

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

42. Sitzung
16. Oktober 2024

Beginn: 14.01 Uhr
Schluss: 17.17 Uhr
Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Wahl der/des Vorsitzenden

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

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

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

Der **Ausschuss** vertagt den Tagesordnungspunkt.

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Oda Hassepaß (GRÜNE) fragt, wie der Senat die Mobilität der Menschen in Friedrichshain und die Anbindung des Ostkreuzes gewährleiste, wenn spätestens Ende 2025 die Betriebserlaubnis der Tramlinie 21 in der Boxhagener Straße aufgrund überalterter Gleise ende.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) antwortet, die Neubaustrecke am Ostkreuz befinde sich im Planfeststellungsverfahren. Die BVG werde gerade die Einwendungen aus. SenMVKU erwarte, dass die Neubaustrecke entsprechend in Betrieb gehen könne, sodass dann der Bereich zwischen Karlshorster und Holteistraße außer Betrieb genommen und durch die Neubaustrecke ersetzt werden könne. SenMVKU und BVG arbeiteten an einem Plan B, falls die Inbetriebnahme auf längere Zeit nicht möglich sei. Das Konzept werde zu gegebener Zeit vorgestellt, wenn es erforderlich werden sollte.

Oda Hassepaß (GRÜNE) stellt die Nachfrage, wann der Senat mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke zum Ostkreuz rechne.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, dass dazu vor dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens keine konkrete Aussage getroffen werden könne.

Kristian Ronneburg (LINKE) trägt vor, dass das Land 2019 eine Kooperationsvereinbarung „Radschnellverbindungen im südwestlichen Brandenburg nach Berlin“ mit umliegenden Gemeinden geschlossen habe, um die Radschnellwegeplanung länderübergreifend zu verknüpfen, die 2021 ausgelaufen sei. Welche Schritte habe der Senat unternommen bzw. plane er, um mindestens die Radschnellverbindung 3 Königsweg–Kronprinzessinnenweg länderübergreifend so zu planen, dass eine optimale Verknüpfung Berlins mit den umliegenden Städten und Gemeinden auf brandenburgischer Seite geschaffen werden könne?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) legt dar, der Landkreis Potsdam-Mittelmark habe im Dezember 2022 eine Machbarkeitsuntersuchung zu Radschnellverbindungen nach Berlin veröffentlicht, auch zur Anknüpfung an die Radschnellverbindung Königsweg–Kronprinzessinnenweg. Für SenMVKU sei wesentlich, zunächst auf Berliner Landesgebiet innerhalb der festgelegten Trassenkorridore zu planen und zu bauen. Man habe dem brandenburgischen Verkehrsminister mitgeteilt, dass die Radschnellverbindung Königsweg–Kronprinzessinnenweg prioritär angegangen werde, und angeregt, dass Brandenburg dort anschließe.

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um Auskunft, wie SenMVKU solche Kooperationsvereinbarungen einschätze und ob festere Kooperationsbeziehungen sinnvoll wären und zusammen mit der infraVelo angedacht seien.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) bekundet, an Kooperationen mit dem Land Brandenburg und den Landkreisen interessiert zu sein. Gleichwohl werde prioritär auf Berliner Gebiet geplant und gebaut. Dabei wolle man sich keine Restriktionen auferlegen.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) greift auf, dass das 29-Euro-Ticket inzwischen mehr als 200 000 Abonnenten habe. Vor dem Hintergrund der Diskussion über Haushaltskürzungen frage er, wie SenMVKU den Erfolg oder Misserfolg des 29-Euro-Tickets zurzeit einschätze.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) kündigt an, dass SenMVKU die Akzeptanz nach einem gewissen Zeitraum prüfen und darüber befinden werde, wie es mit dem 29-Euro-Ticket weitergehe.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erkundigt sich nach der Einschätzung der Senatorin, zumal die Koalition die entscheidenden Einsparungen im November verkünden wolle.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) erklärt, dass sie zu gegebener Zeit eine Empfehlung geben werde.

Christopher Förster (CDU) fragt nach den Hintergründen der heutigen Vollsperrung auf der A 100.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) schildert, dass der Britzer Tunnel aufgrund eines Stromausfalls geschlossen worden sei, sodass der Verkehr auf andere Strecken habe ausweichen müssen.

Christopher Förster (CDU) bittet um Auskunft, ob es sich um einen Anschlag oder ein Versehen gehandelt habe.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) teilt mit, dass sie dazu im Moment keine Aussage treffen könne.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) berichtet über Ergebnisse der letzten Verkehrsministerkonferenz. Um eine Beihilfethematik zu vermeiden, müsse die DB InfraGO ihr Eigenkapital verzinsen, sodass die Trassenpreise mit dem entsprechenden Zinssatz belegt würden. Die Verkehrsminister würden eine Steigerung der Trassenpreise von 23,5 Prozent nicht mittragen. Es bleibe abzuwarten, wie der Bund mit der DB InfraGO umgehen werde. Minister Wissing habe vor einem halben Jahr einen Infrastrukturfonds angekündigt, aber bisher nicht weiter vorangetrieben. In einer länderübergreifenden Arbeitsgruppe wollten sich die Länder Gedanken über einen entsprechenden Infrastrukturfonds machen, um dem Bund im nächsten Jahr Vorschläge zu unterbreiten. Der Bund wolle die Überjährigkeit der Mittel für das Deutschlandticket von 2023 auf 2024 am 22. November beschließen. Die Länder hätten zum Ausdruck gebracht, dass das Deutschlandticket ansonsten gefährdet sei, weil die Verständigung über die paritätische Kostenbeteiligung nicht mehr gegeben wäre.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) regt an, künftig die Idee zu verfolgen, der DB InfraGO ein Gesellschafterdarlehen zu geben, damit keine so hohe Eigenkapitalverzinsung erfolgen müsse.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) fragt, ob ein Infrastrukturfondsmodell für Länder und Bund oder, unabhängig von der Diskussion in Berlin, nur für den Bund entwickelt werden solle.

Antje Kapek (GRÜNE) erkundigt sich, welche neuen Handhabungen die neue StVO Berlin bringe, etwa bei Tempo 30 vor vulnerablen Einrichtungen und bei Bussonderfahrstreifen.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) schildert, dass man von der Eigenkapitalerhöhung bei der DB InfraGO überrascht worden sei und dies aus der Presse erfahren habe. Insofern sei es nicht möglich gewesen, vorher entsprechende Hinweise zu geben. Das Infrastrukturfondsmodell

dell solle dem Bund an die Hand gegeben werden, könne aber auch eine Blaupause für die Länder sein. Die Verwaltungsvorschriften zur StVO seien noch nicht in Kraft getreten, sodass sie zu den angesprochenen Fragen erst danach konkret Stellung nehmen könne.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, welche haushälterischen Folgen auf Berlin zukämen, wenn die Trassenpreise wie von der DB InfraGO beabsichtigt umgesetzt würden, und wie Vorsorge für Zahlungen im Rahmen der Verkehrsverträge für S-Bahn und Regionalbahn getroffen werde. Die DB InfraGO klage gegen die Deckelung der Preise. Wie schätze SenMVKU dieses Verfahren ein, und welchen zeitlichen Ablauf könnte dieses haben?

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU) bestätigt, dass die DB InfraGO gegen die Deckelung klage. Sie habe keine Kenntnis, wann darüber befunden werden solle. Hinsichtlich der Höhe der Verzinsung des Eigenkapitals sei der Bund noch mit der DB InfraGO im Gespräch, sodass es noch keine konkreten Zahlen zur Betroffenheit des Landes Berlin gebe, SenMVKU werde aber entsprechende Vorsorge im Haushalt treffen.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –
Drucksache 19/1858

**Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und
Genehmigungsverfahren für Bauvorhaben
(Schneller-Bauen-Gesetz – SBG)**

[0306](#)
Mobil
Haupt
InnSichO
StadtWohn(f)
UK

Hierzu: Auswertung der Anhörung im Ausschuss für
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen vom 30.09.2024

Antje Kapek (GRÜNE) vertritt die Ansicht, dass das SBG im „Schweinsgalopp“ durch die parlamentarische Beratung getrieben und im Hinblick auf dessen Konsequenzen und die von der Opposition und von Expertinnen/Experten in der Stadt vorgebrachte Kritik und Änderungswünsche nicht angemessen gewürdigt werde. Für den Mobilitätsbereich verweise sie auf das Thema Verkehrssicherheit. Die Gefahr, dass standardmäßig angeordnete Baustellen zulasten der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs gingen, werde erheblich steigen. Die Möglichkeiten der Rechtsverordnung in Bremen seien dort nie zur Anwendung gekommen. Wie mögliche Ausführungsvorschriften aussehen sollten und nach welchen Kriterien nachgesteuert werden solle, wisse man nicht. Betroffen seien auch die BVG und der Wirtschaftsverkehr. Zudem könnten über große Strecken standardmäßig genehmigte Baustellen dazu führen, dass die Ver- und Entsorgung bei einzelnen Wohnhäusern nicht mehr ausreichend gewährleistet werden könne. Es gebe eine Reihe von Warnhinweisen, auf die zumindest in der Anhörung nicht eingegangen worden sei. Das Thema Baustellenkoordination sei eine „offene Flanke“. Notwendig wäre eine Stabsstelle für die gesamte Projektkoordination, wo auch Aspekte der Verkehrssicherheit berücksichtigt werden könnten, was aber nicht geplant sei. Das SBG sei ein „Schnellschuss“, gegen den eine Reihe von Bürgerinnen/Bürgern und Unternehmen wahr-

scheinlich im Anschluss „Sturm laufen“ würden, weil es mehr Probleme als vorher geben werde. Deshalb werde ihre Fraktion die Vorlage ablehnen.

Niklas Schenker (LINKE) äußert, das SBG sei praktisch eine Zentralisierung und vorgezogene Verwaltungsreform von oben, hinter die man bei der zentralen Verwaltungsreform nicht mehr zurückkommen könne. Die Bezirke würden an vielen Stellen entmachteter. Das SBG enthalte keine Maßnahme, die bei Wohnungsbauprojekten für bezahlbare Wohnungen sorgen werde. Mehr Personal für eine schnellere Planung sei nicht vorgesehen, obwohl der Senat die Bearbeitungsfristen für die Bezirksverwaltungen kürzen wolle und in den Bezirken schon jetzt Personal fehle. Es werde nicht funktionieren, die Bezirke einfach nur stärker unter Druck zu setzen. Er kritisiere eine Machtverschiebung zuungunsten der Bezirke und der Bewohner/-innen, weil die Entscheidungen vor Ort getroffen und dort die Beteiligungen erfolgen sollten. Dass die Bezirke Erfüllungsgehilfen des Senats werden sollten und die Kompetenzen der Bezirksverordnetenversammlungen massiv beschnitten würden, sei schlecht für das Land Berlin. Seine Fraktion werde gegen die Vorlage stimmen.

Johannes Kraft (CDU) führt aus, es gehe um eine Klarstellung der Aufgabenverteilung und Zuständigkeiten. Das Bauen solle deutlich vereinfacht, beschleunigt und auf EU- und Bundesstandards, insbesondere beim Denkmal- und Naturschutz, zurückgeführt werden. Es gehe um eine Privilegierung des Wohnungsbaus, weil bezahlbare Wohnungen in der Stadt ein Problem seien. Wenn man schneller und effizienter bauen könne, gingen auch die Gesteuerungskosten für Wohnraum nach unten. Verzögerungen kosteten Geld, das auf die Mieten umgelegt werde. Zum Mobilitäts- und Verkehrsbereich habe er von den Anzuhörenden ausschließlich Zustimmung gehört, sodass sich die Koalition bestätigt sehe. Die Genehmigungen von Baustelleneinrichtungen sollten deutlich schneller gehen, sodass der Bauablauf auf öffentlichem Straßenland beschleunigt werde. Es gebe Bezirke, in denen die Genehmigung einer Baustelleneinrichtung zwölf Monate dauere. So könnten Unternehmen und Infrastrukturbetriebe nicht planen, und es komme zu sog. Schlafbaustellen. Mit schnelleren Genehmigungen und Fiktionen könnten die Baustellen in der Stadt deutlich besser aufeinander abgestimmt werden. Das Thema Verkehrssicherheit sei selbstverständlich adressiert. Je schneller Baustellen wieder weg seien, desto höher seien die Verkehrssicherheit, die Erreichbarkeit von Kiezen und die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes. Mit den Änderungen könnten Bauverzögerungen und Planungsunsicherheit, insbesondere für Leitungsbetriebe, reduziert werden. Es sollten noch Nachschärfungen erfolgen.

Dr. Matthias Kollatz (SPD) knüpft an, dass im Stadtentwicklungsausschuss noch über Anträge diskutiert werden solle, auch zum Verkehrsbereich. Diese beträfen den Schutz der kritischen Infrastruktur, was wahrscheinlich die BVG freuen werde, und das Thema Baustelleneinrichtung. Das Gesetz solle möglichst in der ersten Dezembersitzung des Plenums beschlossen werden. Es bestehe Regelungsbedarf. Beim Thema Vereinfachung gehe es um das Motto „Rascher und nicht lascher“. Ein Zebrastreifen werde nicht sicherer, wenn Behörden dazu 18 Stellungnahmen abgeben müssten. Insofern brauche man für die Vereinfachung auch nicht mehr Personal. Die Stellungnahmen der IHK und anderer Verbände seien insgesamt positiv. Es werde dem Problem nicht gerecht, das SBG noch vier Jahre bis zur Verwaltungsreform zurückzustellen. Natürlich habe sich im SBG ausdrücken sollen, was sich beim Thema Verwaltungsreform abzeichne. Die verschiedenen Fristen für Fachbehörden sollten in Richtung auf vier Wochen oder einen Monat homogener werden. Das SBG sei bereits von bestimmten Elementen der Verwaltungsreform geprägt.

Kristian Ronneburg (LINKE) moniert, dass die angekündigten Änderungsanträge zum Schutz der kritischen Infrastruktur, Stichwort nachbarschaftliche Vereinbarungen mit der BVG, und zur Baustelleneinrichtung noch nicht vorlägen, da es sich um zentrale Anliegen, auch der BVG, handele. Sei dazu noch keine Einigung erzielt worden? Er erwarte, dass dies zur Schlusslesung im federführenden Ausschuss erfolge.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) erklärt, dass es sich beim SBG um eine kleine Verwaltungsreform in den Bereichen Bauen und Verkehr handele, die deutliche Veränderungen bringe. Daher sei die Zeit, die zur parlamentarischen Beratung zur Verfügung stehe, zu kurz bemessen. Seine Fraktion habe im Antrag Drucksache 19/1265 gefordert, eine Stabsstelle zur Baustellenkoordination einzurichten. Insofern hätten die Grünen inzwischen offensichtlich dazugelernt. Der Antrag der Koalitionsfraktionen zur Baustellenkoordination, der morgen eingebracht werde, enthalte ebenfalls Teile des AfD-Antrags. Darauf hätte man sich schon vorher verständigen können. Im Gesetz solle nur ein Teil der Baustelleneinrichtung beschleunigt werden; das Thema Anordnung von Baustellen werde nicht genannt. Insofern gebe es keine Auswirkung auf die Verkehrssicherheit. Es müsse vielmehr stärker an der Baustellenkoordination gearbeitet werden. Eine Reihe von Dingen, die seine Fraktion gerne hätte, werde im SBG nicht berücksichtigt. Bei vielen Fristen müsse man mutiger sein. Zwei Monate mit Verlängerungen seien beim Hauptstraßennetz zu lang. Er kündige entsprechende Änderungsanträge an. Deshalb werde sich seine Fraktion heute in der Abstimmung enthalten.

Werner Graf (GRÜNE) unterstreicht, dass noch ein paar Sachen fehlten, z. B. die nachbarschaftliche Vereinbarung zu kritischer Infrastruktur. Aufgrund explodierender Kosten, Bodenspekulationen, Zinsen und mangelndem Personal werde derzeit weniger gebaut, nicht wegen komplizierter Beantragungen. Dass die Verwaltungsreform zu einem Aufschieben um vier Jahre führe, halte er für übertrieben, denn alle demokratischen Parteien befänden sich in einem konstruktiven Prozess, der bis zum Jahresende klare Leitlinien für die Verwaltungsmodernisierung bringen werde. Beim SBG in eine andere Richtung zu gehen, werde nicht von Erfolg sein. Dies werde auch zu verfassungsrechtlichen Problemen führen. Das SBG schreie nach den alten Doppelstrukturen; SenStadt werde angesichts der Eingriffsrechte mehr Personal aufbauen oder auf das Personal der Bezirke zurückgreifen müssen. Die Bezirke würden personell ausbluten, sodass viele gute Bauprojekte in den Bezirken enorm verlangsamt würden. Insgesamt werde man in Berlin deutlich langsamer bauen. Die Ergebnisse des Prozesses sollten bis zum Jahresende abgewartet und das SBG dementsprechend angepasst werden.

Johannes Kraft (CDU) hält entgegen, dass es Interdependenzen zum LOG geben könnte, die im SBG aber schon berücksichtigt würden. Insofern sei diese Sorge nicht begründet. Im SBG gehe es nicht um die Entmachtung der Bezirke, sondern um eine klare Strukturierung von Zuständigkeiten und Aufgaben, insbesondere um die Schaffung von Eskalationsebenen in Ausnahmefällen wie am Pankower Tor, die entschieden werden müssten. Die Verwaltungen müssten in den nächsten Jahren angesichts der demografischen Entwicklung mit deutlich weniger Personal auskommen. Daher müsse man die Effizienz der Prozesse und Arbeitsabläufe in der Aufbau- und der Ablauforganisation deutlich erhöhen und diese digitalisieren, um das Outputniveau mindestens aufrechterhalten oder sogar noch erhöhen zu können. Gerade in Zeiten hoher Inflation mache die Beschleunigung von Bauvorhaben Sinn, weil die Kosten deutlich weniger stiegen; dabei spiele das Thema Zinseszins eine Rolle. Abstimmungsprozesse sollten möglichst frühzeitig erfolgen, Stichwort Bauantragskonferenz. Es solle ein Projeklotse als Ansprechperson für größere Bauvorhaben installiert werden, damit diese vorankä-

men. Die Homogenisierung der Fristen begrüße er. Am Ende bewege man sich in Richtung Schlusspunkttheorie, denn es könne nicht sein, dass nachlaufend noch auf fehlende Genehmigungen verwiesen werde, was in Berlin tagtäglich passiere. Daher müsse man den Zuständigkeitswirrwarr, die Ineffizienz und die gefühlte Nichtzuständigkeit beenden.

Werner Graf (GRÜNE) begrüßt den Ansatz, früher zusammenzukommen und am Anfang mehr Probleme zu klären. Doppelstrukturen bedingten Personal auf der unteren wie auf der oberen Ebene, damit beide Ebenen prüfen könnten, wodurch die Verfahren verschleppt würden. Wenn SenStadt Personal aufbaue, werde den Bezirken Personal fehlen, sodass die Prüfungen bei den Bauvorhaben, die gut liefen, nicht mehr schnell durchgeführt werden könnten. Wenn Verzögerungen das Hauptproblem bei den Kosten seien, wirke das SBG bei den vielen guten Bauvorhaben schädlich, um wenige problematische etwas schneller zu bescheiden.

Rolf Wiedenhaupt (AfD) äußert, dass seine Fraktion die Warnung vor einer Entmachtung der Bezirke teile und dieser nicht zustimme. Zwar müsse das Miteinander von Bezirken und Land deutlich anders organisiert werden, damit es effizienter sei, seine Fraktion wolle aber, dass die Bezirke als dem Bürger zugewandte Stellen erhalten blieben und die Bürger alle Dinge auf Bezirksebene erledigen könnten. Wenn man Bezirke haben wolle, habe man auch Doppelstrukturen. Deshalb bestehe die Aufgabe der Verwaltungsreform darin, beide Strukturen so effizient zu verzahnen, dass sie doppelt gut an Entscheidungen mitwirkten. Man müsse die Verwaltungen ertüchtigen, damit sie schneller arbeiten könnten. Dazu gehöre die Digitalisierung bis hin zur KI als entscheidender Schlüssel, wenn man mit gleichem Personal schneller arbeiten wolle. Zum Verkehrsbereich enthalte das SBG eine Menge guter Ansätze, die teilweise noch mit Änderungsanträgen nachgeschärft werden sollten.

Niklas Schenker (LINKE) wirft die Frage auf, um wie viel Cent pro Quadratmeter es mit dem SBG günstiger werde; eine kostendeckende Neubaumiete liege in Berlin zurzeit bei 20 bis 25 Euro/m². Die Wohnungsbaugenossenschaft „Am Ostseeplatz“ rechne mit wenigen Cent pro Quadratmeter. Insofern würden der Wohnungsneubau in Berlin und andere Bauvorhaben durch das SBG nicht wirklich günstiger. Nachdem man in den letzten zehn Jahren eine Bodenpreisentwicklung von plus 1 200 Prozent verzeichnet habe, sei dies nicht der entscheidende Faktor. Er verweise auch auf die Zinsentwicklung und andere Faktoren. Die Kritikpunkte seien heute nicht substanziell entkräftet worden.

Harald Laatsch (AfD) betont, im SBG fehle der Fallmanager, der ein Projekt vom Anfang bis zum Ende begleite und dafür verantwortlich sei, dass es in der vorgegebenen Zeit komplett sei, damit Projekte nicht im Nachgang durch fehlende Genehmigungen blockiert würden. Er vermisse Projekte unter 50 Wohneinheiten, denn der Gesetzgeber sei auch für kleinere Projekte verantwortlich. Nach dem StEP Wohnen erwarte man bis 2040 72 000 Wohneinheiten in Projekten unter 50 Wohneinheiten. Gerade dort, wo vielleicht nicht so kundige Bürger Anträge stellten, wäre der Fallmanager sinnvoll.

Der **Ausschuss** beschließt, die Annahme der Vorlage – zur Beschlussfassung – Drucksache 19/1858 zu empfehlen.

Punkt 5 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0307](#)
BVG bewegt Berlin: Betrieb und Service auf dem Prüfstand
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD) Mobil
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0308](#)
BVG kaputt, dysfunktional und visionsfrei – Warum handelt der Senat nicht
(auf Antrag der AfD-Fraktion) Mobil
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0302](#)
Berliner U-Bahn in der Krise – wie weiter?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) Mobil
- d) Antrag der Fraktion Die Linke [0264](#)
Drucksache 19/1488
BVG nicht weiter in die Krise stürzen – Keine Busspuren entfernen! Mobil
- e) Antrag der Fraktion Die Linke [0305](#)
Drucksache 19/1835
BVG nicht weiter in die Krise stürzen (II) – Nahverkehr in Köpenick stärken und Busspur auf der Bahnhofstraße dauerhaft einrichten! Mobil
- f) Vorlage – zur Kenntnisnahme – gemäß Artikel 64 Absatz 3 der Verfassung von Berlin [0132](#)
Drucksache 19/0857
Erste Verordnung zur Änderung der BVG-Benutzungsgebührenordnung VO-Nr. 19/131
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) Mobil

Siehe Wortprotokoll.

Punkt 6 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.