000
VE 2024: -
VE 2025: -

a) Die Überbauung Schlangenbader Straße muss schnellstmöglich wieder in Betrieb genommen werden. Kosten von bis zu 60 Mio. € sind benannt worden. Daher ist der Ansatz stark zu erhöhen und die Maßnahmen sind 2024/2025 anzugehen und zur Wiedereröffnung des Tunnels voranzutreiben.

Die Mittel hierfür werden aus der Kürzung in Kapitel 0730 Titel 68213 gegenfinanziert.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fordert, die Wiedereröffnung möge bereits in den nächsten zwei Jahren erfolgen. Diejenigen, die dort durchfahren wollten, wie auch die Anwohner, hätten einen Anspruch auf schnelle Behandlung. Die Kosten würden bei ca. 50 Mio. Euro liegen. Als Gegenfinanzierung hätten sie den Titel des 29-Euro-Tickets angeboten.

Johannes Kraft (CDU) betont, er verstehe den Wunsch, den Tunnel wieder in Betrieb zu nehmen. Es sei aber irreführend, da es zeitlich unrealistisch sei, 50 Mio. Euro im kommenden Jahr zu verbauen. Es ständen noch umfangreiche Planungen an, und das Thema Denkmalschutz spiele eine Rolle. Selbst bei Einigkeit aller, sei die Forderung nicht umsetzbar.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) merkt an, im Hauptausschuss habe Herr Adam erzählt, dass das Problem ein teures elektrisches Werk sei, das in der Mitte entstehen müsse. Es sei teuer, aber dauere nicht lange. Insofern sei es eine finanzielle Frage. Das Gutachten solle zum Ende des Jahres vorliegen. Im Tunnel gebe es zudem keinen Denkmalschutz.

Johannes Kraft (CDU) erwidert, die Mittelspannungsstationen selbst koste nicht 50 Mio. Euro. Zudem redeten sie selbstverständlich über Denkmalschutz und über umfangreiche Bauplanungsunterlagen, um überhaupt so viel Geld ausgeben zu können. So etwas müssten sie ausschreiben. 2024 sei es unrealistisch, 50 Mio. Euro auszugeben, selbst wenn man es wolle.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) schlägt vor, dass seine Fraktion einen Änderungsantrag einbringe, wenn es um die Vorbereitungszeit 2024 gehe und die Koalition sie dabei unterstütze, 2024 7,5 Mio. Euro und 2025 47,5 Mio. Euro auszugeben.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der AfD-Fraktion ab.

Titel 72850 – Neubau der Schleuse Neukölln sowie brückennaher Uferwände des Neuköllner Schifffahrtskanal im Bereich der Teupitzer-, Treptower-, Wildenbruch- und der Lohmühlenbrücke –

Bericht Nr. 149 der Sammelvorlage
auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Daniel Wesener (GRÜNE) führt aus, die Kosten seien sehr hoch, der Schiffsverkehr sei an der Stelle nicht hochfrequent, und es gehe weiterhin um eine Fallstufe von 25 Zentimetern. Wie zwingend sei die Maßnahme mit Blick auf den Kostenrahmen von 100 Mio. Euro, die geringe Frequenz des Verkehrs und die Prognosen hinsichtlich des Wasserstands der Spree?

Genügten sie mit Blick auf die ökologische Durchgängigkeit auch die bundesrechtlichen Vorgaben gemäß der Europäischen Wasserrichtlinie?

Lutz Adam (SenMVKU) betont, sie genügten den gesetzlichen Vorgaben.

Die Notwendigkeit beim geringen zu überwindenden Wasserstand hätten sie im Bericht dargestellt. Ein Verzicht sei in Abstimmung mit der Wasserbehörde nicht möglich.

Titel 89116 – Zuschüsse an die GB infraVelo GmbH zur Durchführung von investiven Maßnahmen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radwegeinfrastruktur –

Änderungsantrag Nr.18 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024	**2.500.000**	**+ 2.500.000**
Ansatz 2025	**2.500.000**	**+ 2.500.000**
VE 2024:	**3.450.000**	**+ 3.000.000**
VE 2025:	**3.500.000**	**+ 3.000.000**

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr zur Umsetzung der im Radverkehrsplan vorgesehenen Ausbauziele des Radnetzes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 16 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024	**2.500.000**	**+/- 0**
Ansatz 2025	**2.500.000**	**+/- 0**
VE 2024:	**3.450.000**	
VE 2025:	**3.500.000**	

a) Eine Machbarkeitsstudie liegt vor. Jedoch sind keine weiteren Schritte in den Bezirken absehbar. Deshalb Übernahme des Projekts durch das Land bzw. die infraVelo.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)*

Ergänzung weiterer Spiegelstrich nach "Fahrradabstellanlagen / Fahrradparkhäuser":

„Radbahn U5 - Radverbindung von der Berliner Landesgrenze am U-Bahnhof Hönow durch Marzahn-Hellersdorf und Lichtenberg bis zum Bahnhof Ostkreuz.“

Kristian Ronneburg (LINKE) erklärt, seine Fraktion bitte um eine Spezifizierung in der Erläuterung, um die Projekte, die die infraVelo mit der Machbarkeitsstudie zur Radbahn U 5 angehe, zu verwirklichen. Aus den Antworten, die dazu vorlägen, gehe hervor, dass das überbezirkliche Projekt von Wohl und Wehe der Bezirke Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf abhänge, die aktuell nicht über Radverkehrsplaner verfügten.

Es gehe um eine Summe von bis zu 13 Mio. Euro, sodass man die Umsetzung adressieren müsse, da es sicher nicht aus den Bezirkshaushalten möglich sei. Seine Fraktion sehe den Bedarf für ein Projekt der infraVelo, die das Projekt mit Blick auf die Zahlen nicht sonderlich belasten würde.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

Titel 52121 – Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit –

Änderungsantrag Nr. 19 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 1.000.000 + 4.000.000
Ansatz 2025: 1.000.000 + 4.000.000
VE 2024: 1.000.000 + 4.000.000
VE 2025: 1.000.000 + 4.000.000

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr zur beschleunigten Umsetzung der Maßnahmen der Unfallkommission zum Umbau von Unfallschwerpunkten und zur verbesserten Umsetzung der im MobG enthaltenen Verpflichtung jährlich mindestens 30 Knotenpunkte verkehrssicher umzubauen.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 17 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 1.000.000 + 1.500.000
Ansatz 2025: 1.000.000 + 1.500.000
VE 2024: 1.000.000
VE 2025: 1.000.000

a) Kürzungen werden rückgängig gemacht. Orientierung an vorherigen IST Angaben.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

Änderungsantrag Nr. 24 Fraktionen der CDU und der SPD

Ansatz 2024: 1.000.000 + 1.000.000
Ansatz 2025: 1.000.000 + 1.000.000
VE 2024: 1.000.000
VE 2025: 1.000.000

a) Verstärkung der Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 54022 – Leistungen für Lichtsignalanlagen –

Änderungsantrag Nr. 20 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 24.873.000 + 5.000.000
Ansatz 2025: 24.873.000 + 5.000.000
VE 2024: 9.000.000 + 3.000.000
VE 2025: 159.000.000 + 3.000.000

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr zur beschleunigten Modernisierung und Digitalisierung der Lichtsignalanlagen und deren Steuerungssysteme, u.a. zur Einführung moderner, verkehrsabhängiger KI-gestützter, zentraler LSA-Steuerungen für besseren Verkehrsfluss und mehr Verkehrssicherheit.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 18 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: 24.873.000 + 3.000.000
Ansatz 2025: 24.873.000 + 3.000.000
VE 2024: 9.000.000
VE 2025: 159.000.000

a) Mehr für behindertengerechten Ausbau von LSA

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

Titel 72017 – Neu- und Umbau von Lichtsignalanlagen zur ÖPNV-Beschleunigung –

Änderungsantrag Nr. 21 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 500.000 + 2.000.000
Ansatz 2025: 500.000 + 2.000.000
VE 2024: 500.000 + 2.000.000
VE 2025: -

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Mehr zur beschleunigten Umsetzung von Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung durch entsprechende LSA-Schaltungen.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Einzelplan 27 – Zuweisungen an und Programme für die Bezirke –

Kapitel 2707 – Aufwendungen der Bezirke – Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt –

Titel 52101 (neu) – Unterhaltung des Straßenlands –

Änderungsantrag Nr. 27 Fraktionen der CDU und der SPD

Ansatz 2024: 0	**+ 500.000**
Ansatz 2025: 0	**+ 1.500.000**
VE 2024	
VE 2025	

a) Verbesserungen an Park-and-Ride-Anlagen zur Verbesserung von Umsteigebeziehungen

b) Die Mittel sind vorgesehen für die Steigerung der Attraktivität und Nutzbarkeit bestehender Park-and-Ride-Anlagen in Berlin. Die Mittel können den Bezirken zur auftragsweisen Bewirtschaftung übertragen werden.

Daniel Wesener (GRÜNE) weist darauf hin, die CDU habe in der Generalaussprache ihren Schwerpunkt zur besseren Ausstattung der Bezirke genannt. Abgeordneter Kraft habe von einer Basiskorrektur und von Einzelplan 29 gesprochen. Er selbst vermute, dass es mit diesem Änderungsantrag zusammenhänge, zumal der Ausschuss Einzelplan 29 nicht aufrufe. Er bitte um Erläuterung, um welchen Schwerpunkt es sich handele und welche finanzpolitischen Überlegungen damit zusammenhingen.

Johannes Kraft (CDU) erklärt, es handele sich um zwei unterschiedliche Dinge. Hier adressierten sie die in bezirklicher Zuständigkeit befindlichen P-und-R-Parkplätze. Da sie keine Chance gesehen hätten, es effizienter zu gestalten als im Rahmen einer auftragsweisen Bewirtschaftung, hätten sie das hier zugelassen. Anders verlaufe es beim Schlaglochsonderprogramm. Das wollten sie über eine Basiskorrektur in Einzelplan 29 absichern. Darüber könnten sie hier nicht verhandeln.

Kristian Ronneburg (LINKE) lobt die Einführung des neuen Titels. Welche konkreten Vorstellungen von Projekten habe die Koalition.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) legt dar, es gebe Vorstellungen, aber zuständig seien die Bezirke. Eine Untersuchung unterschiedlicher Verkehrsverbände zu Park-und-Ride-Anlagen habe ergeben, dass Berlin keinen führenden Platz belege. Einer sei exzellent, etwas mehr als zehn hätten bestanden und zehn bis zwölf seien durchgefallen. Verbesserungen seien überwiegend kleinere Maßnahmen, z. B. schlechte Beschilderung, auch zum ÖPNV, zu korrigieren und Ladegeräte aufzustellen.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, welche Untersuchung der Abgeordnete meine. Was sei zudem aus dem Vorhaben geworden, mehr Mittel für den Ausbau von P-und-R-Anlagen in Brandenburg bereitzustellen?

Johannes Kraft (CDU) erwidert, es gehe um konsumtive Maßnahmen bestehende P-und-R-Anlagen auf Berliner Stadtgebiet.

Tino Schopf (SPD) unterstreicht, in der bundesweiten Untersuchung vom ACE in Kooperation mit dem VDV und der Allianz pro Schiene hätten von 22 Berliner Anlagen nur 10 bestanden. Brandenburg habe viele Anlagen mit exzellentem Status.

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD zu.

Titel 52131 – Maßnahmen für die Stadtverschönerung –

Änderungsantrag Nr. 22 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: -	**+ 20.000.000**
Ansatz 2025: -	**+ 20.000.000**
VE 2024: -	**+ 2.000.000**
VE 2025: -	**+ 2.000.000**

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Fortsetzung des erfolgreichen Programms zur Umsetzung bezirklicher Maßnahmen zur Klimaanpassung und Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums wie Entsiegelungsmaßnahmen, Aufstellung von Stadtmöbeln, Baumpflanzungen und sonstiger Bedarfe für attraktive öffentliche Plätze und Straßen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) erinnert, mit diesem bisher gut abfließenden Titel hätten Bezirke Entsiegelungsmaßnahmen, Bänke, Bäume etc. finanziert. Er sollte wieder in den Haushalt aufgenommen werden, da er gut funktioniere und dem Ziel für mehr Klimaschutz und lebenswertere öffentliche Plätze zugutekomme.

Kristian Ronneburg (LINKE) fügt hinzu, der Änderungsantrag sei nachvollziehbar, auch wenn der Änderungsantrag Nr. 19 der Linken einen engeren Schwerpunkt setze.

Linda Vierecke (SPD) bestätigt, die Bezirke hätten ein großes Interesse an dem Titel. Es sei wichtig, den Blickwinkel klimaresilienter Umbau der Stadt einzunehmen und nicht alleinig Stadtverschönerung, sodass der Titel präziser werde, um eine Lösung zu finden.

Johannes Kraft (CDU) wirft ein, es gebe große Möglichkeiten aus A-und-E-Maßnahmen, um über die Bezirke hinweg Entsiegelungsmaßnahmen vorzunehmen, und es werde wenig ausgeschöpft und könne wenig ausgeschöpft werden, weil die Flächen fehlten. Sie hätten ein großes Potenzial für große Flächenentsiegelung, wo es passe. An der Stelle werde kein Geld fehlen. Der von Abgeordneter Vierecke angesprochene Rest sei im Bereich Umwelt und Klimaschutz vorgesehen.

Antje Kapek (GRÜNE) widerspricht, der Titel sei zu 100 Prozent ausgeschöpft worden. Sie hätten eine Abfrage einiger Bezirke gemacht. Bezirksverordnete – parteiübergreifend – nutz-

ten den Titel, um lokale Maßnahmen vor Ort umzusetzen. Es sei nicht ohne Grund einer der entscheidenden Titel, zu denen Aufschrei aus den Bezirken besonders groß sei.

Mit Bezug auf die Ankündigung von Frau Vierecke wolle sie wissen, wo die Koalition es adressiere.

Linda Vierecke (SPD) antwortet, dass sie versuchten es über Einzelplan 12 zu lösen.

Oda Hassepaß (GRÜNE) weist darauf hin, es handele sich um Bericht 165, der vom Senat komme und den sich alle durchlesen könnten.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

Änderungsantrag Nr. 19 Fraktion Die Linke

Ansatz 2024: - + 1.000.000
Ansatz 2025: - + 1.000.000

a) Ausreichend Sitzgelegenheiten sind wichtig sowohl für die Aufenthaltsqualität als auch um Ruhepausen auf Fußwegstrecken zu ermöglichen.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)*

Der Wegfallvermerk wird gestrichen.

Verbindliche Erläuterung:

Ausgaben in Höhe von 1.000.000 Euro im Jahr sind für die Anschaffung von mindestens 100 zusätzlichen Sitzbänken in jedem Bezirk vorgesehen.

Die Ausgaben können den Bezirken zur auftragsweisen Bewirtschaftung übertragen werden.

Kristian Ronneburg (LINKE) argumentiert, Bezirke sollten Mittel für Sitzbänke erhalten. Der Senat übernehme auch für bezirkliche Themen wie Fußgängerquerungen Koordinierungsaufgaben. Zu attraktivem Fußverkehr gehörten auch genügend Möglichkeiten der Ruhe, Einkehr und Aufenthaltsqualität im Stadtbild. Die Bezirke seien unterschiedlich aufgestellt, um Bänke zu reparieren oder neue aufzustellen.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ohne Aussprache ab.

Titel 54010 – Dienstleistungen –

Änderungsantrag Nr. 23 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 1.800.000 + 3.600.000
Ansatz 2025: 1.800.000 + 3.650.000
VE 2024: 1.800.000 + 3.400.000
VE 2025: 1.800.000 + 3.450.000

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Erhöhung der Teilansätze zur Deckung der Bedarfe für zeitgemäße verkehrspolitische Maßnahmen in den Bezirken.

b) Titelerläuterung:

Erhöhung des Teilansatzes 1. (Parkraumbewirtschaftung) auf 3.000.000 €.

Erhöhung des Teilansatzes 2. (Verkehrskonzepte) auf 1.000.000 €.

Erhöhung des Teilansatzes 3. (Mobilitätsmanagement Schule und Kita) auf 500.000 €.

Erhöhung des Teilansatzes 4. (Temporäre Spielstraßen) auf 200.000 €.

Einfügung eines neuen Teilansatz 5.: Einrichtung von Schulstraßen mit 200.000 €

Antje Kapek (GRÜNE) fasst zusammen, es gebe verschiedene Stellen im Einzelplan 07, die adressierten, bestimmte Leistungen den Bezirken zu übertragen. Gleichzeitig gebe es speziell an diesem Titel Absenkungen, vor allem dort, wo der Senat bezirkliche bauliche Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität und kleinräumliche Gestaltung von Wohngebieten auf den Weg bringen könne. Deshalb sei es ein richtiges Zeichen, dass alle Fraktionen Änderungen vornehmen wollten. Der Aufwuchs im Koalitionsantrag von 200 000 Euro pro Jahr werde nicht reichen. Berlin steuere sehenden Auges in ein Problem, das dazu führe, dass vieles, das zu dysfunktionalen Räumen führe, nicht behoben werden könne, weil der Titel nicht entsprechend ausgestattet sei. Nach den vielen wahlkreisorientierten Änderungsanträge handele es sich hier um einen pauschalen Ansatz, in dem auch Bezirksverordnetenversammlungen, Bezirksämter nach eigenem Ermessen ein Defizit ausgleichen könnten oder eine temporäre Spielstraße auf den Weg bringen könnten. Es sei schade, dass die Koalition das nicht würdige.

Daniel Wesener (GRÜNE) weist darauf hin, die Koalition erhöhe den Gesamtansatz, aber senke Teilansätze, z. B. Teilansatz 1 – Vorbereitende Arbeiten im Zusammenhang mit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und deren Digitalisierung –, in dem ursprünglich 750 000 Euro vorgesehen gewesen seien. Jetzt streiche die Koalition 250 000 Euro jährlich. Der Senat schreibe in seinem Bericht, dass die Summe Ergebnis der Bedarfsabfrage der Bezirke und der verwaltungsübergreifenden Geschäftsstelle Digitales Parkraummanagement sei. Welche der geplanten Parkraumbewirtschaftungszonen fielen nun weg, wenn statt der benötigten 750 000 Euro im Jahr nur noch 500 000 Euro zur Verfügung ständen?

Johannes Kraft (CDU) entgegnet, es gehe nicht darum, welche Parkraumbewirtschaftungszonen wegfielen. Die 250 000 Euro seien Mittel gewesen, mit denen der Senat in der eigentlichen Zuständigkeit der Bezirke aus Sondereffekten heraus etwas für die Bezirke getan habe, was aber durch die Bezirke zu leisten sei.

Daniel Wesener (GRÜNE) erwidert, das adressiere nicht die Problematik. Der Senat sage in seiner Antwort, dass das Geld nötig sei. Er nenne auch das große Ziel, dass Berlin von aktuell 53 Prozent der Fläche innerhalb des S-Bahn-Rings voraussichtlich bis 2027 eine flächendeckende Bewirtschaftung erreichen wolle. Der Bedarf betrage laut Senat 750 000 Euro in den nächsten beiden Jahren pro Jahr. Das kürze er nun um 250 000 Euro. Was bedeute das für das selbstgesteckte Ziel und für das Projekt der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung? Der Senat stelle es auch nicht an anderer Stelle ein, z. B. zweckgebunden in die Globalsummenzuweisung. Es liege der Eindruck nahe, dass es keine normale Gegenfinanzierung sei, sondern dass ein ideologisches Momentum existiere. Die Haltung der CDU zum Thema Parkraumbewirtschaftung sei mindestens ambivalent.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) kritisiert die Art und Weise, wie Berlin Parkraumbewirtschaftung betreibe. Seine Fraktion halte es für richtig, in Geschäftsstraßen durch Parkraumbewirtschaftung Parkplätze am Tag mehr zu belegen und damit Parkdruck wegzunehmen. Derzeit versuche Politik nur, neue Einnahmequellen zu erschließen auf Kosten derjenigen, die einen Parkplatz brauchten.

Die Ausführung von Frau Remlinger im Hauptausschuss – sie habe 9 Mio. Euro Einnahmen aus Parkraumbewirtschaftung ausgeführt, sie wisse, dass sie es nicht bekomme, aber wenn sie es nicht gemacht hätte, wäre der Haushalt nicht auskömmlich gewesen – verärgere ihn. Die Maßnahmen in den Bezirken seien keine vernünftige verkehrsleitende Planung, und seine Fraktion lehne es ab.

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ohne Aussprache ab.

<u>Änderungsantrag Nr. 20 Fraktion Die Linke</u>

Ansatz 2024: 1.800.000 + 1.300.000
Ansatz 2025: 1.800.000 + 1.300.000
VE 2024: 1.800.000
VE 2025: 1.800.000

a)

TA 1: Mehr Mittel für Parkraumbewirtschaftung

TA 2: Mehr für die Entwicklung von Verkehrskonzepten und Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner bei der Einrichtung von Kiezblocks und anderen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.

TA 4 (Spielstraßen): Die Kürzung des Ansatzes wird rückgängig gemacht. Es sollten ausreichend Mittel für die Einrichtung von temporären Spielstraßen im regulären Haushalt verfügbar sein.

TA (neu): Das Konzept muss endlich erstellt werden.

b) Titelerläuterung/(verbindliche Erläuterung)*

Teilansatz 1:

2024: +250.000
2025: + 250.000

Teilansatz 2: Ergänzung in der Bezeichnung: Anfügung an den Teilansatztitel: „sowie Unterstützung von Beteiligungsmaßnahmen der Anwohnerinnen und Anwohnern“.

+700.000
+700.000

Teilansatz 4 "Temporäre Spielstraßen"

2024: +100.000
2025: +100.000

neuer Teilansatz:

Erstellung eines Gesamtkonzepts Mobilitätssicherung

für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

einschl. Konzeptbeteiligung

2024: 250.000
2025: 250.000

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke ab.

<u>Änderungsantrag Nr. 25 Fraktion der CDU und der SPD</u>

Ansatz 2024: 1.800.000 + 200.000
Ansatz 2025: 1.800.000 + 200.000
VE 2024: 1.800.000
VE 2025: 1.800.000

a) Anpassung an Bedarfe, Mittel für Erstellung eines Gesamtkonzepts Mobilitätssicherung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Ergänzung Titelbeschreibung

b)

- TA 1: Vorbereitende Arbeiten im Zusammenhang mit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und deren

Digitalisierung

2024: 500.000
2025: 500.000

- TA 2: Entwicklung von Verkehrskonzepten und Begleituntersuchungen in den Bezirken u.a. zu den Themen „Autoarme/Autofreie Kieze“, Verkehrsberuhigung“, „Innovative Mobilität“

2024: 400.000
2025: 400.000

- TA 4 Temporäre Spielstraßen:

2024: 150.000
2025: 150.000

- neuer TA 7:

Erstellung eines Gesamtkonzepts Mobilitätssicherung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen einschl. Konzeptbeteiligung

2024: 250.000
2025: 250.000

- Nach dem Satz: „Die Verbesserung der Schulwegsicherheit und die Entwicklung eines Mobilitätsmanagements für Schulen und Kitas sind zentrale Ziele des Berliner Senats.“ wird folgender neuer Satz ergänzt:

„Zusätzliche Mittel zur Umsetzung des Konzepts des Berliner Programms zum Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas (MMSK) werden im Kapitel 2707 in den Titel 52121 und 68569 ausgewiesen.“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD ohne Aussprache zu.

Titel 72016 – Verbesserung Infrastruktur Radverkehr –

Änderungsantrag Nr. 24 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ansatz 2024: 500.000	**+ 3.000.000**
Ansatz 2025: 500.000	**+ 3.000.000**
VE 2024: 2.000.000	**+ 5.500.000**
VE 2025: 3.000.000	**+ 5.500.000**

a) Begründung zum Änderungsantrag:

Erhöhung der Mittel zur Absicherung der Kofinanzierung von voraussichtlich dem Land Berlin zur Verfügung stehenden Bundesfördermitteln aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“

Der **Ausschuss** lehnt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ohne Aussprache ab.

Titel 81279 – Geräte, technische Einrichtungen, Ausstattungen (neu) –

Änderungsantrag Nr. 26 Fraktion der CDU

Ansatz 2024: 1.000	**+/- 0**
Ansatz 2025: 1.000	**+ 500.000**
VE 2024:	**+ 500.000**
VE 2025:	**+/- 0**

a) Mehrbedarf Dialog-Displays, Ergänzung Titelerläuterung

b) Es wird folgende Titelerläuterung ergänzt:

„Ausweisung der Mittel ab 2025 zur Anschaffung von Dialog-Displays im Straßenland zur Unterstützung der Geschwindigkeitsüberwachung in den Bezirken. Bis 2024 werden die Mittel in Kapitel 0730, Titel 81279 ausgewiesen. Die Dialog-Displays werden den Bezirken zur Verfügung gestellt.“

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU und der SPD ohne Aussprache zu.

Der **Ausschuss** beschließt, dem federführenden Hauptausschuss die Annahme des Einzelplan 07 – soweit an diesen Ausschuss überwiesen – sowie Einzelplan 27 Kapitel 2707 zu empfehlen, und nimmt die Sammelvorlage Nr. 0200 zur Kenntnis.

Punkt 4 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.